

ASSEMBLEE DE CORSE

7 EME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2020

REUNION DES 21 ET 22 DÉCEMBRE 2020

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

RAPORTU D'INFURMAZIONE INTERMEDIARIU IN
QUANTU À U PUNTU DI TAPA DI U CARTULARE AERIU È
U CUNTESTU "COVID-19"

RAPPORT D'INFORMATION RELATIF AU POINT D'ETAPE
DU DOSSIER AERIEN ET LE CONTEXTE "COVID-19"

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

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

1.	L'évolution de la crise « COVID-19 » en France.....	2
2.	ANALYSE DE LA PREMIERE VAGUE DE LA « COVID-19 » EN CORSE :...	4
2.1.	Les dates clés de la crise première vague « COVID-19 » en Corse :.....	4
2.2.	Synthèse épidémiologique en France et en Corse :.....	6
2.3.	Impact de la crise sur les données macroéconomiques en France :.....	7
2.4.	Analyse de l'activité aérienne réalisée entre Avril et Août. 2020 par rapport à 2019 :.....	8
2.5.	Impact financier pour les délégataires de la crise « COVID-19 » :.....	11
2.6.	Retour d'expérience de la gestion de la première vague de la COVID-19 :.....	15
3.	ANALYSE DE LA DEUXIEME VAGUE DE LA « COVID-19 » EN CORSE :.	15
3.1.	Situation pendant la période de Septembre et Octobre 2020 :.....	15
3.2.	Situation à compter du mois de Novembre 2020 :.....	17

L'évolution de la crise « COVID-19 » en France.

La crise « COVID-19 » a évolué mois après mois en France dès le début de l'année 2020.

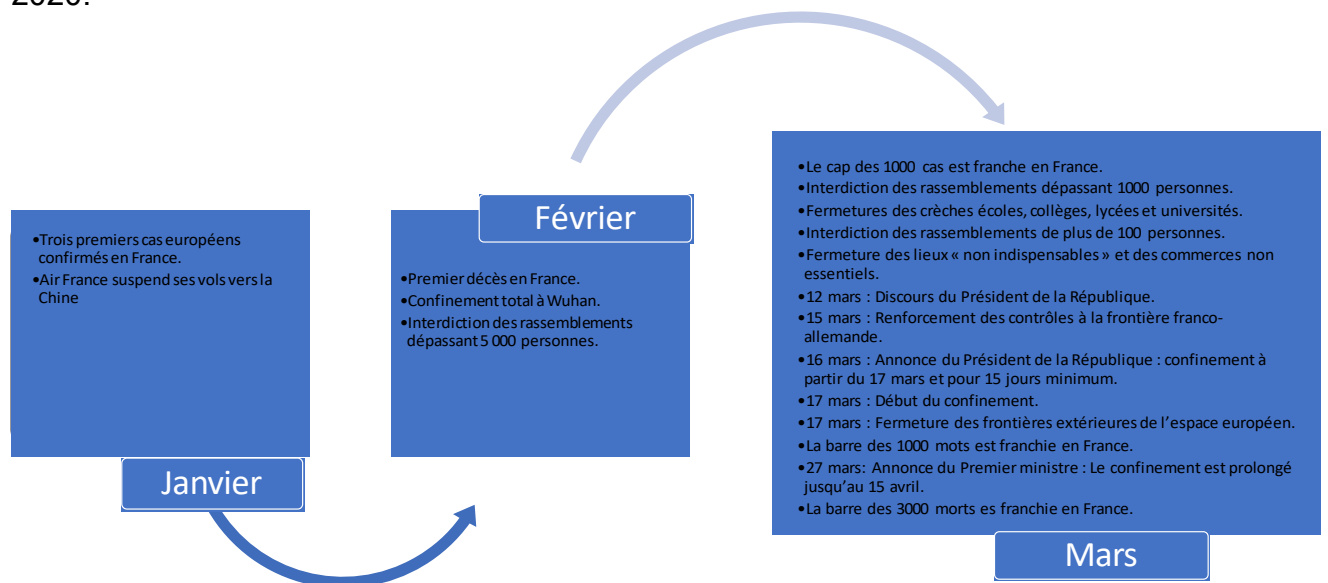


Figure 1 - Evolution COVID-19 janvier - mars

Les premières informations concernant l'épidémie de COVID-19 apparaissent en France au cours des deux premiers mois de l'année avec le premier décès en France (touriste Chinois de 80 ans le 15 février) et l'annulation des vols vers la Chine. La Chine se confine et les premières interdictions de rassemblements (+ 1 000 personnes) sont décidées en France le 9 mars 2020.

A partir du mois de mars, la situation se complique, avec l'augmentation des cas de « COVID-19 ». Le 17 mars la France se confine, les commerces non essentiels sont fermés.

Simultanément, les frontières extérieures à l'espace Schengen sont fermées et les restrictions de circulation à l'intérieur de l'Europe sont très fortes : seules les personnes disposant d'un motif de déplacement sérieux et urgent peuvent voyager.

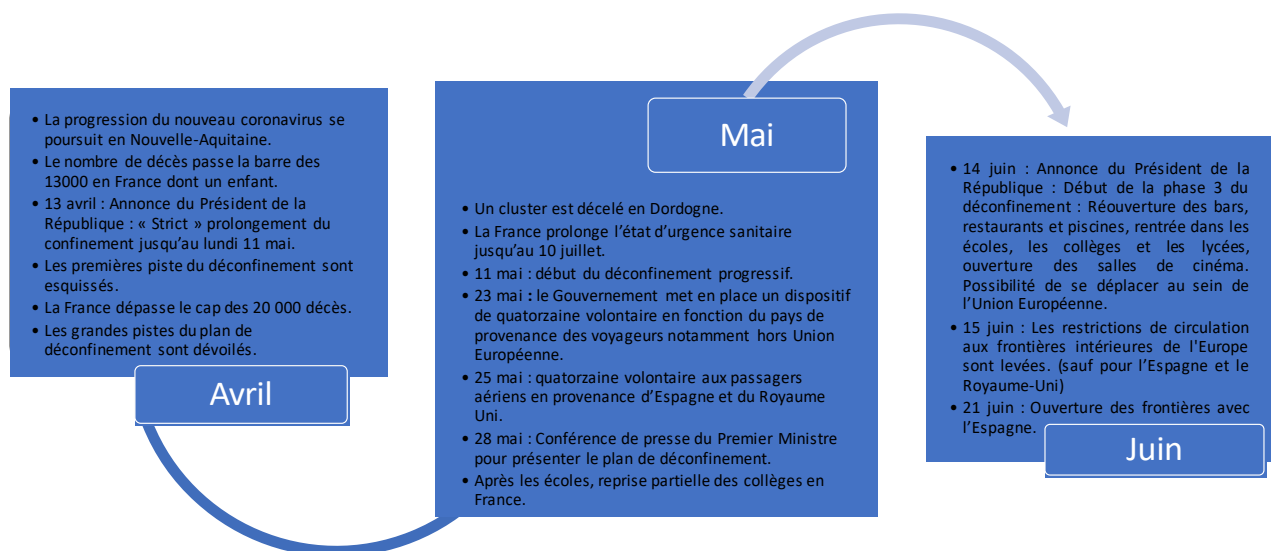


Figure 2 - Evolution COVID-19 avril - juin

Le confinement est prolongé une première fois jusqu'au 15 avril.

En avril, le virus continue à évoluer en France, le confinement est prolongé une deuxième fois jusqu'au 11 mai.

A partir du 11 mai, un déconfinement progressif est mis en place par le gouvernement avec un dispositif de quatorzaine volontaire pour les voyageurs arrivant en France et notamment en provenance de pays extérieur à l'Union Européenne.

Le 25 mai, en réponse aux décisions prises par ces pays, la quatorzaine volontaire est étendue aux passagers aériens en provenance d'Espagne et du Royaume Uni.

En juin, la phase 3 du déconfinement est annoncée avec la réouverture des commerces non essentiels.

Les restrictions de circulation intérieures de l'Europe sont levées.

