



REVUE DE PRESSE TOURISTIQUE
des 15, 16 & 17 février 2022

Mission Communication

SOMMAIRE

01 **TRANSPORT**P3

MARITIME:"LE MOMENT EST VENU POUR UN GRAND PROJET"P3

AIR FRANCE REDUIT SES PERTES MAIS PREVOIT UNE NOUVELLE RECAPITALISATIONP4

02 **ECONOMIE** P6

AIRBNB : UNE ANNEE 2021 RECORD ET DE BONNES PERSPECTIVESP6

LA CORSE PAIERA 9 MILLIONS A CORSICA FERRIESP7

AEROPORT : UN MODELE ECONOMIQUE A REVOIR EN FRANCE ?P8

PGE : L'INDUSTRIE DU TOURISME DEMANDE L'ALLONGEMENT DES DELAIS DE
REMBOURSEMENT.....P11

03 **DIVERS**.....P13

CRT OCCITANIE / NOUVEAUTE 2022P13

L'OFFICE DE TOURISME DE NICE LANCE SON NOUVEAU SITE INTERNETP13

CORSE MATIN DU 15 FEVRIER

MARITIME : "LE MOMENT EST VENU POUR UN GRAND PROJET"

Maritime : « Le moment est venu pour un grand projet »

PIERRE-ANTOINE VILLANOVA. - Prendre en compte les exigences environnementales tout en répondant aux besoins des insulaires : le défi est de taille et le directeur général de Corsica Linea plaide pour une réflexion globale sur une nouvelle desserte de la Corse

Le transport maritime du futur sera écologique ou ne sera pas. Réduire les émissions de gaz à effet de serre, éviter les rejets de soufre dans l'air et en mer, économiser du carburant... Face aux nombreux enjeux des prochaines années, la compagnie Corsica Linea doit trouver un équilibre entre service aux usagers, financement des investissements et transition écologique de sa flotte. Son directeur général, Pierre-Antoine Villanova, estime que l'heure est venue d'imaginer ce que sera la desserte maritime de la Corse dans les prochaines années.

Comme de nombreux autres secteurs industriels, le transport maritime doit aujourd'hui se conformer à des normes environnementales qui vont aller en se durcissant. Votre compagnie est-elle prête ?
Quand on parle de l'impact environnemental du transport maritime, il y a deux sujets principaux : l'un lié aux fumées et l'autre aux émissions de CO₂. Actuellement, il y a beaucoup d'échanges, de débats autour des émissions de fumées. Mais le plus important à mes yeux, ce sont les émissions de CO₂, c'est-à-dire les gaz à effet de serre, car c'est ce qui fait que nos arrière-petits-enfants vivront bien ou mal. La desserte maritime de la Corse représente actuellement 500 000 tonnes de CO₂ par an. Ces émissions de CO₂ sont proportionnelles à la quantité de carburant que l'on consomme. Dès lors, comment les réduire ? D'abord en consommant moins de carburant, donc en réduisant la vitesse des bateaux. Peut-être que les bateaux partiront plus tôt : une heure de traversée supplémentaire permet déjà de réduire la consommation de carburant. On peut aussi réduire le nombre de bateaux. Se pose alors un sujet d'organisation globale de la desserte de la Corse : comment réduire la quantité de bateaux qui naviguent tout en répondant aux besoins de la Corse pour le fret et les passagers ? La dernière solution est de changer de carburant. Pour l'instant, la principale technologie qui existe

pour réduire les émissions de CO₂, c'est le gaz naturel liquéfié (GNL), qui réduit de 20 à 25 % les quantités de CO₂ émises par rapport à un bateau au fioul, et réduit également les particules fines et les émissions de soufre. Je pense qu'il faut aujourd'hui que l'ensemble des acteurs publics et privés arrivent à imaginer une desserte de la Corse pour les 20 à 30 prochaines années qui sera obligatoirement différente de ce qu'elle est aujourd'hui.

Vous êtes-vous fixé un objectif chiffré de réduction de vos émissions de CO₂ ?

Nous n'avons pas encore fixé d'objectif de réduction de CO₂ mais, encore une fois, je pense qu'il faut prendre de la hauteur sur ce sujet et considérer l'ensemble de la desserte maritime de la Corse qui va faire face à des investissements mirobolants si elle veut être en avance sur ces sujets environnementaux, et je pense que la Corse ne peut pas être en retard au regard de ses beautés naturelles. Mon rôle est d'imaginer à quoi ressemblera mon entreprise dans 20 ou 30 ans, et comment on aura pu faire progresser le transport maritime de la Corse. Notre objectif est une desserte responsable et durable.

