



**DELIBERATION N° 24/129 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE  
APPROUVANT LE DISPOSITIF DE DE RENFORCEMENT, D'ÉLARGISSEMENT  
ET D'ANNUALISATION DES LIAISONS AÉRIENNES À DESTINATION  
DE LA CORSE PAR ACHAT DE FLUX**

**CHÌ APPROVA U DISPOSITIVU DI RINFORZU, D'ALLARGHERA È  
D'ANNUALIZAZIONE DI I LIGAMI AERII À DESTINAZIONE DI A CORSICA  
PER VIA DI A COMPRA DI FLUSSI**

**SEANCE DU 24 OCTOBRE 2024**

L'an deux mille vingt quatre, le vingt quatre octobre, l'Assemblée de Corse, convoquée le 11 octobre 2024, s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de Mme Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Présidente de l'Assemblée de Corse.

**ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.**

Jean-Christophe ANGELINI, Danielle ANTONINI, Véronique ARRIGHI, Paul-Félix BENEDETTI, Jean BIANCUCCI, Didier BICCHIERAY, Valérie BOZZI, Marie-Claude BRANCA, Paul-Joseph CAITUCOLI, Françoise CAMPANA, Angèle CHIAPPINI, Vannina CHIARELLI-LUZI, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Anna Maria COLOMBANI, Romain COLONNA, Christelle COMBETTE, Frédérique DENSARI, Muriel FAGNI, Petru Antone FILIPPI, Pierre GHIONGA, Xavier LACOMBE, Vanina LE BOMIN, Jean-Jacques LUCCHINI, Don Joseph LUCCIONI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Georges MELA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Paul PANZANI, Chantal PEDINIELLI, Marie-Anne PIERI, Véronique PIETRI, Pierre POLI, Juliette PONZEVERA, Anne-Laure SANTUCCI, Jean-Michel SAVELLI, Joseph SAVELLI, François SORBA, Charlotte TERRIGHI, Julia TIBERI, Hervé VALDRIGHI, Hyacinthe VANNI

**ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :**

M. Jean-Félix ACQUAVIVA à M. Paul-Joseph CAITUCOLI  
M. Jean-Baptiste ARENA à M. Paul-Félix BENEDETTI  
Mme Serena BATTISTINI à Mme Véronique PIETRI  
M. Jean-Marc BORRI à Mme Frédérique DENSARI  
Mme Vanina BORROMEI à M. Pierre POLI  
Mme Santa DUVAL à Mme Chantal PEDINIELLI  
Mme Lisa FRANCISCI-PAOLI à M. Petru Antone FILIPPI  
Mme Eveline GALLONI D'ISTRIA à Mme Muriel FAGNI  
M. Jean-Charles GIABICONI à M. Hervé VALDRIGHI  
M. Pierre GUIDONI à Mme Cathy COGNETTI-TURCHINI  
M. Ghjuvan'Santu LE MAO à Mme Vannina CHIARELLI-LUZI  
M. Saveriu LUCIANI à M. Jean-Christophe ANGELINI  
Mme Sandra MARCHETTI à M. Don Joseph LUCCIONI  
Mme Marie-Thérèse MARIOTTI à Mme Christelle COMBETTE

M. Jean-Martin MONDOLONI à Mme Marie-Anne PIERI  
Mme Paula MOSCA à Mme Véronique ARRIGHI  
M. Louis POZZO DI BORGO à Mme Anne-Laure SANTUCCI  
M. Paul QUASTANA à Mme Marie-Claude BRANCA  
M. Jean-Louis SEATELLI à M. Jean-Michel SAVELLI

**ETAIENT ABSENTS : Mmes et MM.**

Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Josepha GIACOMETTI-PIREDDA, Antoine POLI

**L'ASSEMBLEE DE CORSE**

- VU** le règlement CE n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté,
- VU** le Code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L. 4424-18 à L. 4424-20, L. 1410-1 à L. 1410-3, R. 1410-2, et son titre II, livre IV, IV<sup>ème</sup> partie, et particulièrement ses articles L. 4422- 15 et suivants,
- VU** le Code des transports,
- VU** le Code de la commande publique,
- VU** la délibération n° 18/100 AC de l'Assemblée de Corse du 26 avril 2018 approuvant la modification des statuts de l'Agence du Tourisme de la Corse,
- VU** la délibération n° 21/119 AC de l'Assemblée de Corse du 22 juillet 2021 approuvant le cadre général d'organisation et de déroulement des séances publiques de l'Assemblée de Corse, modifiée,
- VU** la délibération n° 22/051 AC de l'Assemblée de Corse du 28 avril 2022 approuvant le guide des aides au tourisme 2022-2027,
- VU** la délibération n° 24/064 AC de l'Assemblée de Corse du 30 mai 2024 approuvant le renforcement, l'élargissement et l'annualisation des liaisons aériennes à destination de la Corse par achat de flux,
- VU** l'arrêté n° 24/342 CE du Président du Conseil exécutif de Corse constituant le Comité de pilotage et de coordination « flux aériens » et le groupe de travail « flux aériens »,
- SUR** rapport du Président du Conseil exécutif de Corse,
- VU** l'avis n° 2024-31 du Conseil Economique, Social, Environnemental et Culturel de Corse, en date du 22 octobre 2024,
- APRES** avis de la Commission du Développement Économique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,

**SUR** rapport de la Commission des Finances et de la Fiscalité,

**APRES EN AVOIR DELIBERE**

**CONSIDERANT** le départ de Mme Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS,

A l'unanimité,

**Ont voté POUR (49) : Mmes et MM.**

Jean-Félix ACQUAVIVA, Jean-Christophe ANGELINI, Danielle ANTONINI, Jean-Baptiste ARENA, Véronique ARRIGHI, Serena BATTESTINI, Paul-Félix BENEDETTI, Jean BIANCUCCI, Didier BICCHIERAY, Jean-Marc BORRI, Vanina BORROMEI, Valérie BOZZI, Marie-Claude BRANCA, Paul-Joseph CAITUCOLI, Françoise CAMPANA, Vannina CHIARELLI-LUZI, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Anna Maria COLOMBANI, Romain COLONNA, Frédérique DENSARI, Muriel FAGNI, Petru Antone FILIPPI, Lisa FRANCISCI-PAOLI, Eveline GALLONI D'ISTRIA, Pierre GHIONGA, Jean-Charles GIABICONI, Pierre GUIDONI, Vanina LE BOMIN, Ghjuvan'Santu LE MAO, Jean-Jacques LUCCHINI, Don Joseph LUCCIONI, Saveriu LUCIANI, Sandra MARCHETTI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Paula MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Paul PANZANI, Véronique PIETRI, Pierre POLI, Juliette PONZEVERA, Louis POZZO DI BORGO, Paul QUASTANA, Anne-Laure SANTUCCI, Joseph SAVELLI, François SORBA, Charlotte TERRIGHI, Julia TIBERI, Hervé VALDRIGHI, Hyacinthe VANNI

**Se sont abstenus (11) : Mmes et MM.**

Angèle CHIAPPINI, Christelle COMBETTE, Santa DUVAL, Xavier LACOMBE, Marie-Thérèse MARIOTTI, Georges MELA, Jean-Martin MONDOLONI, Chantal PEDINIELLI, Marie-Anne PIERI, Jean-Michel SAVELLI, Jean-Louis SEATELLI

**ARTICLE PREMIER :**

**APPROUVE** le dispositif de mise en œuvre opérationnelle du projet de contrat de concession de services de transport aérien à destination de la Corse à partir des aéroports suivants :

- pour les lignes domestiques, Toulouse, Bordeaux, Nantes et Strasbourg ;
- pour les lignes internationales, Londres, Bruxelles, Francfort ou Munich, Genève, Milan et Rome.

**ARTICLE 2 :**

**AUTORISE** la poursuite de l'instruction avec la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) pour vérifier la conformité du dispositif avec la réglementation en vigueur.

**ARTICLE 3 :**

**AUTORISE** le lancement d'une consultation publique pour la sélection des futurs opérateurs.

**ARTICLE 4 :**

**AUTORISE** le Président du Conseil exécutif de Corse à mener la procédure à son terme, sous réserve de la validation du montage par la DGAC.

**ARTICLE 5 :**

**DIT** que le Président du Conseil exécutif de Corse présentera le résultat de la procédure de consultation à l'Assemblée de Corse.

**ARTICLE 6 :**

La présente délibération fera l'objet d'une publication sous forme électronique sur le site internet de la Collectivité de Corse.

Ajacciu, le 24 octobre 2024

La Présidente de l'Assemblée de Corse,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. A. Maupertuis', written in a cursive style with a long horizontal stroke at the end.

Marie-Antoinette MAUPERTUIS

# **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<sup>ère</sup> 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<sup>ème</sup> 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 %
<b>Total</b>	<b>84,0</b>	<b>38,5</b>	<b>57,2</b>	<b>87,2</b>	<b>89,9</b>	<b>96,0</b>	<b>7 %</b>	<b>14 %</b>

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 %
<b>Total</b>	<b>65,4</b>	<b>30,6</b>	<b>96,0</b>	<b>32 %</b>

#### 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
<b>Total</b>	<b>2,0</b>	<b>1,9</b>	<b>2,7</b>	<b>5,6</b>	<b>7,2</b>	<b>7,9</b>	<b>9,0</b>	<b>9,2</b>	<b>7,9</b>	<b>6,9</b>	<b>2,6</b>	<b>2,5</b>	<b>65,4</b>

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<sup>er</sup> 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.

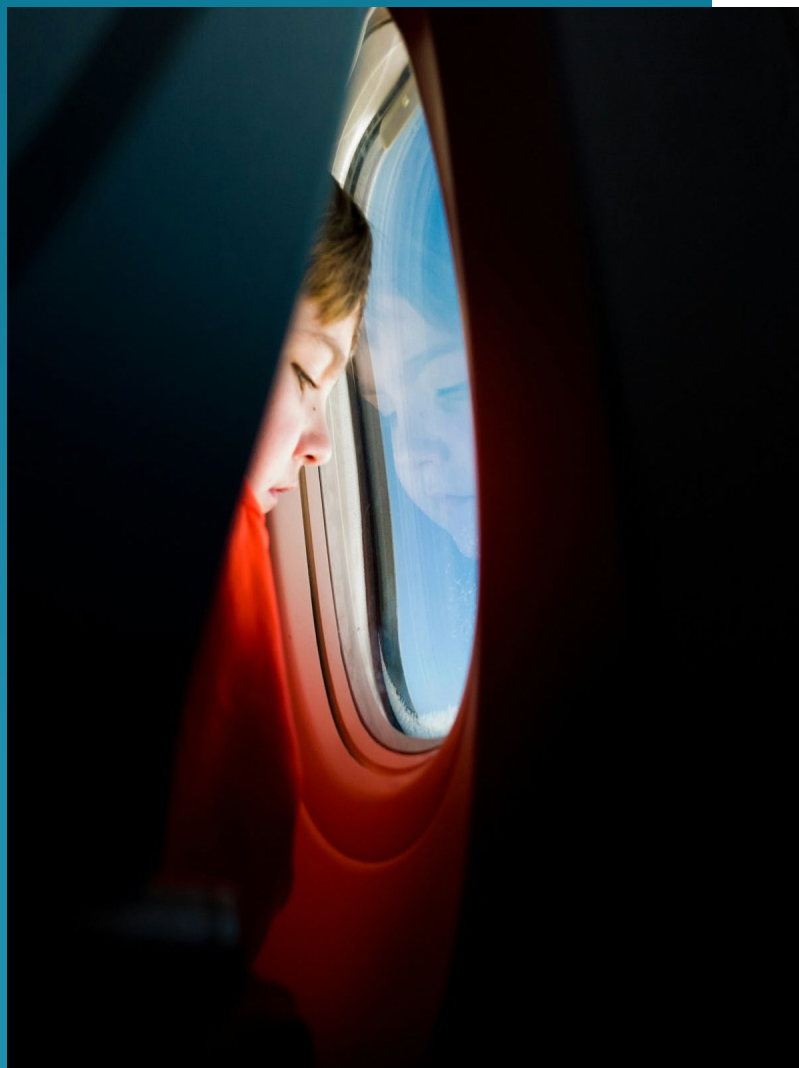
09/07/2024

# Renforcement, élargissement et annualisation des liaisons aériennes à destination de la Corse par achat de flux

Calculs des potentielles  
retombées économiques  
et fiscales induites

## Contacts :

Robert Menasse - rmenasse@atc.corsica  
Anne Casabianca - acasabianca@atc.corsica  
Marc Simoni - msimoni@atc.corsica  
Pierre Torre - ptorre@atc.corsica



## Table des matières

1. Historique du transport aérien insulaire et contexte actuel .....	3
1.1. Rétrospective du transport aérien insulaire depuis 2002 .....	3
1.1.1. Rappel des infrastructures aéroportuaires .....	3
1.1.2. Trafic global de passagers depuis 2002 et part de marché de l'aérien .....	3
1.1.3. Zoom sur le trafic passagers dans le transport aérien depuis 2002 .....	4
1.1.4. Compagnies conventionnelles et compagnies low-cost .....	6
2. Simulation de l'arrivée de touristes supplémentaires induits par le renforcement et l'annualisation de nouvelles lignes aériennes .....	9
2.1. Introduction.....	9
2.2. Premiers résultats issus de l'outil de prospection de l'Enquête Aux Frontières.....	9
3. Calcul des retombées économiques : simulation des dépenses induites par ces nouveaux flux touristiques .....	11
3.1. Introduction.....	11
3.2. Enseignements de l'enquête visiteurs 2023 .....	11
3.2.1. Dépenses des touristes d'agrément.....	11
3.3. Méthode d'approximation des dépenses induites .....	12
3.3.1. Hypothèse : calcul des dépenses de la location de voiture.....	12
3.3.2. Résultats hors transport aérien .....	12
3.3.3. Résultats avec transport aérien .....	12
4. Simulation de la TVA brute induite .....	13
4.1. La TVA en Corse (rappel).....	13
4.2. Calcul de la TVA brute induite.....	13
4.2.1. Décomposition de la TVA brute .....	13
4.2.2. Calcul de la TVA brute induite par l'activité touristique supplémentaire .....	14
5. Calcul de la taxe sur les transports induite.....	14
6. Calcul de la taxe de séjour et de la taxe de séjour additionnelle induites .....	15
7. Conclusion.....	15
8. Annexes.....	17
8.1. Références et méthodologies .....	17
8.1.1. Enquête aux frontières 2017.....	17
8.1.2. Enquêtes visiteurs 2022 et 2023 .....	17

## Table des illustrations, graphiques et tableaux

Tableau 1 : Répartition par typologies de touristes des touristes supplémentaires et nuitées induites..	10
Tableau 2 : Répartition par âge des touristes supplémentaires et nuitées induites .....	10
Tableau 3 : Répartition par typologie d'hébergement principal des touristes supplémentaires et nuitées induites .....	10
Tableau 4 : Rappel de la répartition par nationalité des touristes supplémentaires et nuitées induites .	11
Tableau 5 : Dépense par personne, dépense journalière hors transport et transport inclus - Touristes d'agrément venant par voie aérienne .....	11
Tableau 6 : Répartition des dépenses par catégories et nationalités - Touristes d'agrément venant par voie aérienne .....	11
Tableau 7 : Calcul des dépenses de location de voiture.....	12
Tableau 8 : Montant des dépenses totales hors location de voiture, hors transport aérien .....	12
Tableau 9 : Montant des dépenses totales hors location de voiture, avec transport aérien.....	12
Tableau 10 : Répartition des dépenses des touristes d'agrément supplémentaires par catégories de dépenses .....	13
Tableau 11 : Calcul de la TVA brute induite .....	14
Tableau 12 : Calcul de la TVA brute induite .....	14
Tableau 13 : Calcul de la taxe de séjour et de la taxe de séjour additionnelle induites .....	15
Figure 1 : Évolution des flux de passagers au global et par mode de transport entre 2002 et 2023 .....	3
Figure 2 : Répartition annuelle des flux de passagers entre 2002 et 2023 .....	4
Figure 3 : Aérien : Évolution du nombre annuel de passagers transportés dans les aéroports de Corse de 2002 à 2023 .....	4
Figure 4 : Évolution des flux de pax. annuels dans les aéroports de Corse en 2023 .....	5
Figure 5 : Aérien : Évolution des flux de pax. annuels dans les aéroports de Corse en 2023, en base 100 .....	6
Figure 6 : Aérien : Évolution du nombre annuel de passagers et part de marché des compagnies low-costs de 2008 à 2023 .....	6
Figure 7 : Aérien 2023 : Nombre de vols, sièges à l'arrivée et leur répartition entre compagnies conventionnelles et low-cost. Comparaison par rapport à l'année 2022. Source : Mabrian.....	7
Figure 8 : Aérien Corse 2024 : Nombre de vols, sièges à l'arrivée et leur répartition entre compagnies conventionnelles et low-cost. Comparaison par rapport à l'année 2023. Source : Mabrian.....	7
Figure 9 : Aérien Palma de Mallorca 2024 : Nombre de vols, sièges à l'arrivée et leur répartition entre compagnies conventionnelles et low-cost. Comparaison par rapport à l'année 2023. Source : Mabrian	7
Figure 10 : Aérien Sardaigne 2024 : Nombre de vols, sièges à l'arrivée et leur répartition entre compagnies conventionnelles et low-cost. Comparaison par rapport à l'année 2023. Source : Mabrian	8
Figure 11 : Aérien Sicile 2024 : Nombre de vols, sièges à l'arrivée et leur répartition entre compagnies conventionnelles et low-cost. Comparaison par rapport à l'année 2023. Source : Mabrian.....	8
Figure 12 : Aérien Grèce 2024 : Nombre de vols, sièges à l'arrivée et leur répartition entre compagnies conventionnelles et low-cost. Comparaison par rapport à l'année 2023. Source : Mabrian.....	8
Figure 13 : Aérien Chypre 2024 : Nombre de vols, sièges à l'arrivée et leur répartition entre compagnies conventionnelles et low-cost. Comparaison par rapport à l'année 2023. Source : Mabrian.....	8



# 1. Historique du transport aérien insulaire et contexte actuel

## 1.1. Rétrospective du transport aérien insulaire depuis 2002

Le secteur des transports, pivot et porte d'entrée du tourisme insulaire, a connu des transformations significatives ces dernières années. Dans le domaine aérien, l'essor des compagnies low-cost et la diversification des marchés émetteurs ont joué un rôle crucial dans la croissance de ce mode de transport.