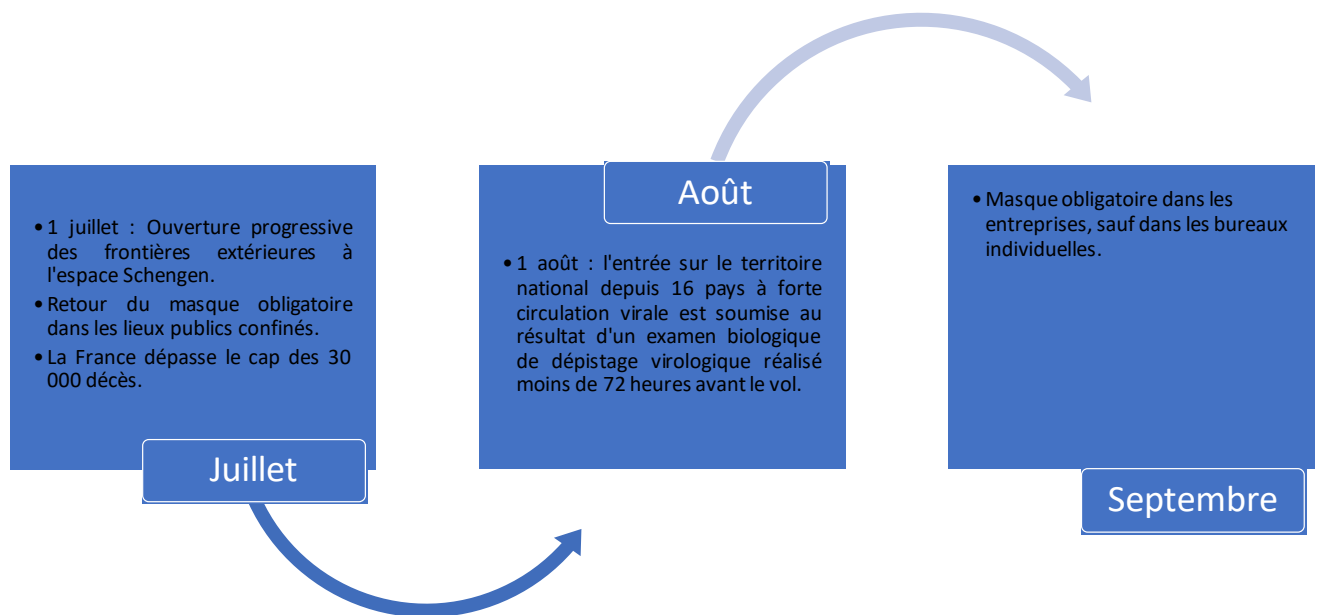


Figure 3 - Evolution COVID-19 juillet - septembre

En juillet les frontières extérieures à l'espace Schengen sont ouvertes pour les pays où le virus n'est pas en forte circulation.

A partir de début septembre, certaines mesures sanitaires sont à nouveau renforcées après une augmentation des cas de coronavirus dans de nombreux pays et en France.

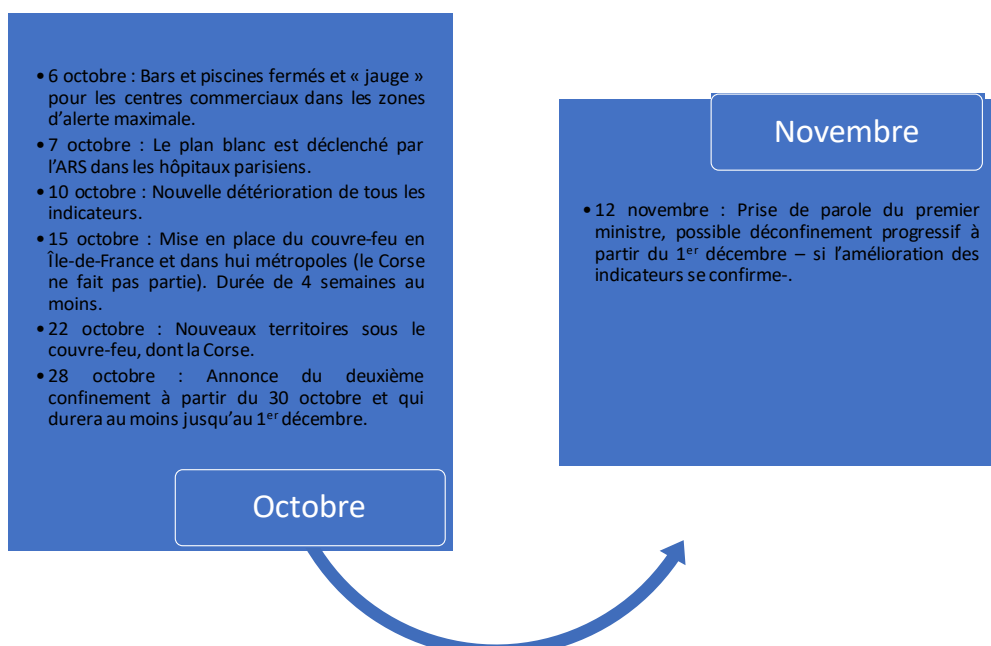


Figure 4 - Evolution COVID-19 octobre – novembre

La situation s'étant dégradé pendant le mois d'octobre, un deuxième confinement d'au moins un mois a été mise en place à partir du 30 octobre.

ANALYSE DE LA PREMIERE VAGUE DE LA « COVID-19 » EN CORSE :

Les dates clés de la crise première vague « COVID-19 » en Corse :

La gestion de la crise « COVID-19 » en Corse par rapport aux Obligations de Service Public s'est faite en étroite collaboration entre les délégataires et l'Office de transport.

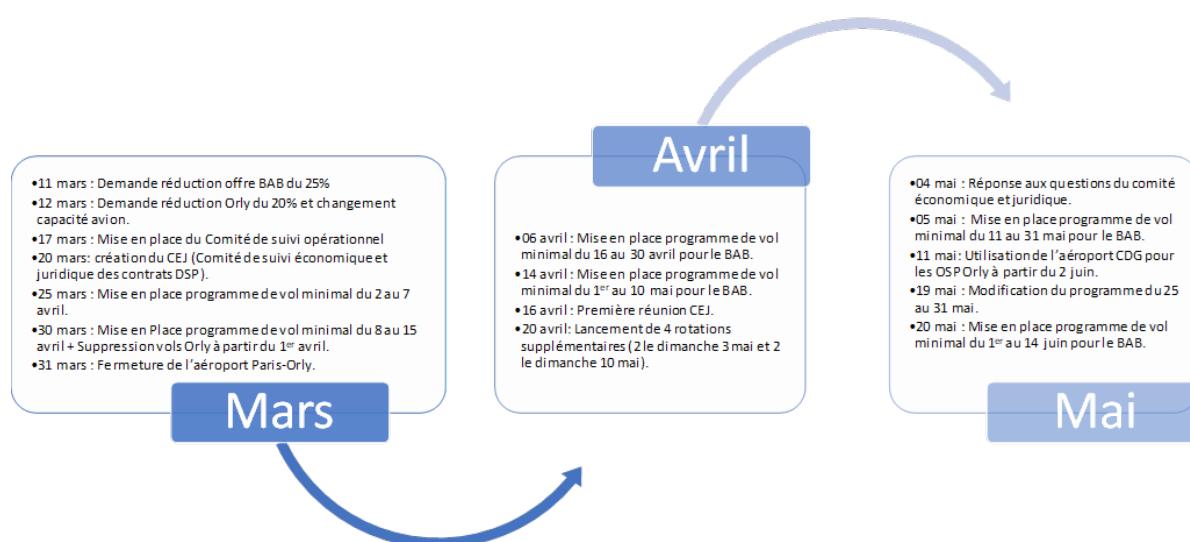


Figure 5 - Gestion de la crise en Corse entre mars et mai

Après les premières demandes de réduction de l'offre en raison de la baisse de demande causée par les restrictions en termes de voyages, un Comité de suivi opérationnel s'est mis en place le 17 mars 2020.

En plus du Comité de suivi opérationnel, le 20 mars 2020, l'Office des Transports a pris la décision de mettre en place un comité de suivi économique et juridique hebdomadaire des contrats DSP à partir du 16 avril 2020.

Le programme de vol a été réduit en considérant des périodes de 15 jours. Toute réduction de l'offre aérienne proposée par les délégataires a été communiquée à l'Office des Transports pour validation.

Un programme minimal pour le Bord-à-Bord a été établi entre mars et juin 2020. La desserte de Paris a été annulée entre début avril et fin juin à la suite de la fermeture de l'aéroport d'Orly le 31 mars 2020.