« L'état environnemental va se resserrer, et c'est normal, mais cela nous donnera de moins en moins de flexibilité »

Vous avez évoqué le GNL comme carburant moins émetteur de CO₂ et de pollution atmosphérique. C'est quoi ce choix ?

pour votre nouveau navire ?
Nous considérons que c'est la technologie la plus mûre pour les 20 prochaines années. Nous avons fait l'achat d'un premier navire fonctionnant au GNL, qui sera livré en juillet 2022. Si j'en ai l'opportunité, j'ai envie d'ajouter un autre navire au GNL. De nouvelles normes mondiales vont apparaître en 2023 sur les quantités de CO₂ que peut émettre un navire par mille nautique. Chaque navire aura un quota de CO₂ en fonction de son tonnage : il faudra donc réduire la vitesse ou choisir une autre énergie que le fioul. Il faut bien que tout le monde comprenne les conséquences de ces changements : il y aura mécaniquement des conséquences d'horaires, d'offre



Pierre-Antoine Villanova : « Chacun a son rôle à jouer, les autorités publiques nationales et régionales comme les opérateurs privés. »

PIERRE-ANTOINE FOURNILLON

peut-être un peu différente. L'état environnemental va se resserrer, et c'est normal, mais cela nous donnera de moins en moins de flexibilité.

La convention internationale Marpol oblige, depuis le 1^{er} janvier 2020, à limiter à 0,5 % la teneur en soufre des combustibles marins. Pour vous y conformer, vous avez fait le choix d'installer des filtres sur vos bateaux, qui évitent les émissions de soufre dans l'atmosphère mais obligent à un retraitement des fumées. D'autres compagnies ont préféré fonctionner avec des carburants moins riches en soufre. Pourquoi ne pas avoir fait également ce choix ?

Nous avons trois façons de faire : s'équiper d'un navire au GNL, utiliser un carburant moins riche en soufre, et travailler sur le traitement des fumées. Sur cinq navires, nous avons installé un traitement de fumées. Pourquoi ce choix ? Parce que depuis janvier 2020, nos émissions de soufre ne sont pas à 0,5 % comme l'impose la convention Marpol mais déjà à 0,1 %. Nous nous sommes projetés sur les futures normes Seca qui ont été annoncées pour 2025. Nos navires sont donc mieux préparés

pour cette phase-là.

La Méditerranée devrait en effet passer en zone Seca, qui est une zone à faibles émissions de soufre, au 1^{er} janvier 2025.

Pour le moment, vos filtres sont en circuit ouvert, c'est-à-dire que le soufre part en mer plutôt que d'aller dans l'atmosphère, et vous avez demandé une dérogation pour continuer à fonctionner ainsi jusqu'au 31 décembre 2025 pour trois navires. Est-ce bien compatible avec les exigences d'une zone Seca ?

Sur les 3 000 scrubbers construits dans le monde, 80 % sont à boucle ouverte, 15 % sont hybrides, c'est-à-dire en boucle ouverte et prêts à basculer en boucle fermée, enfin 5 % sont en boucle fermée. Notre objectif est d'être en boucle fermée le plus rapidement possible : sur deux navires, le Neptune et le Vizzavona, nous sommes en phase de mise en route des systèmes. Dès que nous aurons les finances, tous les navires seront en boucle fermée. Nous avons eu un problème principal : la crise du Covid, soit 35 millions d'euros de pertes. Aujourd'hui, il faut que je rembourse des dettes avant de repartir en investissement. Ce n'est pas une question de

volonté ou de rentabilité mais de capacité économique. On essaye d'accélérer tout ça. Quand nous serons au clair sur le plan, avec des dates précises, nous communiquerons. Cela pourrait arriver avant les dates d'échéance des dérogations. Quant à la compatibilité avec la zone Seca, nous avons toujours été aux normes, je n'ai aucun doute par rapport à ça. Je rappelle que Corsica Linea est la seule compagnie maritime française à avoir fait le choix des traitements de fumée, du GNL et de l'électricité à quai. Cela coûte de l'argent et on ne peut pas tout faire en même temps.

Concernant l'alimentation électrique à quai, vous le faites déjà à Marseille, où en est-on dans les ports de Corse ?

Nous avons en effet trois bateaux qui peuvent se recharger, et nous sommes presque une exception avec nos confrères de La Méditerranée puisqu'il n'y a que cinq ou six bateaux en France qui peuvent se connecter à quai. Je souhaite que des solutions soient mises en place en Corse car nos navires sont prêts à être connectés dans les ports principaux, Ajaccio et Bastia. Il faut voir avec la région et les chambres de commerce où elles en sont des décisions sur ces sujets.