### 1.1.1. Rappel des infrastructures aéroportuaires

La Corse dispose de 4 aéroports : Ajaccio Napoléon Bonaparte, Figari Sud-Corse, Bastia Poretta et Calvi Sainte-Catherine.

La densité du maillage aéroportuaire en Corse se justifie par l'insularité, la forte fréquentation touristique en période estivale, le relief montagneux qui complexifie les liaisons terrestres entre les pôles urbains ainsi que par la faiblesse des transports collectifs nécessaires pour atteindre les quatre aéroports<sup>1</sup>.

Les équipements aéroportuaires sont également un maillon essentiel pour la mise en œuvre du principe de continuité territoriale entre la Corse et la France continentale, dont la finalité est d'atténuer les contraintes de l'insularité et de faciliter l'accès aux services publics, notamment en matière de santé.

La Collectivité de Corse peut ainsi imposer sur certaines liaisons aériennes des obligations de service public (OSP).

### 1.1.2. Trafic global de passagers depuis 2002 et part de marché de l'aérien

La Figure 1 : Évolution des flux de passagers au global et par mode de transport entre 2002 et 2023, permet de mettre en avant la forte croissance du transport aérien vis-à-vis du maritime depuis 2002. En effet, sur la période considérée, le transport aérien connaît une augmentation de +79%, passant de 2,5 millions de passagers en 2002 à 4,4 millions de passagers en 2022, année record.

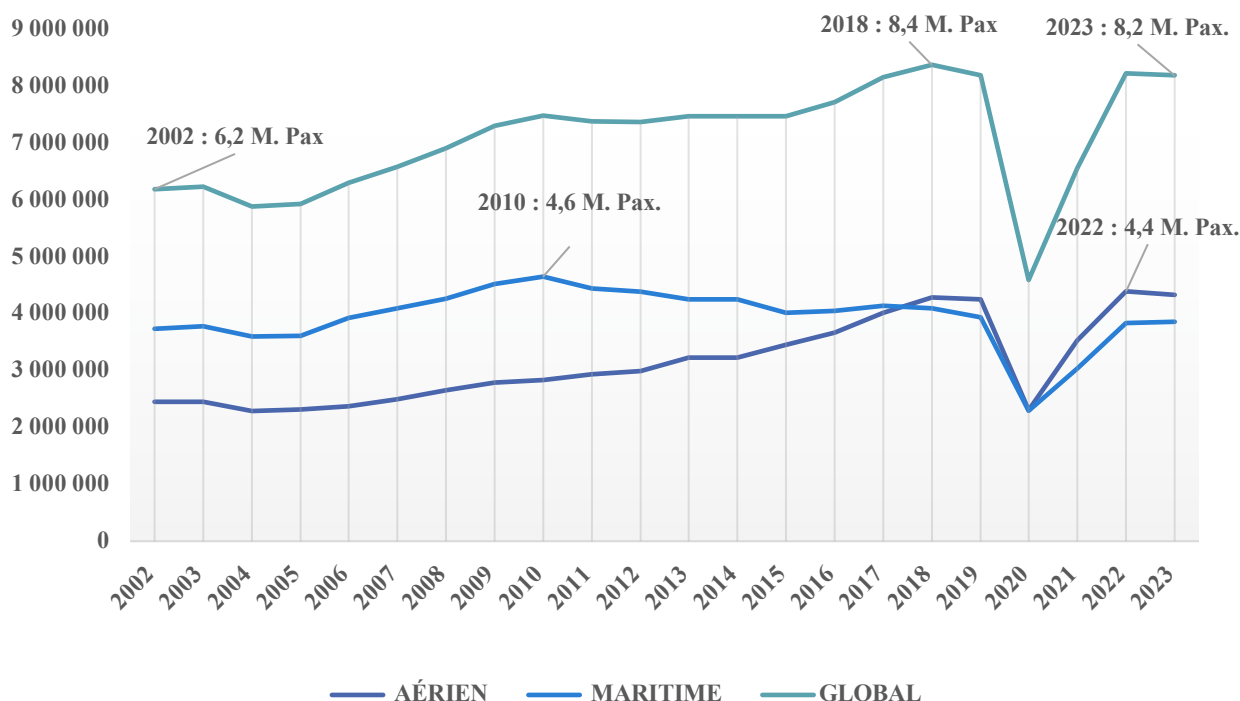


Figure 1 : Évolution des flux de passagers au global et par mode de transport entre 2002 et 2023

<sup>1</sup> Rapport d'observations définitives de la Cour des Comptes 2023 : <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2023-10/ROD2-OTC.pdf>

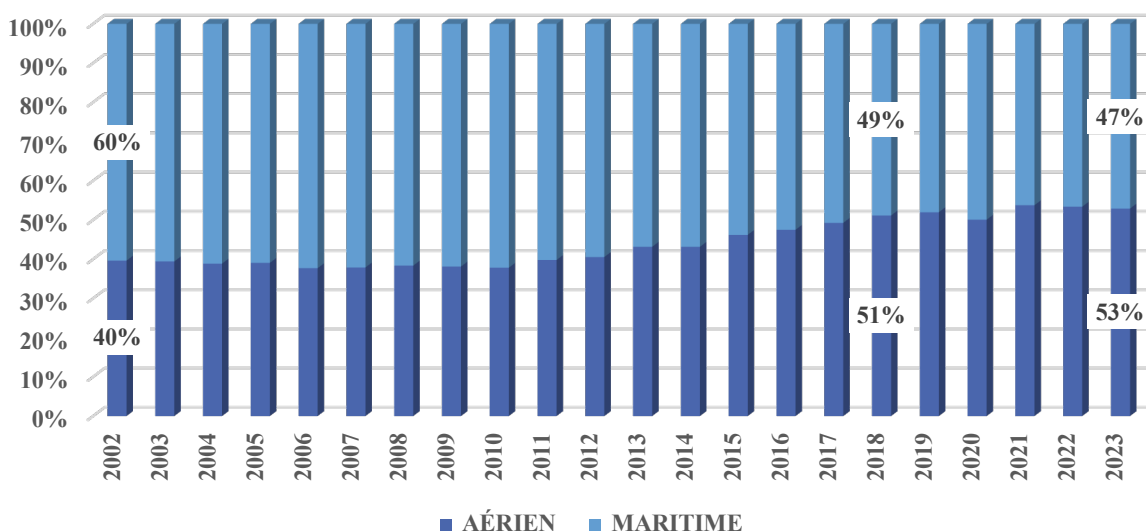


Figure 2 : Répartition annuelle des flux de passagers entre 2002 et 2023

Ainsi, alors que l’aérien ne représentait que 40% des passagers transportés en 2002, plus de 53% des passagers enregistrés pendant l’année 2023 ont utilisé ce mode de transport.

### 1.1.3. Zoom sur le trafic passagers dans le transport aérien depuis 2002

Entre 2002 et 2023, le trafic global de passagers dans les aéroports Corses a augmenté de 76%, passant de 2,4 à 4,3 millions de passagers en 2023.

Une première période de forte croissance se produit au cours des 2006-2011, avec une hausse du trafic globale de 71%. Puis, après un très net recul durant l’exercice 2012, une seconde période 2013-2018 représentant une hausse de 43%, permet d’atteindre un premier pic en 2018 avec 4,3 millions de passagers transportés.

Suivant les deux années de pandémie 2020-2021, le trafic record se produit en 2022 avec 4,4 millions de passagers.

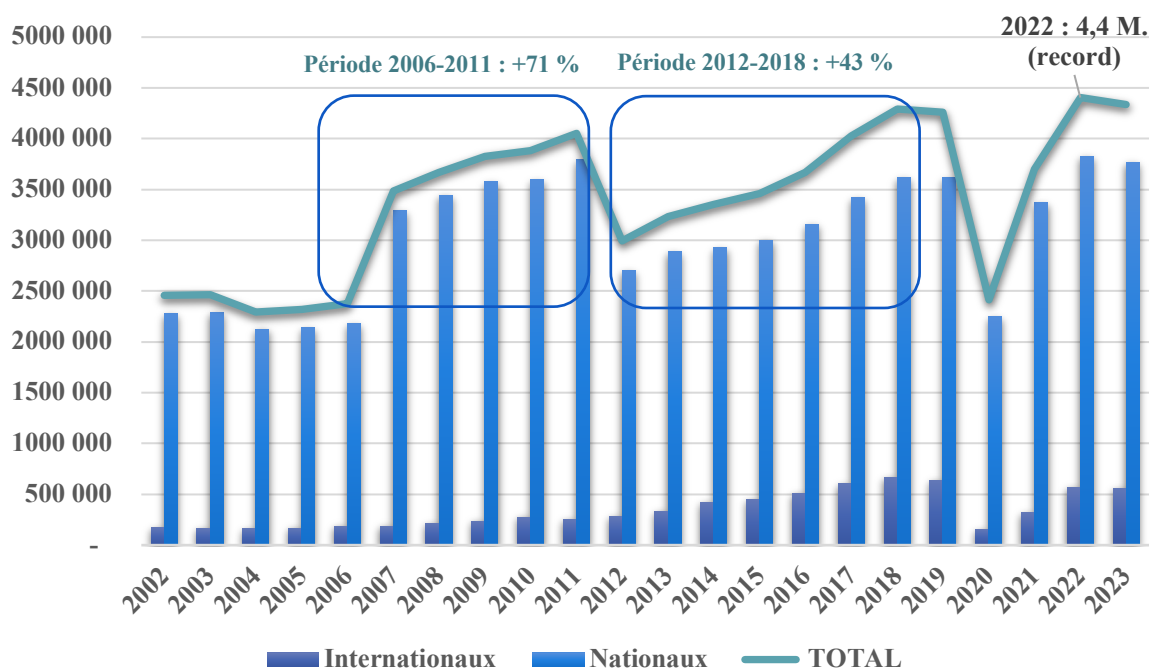


Figure 3 : Aérien : Évolution du nombre annuel de passagers transportés dans les aéroports de Corse de 2002 à 2023

Comme le montre la figure ci-dessus, durant les deux dernières décennies, la part des flux entre la Corse et les aéroports internationaux, n'a cessé d'augmenter, passant de 7% en 2002 à un record de 16 % en 2018.

**Cette croissance du transport aérien depuis 2006 est essentiellement portée par les compagnies low-cost.**

Entre 2002 et 2023, les aéroports de Corse connaissent donc une hausse quasi-continue de leurs fréquentations, particulièrement au cours de la période 2013-2019.

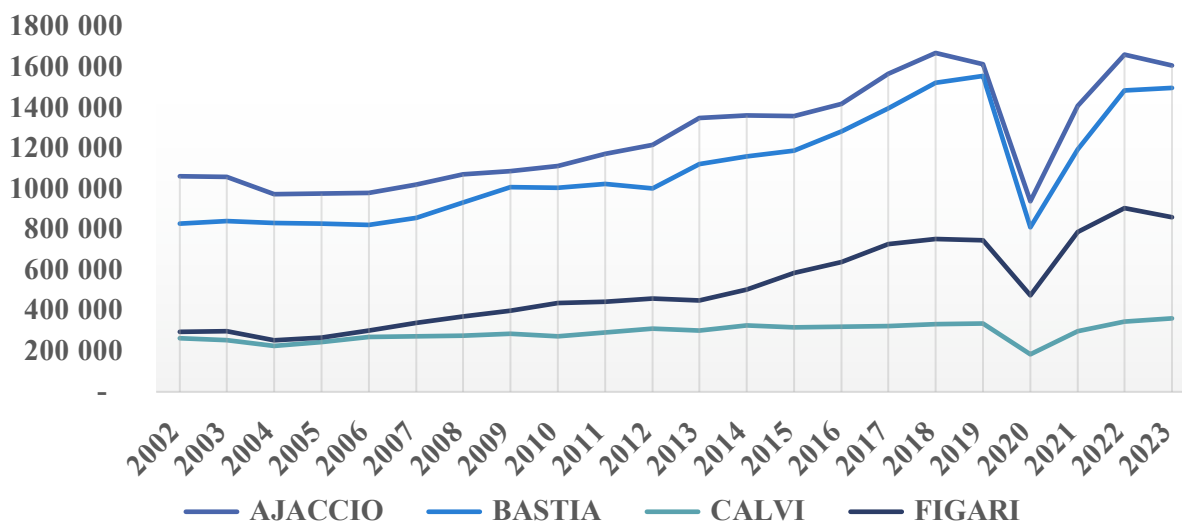


Figure 4 : Évolution des flux de pass. annuels dans les aéroports de Corse en 2023

L'aéroport d' Ajaccio n'a jamais perdu sa place de chef de file, avec un record de 1,7 millions de passagers en arrivées/départs en 2018. Sur cette structure aéroportuaire, le flux de passagers en arrivées/départs a augmenté de 51%.

Deuxième aéroport de l'île, Bastia-Poretta a connu la même trajectoire.

En 2023, 1,5 millions de passagers ont transité par cette infrastructure. Cela correspond à une croissance de 79% entre 2002 et 2023.

Figari est l'aéroport qui a connu la plus forte croissance en 20 ans (+207%) et son trafic approche désormais le million de passagers transportés (907 000 en 2022). Cette croissance est largement due aux compagnies low-cost.

Enfin le plus petit aéroport de l'île, Calvi-Sainte Catherine, a gagné 100 000 passagers supplémentaires en 20 ans, soit une progression de 31%.

Le graphique suivant, en base 100<sup>2</sup>, permet de mieux appréhender la progression des trafic passagers dans les aéroports de Corse, et plus particulièrement l'essor de l'aéroport de Figari.