Les délégataires ont demandé l'approbation de l'Office des Transports pour l'utilisation de l'aéroport Paris Charles de Gaulle pendant la fermeture de l'aéroport d'Orly. Les opérations depuis l'aéroport Charles de Gaulle ont commencé le 2 juin 2020.

Dès la réouverture de l'aéroport de Paris-Orly le 26 juin 2020, les opérations ont été transférées à nouveau vers cet aéroport.

Le 7 juillet 2020, le comité de suivi économique et juridique a considéré que la situation du trafic aérien des lignes OSP était en train de se normaliser et qu'il

s'agissait donc de la dernière réunion dudit comité.

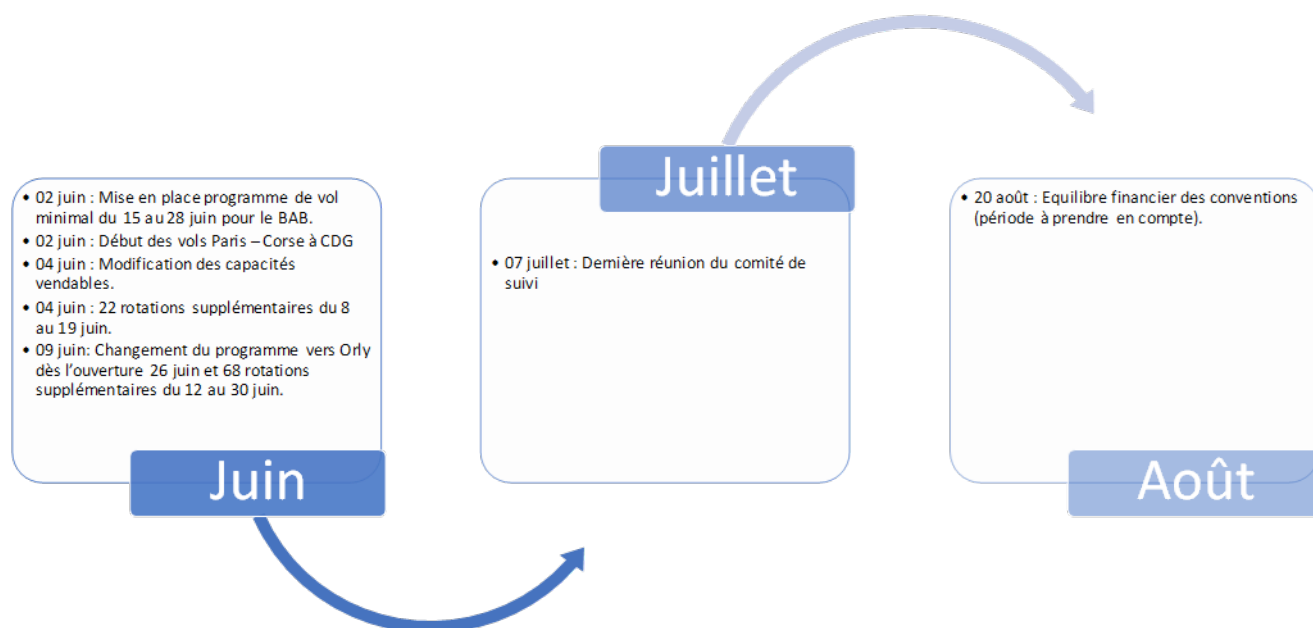


Figure 6 - Gestion de la crise en Corse entre juin et août

A cette date, le comité avait observé une normalisation de la situation avec l'analyse des tendances pour les mois de juillet et août. Il faudra rester attentif à l'évolution du trafic en septembre et octobre pour déterminer si le comité de suivi économique et juridique doit se mettre en place à nouveau.

Synthèse épidémiologique en France et en Corse :

En France, la circulation du virus du SARS-COV-2 a eu une forte progression depuis le mois d'août surtout chez les jeunes adultes. Hausse de la circulation aussi chez les 75 ans et plus.

Au 17 septembre, tous les indicateurs de suivi de l'épidémie ont subi une augmentation. Ainsi que les passages aux urgences, nouvelles hospitalisations et les admissions en réanimation.

Nous constatons aussi le 17 septembre une augmentation des décès liés au SARS-CoV-2 en milieu hospitalier et en établissements d'accueil pour personnes âgées.

Les départements avec une incidence de cas au-dessus du seuil d'alerte de 50/100 000 habitants sont passés de 14 le 25 août à 48 le 17 septembre dont 12 avec un taux supérieur à 100/100 000 habitants.

Chiffres clés en France

S37 S36* Evolution

Indicateurs hebdomadaires semaine 37 (du 07 au 13 septembre 2020)

Nombre de nouveaux cas confirmés de COVID-19 (SI-DEP)	56 227	(51 893)	+8%
Taux de positivité (%) pour SARS-COV-2 (SI-DEP)	5,4	(5,4)	-
Nombre d'actes SOS Médecins pour suspicion de COVID-19	7 262	(4 185)	+74%
Nombre de passages aux urgences pour suspicion de COVID-19 (réseau OSCOUR®)	5 421	(3 606)	+50%
Nombre de nouvelles hospitalisations de patients COVID-19 (SI-VIC)	2 464	(1704)	+45%
Nombre de nouvelles admissions en réanimation de patients COVID-19 (SI-VIC)	427	(288)	+48%
Nombre de décès liés au COVID-19 (incluant les décès en hospitalisation et décès en EHPA et autres EMS)	265	(129)	+105%

Indicateurs cumulés du 1^{er} mars au 15 septembre 2020

Nombre de cas de COVID-19 ayant été hospitalisés (SI-VIC)	116 420
Nombre de décès liés au COVID-19 (incluant les décès en hospitalisation et décès en EHPA et autres EMS)	30 999

* données consolidées

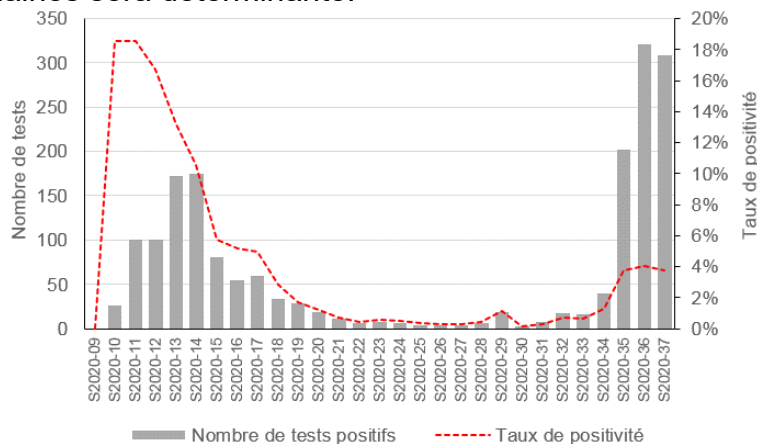
Source 1 - <https://www.santepubliquefrance.fr/maladies-et-traumatismes/maladies-et-infections-respiratoires/infection-a-coronavirus/documents/bulletin-national/covid-19-point-epidemiologique-du-17-septembre-2020>

En France métropolitaine, le nombre de reproduction (nombre moyen de personnes infectées par un cas) calculé à partir des données virologiques (SI-DEP) est significativement supérieur à 1 : 1,09 (intervalle de confiance IC 95 % : 1,08-1,10), estimation en hausse par rapport à celle produite le 25 août (1,38).

Le nombre de reproduction calculé à partir des données de passages aux urgences (OSCOUR®) est significativement supérieur à 1 : 1,40 (IC 95 % : 1,36-1,44), en hausse par rapport à l'estimation produite le 25 août (1,14).

Corse

Selon le « point épidémiologique » du 16 septembre : Les indicateurs épidémiologiques de circulation du SARS-CoV-2 en Corse semblent montrer un ralentissement de la progression de l'épidémie. L'évolution des indicateurs dans les prochaines semaines sera déterminante.



Source 2 - https://www.corse.ars.sante.fr/system/files/2020-09/VeilleHebdo_Corse_202037.pdf

Les nombres de reproduction estimés à partir de SI-DEP et OSCOUR® sont significativement supérieurs à 1 en 10 régions. En Corse ces valeurs sont supérieures à 1, mais de façon non significative (1.04 SI-DEP 1.26 OSCOUR).