La semaine dernière, lors du sommet international pour les océans à Brest, les pays méditerranéens se sont engagés à demander la création d'une « zone maritime particulièrement vulnérable » au regard de la forte présence de cétacés, afin de pouvoir y limiter la vitesse de navigation et réduire ainsi les collisions. Vos bateaux traversent le sanctuaire Pelagos, avez-vous déjà mis en place des mesures à ce sujet ? Oui, nous sommes équipés du système de surveillance Repcet qui permet de signaler et localiser les cétacés pour éviter les collisions. Pour le moment, nous ne réduisons pas les vitesses mais nous faisons du repérage. Réduire la vitesse a ses limites : on risquerait d'arriver à des difficultés d'exploitation réellement insolubles.

L'avenir de la DSP fait couler beaucoup d'encre. Êtes-vous inquiet pour la continuité du service entre la Corse et Marseille ?

Je ne peux pas m'exprimer sur la DSP mais je pense que l'on peut voir les choses différemment, prendre de la hauteur, et réfléchir globalement à ce que doit être cette desserte maritime d'un point de vue économique, mais aussi pour que nos petits-enfants soient fiers de ce qu'on a fait pour réduire nos émissions de CO₂ autour de la Corse. Nous faisons face à beaucoup de contraintes. Il faut bien avoir en tête que les investissements qui sont en face de nous sont considérables et vont parfois engendrer un peu moins de flexibilité dans le fonctionnement. Chacun a son rôle à jouer, les autorités publiques nationales et régionales comme les opérateurs privés. Je pense que le moment est venu pour un grand projet. Nous avons déjà réalisé 180 millions d'euros d'investissement en trois ans dans la transition environnementale. J'espère que l'arrivée de A Goleonita, notre nouveau navire au GNL, correspondra à une prise de conscience globale. Nous avons une vision de notre métier d'armateur responsable et durable. Je considère qu'une entreprise moderne doit créer de la valeur ajoutée locale et, pour nous, cela veut dire battre pavillon français et employer des marins français qui habitent en Corse ou à Marseille, créer un écosystème local de sous-traitants, mais aussi avoir une vraie ambition environnementale.

PROPOS RECUEILLIS PAR AUDREY CHAUVET

TOURMAG DU 17 FEVRIER

AIR FRANCE REDUIT SES PERTES MAIS PREVOIT UNE NOUVELLE RECAPITALISATION

https://www.tourmag.com/Air-France-reduit-ses-pertes-mais-prevoit-une-nouvelle-recapitalisation_a112477.html

L'optimisme était de mise du côté de la direction d'Air France-KLM, jeudi 17 février 2022 lors de la présentation des résultats financiers du groupe en 2021. Après deux années chahutées par la pandémie, les réservations semblent revenir durablement.

« Même si l'Asie est encore fermée et que nous comptons pas sur sa réouverture prochaine, nous voyons que l'Afrique et [l'Amérique du nord montrent un vrai dynamisme. Même avec la petite pause Omicron, nous sommes maintenant très optimistes sur le retour de nos clients dans nos avions »], a résumé Anne Rigail directrice générale d'Air France.

Air France et KLM estiment atteindre au premier trimestre 2022 des niveaux de capacité atteignant entre 73 et 78% des niveaux du premier trimestre de 2019.

Le retour aux niveaux d'avant crise est toujours prévu pour 2024.

Une année 2021 ambivalente

Pourtant, les résultats financiers de 2021 restent marqués par les conséquences des mesures sanitaires mondiales.

Ces dernières ont encore fait perdre 3,3 milliards d'euros au groupe franco-néerlandais. Sa perte nette est inférieure de moitié à celle de 2020 (7,1 milliards d'euros), mais la dette nette reste très élevée, à 8,2 milliards d'euros.

L'année a évidemment été compliquée, notamment à cause du variant Delta. Le chiffre d'affaires globale d'Air France KLM atteint 14,3 milliard d'euros : 29% de mieux qu'en 2020, mais ne représentant qu'à peine 50% du CA de 2019.

Le quatrième trimestre 2021 a toutefois été meilleur qu'attendu, avec un bénéfice opérationnel de 178 millions d'euros, soit un résultat plus élevé que la même période en 2019.

En cause : la réouverture des frontières nord-américaines et la reprise des rentables liaisons transatlantiques. « Un tournant », de l'avis de Benjamin Smith à la tête d'Air France-KLM.

« La crise n'est pas encore terminée mais la reprise nous rend optimiste pour l'avenir », assure-t-il.