<sup>2</sup> L'indice Base 100 permet de calculer et de comparer facilement les évolutions de plusieurs grandeurs entre deux périodes données (INSEE)

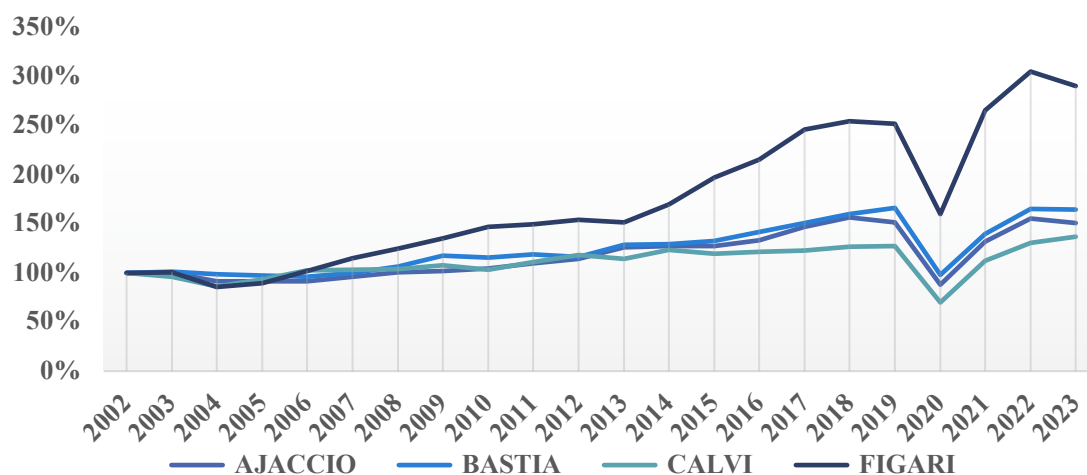


Figure 5 : Aérien : Évolution des flux de pax. annuels dans les aéroports de Corse en 2023, en base 100

#### 1.1.4. Compagnies conventionnelles et compagnies low-cost

En 2008, le trafic de passagers est essentiellement le fait (à 97%) des compagnies conventionnelles, essentiellement Air Corsica et Air France. Le nombre de passagers voyageant avec les compagnies low-cost est anecdotique (75 000 passagers sur l'année, soit 3% du total).

**Mais, une décennie de développement quasi-ininterrompu des compagnies low-cost va transformer le secteur.**

**Ainsi en 2018, 1,5 million de passagers ont voyagé avec des compagnies low-cost. Cela représentant une augmentation considérable, pesant alors pour 36% du flux aérien total.**

Par la suite, c'est pendant les années 2020 et 2021, impactées par la pandémie de Covid, que les premières difficultés vont apparaître, avec un début de désengagement des compagnies low-cost sur la destination Corse, au profit d'autres destinations concurrentes, dont principalement les îles du bassin méditerranéen (Chypre, Sicile, Sardaigne, Malte, Baléares) et la Grèce ; le plan<sup>3</sup> de la CCIC<sup>4</sup> ayant permis d'amortir ce désengagement jusqu'en 2022.

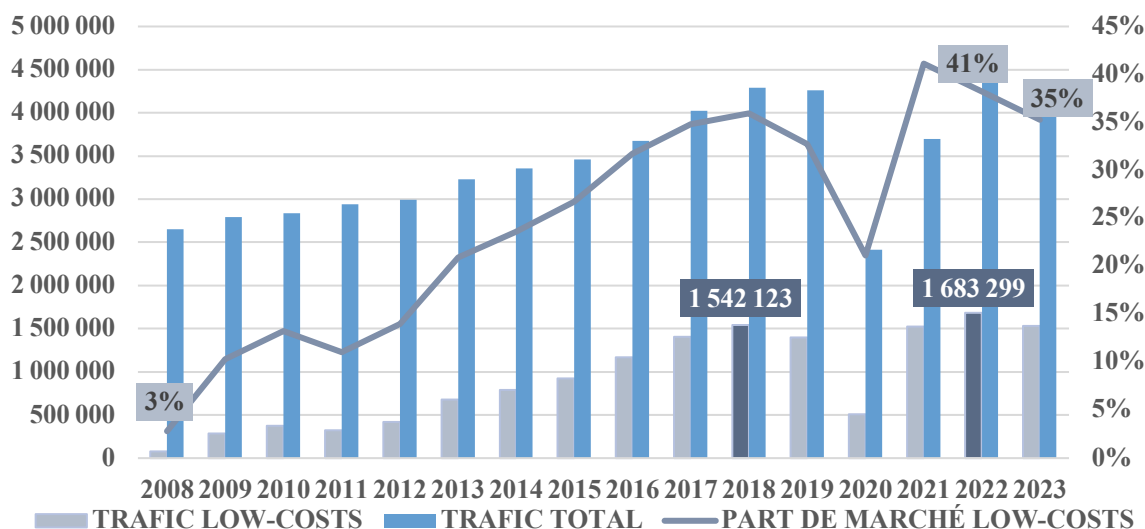


Figure 6 : Aérien : Évolution du nombre annuel de passagers et part de marché des compagnies low-costs de 2008 à 2023

<sup>3</sup> Cf. article « Saison aérienne 2022 – partie 1 : la Corse en bonnes compagnies » : <http://www.ccihc.fr/2022/10/10/la-lettre-saison-aerienne-2022-part-1/>

<sup>4</sup> Chambre de Commerce et d'Industrie de la Corse

En 2023, environ 4,3 millions de passagers ont transité par les aéroports de Corse, en arrivées et départ ; **65% de ce flux de passagers ont utilisé des compagnies régulières et 35% des compagnies low-cost.**

**Mais le désengagement des compagnies low-cost sur la destination Corse se confirme pendant l'année 2023, avec une baisse du nombre de sièges offerts enregistrée d'environ 20% par rapport à l'année précédente.**

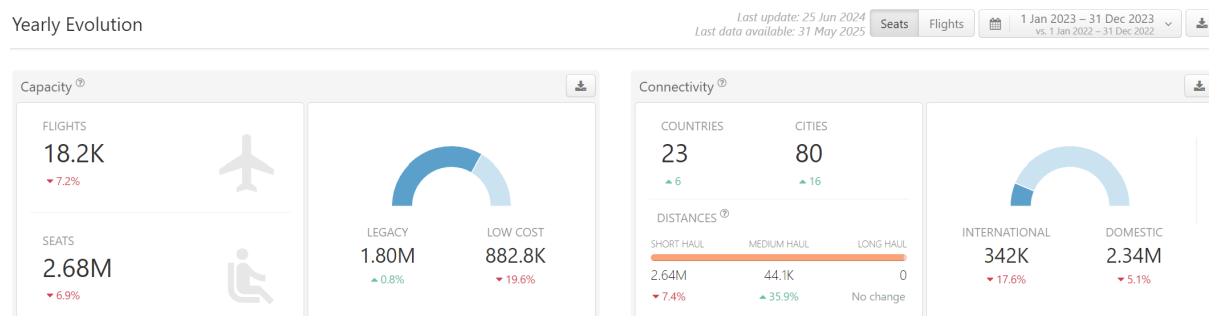


Figure 7 : Aérien 2023 : Nombre de vols, sièges à l'arrivée et leur répartition entre compagnies conventionnelles et low-cost. Comparaison par rapport à l'année 2022. Source : Mabrian

**Enfin, au moment où nous écrivons ces lignes, la tendance de désengagement des low-cost en 2024 sur la destination Corse semble se confirmer avec -7% de sièges offerts sur la destination Corse par ces compagnies par rapport à 2023, tandis qu'au même moment, les Baléares enregistrent un nombre de sièges offerts de +7,2%, la Sardaigne +13,6%, la Sicile +12,9%, la Grèce +9,9%. Seule Chypre enregistre également une baisse de sièges offerts par les compagnies low-cost de -3,6% (cf. figures Figure 8, Figure 9, Figure 10, Figure 11, Figure 12 et Figure 13 ci-dessous).**

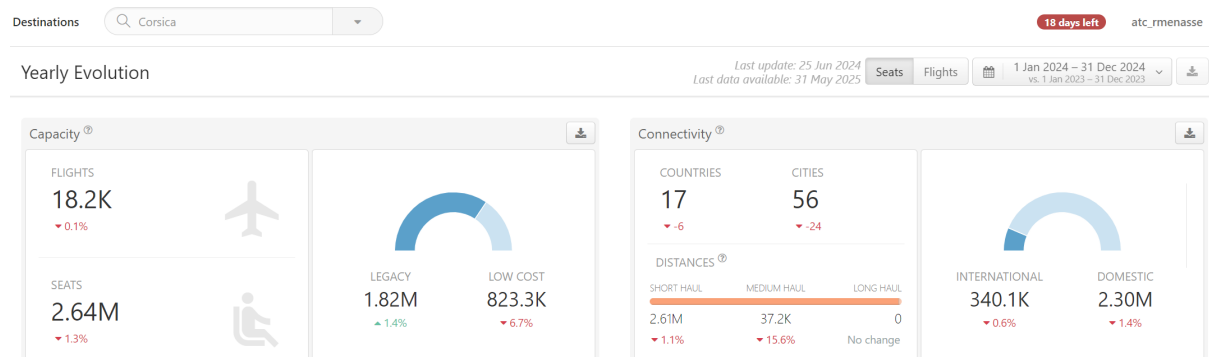


Figure 8 : Aérien Corse 2024 : Nombre de vols, sièges à l'arrivée et leur répartition entre compagnies conventionnelles et low-cost. Comparaison par rapport à l'année 2023. Source : Mabrian

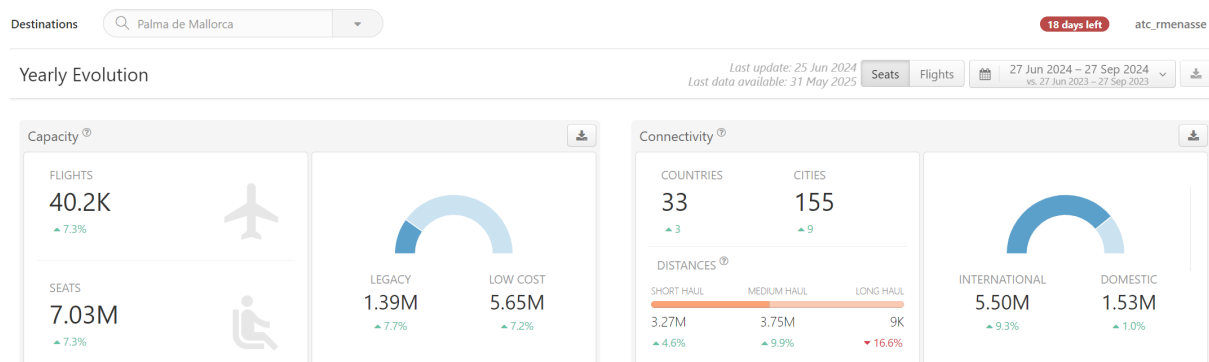


Figure 9 : Aérien Palma de Mallorca 2024 : Nombre de vols, sièges à l'arrivée et leur répartition entre compagnies conventionnelles et low-cost. Comparaison par rapport à l'année 2023. Source : Mabrian

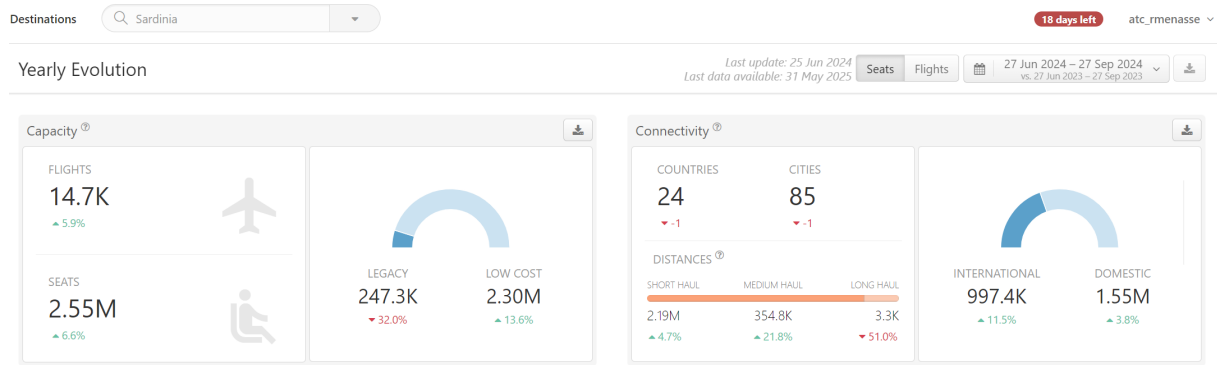


Figure 10 : Aérien Sardaigne 2024 : Nombre de vols, sièges à l'arrivée et leur répartition entre compagnies conventionnelles et low-cost. Comparaison par rapport à l'année 2023. Source : Mabrian

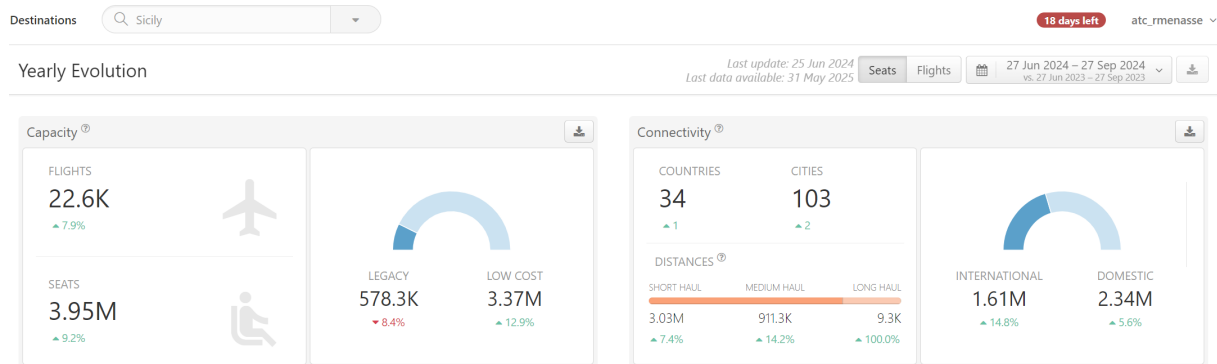


Figure 11 : Aérien Sicile 2024 : Nombre de vols, sièges à l'arrivée et leur répartition entre compagnies conventionnelles et low-cost. Comparaison par rapport à l'année 2023. Source : Mabrian

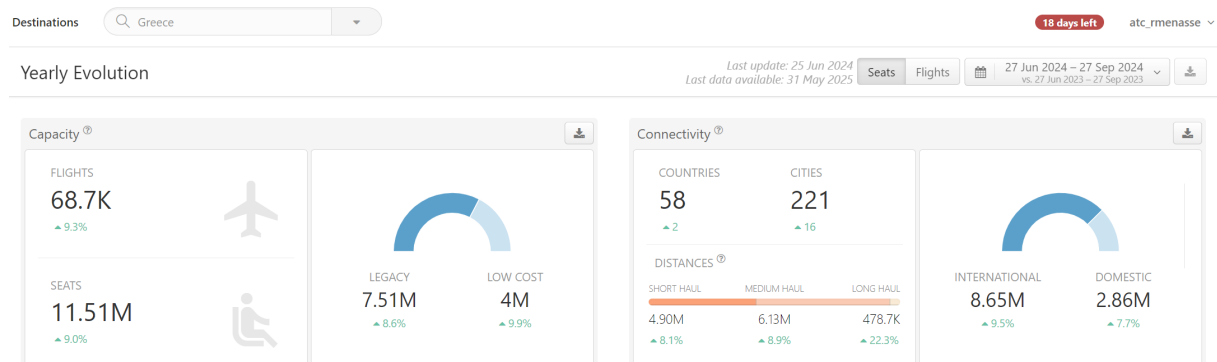


Figure 12 : Aérien Grèce 2024 : Nombre de vols, sièges à l'arrivée et leur répartition entre compagnies conventionnelles et low-cost. Comparaison par rapport à l'année 2023. Source : Mabrian

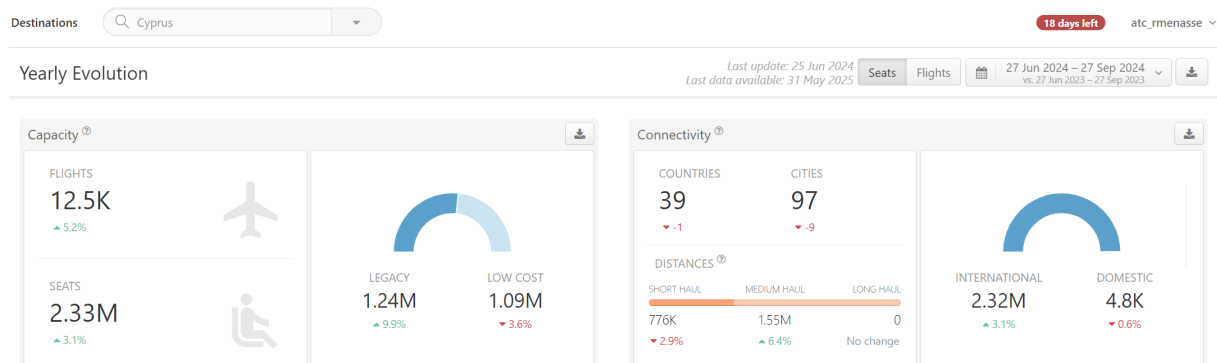


Figure 13 : Aérien Chypre 2024 : Nombre de vols, sièges à l'arrivée et leur répartition entre compagnies conventionnelles et low-cost. Comparaison par rapport à l'année 2023. Source : Mabrian

## 2. Simulation de l'arrivée de touristes supplémentaires induits par le renforcement et l'annualisation de nouvelles lignes aériennes

### 2.1. Introduction

Au cours de la session des 30 et 31 mai 2024 de l'Assemblée de Corse, le rapport numéro 2024E1135<sup>5</sup> de l'exécutif a été adopté. Il propose le principe de conclure « avec des compagnies aériennes, des contrats dans lesquels celles-ci s'engageraient à offrir et à exploiter, à leurs risques et périls, un service de transport aérien régulier entre des aéroports situés dans des zones françaises et européennes, et les quatre aéroports corses. »

Les analyses réalisées par la CCIC démontrent des opportunités visant à renforcer, élargir et annualiser des liaisons aériennes à destination de la Corse par achat de flux aériens, plus précisément sur les bassins de population et aéroports suivants :

- 6 lignes internationales au départ de :
  - Suisse : Genève (GVA)
  - Belgique : Charleroi (CRL)
  - Allemagne : Francfort (FRA)
  - Royaume-Uni : Londres (LGW)
  - Italie : Milan (LIN) et Rome (FCO)
- 4 lignes domestiques :
  - Bordeaux,
  - Nantes,
  - Strasbourg,
  - Toulouse.