En Corse, une augmentation des hospitalisations pour COVID-19, tous services confondus, est observée depuis la semaine 34.

Le taux hebdomadaire d'admissions en réanimation de patients COVID-19 a augmenté dans toutes les régions exceptées en Centre-Val de Loire, Pays de la Loire et en Grand-Est. Les plus fortes augmentations de ce taux ont été observées en Bretagne, en Corse (il est passé au-dessus de 0.5/100 000 hab.) et Normandie.

Les taux hebdomadaires de décès déclarés (pour 100 000 habitants) étaient en augmentation dans dix régions entre les semaines 37 et 36 dont la Corse.

Impact de la crise sur les données macroéconomiques en France :

En matière d'**emploi**, depuis mars, la Corse a souffert une hausse importante des demandeurs d'emploi. Cependant, ces chiffres se sont améliorés pendant les mois de juin, juillet et août.

La décroissance des effectifs inscrits à Pôle emploi en juillet 2020 a été marquée par les sorties pour motif de « reprise d'emploi » déclaré.

Par rapport au **tourisme**, la situation s'améliore pendant les mois d'été, avec une fréquentation sur le littoral en juillet de - 46 % et - 26 % en août par rapport à ces mois en 2019. A l'intérieur du pays, les chiffres sont moins optimistes avec - 70 % de visiteurs en juillet et - 60 % en août par rapport à 2019. Pendant les mois de mars à juin ces chiffres se situaient autour de - 98 %.

Cependant, le GR20 reste attractif. En juillet, la baisse des visiteurs se situe entre - 30 % et - 40% en juillet et entre - 10 % et - 15 % en août par rapport au même période de 2019.

Malgré la diminution des inscrits au pôle emploi et l'augmentation des visiteurs pendant l'été, la Corse est la première région française la plus impactée par les conséquences économiques de la crise. Plus de la moitié des 25000 entreprises recensées est actuellement en difficulté et autour de 3000 sont menacées par un dépôt de bilan dès cet hiver.

Sur ces bases, la Chambre régionale de commerce et d'industrie (CCI de Corse) évalue à 2.5 milliards d'euros le plan de relance proposé. La réponse du président Macron est attendue.

Analyse de l'activité aérienne réalisée entre Avril et Août 2020 par rapport à 2019 :

La comparaison du trafic cumulé (toutes lignes DSP/non-DSP) pour les 4 aéroports de Corse pendant les 8 premiers mois de l'année en 2019 et en 2020 montre que le trafic a chuté au global de 49 % sur cette période (Figure 7).

Suite à l'apparition du « COVID-19 », on constate les évolutions suivantes :

Au cours des mois de janvier et février, le trafic en 2020 était supérieur (Ajaccio et Figari) ou égal au trafic en 2019 (Calvi et Bastia, - 2 % en février).

Dès le mois de mars, le trafic est beaucoup moins important sauf pour Figari, où les lignes OSP ont provoqué une augmentation du trafic en mars.

Le trafic aérien devient quasi-inexistant en avril et mai avec une chute de 98% en moyenne.

Le trafic s'améliore en juin par rapport aux mois précédents malgré une perte moyenne par rapport à 2019 de - 80 %.

La situation s'améliore encore en juillet où la perte de trafic est limitée à - 30 % par rapport à 2019 et en août avec une perte de - 12 % du trafic de 2019

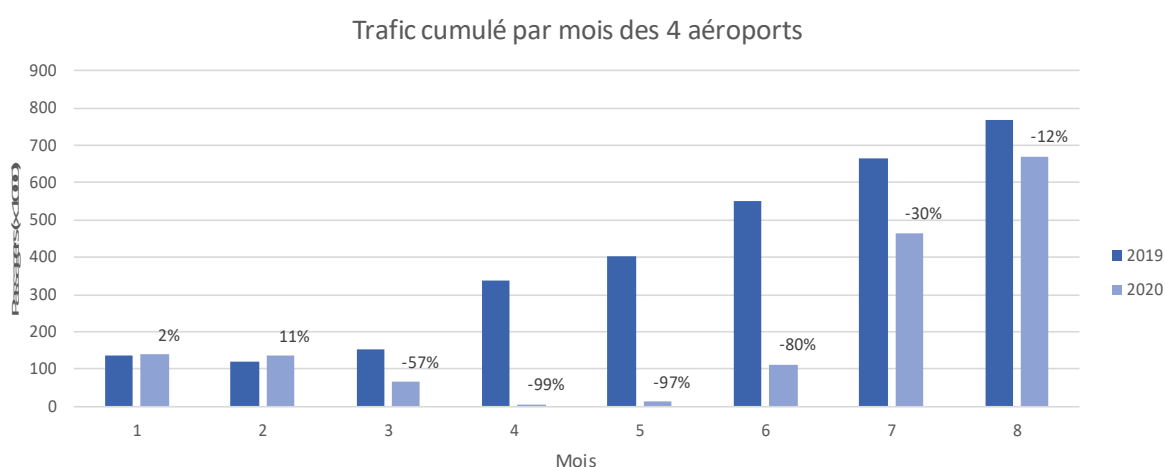


Figure 7 - Trafic par mois pour les 4 aéroports en 2019 et 2020

Revue des tendances par compagnie aérienne :

Au global pour les quatre aéroports corses et les 4 opérateurs principaux, la chute du trafic 2020 par rapport au trafic 2019 s'établi à - 43 % pour Air Corsica, - 28 % pour Air France, - 65 % EasyJet et - 36 % pour Volotea (Figure 8).

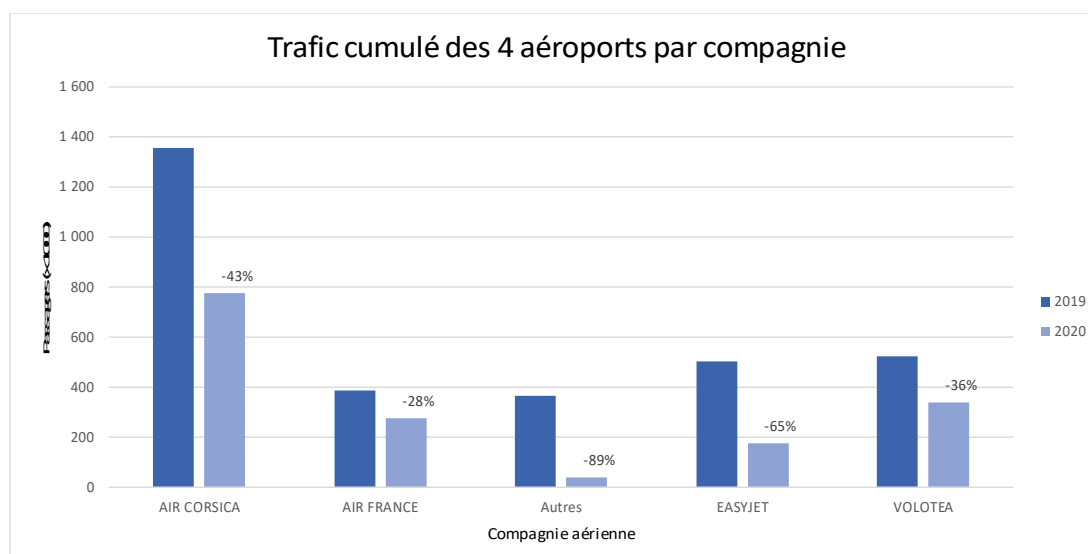


Figure 8 - Trafic par compagnie sur les 4 aéroports de la Corse

En mars, Air France et Air Corsica ont vu leur trafic diminuer de - 55 %, les autres compagnies n'ont pas desservi la Corse

En avril et mai, seule la compagnie Air Corsica a maintenu des liaisons aériennes et le Service Public.

En juin, Air Corsica et Air France ont amorcé le redémarrage du trafic assurant, dans le cadre du service public, 80 % du trafic. Les lignes non-OSP ont été reprises tout d'abord par Volotea qui a assuré 80 % de ce trafic puis par Air Corsica.

En juillet, le trafic aérien a connu une forte reprise (sans arriver aux niveaux 2019).

Les évolutions constatées par compagnie par rapport à 2019 sont de - 19 % pour Air Corsica, - 6 % pour Air France, - 59 % pour easyJet. Il faut souligner la croissance de + 8 % du trafic de Volotea par rapport à 2019.