Air France : les pistes d'une nouvelle recapitalisation

Pour autant, Air France-KLM se dit prêt à lancer cette année une nouvelle opération de recapitalisation, la seconde après celle d'avril 2021 (4 milliards d'euros).

Dans ses « mesures envisagées pour renforcer le bilan », Air France-KLM envisage diverses mesures d'augmentation de capital et de renforcement de fonds propres. « Au total, ces émissions de fonds propres et de quasi-fonds propres pourraient représenter jusqu'à 4 milliards d'euros », peut-on lire dans les résultats financiers du groupe.

Parmi les pistes envisagées : une augmentation de capital lors de laquelle les actionnaires actuels (dont l'Etat français qui détient 28,6% du capital) seraient prioritaires. L'émission d'obligations perpétuelle pour « accélérer le remboursement des aides d'Etat » est aussi évoquée.

Pour rappel, depuis le début de la crise sanitaire, Air France-KLM a déjà obtenu 3 milliards d'aides directes de l'Etat (via un prêt en tant qu'actionnaire) ainsi que 4 milliards de Prêt garanti par l'Etat (PGE). De son côté, KLM a bénéficié d'un bouquet de 3,4 milliards d'euros d'aide.

« Bien évidemment, notre intention est de rembourser dès que possible ces aides d'Etats », a lancé Steven Zaat, directeur financier, lors de la présentation des résultats. Au total, 500 millions d'euros ont été remboursés fin 2021 à l'Etat par Air France, et le lissage de la dette générale, aides directes ou non, est prévue d'après le dernier calendrier du groupe jusqu'en 2025.

ECHO TOURISTIQUE DU 16 FEVRIER

AIRBNB : UNE ANNEE 2021 RECORD ET DE BONNES PERSPECTIVES

<https://www.lechotouristique.com/article/airbnb-une-annee-2021-record-et-de-bonnes-perspectives>

Airbnb a enregistré des revenus record l'an passé, malgré la pandémie qui a plombé l'ensemble de l'industrie du voyage.

« Le quatrième trimestre a été un autre trimestre record et 2021 a été la meilleure année de l'histoire d'Airbnb – malgré la pandémie mondiale, souligne Brian Chesky, PDG d'Airbnb le 15 février. Nous sommes au coeur du plus grand changement en matière de voyages depuis l'avènement du vol commercial », ajoute-t-il.

Un CA en progression de 25% vs 2019

Malgré les vents contraires d'Omicron, le volume d'affaires atteint 11,3 milliards de dollars au quatrième trimestre, soit une croissance de 32% par rapport au quatrième trimestre 2019. Le chiffre d'affaires, 1,5 milliard de dollars (+38% versus 2019, +80% vs 2020).

« Les clients retournent dans les villes et planifient davantage de voyages malgré les variants » et les contraintes liées à la crise, assure le leader mondial des locations saisonnières dans un communiqué. La croissance des nuitées réservées dans les destinations urbaines au quatrième trimestre 2021 a presque retrouvé les niveaux du quatrième trimestre 2019. En outre, les voyages transfrontaliers continuent de se redresser.

Autre tendance : la durée moyenne des voyages augmente. Les séjours de longue durée (28 nuits ou plus) constituent la catégorie à la croissance la plus rapide, et représentent 22 % des nuitées brutes réservées au T4 (+16% versus 2019).

Des pertes nettes, mais un résultat d'exploitation record

Sur l'ensemble de l'année 2021, le chiffre d'affaires progresse de 25% par rapport à 2019.

En termes de rentabilité, Airbnb affiche un bénéfice net de 55 millions de dollars au quatrième trimestre, alors qu'il enregistrait une lourde perte deux ans plus tôt.

En revanche, le groupe californien reste déficitaire sur l'année écoulée, avec une perte nette de 352 millions de dollars. C'est néanmoins un résultat en forte amélioration par rapport au déficit de 674 millions enregistré en 2019.

Et surtout, le résultat d'exploitation s'est considérablement amélioré. L'EBITDA ajusté atteint un record historique de 1,6 milliard de dollars à l'issue de l'exercice 2021 « grâce à la croissance des revenus et à une discipline constante en matière de dépenses », ajoute le communiqué. Un indicateur encourageant pour l'avenir.

L'année 2022 semble prometteuse pour l'entreprise aux six millions d'annonces actives. Fin janvier 2022, Airbnb annonce plus de 25% de nuits réservées en plus pour la saison estivale, par rapport à la même période en 2019.