Ainsi, dans la suite du présent document, nous tenterons d'évaluer l'impact sur la fréquentation touristique insulaire de l'augmentation des flux aériens induisant :

- + 36 538 allemands,
- +14 894 belges,
- + 68 422 français,
- + 11 019 italiens,
- + 29 719 anglais,
- + 51 740 suisses.

Les lignes aériennes qui vont faire l'objet de l'appel d'offre fonctionnent déjà, notamment durant la période estivale, et amènent déjà des visiteurs. Notre travail a donc consisté à mesurer l'impact économique des 212 332 visiteurs supplémentaires.

Il doit être toutefois rappelé que l'aspect sécurisation de ces lignes revêt une grande importance pour la Corse, en effet le dispositif permet d'assurer la présence de 668 675 visiteurs sur notre territoire durant une période étendue (d'avril à décembre la première année puis durant toute l'année civile à partir de la deuxième année).

Si l'on considère le désengagement de certaines compagnies aériennes qui semblent se détourner de la Corse, nous pouvons affirmer que l'impact réel, qui doit tenir compte des recettes que nous aurions perdues sans la mise en œuvre du dispositif, est bien plus important que celui auquel nous allons aboutir.

### 2.2. Premiers résultats issus de l'outil de prospection de l'Enquête Aux Frontières

D'après l'EAF 2017, une augmentation du nombre de touristes suivants les nationalités indiquées ci-dessus, provenant uniquement de l'aérien générerait environ 2 146 600 nuitées supplémentaires en Corse.

---

<sup>5</sup> <https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2024E1135-.pdf>

Résultats	Simulation	Résultats	Simulation
Nombre de touristes	+ 212 332	Nombre de nuitées	+ 2 146 559

Tableau 1 : Répartition par typologies de touristes des touristes supplémentaires et nuitées induites

Une majorité de ces touristes serait âgée de 35 à 49 ans (34%) et de 50 à 65 ans (27%).

Touristes répartis par âge	Simulation		Nuitées réparties par âge	Simulation
moins de 18	+ 3 911	2%	moins de 18	+ 51 393
18-24	+ 11 814	6%	18-24	+ 132 229
25-34	+ 37 149	17%	25-34	+ 321 248
35-49	+ 72 523	34%	35-49	+ 715 691
50-65	+ 56 775	27%	50-65	+ 607 713
66+	+ 20 357	10%	66+	+ 218 982
NON REP.	+ 9 803	5%	NON REP.	+ 99 302
<b>TOTAL</b>	<b>+ 212 332</b>		<b>TOTAL</b>	<b>+ 2 146 559</b>

Tableau 2 : Répartition par âge des touristes supplémentaires et nuitées induites

Parmi les typologies d'hébergement principal, ce sont les hôtels (26%) et l'hébergement locatif (19%) qui seraient privilégiés.

A noter que ces données sont issues de l'EAF 2017 et que depuis, l'hébergement locatif a connu une très forte augmentation au détriment de l'hôtellerie. Ainsi, peut-être qu'à l'heure actuelle, l'hôtel pourrait représenter 20% du total des nuitées réalisées (au lieu de 26% en 2017) et l'hébergement locatif 25% (au lieu de 19% en 2017).

Touristes répartis par hébergement principal	Simulation		Nuitées réparties par hébergement principal	Simulation
Ami	+ 12 611	6%	Ami	+ 125 894
Bateau	+ 2 554	1%	Bateau	+ 23 646
Camping	+ 15 248	7%	Camping	+ 166 257
Echange	+ 1 588	1%	Echange	+ 19 720
Famille	+ 16 008	8%	Famille	+ 191 389
Gîte	+ 14 534	7%	Gîte	+ 150 234
Hôtel	+ 55 028	26%	Hôtel	+ 407 807
Locatif	+ 41 306	19%	Locatif	+ 444 011
Refuge	+ 4 983	2%	Refuge	+ 55 206
Rés. Sec.	+ 10 739	5%	Rés. Sec.	+ 210 030
Rés. Tour.	+ 26 224	12%	Rés. Tour.	+ 247 343
Vill. Vac.	+ 11 510	5%	Vill. Vac.	+ 105 024
<b>TOTAL</b>	<b>+ 212 332</b>		<b>TOTAL</b>	<b>+ 2 146 559</b>

Tableau 3 : Répartition par typologie d'hébergement principal des touristes supplémentaires et nuitées induites

Le tableau ci-dessous rappelle seulement les bases de la simulation, à savoir les augmentations du nombre de touristes par nationalités et l'évolution des nuitées en conséquence.

Touristes répartis par pays d'origine	Simulation	Nuitées réparties par pays d'origine	Simulation
ALLEMAGNE	+ 36 538	ALLEMAGNE	+ 389 103
BELGIQUE	+ 14 894	BELGIQUE	+ 144 393
FRANCE	+ 68 422	FRANCE	+ 713 124
ITALIE	+ 11 019	ITALIE	+ 139 727
ROYAUME-UNI	+ 29 719	ROYAUME-UNI	+ 297 367



Touristes répartis par pays d'origine	Simulation	Nuitées réparties par pays d'origine	Simulation
SUISSE	+ 51 740	SUISSE	+ 462 845
<b>TOTAL</b>	<b>+ 212 332</b>	<b>TOTAL</b>	<b>+ 2 146 559</b>

Tableau 4 : Rappel de la répartition par nationalité des touristes supplémentaires et nuitées induites

### 3. Calcul des retombées économiques : simulation des dépenses induites par ces nouveaux flux touristiques

#### 3.1. Introduction

L'arrivée supplémentaire de touristes engendrera des retombées économiques pour le territoire insulaire. L'objectif de ce chapitre consiste à approcher, en fonction des nationalités des touristes, le montant des dépenses supplémentaires induites par l'augmentation du flux touristique prévue au chapitre 2.1.

#### 3.2. Enseignements de l'enquête visiteurs 2023

L'enquête « visiteurs 2023 » réalisée par l'Agence du Tourisme de la Corse permet d'approcher les dépenses réalisées par les différents types de touristes, ventilées suivant 5 catégories : transport, hébergement, restauration, agroalimentaire et activités de loisirs.

##### 3.2.1. Dépenses des touristes d'agrément<sup>6</sup>

Ainsi, les touristes d'agrément issues du marché domestique français voyageant par avion dépensent en moyenne 506€ par personne (hors transport) lors de leur séjour en Corse, ce qui équivaut à environ 47,50€/personne par jour.

Pays d'origine	Dépense/personne (hors transport)	Dépense journalière/personne (hors transport)	Dépense journalière/personne (transport inclus)
Allemagne	571,33 €	57,96 €	78,16 €
Belgique	845,58 €	81,86 €	101,67 €
France	506,74 €	47,49 €	61,06 €
Italie	689,02 €	122,63 €	145,57 €
Royaume-Uni	717,90 €	68,09 €	83,89 €
Suisse	658,80 €	76,64 €	90,78 €

Tableau 5 : Dépense par personne, dépense journalière hors transport et transport inclus - Touristes d'agrément venant par voie aérienne

Parmi les dépenses réalisées par un touriste belge, voyageant par avion, plus de 45% concernent l'hébergement.

Pays d'origine	Transport	Hébergement	Restauration	Agroalimentaire	Activités et loisirs
Allemagne	26%	41%	17%	9%	6%
Belgique	19%	45%	22%	8%	7%
France	22%	39%	20%	11%	7%
Italie	16%	48%	24%	7%	5%
Royaume-Uni	19%	48%	19%	8%	6%
Suisse	16%	52%	19%	8%	5%

Tableau 6 : Répartition des dépenses par catégories et nationalités - Touristes d'agrément venant par voie aérienne

<sup>6</sup> Données de l'enquête visiteurs 2023 sur la base de 3 191 questionnaires.

### 3.3.Méthode d'approximation des dépenses induites

**D'après les enseignements de l'EV 2023 (chapitre 3.2) et en prenant en considération l'augmentation du nombre de touristes décrite au chapitre 2, dans le cas d'un flux aérien composé seulement de touristes d'agrément, le montant des dépenses<sup>7</sup> hors transport avoisinerait les 160 M€, et 203 M€ avec transports.**

#### 3.3.1. Hypothèse : calcul des dépenses de la location de voiture

L'EAF 2017 nous renseigne sur la répartition des touristes d'agrément, utilisant le moyen de transport aérien et louant une voiture. En appliquant un prix journalier moyen de location de voiture de 43,00€ pour un groupe de 3 touristes<sup>8</sup> pour l'année 2023, il est possible d'approcher une dépense totale d'environ 23 M€ relative aux dépenses induites par ces touristes supplémentaires pour la location de voiture.

Pays d'origine	Location de voiture	Prix journalier <sup>9</sup> de location moyen d'une voiture	DMS	Nb. Tour / Groupe	€
ALLEMAGNE	60%	43,00 €	12	12 179	3 770 618 €
BELGIQUE	70%	43,00 €	10	4 965	1 494 465 €
FRANCE	73%	43,00 €	12	22 807	8 590 941 €
ITALIE	26%	43,00 €	11	3 673	451 706 €
ROYAUME-UNI	69%	43,00 €	9	9 906	2 645 199 €
SUISSE	75%	43,00 €	11	17 247	6 118 373 €
					<b>23 071 302 €</b>

Tableau 7 : Calcul des dépenses de location de voiture

#### 3.3.2. Résultats hors transport aérien

Dépense journalière	Agrément	Nuitées	Dépense totale
ALLEMAGNE	47,49 €	389 103	+ 18 478 369 €
BELGIQUE	81,86 €	144 393	+ 11 820 237 €
FRANCE	47,49 €	713 124	+ 33 866 016 €
ITALIE	122,63 €	139 727	+ 17 135 006 €
ROYAUME-UNI	68,09 €	297 367	+ 20 246 482 €
SUISSE	76,64 €	462 845	+ 35 471 205 €
			<b>+ 137 017 315 €</b>

Tableau 8 : Montant des dépenses totales<sup>10</sup> hors location de voiture, hors transport aérien

#### 3.3.3. Résultats avec transport aérien

Dépense journalière	Agrément	Nuitées	Dépense totale
ALLEMAGNE	78,16 €	389 103	+ 30 413 812 €
BELGIQUE	101,67 €	144 393	+ 14 680 744 €
FRANCE	61,06 €	713 124	+ 43 546 082 €
ITALIE	145,57 €	139 727	+ 20 340 510 €
ROYAUME-UNI	83,89 €	297 367	+ 24 947 412 €
SUISSE	90,78 €	462 845	+ 42 015 085 €
			<b>+ 175 943 643 €</b>

Tableau 9 : Montant des dépenses totales hors location de voiture, avec transport aérien

<sup>7</sup> Ces dépenses concernent les dépenses d'hébergement, restauration, agroalimentaire, activités et loisirs, auxquelles il convient d'ajouter les dépenses de location de voiture calculées au chapitre 3.3.1

<sup>8</sup> Hypothèse qu'il conviendra de consolider dans une future étude.

<sup>9</sup> Hypothèse qu'il conviendra de consolider dans une future étude. Le prix a cependant été volontairement sous-estimé.

<sup>10</sup> Ces dépenses concernent les dépenses d'hébergement, restauration, agroalimentaire et activités et loisirs.

**En conclusion, on peut estimer que les retombées économiques des dépenses induites par l'afflux supplémentaire de 212 332 caractérisé au chapitre 2 avoisinerait les 180 millions d'euros, transport inclus, auquel il conviendrait d'ajouter 23 millions d'euros relatifs aux dépenses de location de voiture (cf. Tableau 7 : Calcul des dépenses de location de voiture), soit un total de 203 millions d'euros.**

## 4. Simulation de la TVA brute induite

### 4.1. La TVA<sup>11</sup> en Corse (rappel)

La Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) est un impôt indirect général sur la consommation qui est directement facturé aux clients sur les biens qu'ils consomment ou les services auxquels ils ont recours. Elle peut faire l'objet d'exonérations légales.

Le taux normal applicable en Corse est de **20 %**. Cependant, certaines opérations bénéficient toutefois d'un autre taux :

- **13 %** : ventes de produits pétroliers,
- **10 %** : le taux réduit de 10 % s'applique au transport de voyageurs, à l'hébergement, à la location meublée ou aux terrains de campings classés, à certains travaux de rénovation et d'entretien des logements, à la restauration, aux médicaments non remboursables, aux droits d'entrée dans les cinémas, aux fêtes foraines, aux musées, aux zoos, ou encore aux sites culturels.,
- **5,5 %** : le taux réduit de 5,5 % concerne les denrées alimentaires, les produits de protection hygiénique féminine, les préservatifs, les livraisons de logements sociaux neufs, l'équipement et les services pour personnes handicapées, les abonnements au gaz et à l'électricité, la fourniture de chaleur produite à partir d'énergies renouvelables, les livres sur tout support, les spectacles vivants, les logements sociaux et les travaux d'amélioration de la qualité énergétique des logements, le transport de voyageurs, etc.
- **2,10 %** : certains biens livrés en Corse et certaines prestations de services (eau et boissons non alcooliques, et transports de voyageurs notamment),
- **0,90 %** : recettes réalisées aux entrées des 140 premières représentations de certains spectacles et ventes d'animaux vivants de boucherie et de charcuterie à des non-redevables de la TVA.

### 4.2. Calcul de la TVA brute induite

#### 4.2.1. Décomposition de la TVA brute

En prenant pour hypothèse de base, la dépense calculée au chapitre 3.3 et en la répartissant par catégories (cf. répartition du Tableau 6) il est possible de calculer la répartition des dépenses dues aux touristes d'agrément supplémentaires par activités.

Pays d'origine	Transport	Hébergement	Restauration	Agroalimentaire	Activités et loisirs
ALLEMAGNE	6 584 102 €	11 653 157 €	5 971 024 €	3 305 817 €	2 104 692 €
BELGIQUE	3 521 616 €	5 618 635 €	2 344 691 €	1 261 686 €	878 648 €
FRANCE	8 036 273 €	24 656 174 €	12 476 894 €	3 456 409 €	2 368 394 €
ITALIE	2 840 662 €	6 515 135 €	3 154 931 €	1 120 214 €	947 953 €
ROYAUME-UNI	3 937 626 €	13 063 642 €	4 914 604 €	2 015 581 €	1 350 135 €
SUISSE	7 632 275 €	19 489 382 €	7 594 823 €	3 422 755 €	2 364 561 €
	<b>32 552 553 €</b>	<b>80 996 126 €</b>	<b>36 456 966 €</b>	<b>14 582 461 €</b>	<b>10 014 382 €</b>

Tableau 10 : Répartition des dépenses des touristes d'agrément supplémentaires par catégories de dépenses

Attention, les dépenses présentées dans le Tableau 10 ne prennent pas en considération les dépenses de location de voiture que le mode de transport par voie aérienne sous-entend.