En août le trafic des compagnies s'est encore amélioré par rapport au mois de juillet avec un - 11 % pour Air Corsica, - 4 % pour Air France, - 22 % pour easyJet et encore une croissance de 43 % pour Volotea en comparaison avec le mois d'août 2019.

Enfin, on constate que plusieurs compagnies présentes en 2019 n'ont pas repris leur desserte de la Corse et notamment : Hop, Lufthansa, Eurowings, Swiss, Brussels Airlines, British Airways.

Revue des tendances sur les lignes OSP :

Entre janvier et août 2020, le trafic pour les lignes OSP a chuté de manière quasi identique sur les lignes Bord-à-bord (- 37 %) et Paris (- 40 %) (Figure 9).

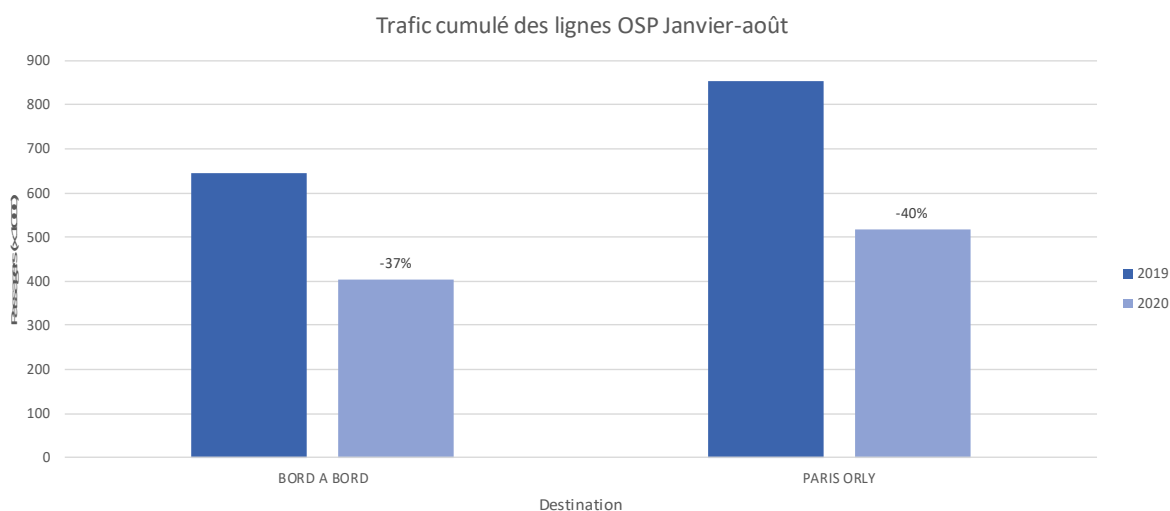


Figure 9 - Trafic des lignes OSP cumulé pour les 4 aéroports corses
Paris

Après une période de croissance assez forte, notamment liée aux décalages des dates des vacances scolaires de février, la desserte de Paris a été impactée dès le mois de Mars par la crise COVID-19.

La desserte a été suspendue le 31 mars au soir avec la fermeture de l'aéroport de

Paris-Orly et après concertation entre l'OTC et les délégataires du Service Public.

La desserte a repris de manière modérée début Juin, tout d'abord à destination de l'aéroport de Roissy, puis à Orly dès la réouverture de l'aéroport le 26 juin.

La demande a connu une très forte reprise dès le mois de juillet avant de se normaliser en août avec seulement une perte du - 3 % du trafic par rapport au 2019.

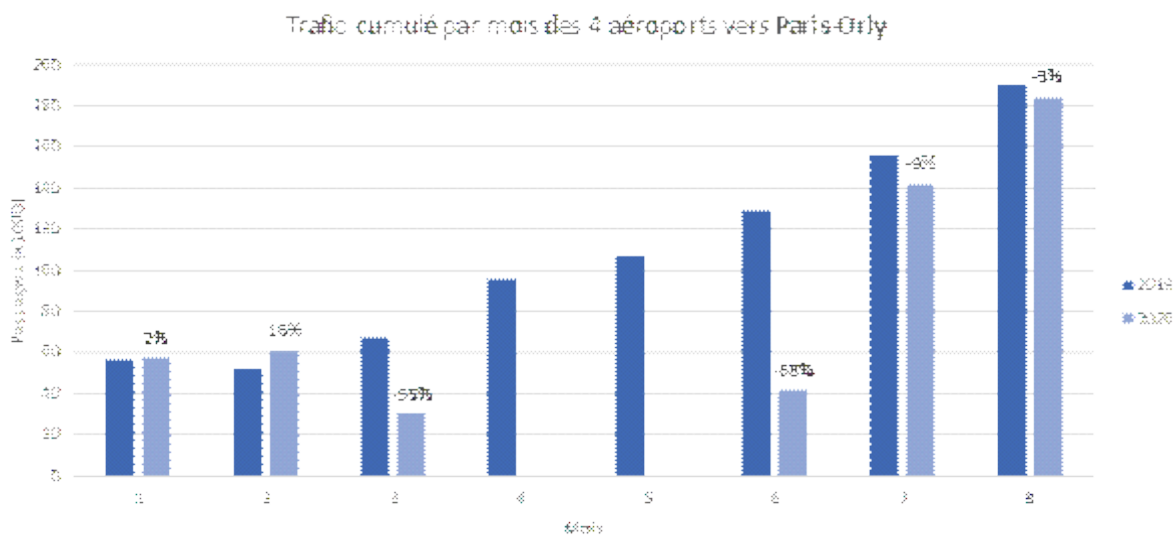


Figure 10 - Trafic par mois des lignes OSP vers Paris-Orly

Bord-à-Bord

Les dessertes Bord-à-Bord n'ont pas été interrompues pendant la période de confinement mais le trafic a été extrêmement limité du fait des restrictions de déplacement imposées par les autorités.

Le trafic a connu également une forte reprise dès le mois de juin et en juillet. Le trafic vers les destinations Bord-à-bord reste en deçà de celui constaté en août 2019 mais il a expérimenté une forte augmentation en passant de - 54 % en juin à - 8 % en août.

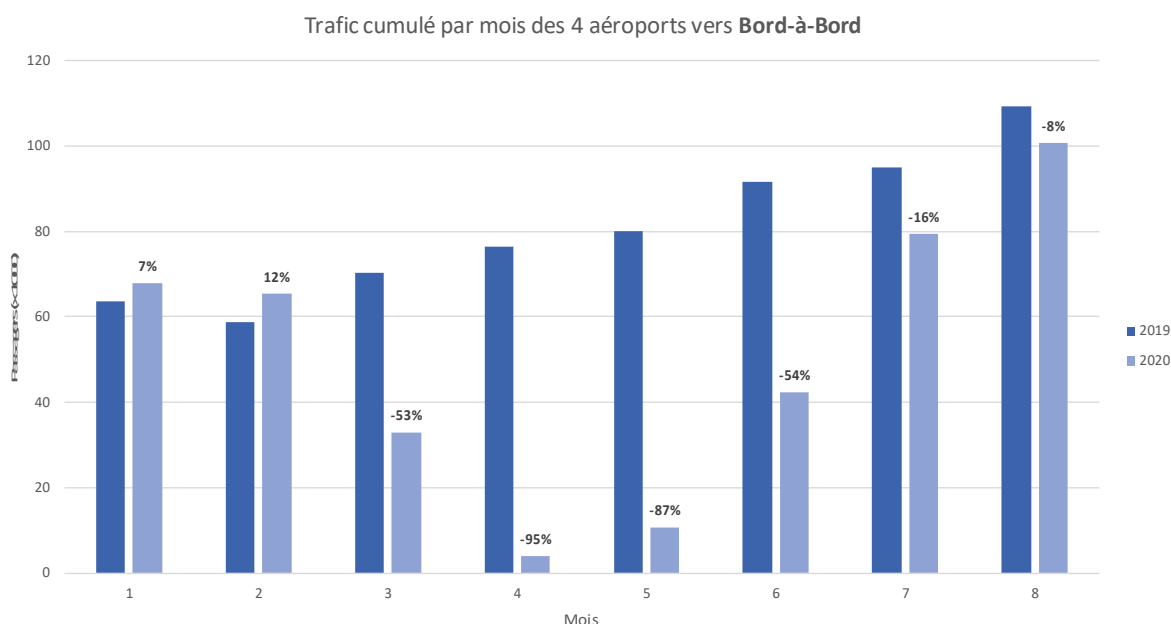


Figure 11 - Trafic par mois des lignes OSP vers le Bord-à-bord

Impact financier pour les délégataires de la crise « COVID-19 » :

Les chiffres présentés sont des estimations transmises par les délégataires. Ces chiffres doivent être considérés comme provisoires car non audités.