	Q4 2021	FY 2021
Nights and Experiences Booked <small>Airbnb saw continued strength in Nights and Experiences Booked in North America, EMEA and Latin America, all of which have driven significant year-over-year growth.</small>	73.4M <small>59% Y/Y (3)% Y/2Y</small>	300.6M <small>56% Y/Y (8)% Y/2Y</small>
Gross Booking Value (GBV) <small>Strong recovery in Nights and Experiences Booked combined with higher Average Daily Rates ("ADR") drove over \$11 billion of GBV in Q4 2021. Both Q4 and FY 2021 saw significant increases in GBV from a year ago as well as from pre-COVID periods in 2019.</small>	\$11.3B <small>91% Y/Y 93% Y/Y (ex-FX) 32% Y/2Y</small>	\$46.9B <small>96% Y/Y 92% Y/Y (ex-FX) 23% Y/2Y</small>
Revenue <small>Revenue for both Q4 and FY 2021 were up nearly 80% year-over-year and exceeded 2019 levels—demonstrating the strength of Airbnb's recovery.</small>	\$1.5B <small>78% Y/Y 79% Y/Y (ex-FX) 38% Y/2Y</small>	\$6.0B <small>77% Y/Y 74% Y/Y (ex-FX) 25% Y/2Y</small>
Net Income (Loss) <small>Net income was positive in Q4 2021 (and a record for the fourth quarter), driven by our top-line recovery and continued expense discipline.</small>	\$55M <small>\$(3.9)B Q4 2020 \$(352)M Q4 2019</small>	\$(352)M <small>\$(4.6)B FY 2020 \$(674)M FY 2019</small>
Adjusted EBITDA* <small>Adjusted EBITDA was positive and our highest ever for both Q4 and FY 2021 due to our revenue growth combined with continued expense discipline.</small>	\$333M <small>\$(21)M Q4 2020 \$(276)M Q4 2019</small>	\$1.6B <small>\$(251)M FY 2020 \$(253)M FY 2019</small>

* A reconciliation of non-GAAP financial measures to the most comparable GAAP measures is provided at the end of this letter.

ECHO TOURISTIQUE DU 16 FEVRIER

JUSTICE : LA CORSE PAIERA 9 MILLIONS A CORSICA FERRIES

<https://www.lechotouristique.com/article/justice-la-corse-paiera-9-millions-a-corsica-ferries>

Le préfet de Corse a lancé mardi « une procédure de mandatement d'office » pour contraindre la Collectivité de Corse à payer 9,2 millions d'euros à la compagnie maritime Corsica Ferries correspondant aux intérêts de la condamnation en justice de 86,3 millions d'euros.

Fin septembre, la Collectivité de Corse avait été définitivement condamnée par le Conseil d'État à payer 86,3 millions d'euros à Corsica Ferries en réparation du préjudice lié au « subventionnement illégal » de sa concurrente, l'ex-Société nationale Corse Méditerranée (SNCM) entre 2007 et 2013.

« Dans le cadre de la procédure de mandatement d'office engagée le 9 décembre 2021, la Collectivité de Corse (CDC) disposait d'un délai allant jusqu'au 10 février 2022 inclus pour régler la totalité de la somme et de ses intérêts » dus à la Corsica Ferries, a indiqué dans un communiqué le préfet de Corse, quelques heures après l'annonce officielle de son départ de l'île.

« Le paiement partiel n'étant pas de nature à clore cette procédure, le préfet de Corse a engagé » mardi « la procédure de mandatement d'office de la somme restant due à Corsica Ferries pour un montant de 9,2 millions d'euros », ajoute la préfecture.

Bras de fer entre l'Etat et la Corse

Cette décision préfectorale est un nouvel épisode dans le véritable bras de fer entre l'État et la Collectivité de Corse depuis la condamnation en justice.

Estimant que la « responsabilité politique et juridique » de l'État était « totale » dans l'attribution d'une aide à l'ex-SNCM, dans le cadre d'une délégation de service public octroyée par la CDC, le président autonomiste du conseil exécutif de Corse Gilles Simeoni avait expliqué fin octobre vouloir faire participer le gouvernement au paiement de cette amende.

Mi-novembre, Gilles Simeoni annonçait que la Collectivité de Corse ne budgétait pas le montant de l'amende et attaquait l'État en justice pour qu'il la paye. Le préfet avait alors sommé la Collectivité de payer, sans quoi l'État procéderait « au mandatement d'office de la somme correspondante ».

Mais quelques semaines plus tard, le 9 décembre, l'État avait annoncé octroyer 50 millions d'euros à la Collectivité de Corse pour l'aider à payer son amende, dans un geste d'apaisement. Ni le président de Corsica Ferries Pierre Mattei ni Gilles Simeoni n'étaient pas immédiatement joignables pour réagir.