<sup>11</sup> <https://www.economie.gouv.fr/particuliers/tva-taux-quotidien>

#### 4.2.2. Calcul de la TVA brute induite par l'activité touristique supplémentaire

Ainsi, en appliquant les taux de TVA applicables par activités, il est possible de déduire un montant de TVA brute induite par ce flux de touristes supplémentaires, soit environ 22,4 M€.

	Transport <sup>12</sup>	Hébergement	Restauration	Agroalimentaire	Activités et loisirs	Location de voiture	TVA brute induite
TVA	3 255 255 €	8 099 613 €	3 645 697 €	802 035 €	2 002 876 €	4 614 260 €	22 419 736 €
Taux TVA	10,00%	10,00%	10,00%	5,50%	20%	20%	

Tableau 11 : Calcul de la TVA brute induite

Il est ensuite possible d'affiner le calcul en faisant l'hypothèse que la moitié des compagnies aériennes possède leur siège social et fiscal en Corse.

**Dans ce cas, le montant de TVA brute induite par l'augmentation de flux aériens selon les caractéristiques mentionnées au chapitre 2 avoisinerait les 21 millions d'euros.**

	Transport <sup>13</sup>	Hébergement	Restauration	Agroalimentaire	Activités et loisirs	Location de voiture	TVA brute induite
TVA	1 627 628 €	8 099 613 €	3 645 697 €	802 035 €	2 002 876 €	4 614 260 €	20 792 109 €
Taux TVA	10,00%	10,00%	10,00%	5,50%	20%	20%	

Tableau 12 : Calcul de la TVA brute induite

## 5. Calcul de la taxe sur les transports induite

Le paragraphe 1.1.4 de ce document fait apparaître une tendance préoccupante qui voit se confirmer un désengagement des compagnies aériennes de la destination Corse (-20% de sièges offerts entre 2022 et 2023, et - 7% de sièges offerts entre 2023 et 2024). Les compagnies se détournent de la Corse au profit de nos concurrents directs que sont les Baléares (+7.4% de sièges offerts entre 2022 et 2023), la Sardaigne (+ 13.6%), la Sicile (+12.9%) et la Grèce (+9.9%).

Le dispositif d'achat de flux qui est présenté vise donc à sécuriser la destination Corse dans un contexte de concurrence exacerbée qui fait aussi apparaître notre destination comme un choix onéreux pour les touristes.

Dans ce cadre il semble important de mentionner également le montant de la taxe transport<sup>14</sup> qui correspond à l'apport supplémentaire induit par les nouveaux visiteurs que le dispositif pourra nous amener mais également le montant de fiscalité sécurisée par notre action, c'est-à-dire en prenant en compte la totalité des passagers que les concessionnaires se seront engagés à transporter. Nous obtenons alors le chiffre de 6 111 694€.

**Le montant de taxe sur le transport aérien public est fixé à 4,57€/passager<sup>15</sup>. Ainsi, le flux caractérisé au chapitre 2 (soit le flux supplémentaire) génèrerait environ 1,95 millions d'euros.**

**Le montant de taxe de transport issue du flux de visiteurs garanti par le dispositif (qui va concerner 668 675 touristes transportés au total) est de 6 111 690 €.**

<sup>12</sup> Montant obtenu en supposant que la totalité des compagnies aériennes ont leur siège social (fiscal) basé en Corse.

<sup>13</sup> Montant obtenu en supposant que la moitié des compagnies aériennes ont leur siège social (fiscal) basé en Corse.

<sup>14</sup> La taxe sur le transport public aérien et maritime en provenance ou à destination de la Corse (TEP) est une taxe française créée en 1991 afin de financer la collectivité territoriale de Corse. La taxe est due par n'importe quel passager d'une entreprise de transport aérien et maritime, à destination ou au départ de Corse. Contrairement à la taxe ultramarine assise sur le nombre de passagers embarquant, la présente taxe est assise sur le nombre de passagers embarquant et débarquant. Plus d'informations disponibles sur le site du BOFIP (<https://bofip.impots.gouv.fr/bofip/159-PGP.html/identifiant%3DBOI-TCA-TPC-20140716>) et LEGIFRANCE (<https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGISCTA000044602753/2022-01-01>).

<sup>15</sup> [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000006306465/2002-01-01](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000006306465/2002-01-01)

## 6. Calcul de la taxe de séjour<sup>16</sup> et de la taxe de séjour additionnelle<sup>17</sup> induites

En utilisant les hypothèses d'arrivées supplémentaires décrites au chapitre 2.1 (*rappel* : + 36 538 allemands, +14 894 belges, + 68 422 français, + 11 019 italiens, + 29 719 anglais et + 51 740 suisses) comme données d'entrées pour l'outil de prospective développé par le service Pôle Centre de Ressources de l'Agence du Tourisme de la Corse et basé sur les résultats de l'Enquête aux Frontières 2017, il est possible d'anticiper la répartition de ce flux touristique supplémentaire exprimé en nuitées en fonction de l'hébergement principal utilisé et du pays touristique de résidence lors du séjour.

A noter que nous nous plaçons toujours dans le cas d'un flux touristique composé seulement de touristes d'agréments et arrivant par voie aérienne.

Hébergement principal	Nuitées	Taxe de séjour <sup>18</sup> théorique (moy. jour.)	Taux de recouvrement théorique Corse	Montant induit de TS (€)	Montant induit de TSA <sup>19</sup> (€)
Camping	166 257	0,41 €	100%	68 165 €	6 817 €
Gîte	150 234	0,68 €	100%	102 159 €	10 216 €
Hôtel	407 807	1,01 €	100%	411 885 €	41 189 €
Locatif	444 011	0,68 €	100%	301 927 €	30 193 €
Rés. Tour.	247 343	0,83 €	100%	205 295 €	20 529 €
Vill. Vac.	105 024	0,63 €	100%	66 165 €	6 617 €
<b>TOTAL</b>	<b>1 520 676</b>			<b>1 155 597 €</b>	<b>115 560 €</b>

Tableau 13 : Calcul de la taxe de séjour et de la taxe de séjour additionnelle induites

**Le montant de taxe de séjour induit par le flux touristique caractérisé au chapitre 2 avoisinerait 1,1 M€. Quant au montant de TSA, il serait d'environ 115 000 €.**

## 7. Conclusion

En conclusion, le risque lié au financement du projet d'achat de flux aériens porté par la Collectivité de Corse reste très limité au regard de l'apport économique très significatif qu'il pourrait générer pour le territoire insulaire aussi bien en termes de retombées économiques qu'en terme de fiscalité.

En effet, en année 1, l'arrivée de 212 332 touristes supplémentaires devrait engendrer à minima 180 millions d'euros de retombées économiques pour le territoire insulaire. Les recettes fiscales ont été estimées à environ 21 millions de taxe sur la valeur ajoutée, 2 millions d'euros de taxe sur les transports (aériens dans notre cas), et environ 1,1 millions d'euros de taxe de séjour dont 115 mille euros de taxe de séjour additionnelle. Ce dispositif contribuerait à une augmentation d'environ 2 % du PIB insulaire.

L'intérêt financier de l'opération est avéré et largement supérieur au montant du coût du trafic garanti évalué à 6,7 millions d'euros en année 1.

Les bénéfices attendus sur la durée du dispositif, mené pendant quatre années, seront sans commune mesure avec l'investissement porté par la Collectivité de Corse.

<sup>16</sup> Créée par une loi de 1910, la taxe de séjour est instituée à l'initiative des communes réalisant des dépenses favorisant l'accueil des touristes. A l'origine, elle pouvait être instituée uniquement par les stations classées de tourisme. Cette possibilité s'est élargie au fur et à mesure des années, aux communes de montagne en 1985, un an après aux communes littorales, en 1988 aux communes réalisant des actions de promotion touristique et, enfin aux communes réalisant des actions de protection et de gestion de leurs espaces naturels en 1995. Elle est devenue instituée par les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) qui respectent les conditions applicables aux communes à compter de l'année 1999. Plus d'informations en visitant ces sources : <https://www.impots.gouv.fr/taxe-de-sejour>, <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/finances-locales/taxe-de-sejour>, <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F2048> et <https://www.economie.gouv.fr/particuliers/taxe-sejour-tarifs>. Ainsi, ce sont les intercommunalités, au nombre de 19 en Corse, qui récupèrent la Taxe de Séjour.

<sup>17</sup> En Corse, égale à 10% du montant de la Taxe de Séjour (TS). <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGISCTA000006181112/> & <https://www.taxesejour.fr/tout-comprendre-sur-les-taxes-additionnelles/>. A noter que la taxe additionnelle de séjour, collectée par les EPCI et reversée à la Collectivité de Corse, est par la suite récupérée par l'Agence du Tourisme de la Corse et utilisée dans le but de financer les politiques publiques portées par l'institution.

<sup>18</sup> Calculé à partir des données présentes sur la plateforme <https://taxesejour.impots.gouv.fr/FR/> pour la Corse

<sup>19</sup> Taxe de séjour additionnelle.

Enfin, le désengagement d'un certain nombre de compagnies low-cost concernant la desserte du territoire insulaire entamé depuis la sortie de la crise du covid-19 semble s'accélérer année après année au profit d'autres destinations concurrentes.

La mise en œuvre de ce projet d'achat de flux aériens doit permettre d'interrompre cette trajectoire et ainsi sécuriser l'industrie touristique de l'île dont il convient de rappeler le poids prépondérant dans l'économie : « 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) »<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6009336>

## 8. Annexes

### 8.1. Références et méthodologies

#### 8.1.1. Enquête aux frontières 2017

L'enquête aux frontières (EAF) réalisée en 2017 avec la collaboration de l'INSEE a été utilisée pour simuler une augmentation de flux touristiques provenant de l'aérien, spécifiques à certaines nationalités de touristes. Les résultats prospectifs présentés au chapitre 2 proviennent d'un outil informatique développé par l'ATC à partir de la base de données de l'EAF 2017.

##### Rappel de la méthodologie d'enquête de l'EAF 2017 :

*Du 1er mai au 05 novembre 2017, l'ATC et l'INSEE ont mené un travail d'enquête qui a permis le recueil de 72 000 questionnaires auprès des touristes en partance des ports et aéroports de Corse.*

*Durée de séjour, origine de la clientèle, attractivité des territoires, comportement, satisfaction, etc. sont autant de paramètres qui ont pu être passés au crible pour améliorer la connaissance précise du tourisme insulaire.*

*Cette enquête a nécessité un an et demi de préparation et a obtenu le label d'intérêt général et de qualité statistique du Conseil national de l'information statistique. La collecte de l'information a mobilisé 13 enquêteurs se relayant sept jours sur sept sur les quais et dans les salles d'embarquement, entre le 1 mai et le 5 novembre 2017 ; ce qui a représenté plus de 6 000 heures de travail et 70 000 questionnaires récoltés.*

*Ses résultats permettent d'obtenir une vision globale du marché et des flux touristiques enregistrés sur l'île pendant la saison 2017 grâce à une base de données exceptionnelle tant dans sa volumétrie que dans les thématiques traitées. Du Nord au Sud de l'île c'est donc une radiographie complète de la « destination Corse » qui est dressée : « Qui vient en Corse, quand et pourquoi ? »*

*L'Agence du Tourisme de la Corse, dans ses missions d'observation et d'analyse du tourisme, a par la suite développé plusieurs outils, dont un outil de prospective, utilisant différentes bases de données. C'est cet outil qui est utilisé pour aboutir aux résultats développés dans la 2 du présent document.*

#### 8.1.2. Enquêtes visiteurs 2022 et 2023

Chaque année, l'ATC réalise une enquête auprès des touristes ayant visité la Corse. Les résultats de ces enquêtes concernent plusieurs paramètres, dont le montant moyen journalier dépensé par les touristes en fonction de leur typologie (agrément, affinitaire, professionnel), de leur nationalité, etc. Ces résultats ont permis de réaliser les calculs présentés au chapitre 11 *Calcul des retombées économiques* : simulation des dépenses induites développé dans la présente.

##### Rappel de la méthodologie d'enquête de l'EAF 2023 :

*L'objectif de cette EV était d'interroger les touristes dans les ports et aéroports de Corse pour connaître leur typologie, origine, mode d'hébergement, durée du séjour, région d'hébergement, dépenses, activités réalisés, niveaux de satisfaction, intention de retour, etc.*

*L'enquête s'est déroulée du 05 mai au 30 octobre 2023 et a permis de collecter 10 969 questionnaires, dont 4 598 questionnaires valides.*

*L'enquête s'est appuyée à la fois sur un questionnaire en ligne et multilingue (Fr, It, Ang, All) qui a été intégré dans les communications des transporteurs (mémo voyage, ou newsletter) ; sur un roll-up/QR code installé dans tous les ports et aéroports de l'île (zones d'embarquement et aérogares) ; sur la distribution de flyers/QR code permettant d'interroger davantage de passagers maritimes, dispositif complété par la distribution de flyers par des collaborateurs sur les quais des ports d'Ajaccio et de Bastia durant le mois d'août, puis de mi-septembre à fin octobre.*



Étude spécifique

# Priorisation Lignes Aériennes Basse Saison

Agence du Tourisme de la Corse

Octobre 2024





# Introduction et Objectifs



Afin d'accompagner la Corse dans le développement de son activité touristique tout au long de l'année et ainsi atténuer la saisonnalité des flux de voyageurs, Mabrian Technologies a réalisé une étude visant à offrir une meilleure visibilité sur la connectivité aérienne de la Corse pendant la basse saison (janvier à juin et octobre à décembre – hors haute saison : juillet, août, septembre).

Onze lignes proposées par l'Agence du Tourisme de la Corse ont été analysées.

L'objectif est de proposer un panorama de la situation actuelle à travers une analyse des recherches de vols depuis les aéroports d'origine sélectionnés et de la capacité aérienne (sièges) pour la période considérée de l'année 2023.

Enfin, pour affiner l'analyse et fournir des outils supplémentaires à la destination Corse, deux destinations concurrentes ont été intégrées à l'analyse : Olbia et Palma de Majorque.

Aéroports d'origine concernés par l'étude :

Genève (GVA), Charleroi (CRL), Francfort (FRA), Munich (MUC), Londres (LTW, LHR, LTN, STN), Milan (LIN, MXP), Rome (FCO, CIA), Bordeaux (BOD), Nantes (NTE), Strasbourg (SXB), Toulouse (TLS)



**MABRIAN**  
A DATA APPEAL COMPANY



CULLETTIVITÀ DI **CORSICA**  
COLLECTIVITÉ DE **CORSE**

Agenza di u Turisimu  
di a Corsica  
Agence du Tourisme  
de la Corse

# Lignes aériennes analysées – Vers la Corse

- 1. Genève (GVA)**
- 2. Charleroi (CRL)**
- 3. Francfort (FRA)**
- 4. Munich (MUC)**
- 5. Londres (LGW, LHR, LTN, STN)**
- 6. Milan (LIN, MXP)**
- 7. Rome (FCO, CIA)**
- 8. Bordeaux (BOD)**
- 9. Nantes (NTE)**
- 10. Strasbourg (SXB)**
- 11. Toulouse (TLS)**

# Lignes aériennes depuis Genève (GVA)

## Taille de la demande pendant la basse saison

Basse saison: Jan. à Juin & Oct. à Déc. (2023)



### Recherches de vols Basse Saison

% poids des recherches de vols vers la Corse en Basse Saison

50% Ensemble Corse

56% GVA vers la Corse

% Répartition des recherches vers la Corse depuis GVA

37% Ajaccio

23% Bastia

8% Calvi

32% Figari

% part des recherches de vols vers la concurrence en Basse Saison

43% Olbia

59% Mallorca

Ensemble Corse

GVA vers la Corse

Ajaccio

Bastia

Calvi

Figari

Olbia

Mallorca

Recherches en nombre

6,025,485

818,662

302,128

187,251

68,673

260,610

275,681

1,355,723

Les recherches de vols sont effectuées sur des plateformes mais n'intègrent pas les recherches directement réalisées sur les sites des compagnies aériennes, ce qui minore très certainement et de manière importante parfois la réalité des recherches effectuées à destination de la Corse.