Les échanges techniques entre l'Office des Transports de la Corse, l'équipe d'assistance juridique et financière et les délégataires ont permis de figer une approche méthodologique adaptée :

L'actualisation des projections financières en fonction de l'intégration des données mensuelles réalisées (activité, volumes, recettes, charges),

La justification des surcoûts liés au fait générateur COVID-19,

La prise en compte des économies et aides apportées par les mesures de soutien.

La méthode retenue vise à identifier et isoler dans les comptabilités analytiques des délégataires les coûts directement impactés par la crise sanitaire.

La vigilance d'audit doit porter sur la différenciation des surcoûts présentés dans les CEP actualisés des réalisations et projections COVID-19. Ces contrôles se font sur la base de l'analyse des données actualisées en cours de DSP et seront finalisés dans le cadre de l'audit de la DSP au 31 décembre 2020.

L'approche d'audit implique que les écarts imputables à la sous-évaluation des charges dans le cadre de la réponse à l'appel d'offre soient exclus des surcoûts liés

à la crise sanitaire.

Les auditeurs ont demandé lors des réunions techniques que l'analyse des écarts soit effectuée a priori afin de permettre une traçabilité comptable des opérations justifiant chacun des postes de charges en surcoût.

Les délégataires se sont engagés à mettre en place un suivi des surcoûts sur une base comptable et analytique afin de répondre à cette obligation de transparence.

Synthèse des CEP :

L'analyse des CEP actualisés au 30 juin sur la période COVID-19 (avril - juin) permet une validation préalable des données financières. L'approche méthodologique des délégataires correspond aux règles et méthodes ayant été fixées par les comités techniques. Ces données seront auditées dans le cadre du contrôle de la DSP au 31 décembre 2020.

Sur les lignes du Bord-à-Bord, la synthèse des CEP se caractérise par un déficit du résultat d'exploitation sur la période de 9 255 K€.

Tableau synthèse CEP Bord-à-Bord :

en k€	CEP initial	Impact Covid Régulation	Impact Covid Autre	Impact Covid TOTAL	Dispositif d'Etat	TOTAL
Nombre de vols	3 340	- 1 914	-	1 914	-	1 426
Nombre de sièges offerts	350 840	- 250 090	-	250 090	-	100 750
Nombre de Passagers transportés	256 803	- 198 809	-	198 809	-	57 994
Recettes passagers	12 273	- 8 908	-	8 908	-	3 365
Recettes fret	403	- 212	-	212	-	191
Produits accessoires passagers	125	- 97	-	97	-	28
Autres	449	- 348	-	348	-	102
Chiffre d'affaires total	13 251	- 9 565	-	9 565	-	3 686
Coûts variables	11 039	- 7 125	82	- 7 043	-	3 995
<i>dont carburant</i>	2 182	- 1 817	-	1 817	-	366
<i>dont maintenance variable</i>	3 018	- 1 770	-	1 770	-	1 248
<i>dont coûts d'assistance en escales</i>	2 429	- 1 231	-	1 231	-	1 197
Coûts Fixes	13 854	-	686	- 686	4 222	- 4 908
<i>dont coûts Personnel navigant</i>	4 733	-	345	- 345	1 966	- 2 422
<i>dont maintenance fixe</i>	2 633	-	6	- 6	790	- 1 837
<i>dont frais de structure</i>	2 667	-	28	- 28	885	- 1 754
<i>dont autres coûts fixes</i>	1 506	-	307	- 307	581	- 618
Total Charges	24 892	- 7 125	- 604	- 7 730	4 222	- 12 941
Résultat d'exploitation sans surcout dispositif de couverture carburant	- 11 641	- 2 440	604	- 1 836	4 222	- 9 255

Figure 12 - Tableau synthèse CEP Bord-à-Bord

Sur les lignes Orly, la synthèse des CEP se caractérise par un déficit du résultat d'exploitation sur la période de 11 636 K€.

Tableau synthèse CEP Orly :

en k€	CEP initial	Impact COVID régulation	Impact Covid Autre	Impact Covid TOTAL	dispositif d'Etat	TOTAL
Nombre de vols	2 641	- 2 234	-	2 234	-	407
Nombre de sièges offerts	468 834	- 398 854	-	398 854	-	69 980
Nombre de Passagers transportés	330 366	- 289 840	-	289 840	-	40 526
Recettes passagers	26 098	- 22 092	-	22 092	-	4 006
Recettes fret	99	- 87	-	87	-	13
Produits accessoires passagers	549	- 461	-	461	-	88
Autres	496	- 481	-	481	-	15
Chiffre d'affaires total	27 242	- 23 121	-	23 121	-	4 122
Coûts variables	21 859	- 19 260	217	- 19 043	-	2 815
<i>dont carburant</i>	6 446	- 6 014	65	- 5 949	-	497
<i>dont maintenance variable</i>	2 802	- 2 347	43	- 2 304	-	497
<i>dont coûts d'assistance en escales</i>	3 927	- 3 327	55	- 3 272	-	655
Coûts Fixes	18 147	-	1 245	1 245	- 6 450	12 942
<i>dont coûts d'assistance AJA et BIA</i>	3 409	-	1 574	1 574	- 2 787	2 196
<i>dont coûts Personnel navigant</i>	5 439	-	249	249	- 2 253	2 938
<i>dont maintenance fixe</i>	2 121	-	5	5	- 516	1 601
<i>dont frais de structure</i>	2 826	-	23	23	- 801	2 002
<i>dont autres coûts fixes</i>	248	-	52	52	- 93	103
Total Charges	40 006	- 19 260	1 462	- 17 798	- 6 450	15 758
Résultat d'exploitation sans surcôt dispositif de couverture carburant	- 12 763	- 3 860	- 1 462	- 5 323	- 6 450	11 636

Figure 13 - Tableau synthèse CEP Orly

Focus sur les coûts d'escales :

Les compagnies ont transmis les éléments comparatifs des coûts d'escales en mode dégradé sur la période par rapport au contrat initial. Dans le cadre des contrôles de la DSP, le détail sera audité afin de différencier la masse salarial et l'impact financier des dispositifs d'aides COVID-19.

La synthèse des coûts par ligne et par compagnie identifie les économies d'un service dégradé des escales sur la période.

L'économie générée sur Orly est de 4 485 K€ et sur le Bord-à-Bord de 1 784 K€.

Coûts d'escales Paris

	Air France	Air Corsica	Total
Total DSP contrat	4 550	2 786	7 336
Total DSP dégradée	2 633	218	2 851
Économies service dégradé	1 917	2 568	4 485

Coûts d'escales Bord à Bord

	Air Corsica
Total DSP contrat	3 302
Total DSP dégradée	1 519
Économies service dégradé	1 784

Figure 14 - Coûts d'escales Paris et Bord à Bord

Synthèse :

Sur le Bord-à-Bord, le dispositif de soutien des aides COVID-19 permet de couvrir le surcoût net de la période avril - juin et génère un excédent de 2 386 K€.

Avril - juin Impact sur le résultat d'exploitation prévisionnel (CEP initial)

BAB	Dispositif régulation (A)	Autres (B)	Total impact Covid (C)= A+B	Dispositif soutien financier État (D)	Coût net des aides E = C-D si D < C	Excédent après aides E = D-C si D > C
	2 440	-604	1 836	4 222		2 386

Figure 15 - Avril - juin Impact sur le résultat d'exploitation prévisionnel (CEP initial)

Sur Orly, le dispositif de soutien des aides COVID-19 permet de couvrir le surcoût net de la période avril - juin et génère un excédent de 1 127 K€.