TOURMAG DU 17 FEVRIER

AEROPORT : UN MODELE ECONOMIQUE A REVOIR EN FRANCE ?

https://www.tourmag.com/Aeroport-un-modele-economique-a-revoir-en-France_a112447.html

De janvier à juin 2022, la Cour des Comptes a mené une longue enquête auprès d'un panel de 10 aéroports français. Au-delà de l'impact que nous savons tous désastreux, la juridiction financière a livré un panorama de l'écosystème, mais surtout livre un verdict sans appel. Le modèle économique de ces infrastructures doit être revu, mais ce n'est pas tout.

Depuis mars 2020, tout l'écosystème touristique est aux abois, avec quelques rares embellies.

Les agences de voyages et tour-opérateurs observent une reprise de l'activité seulement depuis 15 jours avec des équipes toujours en chômage partiel. Alors que

l'économie française est pleinement repartie, le tourisme souffre (moins) d'une crise qui n'en finit plus et les aéroports ne sont pas en reste.

La Cour des Comptes a réalisé une enquête de janvier à juin 2021, auprès d'un panel de dix plateformes aéroportuaires millionnaires. Dans le lot vous trouvez Aéroports de Paris (Roissy et Orly), Nice-Côte d'Azur, Lyon, Marseille, La Réunion-Roland Garros et La Guadeloupe-Pôle Caraïbes, etc.

Ce serait mentir que de dire que les deux dernières années se sont bien passées pour les grands aéroports français.

Dans l'ensemble ces derniers ont été "durement éprouvés par la crise". Imaginez un peu que le trafic de Paris-Charles de Gaulle (CDG) n'a pas dépassé 20 % de son niveau de 2019, sur l'ensemble de l'année 2020.

Aéroport : le chiffre d'affaires fond, l'endettement devient problématique

Depuis le secteur va de reprises avortées en arrêts et peine à se dessiner un avenir. Nous parlons là d'une étude qui s'est arrêtée en juin 2021, donc elle ne prend pas en compte les récentes actualités.

Dans ce contexte déprimé, Eurocontrol a établi 3 scénarios de retour au trafic de 2019, dont le plus optimiste fixe à mi-2023 une reprise du trafic sur des volumes équivalents à ceux de 2019. Le plus pessimiste campe sur un retour à la normale en... 2027.

Face à une situation économique complexe, la gouvernance des différentes infrastructures a mis en place des plans d'économies exceptionnels. De plus la crise a révélé la forte flexibilité opérationnelle des grands aéroports français.

A noter tout de même que nous parlons d'entreprises qui étaient fortement rentables, avant crise.

"Au cours des précédentes décennies, la croissance continue du trafic aérien a assuré aux aéroports une rentabilité d'exploitation relativement élevée, autour de 20 % en 2019," révèle la Cour des Comptes.

En 2019, l'échantillon de l'enquête affichait un chiffre d'affaires de 3,8 milliards d'euros, composé à 46 % de recettes aéronautiques, à 35% de recettes extra-aéronautiques tirées d'activités domaniales et commerciales et à 19 % du produit de la taxe d'aéroport.

Des recettes qui ont fondu de 54% en 2020.

Dans le même temps et malgré des "plans d'économies d'une ampleur sans précédent", l'endettement net des 10 aéroports est passé de 4,8 milliards d'euros, pour près de 4 années de résultat d'exploitation, à 5,5 milliards à la fin de l'année 2020.

Si le niveau d'endettement par le passé témoignait "d'une certaine robustesse", il est pour beaucoup d'entre eux "problématique" explique la Cour des Comptes.

Aéroport : un modèle économique fragilisé à court et moyen terme

Surtout que nul ne sait quand la rentabilité sera de nouveau de retour, alors même qu'une partie de la clientèle pourrait ne plus revenir.

Cette crise a révélé dans un premier temps que les aéroports ont été bernés par la croissance continue et soutenue de l'industrie.

"Il (le ralentissement du trafic) met également en évidence les faiblesses du modèle économique et du système de régulation, jusque-là occultées par la croissance du trafic," analyse la juridiction.

Cette remise en cause devra s'opérer aussi bien à court qu'à long terme.

Durant la pandémie, les aéroports ont une nouvelle fois soulevé le financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité qui a fortement pesé sur leurs comptes.

La seule réponse de l'Etat a été de proposer des avances à rembourser à partir de 2024 de l'ordre de 550 millions pour que les équipements remplissent ces missions.

"La taxe additionnelle qui en résultera (de se remboursement, ndlr) par passager à compter de 2024 a été estimée par la DGAC à près de 0,80 centime," précise le document.