### Capacité aérienne en Basse Saison (sièges)

% poids de la capacité aérienne vers la Corse en Basse Saison

42% Ensemble Corse

39% GVA vers la Corse

% Répartition de la capacité vers la Corse depuis GVA

47% Ajaccio

25% Bastia

Sans connectivité  
Calvi

28% Figari

% part de la capacité vers la concurrence en Basse Saison

43% Olbia

53% Mallorca

Ensemble Corse

GVA vers la Corse

Ajaccio

Bastia

Calvi

Figari

Olbia

Mallorca

2023 Capacité sièges

Basse Saison

22,955

11,568

5,545

-

5,842

18,149

54,819

Depuis l'ensemble des aéroports d'origine analysés, 50% des recherches de vols vers la Corse ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre également 42% de la capacité aérienne (sièges) vers la Corse depuis l'ensemble de ces aéroports.

Sur l'ensemble de l'année, 56% des recherches de vols depuis GVA ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre 39% de la capacité aérienne depuis GVA vers la Corse.

En basse saison, la répartition des recherches de vols depuis GVA vers les différents aéroports de la Corse se concentre sur 3 destinations : Ajaccio, Figari et Bastia.

En basse saison, la répartition de la capacité aérienne (sièges) depuis GVA reflète le classement observé au sein de la répartition des recherches de vols.

Concurrence :

Vers Olbia 43% des recherches de vols depuis GVA ont lieu en basse saison. Vers Mallorca, 59% de celles-ci se concentrent sur cette même période.

En termes de capacité, depuis GVA, la basse saison concentre 43% de la capacité aérienne vers Olbia et 53% vers Mallorca.

Source: Mabrian Travel Intelligence via Travelport & Cirium

# Lignes aériennes depuis Charleroi (CRL)

## Taille de la demande pendant la basse saison

Basse saison: Jan. à Juin & Oct. à Déc. (2023)



### Recherches de vols Basse Saison

% poids des recherches de vols vers la Corse en Basse Saison

51% Ensemble Corse

52% CRL vers la Corse

% Répartition des recherches vers la Corse depuis CRL

36% Ajaccio

27% Bastia

7% Calvi

30% Figari

% part des recherches de vols vers la concurrence en Basse Saison

52% Olbia

67% Mallorca

Ensemble Corse

CRL vers la Corse

Ajaccio

Bastia

Calvi

Figari

Olbia

Mallorca

Recherches en nombre

6,777,349

66,798

23,956

17,768

4,748

20,326

9,007

97,355

Les recherches de vols sont effectuées sur des plateformes mais n'intègrent pas les recherches directement réalisées sur les sites des compagnies aériennes, ce qui minore très certainement et de manière importante parfois la réalité des recherches effectuées à destination de la Corse.

### Capacité aérienne en Basse Saison (sièges)

% poids de la capacité aérienne vers la Corse en Basse Saison

42% Ensemble Corse

41% CRL vers la Corse

% Répartition de la capacité vers la Corse depuis CRL

38% Ajaccio

29% Bastia

Sans connectivité Calvi

33% Figari

% part de la capacité vers la concurrence en Basse Saison

Sans connectivité Olbia

68% Mallorca

Ensemble Corse

CRL vers la Corse

Ajaccio

Bastia

Calvi

Figari

Olbia

Mallorca

2023 Capacité sièges

Basse Saison

27,858

10,356

8,130

-

9,372

-

33,744

Depuis l'ensemble des aéroports d'origine analysés, 51% des recherches de vols vers la Corse ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre également 42% de la capacité aérienne (sièges) vers la Corse depuis l'ensemble de ces aéroports.

Sur l'ensemble de l'année, 52% des recherches de vols depuis CRL ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre 41% de la capacité aérienne depuis CRL vers la Corse.

En basse saison, la répartition des recherches de vols depuis CRL vers les différents aéroports de la Corse se concentre sur trois destinations : Ajaccio, Figari, Bastia.

En basse saison, la répartition de la capacité aérienne (sièges) depuis CRL reflète le classement observé au sein de la répartition des recherches de vols.

Concurrence :

Vers Olbia 52% des recherches de vols depuis CRL ont lieu en basse saison. Vers Mallorca, 67% de celles-ci se concentrent sur cette même période.

En termes de capacité, depuis CRL, la basse saison concentre 0% de la capacité aérienne vers Olbia et 68% vers Mallorca.

# Lignes aériennes depuis Francfort (FRA)

## Taille de la demande pendant la basse saison

Basse saison: Jan. à Juin & Oct. à Déc. (2023)



### Recherches de vols Basse Saison

% poids des recherches de vols vers la Corse en Basse Saison

51% Ensemble Corse

52% FRA vers la Corse

% Répartition des recherches vers la Corse depuis FRA

19% Ajaccio

63% Bastia

10% Calvi

9% Figari

% part des recherches de vols vers la concurrence en Basse Saison

52% Olbia

65% Mallorca

Ensemble Corse

FRA vers la Corse

Ajaccio

Bastia

Calvi

Figari

Olbia

Mallorca

Recherches en nombre

6,605,702

238,445

44,275

149,140

23,002

22,028

592,525

7,096,327

Les recherches de vols sont effectuées sur des plateformes mais n'intègrent pas les recherches directement réalisées sur les sites des compagnies aériennes, ce qui minore très certainement et de manière importante parfois la réalité des recherches effectuées à destination de la Corse.

### Capacité aérienne en Basse Saison (sièges)

% poids de la capacité aérienne vers la Corse en Basse Saison

43% Ensemble Corse

48% FRA vers la Corse

% Répartition de la capacité vers la Corse depuis FRA

Sans connectivité

100% Bastia

Sans connectivité

Sans connectivité

% part de la capacité vers la concurrence en Basse Saison

51% Olbia

60% Mallorca

Ensemble Corse

FRA vers la Corse

Ajaccio

Bastia

Calvi

Figari

Olbia

Mallorca

2023 Capacité sièges

Basse Saison

4,568

-

4,568

-

-

19,061

272,719

Depuis l'ensemble des aéroports d'origine analysés, 51% des recherches de vols vers la Corse ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre également 43% de la capacité aérienne (sièges) vers la Corse depuis l'ensemble de ces aéroports.

Sur l'ensemble de l'année, 52% des recherches de vols depuis FRA ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre 48% de la capacité aérienne depuis FRA vers la Corse.

En basse saison, la répartition des recherches de vols depuis FRA vers les différents aéroports de la Corse se concentre en majeure partie vers Bastia.

En basse saison, la répartition de la capacité aérienne (sièges) depuis FRA est en adéquation avec les recherches de vols observées.

Concurrence :

Vers Olbia 52% des recherches de vols depuis FRA ont lieu en basse saison. Vers Mallorca, 65% de celles-ci se concentrent sur cette même période.

En termes de capacité, depuis FRA, la basse saison concentre 51% de la capacité aérienne vers Olbia et 60% vers Mallorca.

# Lignes aériennes depuis Munich (MUC)

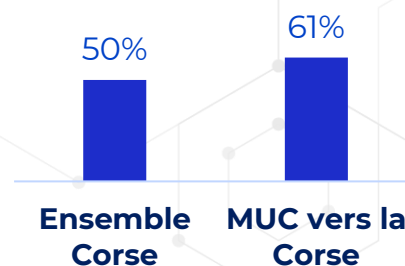
## Taille de la demande pendant la basse saison

Basse saison: Jan. à Juin & Oct. à Déc. (2023)

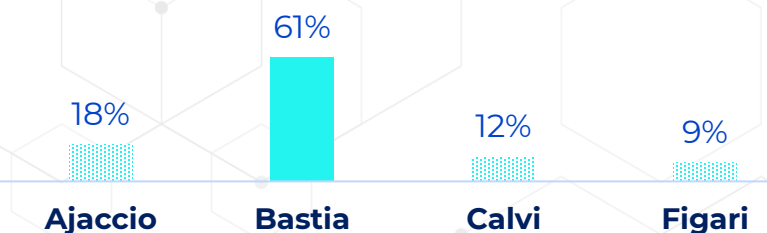


### Recherches de vols Basse Saison

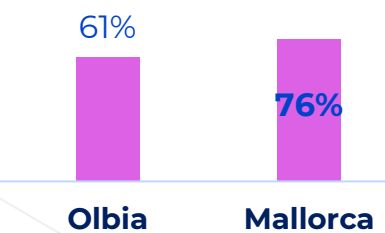
% poids des recherches de vols vers la Corse en Basse Saison



% Répartition des recherches vers la Corse depuis MUC



% part des recherches de vols vers la concurrence en Basse Saison



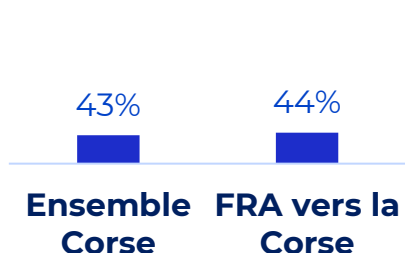
Recherches en nombre

Ensemble Corse	6,667,791	MUC vers la Corse	176,356	Ajaccio	32,497	Bastia	107,357	Calvi	20,825	Figari	15,677	Olbia	445,026	Mallorca	4,166,205
----------------	-----------	-------------------	---------	---------	--------	--------	---------	-------	--------	--------	--------	-------	---------	----------	-----------

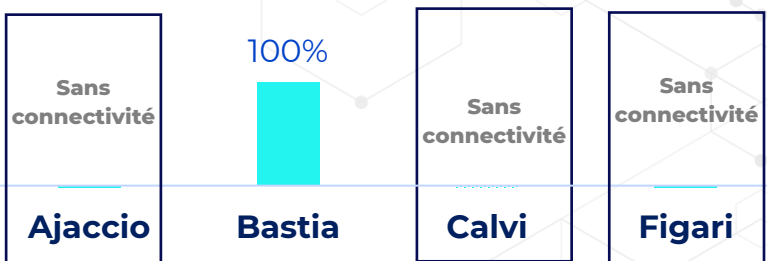
Les recherches de vols sont effectuées sur des plateformes mais n'intègrent pas les recherches directement réalisées sur les sites des compagnies aériennes, ce qui minore très certainement et de manière importante parfois la réalité des recherches effectuées à destination de la Corse.

### Capacité aérienne en Basse Saison (sièges)

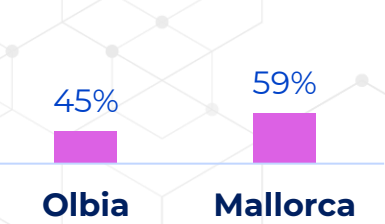
% poids de la capacité aérienne vers la Corse en Basse Saison



% Répartition de la capacité vers la Corse depuis MUC



% part de la capacité vers la concurrence en Basse Saison



2023 Capacité sièges

Basse Saison	3,888	Ajaccio	-	Bastia	3,708	Calvi	-	Figari	-	Olbia	25,132	Mallorca	231,185
--------------	-------	---------	---	--------	-------	-------	---	--------	---	-------	--------	----------	---------

Depuis l'ensemble des aéroports d'origine analysés, 50% des recherches de vols vers la Corse ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre également 43% de la capacité aérienne (sièges) vers la Corse depuis l'ensemble de ces aéroports.

Sur l'ensemble de l'année, 61% des recherches de vols depuis MUC ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre 44% de la capacité aérienne depuis MUC vers la Corse.

En basse saison, la répartition des recherches de vols depuis MUC vers les différents aéroports de la Corse se concentre très majoritairement vers Bastia.

En basse saison, la répartition de la capacité aérienne (sièges) depuis MUC est en adéquation avec les recherches de vols observées.

Concurrence :

Vers Olbia 61% des recherches de vols depuis MUC ont lieu en basse saison. Vers Mallorca, 76% de celles-ci se concentrent sur cette même période. En termes de capacité, depuis MUC, la basse saison concentre 45% de la capacité aérienne vers Olbia et 59% vers Mallorca.

# Lignes aériennes depuis Londres (LGW, LHR, LTN, STN)

## Taille de la demande pendant la basse saison

Basse saison: Jan. à Juin & Oct. à Déc. (2023)



### Recherches de vols Basse Saison

% poids des recherches de vols vers la Corse en Basse Saison

51%

51%

Ensemble Corse

LON vers la Corse

% Répartition des recherches vers la Corse depuis LON

33%

30%

8%

29%

Ajaccio

Bastia

Calvi

Figari

% part des recherches de vols vers la concurrence en Basse Saison

48%

66%

Olbia

Mallorca

Recherches en nombre

6,620,012

224,135

75,072

67,654

17,516

63,983

341,157

3,054,037

Les recherches de vols sont effectuées sur des plateformes mais n'intègrent pas les recherches directement réalisées sur les sites des compagnies aériennes, ce qui minore très certainement et de manière importante parfois la réalité des recherches effectuées à destination de la Corse.

### Capacité aérienne en Basse Saison (sièges)

% poids de la capacité aérienne vers la Corse en Basse Saison

43%

30%

Ensemble Corse

LON vers la Corse

% Répartition de la capacité vers la Corse depuis LON

Sans connectivité

75%

Sans connectivité

25%

Ajaccio

Bastia

Calvi

Figari

% part de la capacité vers la concurrence en Basse Saison

39%

57%

Olbia

Mallorca

2023 Capacité sièges

Basse Saison

9,084

-

7,183

-

1,901

32,575

538,850

Depuis l'ensemble des aéroports d'origine analysés, 51% des recherches de vols vers la Corse ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre également 43% de la capacité aérienne (sièges) vers la Corse depuis l'ensemble de ces aéroports.

Sur l'ensemble de l'année, 51% des recherches de vols depuis Londres ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre uniquement 30% de la capacité aérienne depuis Londres vers la Corse.

En basse saison, la répartition des recherches de vols depuis Londres vers les différents aéroports de la Corse se concentre très majoritairement vers Bastia, Ajaccio et Figari (répartition très équilibrée).

En basse saison, la répartition de la capacité aérienne (sièges) depuis Londres se focalise essentiellement vers Bastia. Figari dispose d'une connectivité alors qu' Ajaccio n'est pas reliée à la capitale britannique.

Concurrence :

Vers Olbia 48% des recherches de vols depuis Londres ont lieu en basse saison. Vers Mallorca, 66% de celles-ci se concentrent sur cette même période. En termes de capacité, depuis Londres, la basse saison concentre 39% de la capacité aérienne vers Olbia et 57% vers Mallorca.

# Lignes aériennes depuis Milan (LIN, MXP)

## Taille de la demande pendant la basse saison

Basse saison: Jan. à Juin & Oct. à Déc. (2023)



### Recherches de vols Basse Saison

% poids des recherches de vols vers la Corse en Basse Saison

51%

45%

Ensemble Corse

MIL vers la Corse

% Répartition des recherches vers la Corse depuis MIL

27%

22%

8%

43%

Ajaccio

Bastia

Calvi

Figari

% part des recherches de vols vers la concurrence en Basse Saison

56%

52%

Olbia

Mallorca

Recherches en nombre

6,830,968

13,179

3,556

2,886

1,030

5,707

372,568

405,628

Les recherches de vols sont effectuées sur des plateformes mais n'intègrent pas les recherches directement réalisées sur les sites des compagnies aériennes, ce qui minore très certainement et de manière importante parfois la réalité des recherches effectuées à destination de la Corse.

### Capacité aérienne en Basse Saison (sièges)

% poids de la capacité aérienne vers la Corse en Basse Saison

42%

50%

Ensemble Corse

MIL vers la Corse

% Répartition de la capacité vers la Corse depuis MIL

Sans connectivité

Sans connectivité

100%

Sans connectivité

Ajaccio

Bastia

Calvi

Figari

% part de la capacité vers la concurrence en Basse Saison

56%

43%

Olbia

Mallorca

2023 Capacité sièges

Basse Saison

350

-

-

350

-

228,457

56,966

Depuis l'ensemble des aéroports d'origine analysés, 51% des recherches de vols vers la Corse ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre également 42% de la capacité aérienne (sièges) vers la Corse depuis l'ensemble de ces aéroports.

Sur l'ensemble de l'année, 45% des recherches de vols depuis Milan ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre 50% de la capacité aérienne depuis Milan vers la Corse.

En basse saison, la répartition des recherches de vols depuis Milan vers les différents aéroports de la Corse est plutôt axée vers Figari.

