



Vers un plan concret d'ouverture de lignes aériennes en Europe

Le premier séminaire sous l'égide de l'OTC et de l'ATC s'est déroulé hier. D'ici fin janvier, une stratégie concertée avec les opérateurs économiques et touristiques devrait être présentée à l'Assemblée de Corse.



Air Corsica ne compte pas rater le coche de ces ouvertures de lignes dans lesquelles elle entend trouver sa place. / ARCHIVES M.L.

Le rêve d'ouverture de la Corse tout au long de l'année vers trois ou cinq capitales européennes et d'une connexion permanente avec les îles méditerranéennes semble enfin prendre forme. Jean-Félix Acquaviva, Nanette Maupertuis et Jean Bianucci y croient dur comme fer. "Sans confiance, il n'y a pas d'économie", rappelle au passage

Ce dernier réunissait plusieurs opérateurs économiques et institutionnels (Chambres de commerce, compagnies aériennes, hôteliers) concernés par un plan qui, s'il fonctionne, leur offrira de larges perspectives. Concrètement, l'idée est d'ouvrir des routes annuelles vers trois ou cinq pays euro-

péens (l'Allemagne, la Belgique, la Suisse, le Royaume-Uni, et bien sûr les villes de Barcelone et Rome sont évoquées). L'ATC, de son côté, a pour mission d'identifier des bassins de vie en Corse susceptibles de proposer une escapade attractante d'avant ou après-sai-

son, "une ligne sans rien au bout, ça ne sert à rien. Il faut tout coordonner pour proposer aux opérateurs des offres tout au long de l'année", explique Nanette Maupertuis. Le plan de développement comprend également la création d'un service public de continuité entre les îles médi-

terranéennes et le continent français - le lien Toscane-Corse-Sardaigne d'un point de vue transfrontalier en y incluant pour la Méditerranée, les Baléares et la Catalogne. Le projet pilote sur l'axe Piase-Bastia-Ajaccio-Cagliari avec un tarif unique résident devrait pour sa part être lancé pour la période 2017-2018, assure-t-on à l'OTC.

3 millions d'euros : tel est, selon l'OTC, le déficit annuel que pourrait entraîner l'ouverture du "métro aérien" Piase-Bastia-Ajaccio-Cagliari qu'entend lancer l'office pour la période 2017-2018. "Un montant pas bien élevé, qui serait partagé entre les régions partenaires", précise Jean-Félix Acquaviva.

Air Corsica dans les starting-blocks

La compagnie ne compte pas rater le coche de ces ouvertures de lignes dans lesquelles elle entend bien trouver sa place. "Nous sommes actuellement dans une période charnière pour l'aérien, le trafic maritime se tasse, l'aérien en revanche décolle, notamment vers les îles. Dans ce cadre, Air Corsica, qui compte 25 ans de savoir-faire et une flotte bien dimensionnée, saura tout en gardant sa vocation de service public, s'adapter. Nous sommes prêts à relever les challenges, revisiter nos moyens et notre stratégie. La compagnie peut servir de modèle auprès notamment des Sardes et des Baléares qui n'ont pas de DSP. Nous sommes un cas à part en Europe, de façon générale. Un plan d'action comportant les mesures pour nous régénérer (investir les riches, renforcer le marketing) sera proposé au prochain conseil de surveillance de novembre. Nous nous adapterons, mais quoi qu'il arrive, nous ne nous transformerons pas en low cost et sommes pour l'heure en bonne santé", explique son président, Jean Bianucci.

L'Office des transports et l'Agence de tourisme de la Corse organisaient hier leur premier séminaire sur le développement des lignes aériennes. / PHOTO MICHEL LUCCIONI

objetif et présenter d'ici fin janvier à l'Assemblée de Corse un plan de développement des lignes aériennes qui s'inscrive dans un cadre réglementaire et financier", explique le président de l'OTC, Jean-Félix Acquaviva.

La Corse, souligne-t-il, dispose pendant quelques mois d'une "fenêtre de tir". Le premier trimestre 2017 devrait voir la refonte des aides pour les transports aériens et c'est plus que jamais le moment, dit-il, de pousser avec les partenaires sardes et des Baléares auprès de la Commission européenne pour une réflexion sur l'article 174 du traité de Lisbonne sur la spécificité des îles de montagne faiblement peuplées. "Et de là, poursuit-il, demander un service public européen de continuité entre nos îles".

"Fenêtre de tir"

"Depuis 2002, le débat aérien existe, nous avons fait beaucoup d'études et acquis de l'expérience. Il s'agit désormais de proposer un modèle technico-économique (horaires, fréquence, tarifs, stratégie promotionnelle, taxes), de trouver, ensemble, les meilleures voies pour arriver à notre