L'augmentation des taxes aéroportuaires perçues à l'aéroport de la Guadeloupe augmentera de 5,7 % et 14,2 % pour Strasbourg.

Ce n'est pas tout, car la direction générale de l'aviation civile (DGAC) au printemps 2020 a été saisie concernant une demande de compensation des baisses de leurs recettes. Les discussions se poursuivent pour savoir s'il y aura une aide du gouvernement.

"L'État et l'Autorité de régulation des transports (ART) devront prendre des décisions difficiles"

Ce n'est pas les seuls défis auxquels feront face les grands aéroports français.

Toujours selon la Cour des Comptes, la problématique de la régulation des tarifs aéroportuaire sera nettement plus complexe, alors que la crise, par son impact financier sur les aéroports, a mis à mal l'application des principes de régulation.

Concrètement, pour rentrer dans les clous les aéroports sont en mesure, par la loi, d'augmenter copieusement le niveau des redevances pour compenser la baisse du trafic. Sauf que cette opération ne serait absolument pas possible, au regard de la situation économique des compagnies aériennes.

Donc comment peuvent faire les aéroports, alors même que les commerces et les revenus commerciaux se sont effondrés ?

Surtout que dans le même temps, ces infrastructures font face à d'importants besoins en investissement, en raison du renouvellement, pas constant mais régulier et de la mise aux normes des équipements.

Pour la Cour des Comptes, il est temps que l'Etat s'interroge sur l'évolution du modèle aéroportuaire, notamment sur la vision, les enjeux, mais aussi sur le mécanisme de régulation, déjà contesté avant la crise.

"Dans un contexte de marges financières durablement réduites, l'État et l'Autorité de régulation des transports (ART) devront prendre des décisions difficiles. Sobriété dans les projets d'investissement et gains d'efficacité seront vraisemblablement prioritaires," explique dans sa conclusion l'enquête.

L'instance a émis deux recommandations qui découlent des enseignements de la pandémie.

"Il faut mieux définir les indicateurs d'alerte et les mesures graduées à mettre en œuvre dans les aéroports ouverts à l'international en cas de risque sanitaire.

Et dans l'espace aérien européen, il convient de proposer le renforcement de la coordination des dispositifs en cas de crise sanitaire, conclut la Cour des Comptes.

ECHO TOURISTIQUE DU 17 FEVRIER

PGE : L'INDUSTRIE DU TOURISME DEMANDE L'ALLONGEMENT DES DELAIS DE REMBOURSEMENT

<https://www.lechotouristique.com/article/pge-lindustrie-du-tourisme-demandedallongement-des-delaix-de-remboursement>

La Confédération des acteurs du tourisme (CAT) demande au gouvernement de pouvoir rembourser les prêts garantis par l'Etat (PGE) sur une période de dix ans, contre six actuellement.

Pour la CAT, qui réunit toutes les grandes fédérations professionnelles du tourisme, il en va de l'attractivité de l'offre touristique et du savoir-faire des opérateurs français. « Le dilemme est mortifère, mais simple : dans les années qui viennent, si la situation ne change pas, nous ne travaillerons que pour rembourser les PGE, ce qui nous empêchera d'investir », pose Roland Héguy, le président de l'Union des métiers et des industries de l'hôtellerie (Umih) et de la CAT.

Tout en saluant les aides gouvernementales obtenues jusqu'alors, le secteur du tourisme ne veut pas se « retrouver face au mur de la dette » et la CAT demande donc « la possibilité de reporter d'un an, au printemps 2023", le début du remboursement des PGE et de porter leur durée totale à dix ans contre six ans aujourd'hui. « Le PGE peut représenter jusqu'à 25% du chiffre d'affaires d'une entreprise. Dans notre secteur, où les marges dépassent rarement les 5%, cela reviendrait à utiliser l'intégralité des bénéfices pour rembourser », précise Roland Héguy.

« Ce n'est pas réaliste, même si la reprise s'amorce »

Même son de cloche pour Jean-Pierre Mas, le président des Entreprises du Voyage (EDV). « Le montant moyen d'un PGE est de 270 000 euros, cela représente des remboursements de l'ordre de 7% du chiffre d'affaires annuel d'une entreprise, soit

supérieur à son excédent brut moyen, ce n'est pas réaliste même si la reprise s'amorce », relève Jean-Pierre Mas, président des Entreprises du Voyage. Une reprise qui s'amorce toutefois de façon inégale selon les domaines d'activités, l'événementiel ou le long-courrier étant encore totalement à l'arrêt, quand les hébergements de plein air ou les résidences de tourisme retrouvent des couleurs.