Avril - juin Impact sur le résultat d'exploitation prévisionnel (CEP initial)

Paris	Dispositif régulation (A)	Autres (B)	Total impact Covid (C)= A+B	Dispositif soutien financier État (D)	Coût net des aides E = C-D si D < C	Excédent après aides E = D-C si D > C
	3 860	1 462	5 323	6 450		1 127

Figure 16 - Avril – juin Impact sur le résultat d'exploitation prévisionnel (CEP initial)

Retour d'expérience de la gestion de la première vague de la COVID-19 :

Cette gestion de la crise COVID-19 a permis à l'Office des Transports de comprendre plus en détails le fonctionnement interne des compagnies délégataires et celui du groupement. Elle a montré l'utilité d'améliorer la coordination entre les acteurs du

groupement et l'anticipation des décisions des compagnies délégataires sur les actions à mettre en place.

Après le confinement, lors de la reprise du trafic, il a fallu l'insistance de l'Office des Transports pour incrémenter l'offre par rapport aux prévisions des compagnies délégataires et pour mettre en place les actions de promotion nécessaires à la reprise.

Les comités de suivi économique et juridique ont également permis d'obtenir des estimations mensuelles détaillées des comptes de résultat des compagnies délégataires nécessaires au pilotage de la crise.

ANALYSE DE LA DEUXIEME VAGUE DE LA « COVID-19 » EN CORSE :

Situation pendant la période de Septembre et Octobre 2020 :

Après l'embellie estivale et le retour à un niveau de trafic important notamment sur les lignes OSP, les trafics pour les mois de septembre et octobre ont été légèrement moins favorables (Figure 17 et Figure 18).

Les données pour le mois de Novembre restent provisoires. Cependant, la baisse en termes de trafic devient très importante et est directement liée à la mise en place des nouvelles mesures sanitaires suite au décret du 29 octobre 2020.

Tous les indicateurs démontrent que le virus circule de façon active sur le territoire et la Corse a d'ailleurs été placée en « zone rouge » depuis le 6 septembre 2020.

Les tendances de vente sur les lignes OSP sont impactées par ce constat sanitaire et par l'impact de cette crise sur l'activité économique et sociale en Corse et en France plus généralement. Cependant, les trafics constatés en septembre et octobre 2020 sont encourageants avec une baisse de l'ordre de 20 % sur le Bord-à-Bord et seulement de 10 % sur Paris. La desserte de la Corse reste protégée par rapport aux chiffres publiés par IATA sur le trafic mondial indiquant une baisse de plus de 60 % par rapport à 2019 pour Q4 2020. (Figure 19)

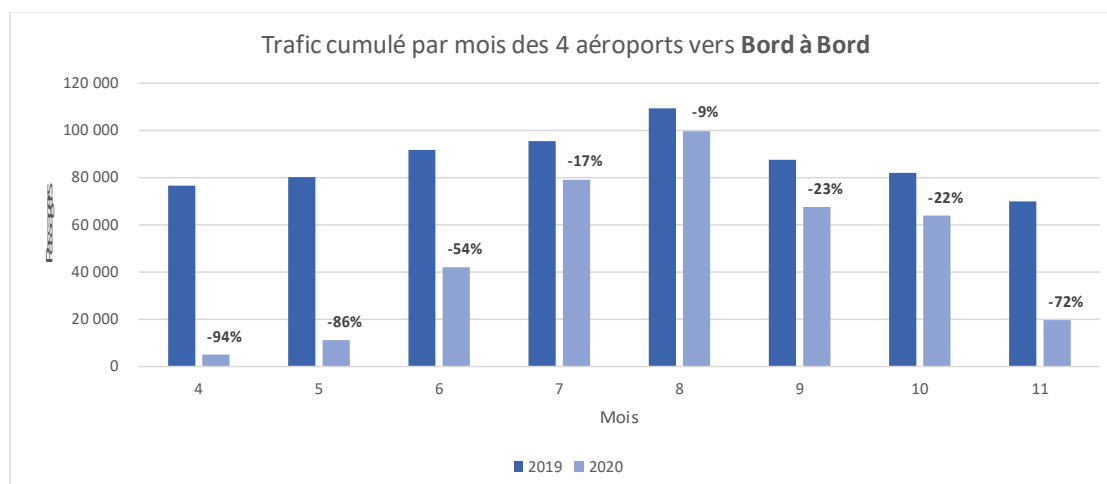


Figure 17 - Trafic cumulé par mois lignes OSP BAB (Source : données délégataires)

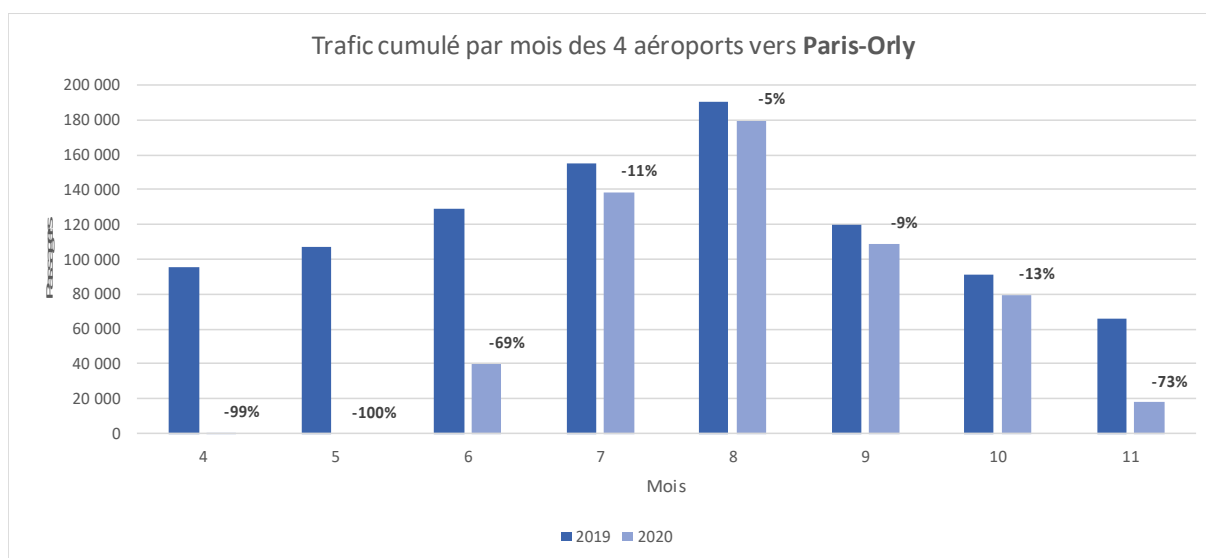
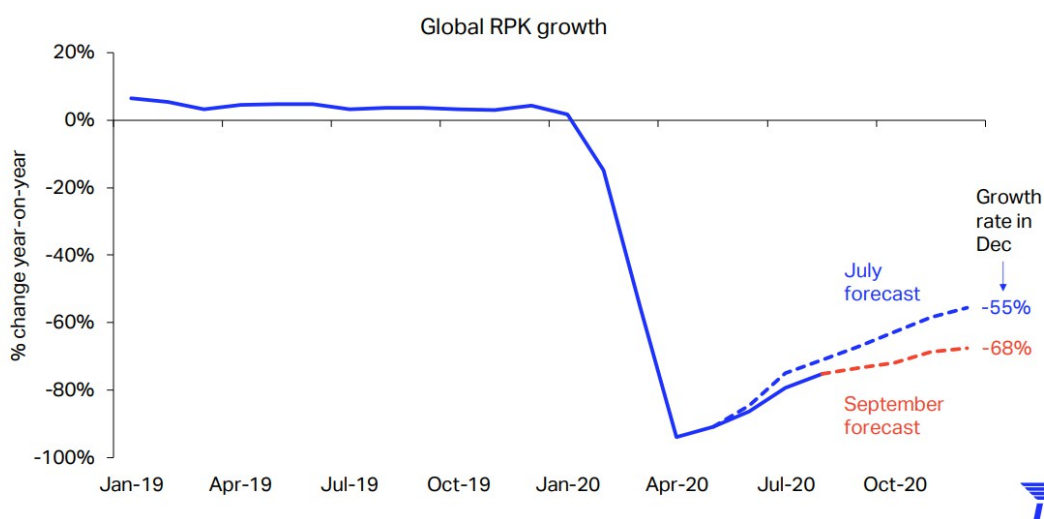


Figure 18 - Trafic cumulé par mois lignes OSP Paris-Orly
(Source : données délégataires)

Air travel forecast downgraded for rest of this year Slower growth to year end means 2020 avg. growth of -66% (was -63%)



Source: IATA Economics

Figure 19 - Evolution du trafic publié par l'IATA

Offre de sièges sur la période septembre et octobre 2020 :

Les programmes de vols mis à la vente tant sur Paris que sur le Bord-à-bord sont en cohérence avec le cahier des charges de la DSP. Au cumul, le volume de sièges disponible sur Paris est supérieur de 17 000 sièges (+ 4 %) à celui indiqué dans les CEP mensualisés. Sur le bord-à-bord, les sièges disponibles cumulés correspondent aux attendus des CEP.