En basse saison, la capacité aérienne (sièges) depuis Milan est faible, non représentative (350 sièges vers Calvi) et ne correspond pas aux villes d'origine de recherches de vols depuis l'Italie.

Concurrence :

Vers Olbia 56% des recherches de vols depuis Milan ont lieu en basse saison, Vers Mallorca, 52% de celles-ci se concentrent sur cette même période.

En termes de capacité, depuis Milan, la basse saison concentre 56% de la capacité aérienne vers Olbia et 43% vers Mallorca (depuis MXP, aucune connectivité depuis LIN)

Source: Mabrian Travel Intelligence via Travelport & Cirium



# Lignes aériennes depuis Rome (FCO, CIA)

## Taille de la demande pendant la basse saison

Basse saison: Jan. à Juin & Oct. à Déc. (2023)



### Recherches de vols Basse Saison

% poids des recherches de vols vers la Corse en Basse Saison

51%

33%

Ensemble Corse

ROM vers la Corse

% Répartition des recherches vers la Corse depuis ROM

28%

18%

5%

48%

Ajaccio

Bastia

Calvi

Figari

% part des recherches de vols vers la concurrence en Basse Saison

50%

34%

Olbia

Mallorca

Recherches en nombre

6,824,141

20,006

5,692

3,658

1,041

9,615

272,781

231,422

Les recherches de vols sont effectuées sur des plateformes mais n'intègrent pas les recherches directement réalisées sur les sites des compagnies aériennes, ce qui minore très certainement et de manière importante parfois la réalité des recherches effectuées à destination de la Corse.

### Capacité aérienne en Basse Saison (sièges)

% poids de la capacité aérienne vers la Corse en Basse Saison

42%

27%

Ensemble Corse

ROM vers la Corse

% Répartition de la capacité vers la Corse depuis ROM

19%

0%

Sans connectivité

81%

Ajaccio

Bastia

Calvi

Figari

% part de la capacité vers la concurrence en Basse Saison

61%

41%

Olbia

Mallorca

2023 Capacité sièges

Basse Saison

2,313

606

186

-

1,521

117,678

23,537

Depuis l'ensemble des aéroports d'origine analysés, 51% des recherches de vols vers la Corse ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre également 42% de la capacité aérienne (sièges) vers la Corse depuis l'ensemble de ces aéroports.

Sur l'ensemble de l'année, 33% des recherches de vols depuis Rome ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre 27% de la capacité aérienne depuis Rome vers la Corse.

En basse saison, la répartition des recherches de vols depuis Rome se concentre vers Figari, suivie d'Ajaccio.

En basse saison, la répartition de la capacité aérienne (sièges) depuis Rome répond au schéma constaté en termes de recherches de vols.

Concurrence :

Vers Olbia 50% des recherches de vols depuis Rome ont lieu en basse saison. Vers Mallorca, 34% de celles-ci se concentrent sur cette même période.

En termes de capacité, depuis la capitale italienne, la basse saison concentre 61% de la capacité aérienne vers Olbia et 41% vers Mallorca.

# Lignes aériennes depuis Bordeaux (BOD)

## Taille de la demande pendant la basse saison

Basse saison: Jan. à Juin & Oct. à Déc. (2023)



### Recherches de vols Basse Saison

% poids des recherches de vols vers la Corse en Basse Saison

51% Ensemble Corse  
48% BOD vers la Corse

% Répartition des recherches vers la Corse depuis BOD

42% Ajaccio  
24% Bastia  
9% Calvi  
25% Figari

% part des recherches de vols vers la concurrence en Basse Saison

41% Olbia  
54% Mallorca

Recherches en nombre

5,440,351 Ensemble Corse  
1,403,796 BOD vers la Corse

587,763 Ajaccio  
335,176 Bastia  
123,543 Calvi  
357,314 Figari

129,011 Olbia  
783,406 Mallorca

Les recherches de vols sont effectuées sur des plateformes mais n'intègrent pas les recherches directement réalisées sur les sites des compagnies aériennes, ce qui minore très certainement et de manière importante parfois la réalité des recherches effectuées à destination de la Corse.

### Capacité aérienne en Basse Saison (sièges)

% poids de la capacité aérienne vers la Corse en Basse Saison

42% Ensemble Corse  
42% BOD vers la Corse

% Répartition de la capacité vers la Corse depuis BOD

56% Ajaccio  
18% Bastia  
4% Calvi  
22% Figari

% part de la capacité vers la concurrence en Basse Saison

30% Olbia  
52% Mallorca

2023 Capacité sièges

41,701 Basse Saison

23,077 Ajaccio  
8,148 Bastia  
1,702 Calvi  
8,774 Figari

2,235 Olbia  
32,859 Mallorca

Depuis l'ensemble des aéroports d'origine analysés, 51% des recherches de vols vers la Corse ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre également 42% de la capacité aérienne (sièges) vers la Corse depuis l'ensemble de ces aéroports.

Sur l'ensemble de l'année, 48% des recherches de vols depuis BOD ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre 42% de la capacité aérienne depuis BOD vers la Corse.

En basse saison, la répartition des recherches de vols depuis BOD est davantage axée vers Ajaccio.

En basse saison, la répartition de la capacité aérienne (sièges) depuis BOD vers la Corse reflète le schéma observé au sein des recherches de vols (Ajaccio, Figari & Bastia)

Concurrence :

Vers Olbia 41% des recherches de vols depuis BOD ont lieu en basse saison., Vers Mallorca, 54% de celles-ci se concentrent sur cette même période.

En termes de capacité, depuis BOD, la basse saison concentre 30% de la capacité aérienne vers Olbia et 52% vers Mallorca.

# Lignes aériennes depuis Nantes (NTE)

## Taille de la demande pendant la basse saison

Basse saison: Jan. à Juin & Oct. à Déc. (2023)



### Recherches de vols Basse Saison

% poids des recherches de vols vers la Corse en Basse Saison

52%  
47%

Ensemble Corse  
NTE vers la Corse

% Répartition des recherches vers la Corse depuis NTE

38%  
28%  
10%  
24%

Ajaccio Bastia Calvi Figari

% part des recherches de vols vers la concurrence en Basse Saison

43%  
57%

Olbia Mallorca

Recherches en nombre

4,654,571	2,189,576	838,722	623,761	211,722	515,371	203,268	1,304,561
-----------	-----------	---------	---------	---------	---------	---------	-----------

Les recherches de vols sont effectuées sur des plateformes mais n'intègrent pas les recherches directement réalisées sur les sites des compagnies aériennes, ce qui minore très certainement et de manière importante parfois la réalité des recherches effectuées à destination de la Corse.

### Capacité aérienne en Basse Saison (sièges)

% poids de la capacité aérienne vers la Corse en Basse Saison

41%  
43%

Ensemble Corse  
NTE vers la Corse

% Répartition de la capacité vers la Corse depuis NTE

33%  
33%  
6%  
28%

Ajaccio Bastia Calvi Figari

% part de la capacité vers la concurrence en Basse Saison

34%  
53%

Olbia Mallorca

2023 Capacité sièges

Basse Saison	66,423	22,651	22,003	3,970	17,799	3,760	42,368
--------------	--------	--------	--------	-------	--------	-------	--------

Depuis l'ensemble des aéroports d'origine analysés, 52% des recherches de vols vers la Corse ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre également 41% de la capacité aérienne (sièges) vers la Corse depuis l'ensemble de ces aéroports.

Sur l'ensemble de l'année, 47% des recherches de vols depuis NTE ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre 43% de la capacité aérienne depuis NTE vers la Corse.

En basse saison, la répartition des recherches de vols depuis NTE vers les différents aéroports de la Corse est plutôt équilibrée à l'exception de la destination Calvi qui retient un moindre % de recherches.

En basse saison, la répartition de la capacité aérienne (sièges) depuis NTE est alignée avec les tendances observées en matière de recherches de vols.

Concurrence :

Vers Olbia 43% des recherches de vols depuis NTE ont lieu en basse saison, Vers Mallorca, 57% de celles-ci se concentrent sur cette même période.

En termes de capacité, depuis NTE, la basse saison concentre 34% de la capacité aérienne vers Olbia et 53% vers Mallorca.

# Lignes aériennes depuis Strasbourg (SXB)

## Taille de la demande pendant la basse saison

Basse saison: Jan. à Juin & Oct. à Déc. (2023)



### Recherches de vols Basse Saison

% poids des recherches de vols vers la Corse en Basse Saison

51% Ensemble Corse

52% SXB vers la Corse

% Répartition des recherches vers la Corse depuis SXB

36% Ajaccio

34% Bastia

5% Calvi

26% Figari

% part des recherches de vols vers la concurrence en Basse Saison

50% Olbia

52% Mallorca

Ensemble Corse

SXB vers la Corse

Ajaccio

Bastia

Calvi

Figari

Olbia

Mallorca

Recherches en nombre

6,340,387

503,760

181,683

169,334

23,406

129,337

57,009

144,884

Les recherches de vols sont effectuées sur des plateformes mais n'intègrent pas les recherches directement réalisées sur les sites des compagnies aériennes, ce qui minore très certainement et de manière importante parfois la réalité des recherches effectuées à destination de la Corse.

### Capacité aérienne en Basse Saison (sièges)

% poids de la capacité aérienne vers la Corse en Basse Saison

41% Ensemble Corse

47% SXB vers la Corse

% Répartition de la capacité vers la Corse depuis SXB

34% Ajaccio

41% Bastia

Sans Connectivité Calvi

24% Figari

% part de la capacité vers la concurrence en Basse Saison

55% Olbia

55% Mallorca

Ensemble Corse

SXB vers la Corse

Ajaccio

Bastia

Calvi

Figari

Olbia

Mallorca

2023 Capacité sièges

Basse Saison

24,494

8,300

10,254

-

5,940

2,856

2,880

Depuis l'ensemble des aéroports d'origine analysés, 51% des recherches de vols vers la Corse ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre également 41% de la capacité aérienne (sièges) vers la Corse depuis l'ensemble de ces aéroports.

Sur l'ensemble de l'année, 52% des recherches de vols depuis SXB ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre 47% de la capacité aérienne depuis SXB vers la Corse.

En basse saison, la répartition des recherches de vols depuis SBX se concentre vers 3 destinations : Ajaccio, Bastia, Figari.

En basse saison, la répartition de la capacité aérienne (sièges) depuis SBX est alignée avec les tendances observées en matière de recherches de vols, à l'exception d'Ajaccio qui devrait disposer d'une capacité supérieure à Bastia.

Concurrence :

Vers Olbia 50% des recherches de vols depuis SBX ont lieu en basse saison., Vers Mallorca, 52% de celles-ci se concentrent sur cette même période.

En termes de capacité, depuis SBX, la basse saison concentre 55% de la capacité aérienne vers Olbia et 55% vers Mallorca.

# Lignes aériennes depuis Toulouse (TLS)

## Taille de la demande pendant la basse saison

Basse saison: Jan. à Juin & Oct. à Déc. (2023)



### Recherches de vols Basse Saison

% poids des recherches de vols vers la Corse en Basse Saison

50% Ensemble Corse

55% TLS vers la Corse

% Répartition des recherches vers la Corse depuis TLS

46% Ajaccio

23% Bastia

7% Calvi

24% Figari

% part des recherches de vols vers la concurrence en Basse Saison

37% Olbia

54% Mallorca

Recherches en nombre

Ensemble Corse

TLS vers la Corse

Ajaccio

Bastia

Calvi

Figari

Olbia

Mallorca

5,654,713

1,189,434

544,338

272,400

82,851

289,845

101,102

906,349

Les recherches de vols sont effectuées sur des plateformes mais n'intègrent pas les recherches directement réalisées sur les sites des compagnies aériennes, ce qui minore très certainement et de manière importante parfois la réalité des recherches effectuées à destination de la Corse.

### Capacité aérienne en Basse Saison (sièges)

% poids de la capacité aérienne vers la Corse en Basse Saison

41% Ensemble Corse

45% TLS vers la Corse

% Répartition de la capacité vers la Corse depuis TLS

59% Ajaccio

16% Bastia

Sans Connectivité Calvi

26% Figari

% part de la capacité vers la concurrence en Basse Saison

28% Olbia

54% Mallorca

2023 Capacité sièges

Basse Saison

28,410

15,698

5,432

-

7,280

2,160

39,028

Depuis l'ensemble des aéroports d'origine analysés, 50% des recherches de vols vers la Corse ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre également 41% de la capacité aérienne (sièges) vers la Corse depuis l'ensemble de ces aéroports.

Sur l'ensemble de l'année, 55% des recherches de vols depuis TLS ont lieu en basse saison.

La basse saison concentre 45% de la capacité aérienne depuis TLS vers la Corse.

En basse saison, la répartition des recherches de vols depuis TLS vers les différents aéroports de la Corse se concentre plutôt vers la destination Ajaccio.

En basse saison, la répartition de la capacité aérienne (sièges) depuis TLS s'aligne sur le schéma des recherches de vols. À noter qu'un écart s'observe tout de même pour la destination Bastia.

Concurrence :

Vers Olbia 37% des recherches de vols depuis TLS ont lieu en basse saison. Vers Mallorca, 54% de celles-ci se concentrent sur cette même période.

En termes de capacité, depuis TLS, la basse saison concentre 28% de la capacité aérienne vers Olbia et 54% vers Mallorca.

Source: Mabrian Travel Intelligence via Travelport & Cirium



**MABRIAN**  
A DATA APPEAL COMPANY



# Une solution complète et unique en matière d'Intelligence Touristique

## Vi Ringraziau !

### Siège Social

Costa des Muret s/n, Maó,  
07702 Menorca, España  
+34 871 201 231

### Bureaux Commerciaux

Av. Diagonal 512 1º 1ª,  
08006 Barcelona, España  
+34 931 968 272

[INFO@MABRIAN.COM](mailto:INFO@MABRIAN.COM)

[MABRIAN.COM](http://MABRIAN.COM)

## **Etude Technique des Nouvelles Lignes Aériennes vers la Corse**

1. La présente étude a pour but de fournir une analyse détaillée et ciblée des lignes visées par le dispositif d'achat de flux passagers à destination de la Corse, à savoir quatre lignes nationales (Bordeaux, Toulouse, Strasbourg et Nantes), et six lignes internationales (Rome, Milan, Genève, Francfort – variante Munich –, Londres et Charleroi). L'étude se concentre sur les aspects techniques et économiques essentiels. L'analyse s'appuie sur des données quantitatives précises telles que le nombre de passagers prévus, le nombre de rotations nécessaires, et une comparaison des performances avec les années précédentes.

L'objectif est de démontrer de manière concrète la viabilité et la pertinence de ces nouvelles connexions aériennes pour répondre à la demande croissante et soutenir le développement vers la Corse.

2. Les principales variables analysées incluent :
  - Nombre de passagers prévus : Estimation du trafic passager minimum basée sur des modèles de prévision tenant compte des tendances actuelles du marché et des dynamiques spécifiques à la Corse.
  - Nombre de rotations : Détermination du nombre de vols nécessaires pour répondre efficacement à la demande projetée, en tenant compte des capacités des infrastructures aéroportuaires et des impératifs de gestion du trafic aérien.
  - Comparaison avec les années précédentes : Analyse des données historiques pour contextualiser les prévisions et mesurer l'évolution de la demande ainsi que les ajustements tarifaires au fil du temps.

## A. Un accroissement des flux maîtrisé

3. Pour évaluer de manière précise le nombre de passagers susceptibles d'utiliser les nouvelles lignes aériennes vers la Corse, nous avons employé une combinaison de méthodes statistiques et de modélisation prédictive. Ces méthodes incluent l'analyse des séries temporelles basée sur les données historiques de trafic aérien, ainsi que l'application de modèles de régression pour intégrer les variables économiques et démographiques qui influencent la demande.
4. Les tableaux présentés ci-après reprennent, pour l'ensemble des lignes étudiées et à destination de la Corse (dans le sens Aller), les taux de remplissage, le nombre de fréquences annuelles et le nombre de passagers estimés ainsi qu'une évaluation du taux de passagers arrivés en Corse en 2023 au travers d'une escale connue.

Un premier tableau analyse une moyenne entre chaque ligne visée par le dispositif et les quatre aéroports Corses.

Les tableaux suivants permettent une analyse séquencée par aéroport.

Le taux de remplissage moyen estimé à destination des quatre aéroports Corses est de 84,19%, un coefficient de remplissage supérieur à 75% étant considéré comme bon à très bon.