Il est impératif que le cas par cas s'applique aux PGE si on ne veut pas gâcher tout ce qui a été fait grâce aux aides du gouvernement », abonde René-Marc Chikli, le président du Syndicat des entreprises de tour-operating (Seto). Pour toutes ces figures de l'industrie, au-delà de la survie des entreprises, c'est aussi la question de compétitivité de la filière touristique française qui doit être considérée par le gouvernement. « D'autres destinations, comme la Croatie, l'Italie ou l'Espagne, n'hésitent pas à saisir la balle au bond », estime Nicolas Dayot, président de la Fédération nationale de l'hôtellerie de plein air (FNHPA).

On va dans le mur » si rien ne change

Les entreprises du secteur doivent également investir pour « embrasser la transformation durable » du secteur réclamée par le gouvernement dans le cadre du plan Destination France, ou encore pour répondre aux impératifs qualitatifs imposés par les échéances internationales à venir (Coupe du monde de rugby en 2023, Jeux Olympiques de Paris en 2024). « On va dans le mur », conclut Roland Héguy.

Pour rappel, les PGE accordés aux entreprises du tourisme totalisent 11,5 milliards d'euros sur les 143 milliards d'euros accordés à l'économie française sous forme de PGE. La CAT, elle, regroupe une douzaine de fédérations qui représentent quelque deux millions de salariés de l'hôtellerie-restauration, de l'événementiel, des voyageurs ou encore des autocaristes.

CRT OCCITANIE DU 17 FEVRIER**NOUVEAUTE 2022 SUR LE COMPTE INSTAGRAM TOURISME EN OCCITANIE**

<https://pro.tourisme-occitanie.com/veille-economique/suivi-de-l-activite/informations/nouveaute-2022-sur-le-compte-instagram-tourisme-en-occitanie/>

Avez-vous fait un tour sur Instagram récemment ? Si oui vous avez peut-être aperçu les nouveaux posts collaboratifs sur le compte Tourisme En Occitanie. On vous explique le principe de cette technique de publication.

Posts Instagram collaboratifs

Quésaco ?

Comme son nom l'indique, un post "en collaboration" permet à deux utilisateurs Instagram de poster le même post, sur les deux comptes et simultanément.

Cela permet un double bénéfice à moindre coût (gratuit) :

Dans un premier temps, cela permet de toucher directement la communauté de notre collaborateur (voire d'acquérir de nouveaux abonnés), d'augmenter l'audience de la publication et d'accroître la notoriété de la destination.

Et dans un second temps, de mettre à l'honneur les créateurs de contenu de notre région sélectionnés par l'équipe Social Media du CRTL et d'appuyer notre engagement éco-responsable.

De nouvelles actions sur le compte du CRTL Occitanie sont en cours de préparation, #WaitAndSee !

ECHO TOURISTIQUE DU 17 FEVRIER**L'OFFICE DE TOURISME DE NICE LANCE SON NOUVEAU SITE INTERNET**

<https://www.lechotouristique.com/article/loffice-de-tourisme-de-nice-lance-son-nouveau-site-internet>

Plateforme de réservation, contenus inspirants, liste de partenaires : le site de l'Office de tourisme métropolitain Nice Côte d'Azur (OT) fait peau neuve.

D'abord imaginé pour les utilisateurs d'un smartphone – 65% des recherches d'informations sont effectuées via un mobile, selon l'OT – le nouveau site se veut « plus inspirant », et intègre « toute la dimension métropolitaine de la région ». Disponible en trois langues (français, anglais, italien), il propose 300 pages de contenus sur la région niçoise.

Parmi les principales fonctionnalités, figure la plateforme de réservation. Elle permet, en quelques clics, de réserver différentes prestations (hébergement, activités, French Riviera Pass...) dans un seul et même panier. Le site étant connecté à la base de données collaborative Apidae, 4 000 prestataires touristiques de la région sont référencés.

Un onglet qui suggère des activités en temps réel

Accueillis par une « vidéo immersive » à leur arrivée sur le nouveau site de l'OT, les clients pourront utiliser d'autres fonctionnalités, comme l'onglet « à découvrir sur place » et ses suggestions d'activités en fonction des conditions en temps réel de fréquentation et de météo. Les professionnels du tourisme ont, eux, accès à un nouvel espace dédié.

D'autres fonctionnalités plus habituelles sont également disponibles. Et le site sera bientôt traduit en version réduite en allemand, espagnol, russe, chinois et japonais. Pour découvrir le nouveau site de l'Office de tourisme métropolitain de Nice Côte d'Azur, cliquez [ici](#).



Atc.corsica

Site professionnel du tourisme Corse