Il conviendra cependant de valider que la qualité horaire et le nombre de fréquences sont en phase avec le cahier des charges.

Une analyse plus complète sera menée sur cette période lorsque les données seront disponibles.

Situation à compter du mois de Novembre 2020 :

Point épidémiologique :

Le bilan épidémiologique publié par « Sante publique France » à la date du 12 novembre, montre un ralentissement de la circulation de la « COVID-19 ».

Cependant, l'ensemble des indicateurs restent à un niveau très élevé. La Corse ne fait pas partie des régions les plus touchées.

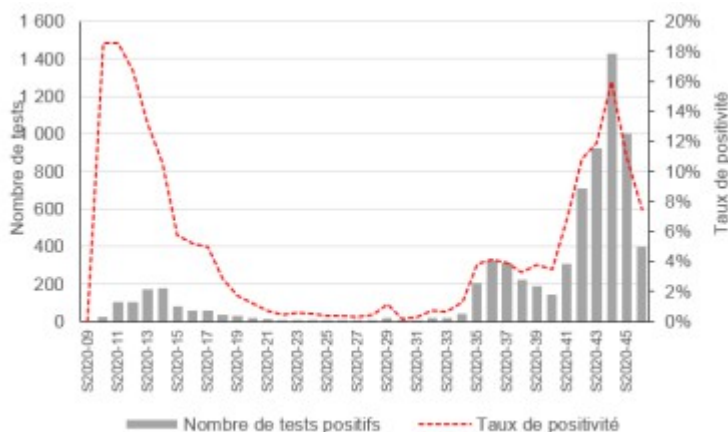
Chiffres clés en France		S45	S44*	Evolution
Indicateurs hebdomadaires semaine 45 (du 02 au 08 novembre 2020)				
Nombre de nouveaux cas confirmés de COVID-19 (SI-DEP)	286 972	333 371	-14%	
Taux de positivité (%) pour SARS-CoV-2 (SI-DEP)	19,5%	21,0%	-1,5 points	
Nombre d'actes SOS Médecins pour suspicion de COVID-19	6 269	7 655	-18%	
Nombre de passages aux urgences pour suspicion de COVID-19 (réseau OSCOUR [®])	14 584	14 959	-3%	
Nombre de nouvelles hospitalisations de patients COVID-19 (SI-VIC)	19 940	17 450	+14%	
Nombre de nouvelles admissions en réanimation de patients COVID-19 (SI-VIC)	3 037	2 605	+17%	
Nombre de décès liés à la COVID-19 (incluant les décès en hospitalisation et décès en EHPA et autres EMS)	3 355	2 605	+29%	

Figure 20 - Chiffre clés en France au 12 novembre

Le « Point épidémiologique » de la Corse du 18 novembre 2020, montre une forte baisse du taux d'incidence, du taux de dépistage - d'une manière moins importante -, ainsi que du taux de positivité régional. Le taux d'incidence standardisé est en forte diminution (- 62 %) par rapport à la semaine du 12 novembre (112 contre 293 pour 100 000 habitants).

La baisse des hospitalisations doit être confirmée dans les semaines à venir.

Bien que la circulation du virus semble commencer à diminuer, les deux départements de Corse sont actuellement classés en vulnérabilité élevée de circulation.



Analyse des courbes d'engagement :

Sur la base des données transmises par les délégataires, la situation d'engagement des ventes pour les mois à venir est la suivante :

Paris-Orly :

	DIFFERENCE ENGAGEMENT AU 16 NOV		
	nov-20	déc-20	janv-21
AJA-ORY	-69%	-58%	-57%
FSC-ORY	-	-62%	-62%
BIA-ORY	-76%	-46%	-60%
CLY-ORY	-	-48%	-55%

Figure 21 - Etat des engagements ORY au 16 Novembre

Pour le trafic du mois de novembre, au 16 novembre 2020, on constate une baisse de - 70 % d'engagement des ventes pour rapport à la date l'année dernière. Cette baisse est la conséquence directe du durcissement des mesures sanitaires avec la mise en place du confinement. La situation a été anticipée par l'OTC et les délégataires avec une adaptation de l'offre de - 45 % sur le mois de novembre 2020.

Cette décision a été prise en concertation tout en assurant la continuité du service public. Le programme adapté donne la possibilité aux résidents de Corse de faire un aller-retour quotidien du lundi au vendredi au départ d'Ajaccio et Bastia. La desserte de Figari et Calvi est aussi assurée avec des tournantes via Ajaccio et Bastia respectivement.

Au 16 novembre 2020, pour le mois de décembre, on constate, une diminution de - 50 % des engagements des ventes par rapport à la même période l'année dernière.

Même si le déconfinement est déclaré à partir du 1^{er} décembre, une nouvelle adaptation de l'offre devrait être envisagée au moins sur la période du 1^{er} au 18 décembre, elle est d'ailleurs en cours de discussion entre l'OTC et les délégataires.

Enfin, le mois de janvier 2021 présente une baisse des engagements des ventes de - 60 % - au 16 novembre 2020 -. Il est peu probable qu'il y ait une reprise des ventes avant les annonces des mesures de déconfinement et il faudrait pouvoir compter sur les ventes de dernière minute pour rattraper le retard pris actuellement, sans quoi, une adaptation de l'offre devrait éventuellement être aussi envisagée.

Bord-à-Bord :

	DIFFERENCE ENGAGEMENT AU 16 NOV	
	nov-20	déc-20
BAB-MRS	-69%	-55%
BAB-NCE	-	-63%

Figure 22 - Etat des engagements BAB au 16 Novembre

Concernant le Bord-à-Bord, pour le mois de novembre, on retrouve la même tendance que pour les lignes vers Paris-Orly. L'engagement des ventes, au 16 novembre, est en retard de 70 % par rapport à l'année dernière. Comme sur la ligne Paris, la situation a été anticipée par l'OTC et les délégataires avec une adaptation de l'offre de - 41 % d'offre, toujours en assurant la continuité du service public. Un aller-retour journée est assuré du lundi au vendredi vers Marseille et Nice

au départ d'Ajaccio et Bastia. La liaison entre Figari et Marseille est assurée via Calvi par un vol quotidien du lundi au vendredi. La desserte de Nice est aussi assurée au départ de Figari et Calvi avec des tournantes Ajaccio-Figari-Nice et Bastia-Calvi-Nice.

Au 16 novembre 2020, pour le mois de décembre, on constate une baisse des engagements des ventes de - 60 %. Comme pour la desserte d'Orly, des discussions sont en cours et une adaptation de l'offre devrait être envisagée par les délégataires pour essayer de faire face aux retards des ventes.

L'analyse pour le mois de janvier sera menée lorsque les données seront disponibles.

Délestages et décisions prises par l'OTC :

L'annonce du nouveau confinement à partir du 31 octobre, et par conséquent des restrictions de déplacement, a obligé aux délégataires à adapter leur programme des vols.

L'Office des Transports de Corse a été informé le 2 novembre par les compagnies délégataires de l'intention d'appliquer un programme de vols minimal à partir du 7 novembre et d'annuler certaines rotations entre le 4 et le 6 novembre.

L'Office des Transports de Corse a répondu au courrier des délégataires le 4 novembre. L'Office des Transports de Corse ne s'oppose pas à la mise en place du programme modifié sans remise en cause, à ce stade, du versement des acomptes mensuels établis sur la base de la compensation financière prévisionnelle au titre de la première année d'exploitation conformément aux stipulations du Contrat qui les lient avec les délégataires.

L'Office des Transports de Corse a décidé, se fondant sur son efficacité lors de la première vague, d'établir des « **Comités de suivi Aérien** » hebdomadaires et des « **Comités de suivi juridique et économique Aérien** » bi-hebdomadaires, à partir du 18 novembre.