Le nombre de passagers supplémentaires induits par le projet est de plus de 210 000 visiteurs (212 332).

**Tableau récapitulatif des études par route vers la Corse**

Corse	National				International				
	Bordeaux	Toulouse	Nantes	Strasbourg	Genève	Rome - Milan	Londres	Charleroi	Francfort (Variante Munich)
Taux de remplissage estimé	83,50%	87,00%	88,50%	88,50%	83,25%	80,75%	81,50%	80,25%	84,50%
Passagers estimés (Achats de flux - Année N+3)	107 006	107 006	107 006	107 006	101 440	18 550	47 181	50 293	48 181
Connection indirecte (Origine vers destination via une escale)	17,00%	23,00%	5,00%	7,67%	17,75%	15,50%	34,00%	7,75%	71,00%



## Ajaccio

	National				International				
	Bordeaux	Toulouse	Nantes	Strasbourg	Genève	Rome	Londres	Charleroi	Francfort (Variante Munich)
Taux de remplissage estimé	82,00%	89,00%	92,00%	92,00%	87,00%	80,00%	80,00%	80,00%	80,00%
Passagers estimés (Achats de flux - Année N+3)	33 650	33 650	33 650	33 650	31 750	6 125	13 500	15 163	14 000
Escales connues (Taux de passagers ayant eu recours à une escale en 2023)	28,00%	5,00%	5,00%	11,00%	10,00%	20,00%	100,00%	5,00%	100,00%

## Bastia

	National				International				
	Bordeaux	Toulouse	Nantes	Strasbourg	Genève	Rome	Londres	Charleroi	Francfort (Variante Munich)
Taux de remplissage estimé	82,00%	89,00%	92,00%	92,00%	87,00%	80,00%	80,00%	80,00%	80,00%
Passagers estimés (Achats de flux - Année N+3)	33 650	33 650	33 650	33 650	31 750	6 125	13 500	15 163	14 000
Escales connues (Taux de passagers ayant eu recours à une escale en 2023)	18,00%	28,00%	5,00%	8,00%	33,00%	11,00%	10,00%	11,00%	13,00%

## Figari

	National				International				
	Bordeaux	Toulouse	Nantes	Strasbourg	Genève	Milan	Londres	Charleroi	Francfort (Variante Munich)
Taux de remplissage estimé	86,00%	86,00%	86,00%	86,00%	77,00%	86,00%	86,00%	77,00%	85,00%
Passagers estimés (Achats de flux - Année N+3)	27 803	27 803	27 803	27 803	29 470	3 150	13 500	13 690	13 575
Escales connues (Taux de passagers ayant eu recours à une escale en 2023)	5,00%	8,00%	4,00%	4,00%	7,00%	-	24,00%	2,00%	-

## Calvi

	National				International				
	Bordeaux	Toulouse	Nantes	Strasbourg	Genève	Milan	Londres	Charleroi	Francfort (Variante Munich)
Taux de remplissage estimé	84,00%	84,00%	84,00%	84,00%	82,00%	77,00%	80,00%	84,00%	93,00%
Passagers estimés (Achats de flux - Année N+3)	11 903	11 903	11 903	11 903	8 450	3 150	6 606	6 278	6 606
Escales connues (Taux de passagers ayant eu recours à une escale en 2023)	17,00%	51,00%	6,00%	-	21,00%	-	2,00%	13,00%	100,00%

## B. Un renforcement de la saison hivernale

5. Les études menées permettent d'établir un dimensionnement des lignes ciblées par le dispositif d'achat de flux passagers répondant à deux objectifs majeurs :
- Le maintien d'une offre estivale pertinente ;
  - Un étalement significatif de l'offre sur l'ensemble de l'année.

Le graphique suivant permet d'établir une comparaison entre la situation 2023 et la situation projetée en ayant recours au dispositif d'achat de flux. Cette étude a été menée en excluant les mois de juillet, août et septembre permettant d'avoir un aperçu sur la moyenne et la basse saison.

Un second comparatif permet d'avoir un aperçu plus précis des mois de basse saison à savoir les mois de janvier, février, mars, avril, octobre et novembre.

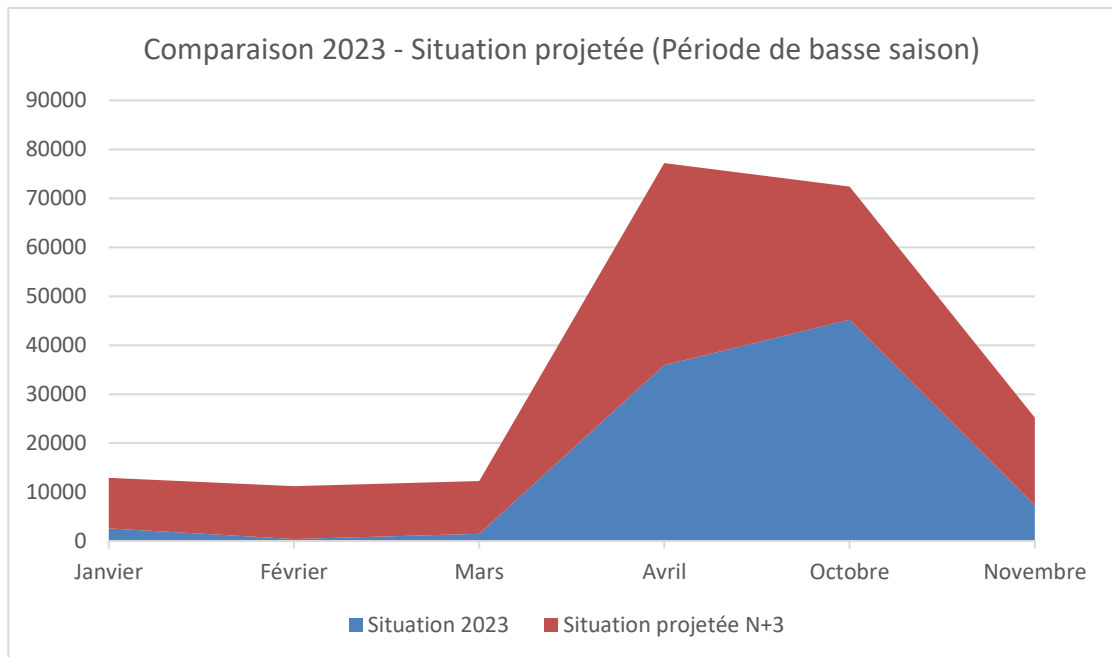
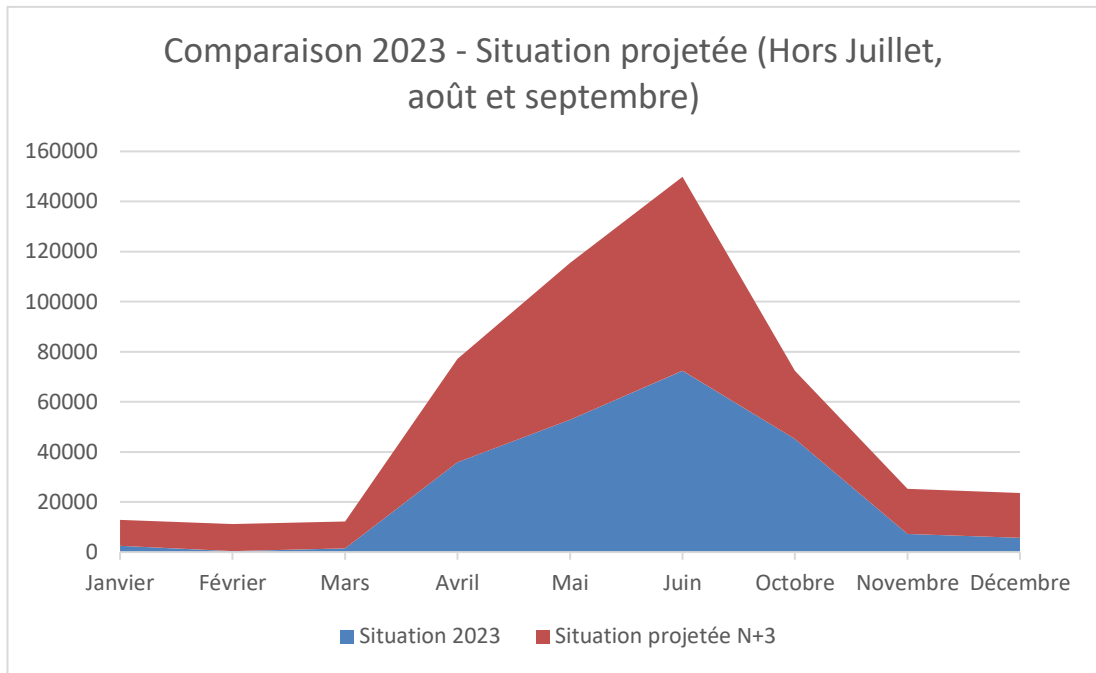
Il est à noter une présence d'au moins 10 000 visiteurs par mois dans ces périodes de basse saison en ayant recours au dispositif.

**Tableau de répartition mensuelle (lignes visées par le dispositif) à destination de la Corse (Hors juillet, août et septembre)**

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Octobre	Novembre	Décembre
Genève	720	720	700	6500	8250	11500	3500	1400	1400
Rome - Milan	455	455	455	1500	2250	2250	525	455	455
Londres	680	680	680	1750	3500	5250	763	689	689
Charleroi	778	778	778	2575	4300	5600	2055	1190	1190
Toulouse	1750	1750	1750	6800	10200	11900	4889	3383	3383
Strasbourg	1750	1750	1750	6800	10200	11900	4889	3383	3383
Nantes	1750	1750	1750	6800	10200	11900	4889	3383	3383
Bordeaux	1750	1750	1750	6800	10200	11900	4889	3383	3383
Francfort (Variante Munich)	680	1180	1180	1750	3500	5250	763	689	689
<b>Total</b>	<b>10313</b>	<b>10813</b>	<b>10793</b>	<b>41275</b>	<b>62600</b>	<b>77450</b>	<b>27162</b>	<b>17955</b>	<b>17955</b>

**Tableau de comparaison mensuelle entre l'année 2023 (lignes visées par le dispositif) et la situation projetée (Hors juillet, août et septembre)**

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Octobre	Novembre	Décembre
Situation 2023	2560	406	1465	35924	52893	72400	45227	7270	5716
Situation projetée N+3	10313	10813	10793	41275	62600	77450	27162	17955	17955



### C. Etude du trafic mensuel par ligne à destination de la Corse

6. Les tableaux suivants permettent d'établir une évolution du trafic passager, au départ de chaque ligne et à destination de la Corse, par mois, et sur les quatre années du dispositif.

Cette étude démontre une évolution claire et structurée de l'offre en période hivernale tout en maintenant une proposition estivale cohérente avec les enjeux touristiques.

Il est à noter l'évolution progressive en saison basse, de l'année N à l'année N+3, permettant une transition vers un déploiement coordonné et cohérent d'une offre touristique de basse saison répondant aux attentes des visiteurs.

#### Tableaux de l'évolution mensuelle du nombre de passagers par an et par route

CHARLEROI - CORSE													
	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	TOTAL
1	-	-	-	2 575	4 300	5 600	12 075	12 075	6 900	2 049	1 096	1 096	<b>47 765</b>
2	688	-	-	2 575	4 300	5 600	12 075	12 075	6 900	2 049	1 096	1 096	<b>48 453</b>
3	778	688	688	2 575	4 300	5 600	12 075	12 075	6 900	2 049	1 186	1 186	<b>50 098</b>
4	778	778	778	2 575	4 300	5 600	12 075	12 075	6 900	2 055	1 190	1 190	<b>50 293</b>

ROME/MILAN - CORSE													
	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	TOTAL
1	-	-	-	1 500	2 250	2 250	3 750	3 750	2 250	525	280	280	<b>16 835</b>
2	280	-	-	1 500	2 250	2 250	3 750	3 750	2 250	525	455	455	<b>17 465</b>
3	455	280	280	1 500	2 250	2 250	3 750	3 750	2 250	525	455	455	<b>18 200</b>
4	455	455	455	1 500	2 250	2 250	3 750	3 750	2 250	525	455	455	<b>18 550</b>

LONDRES - CORSE													
	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	TOTAL
1	-	-	-	1 750	3 500	5 250	12 250	12 250	8 000	875	500	500	<b>44 875</b>
2	500	-	-	1 750	3 500	5 250	12 250	12 250	8 000	875	500	500	<b>45 375</b>
3	680	500	500	1 750	3 500	5 250	12 250	12 250	8 000	750	680	680	<b>46 790</b>
4	680	680	680	1 750	3 500	5 250	12 250	12 250	8 000	763	689	689	<b>47 181</b>

<b>GENEVE - CORSE</b>													
	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	TOTAL
1	-	-	-	6 500	8 250	11 500	26 000	26 000	14 750	4 000	1 000	1 000	<b>99 000</b>
2	610	-	-	6 500	8 250	11 500	26 000	26 000	14 750	3 500	1 400	1 400	<b>99 910</b>
3	720	-	-	6 500	8 250	11 500	26 000	26 000	14 750	3 500	1 400	1 400	<b>100020</b>
4	720	720	700	6 500	8 250	11 500	26 000	26 000	14 750	3 500	1 400	1 400	<b>101440</b>

<b>NANTES - CORSE</b>													
	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	TOTAL
1	-	-	-	6 800	10 200	11 900	23 800	23 800	13 600	4 889	3 383	3 383	<b>101756</b>
2	1 750	-	-	6 800	10 200	11 900	23 800	23 800	13 600	4 889	3 383	3 383	<b>103506</b>
3	1 750	1 750	1 750	6 800	10 200	11 900	23 800	23 800	13 600	4 889	3 383	3 383	<b>107006</b>
4	1 750	1 750	1 750	6 800	10 200	11 900	23 800	23 800	13 600	4 889	3 383	3 383	<b>107006</b>

<b>STRASBOURG - CORSE</b>													
	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	TOTAL
1	-	-	-	6 800	10 200	11 900	23 800	23 800	13 600	4 889	3 383	3 383	<b>101756</b>
2	1 750	-	-	6 800	10 200	11 900	23 800	23 800	13 600	4 889	3 383	3 383	<b>103506</b>
3	1 750	1 750	1 750	6 800	10 200	11 900	23 800	23 800	13 600	4 889	3 383	3 383	<b>107006</b>
4	1 750	1 750	1 750	6 800	10 200	11 900	23 800	23 800	13 600	4 889	3 383	3 383	<b>107006</b>

<b>TOULOUSE - CORSE</b>													
	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	TOTAL
1	-	-	-	6 800	10 200	11 900	23 800	23 800	13 600	4 889	3 383	3 383	<b>101756</b>
2	1 750	-	-	6 800	10 200	11 900	23 800	23 800	13 600	4 889	3 383	3 383	<b>103506</b>
3	1 750	1 750	1 750	6 800	10 200	11 900	23 800	23 800	13 600	4 889	3 383	3 383	<b>107006</b>
4	1 750	1 750	1 750	6 800	10 200	11 900	23 800	23 800	13 600	4 889	3 383	3 383	<b>107006</b>

<b>BORDEAUX - CORSE</b>													
	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	TOTAL
1	-	-	-	6 800	10 200	11 900	23 800	23 800	13 600	4 889	3 383	3 383	<b>101756</b>
2	1 750	-	-	6 800	10 200	11 900	23 800	23 800	13 600	4 889	3 383	3 383	<b>103506</b>
3	1 750	1 750	1 750	6 800	10 200	11 900	23 800	23 800	13 600	4 889	3 383	3 383	<b>107006</b>
4	1 750	1 750	1 750	6 800	10 200	11 900	23 800	23 800	13 600	4 889	3 383	3 383	<b>107006</b>

<b>FRANCFORT (Variante MUNICH) - CORSE</b>													
	JAN	FEV	MAR	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOU	SEP	OCT	NOV	DEC	TOTAL
1	-	-	-	1 750	3 500	5 250	12 250	12 250	8 000	875	500	500	<b>44 875</b>
2	500	-	-	1 750	3 500	5 250	12 250	12 250	8 000	875	500	500	<b>45 375</b>
3	680	1 000	1 000	1 750	3 500	5 250	12 250	12 250	8 000	750	680	680	<b>47 790</b>
4	680	1 180	1 180	1 750	3 500	5 250	12 250	12 250	8 000	763	689	689	<b>48 181</b>