



Exploitation du transport maritime de passagers et de marchandises au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le continent

-

Étude relative à l'identification d'un besoin de service public pour la desserte maritime entre la Corse et le continent

04 avril 2018

SOMMAIRE

INTRODUCTION	6
PARTIE I : Note technique relative au transport maritime	9
I. Définitions.....	9
II. Structuration des armateurs	13
III. Comment s'organise une desserte maritime ?	14
III.1 La réservation du voyage ou du transport de marchandises	14
III11. ÉTUDIER LE BESOIN A EXPLOITER	14
III12. VERIFIER LES PORTS DE DEPART ET D'ARRIVEE	16
III13. METTRE EN PLACE LE SERVICE COMMERCIAL.....	17
III.2 La sectorisation des navires et incidence sur l'offre capacitaire	17
PARTIE II : L'identification d'un besoin de service public pour la desserte maritime entre la Corse et le continent	21
I. Le cadre législatif européen	22
II. Le champ d'application de la présente étude	22
II.1 La conformité du schéma de desserte au régime des aides d'État ne sera pas analysée à ce stade	22
II.2 Le choix entre un régime d'OSP et un contrat de délégation de service public ne sera pas analysé à ce stade	23
III. Identifier un besoin de service public	23
III.1 La marge d'appréciation des autorités publiques.....	23
III.2 Les étapes d'identification d'un besoin de service public.....	25
III21. PROUVER QU'IL EXISTE UNE DEMANDE DES UTILISATEURS	25
III.2.1.1 Précisions méthodologiques.....	26
III.2.1.1.1. Terminologie	26
III.2.1.1.2. Les conséquences de l'existence d'un régime unilatéral d'OSP	26
III.2.1.1.3. L'accès aux données.....	27
III.2.1.2 Les objectifs poursuivis par les autorités corses et la demande des utilisateurs en matière de desserte maritime	28
III.2.1.2.1. Les objectifs de la CdC et de l'OTC.....	29
III.2.1.2.2. Les données liées à la demande des utilisateurs	32
III.2.1.3 Les flux constatés : le trafic Passagers.....	35
III.2.1.3.1. Un trafic passagers fortement saisonnier qui s'oriente vers l'aérien.....	35
III.2.1.3.2. Analyse des lignes maritimes régulières de passagers	37
III.2.1.1.2.1. Desserte maritime de passagers Corse / continent.....	38
III.2.1.1.2.2. Desserte maritime de passagers Corse / Marseille	38
III.2.1.1.2.3. Desserte maritime de passagers Corse / Toulon	40
III.2.1.1.2.4. Desserte maritime de passagers Corse / Nice	41
III.2.1.3.3. Analyse des lignes maritimes régulières de véhicules de tourisme	42
III.2.1.4. Les flux constatés : le trafic Fret.....	43
III.2.1.4.1. Analyse des lignes maritimes régulières de fret	43
III.2.1.4.2. Desserte maritime fret Corse / continent.....	44
III.2.1.4.3. Desserte maritime de fret Corse / Marseille	45
III.2.1.4.4. Desserte maritime de fret Corse / Toulon	46
III.2.1.3.5. Desserte maritime de fret Corse / Nice	48
III22. DEMONTRER UNE CARENCE DE L'INITIATIVE PRIVEE	49

III.2.2.1.	Une carence de l'initiative privée sur les ports continentaux et insulaires	50
III.2.2.1.1.	Comment déterminer la carence de l'initiative privée ?	50
III.2.2.1.2.	La comparaison entre l'offre capacitaire des compagnies en situation de libre concurrence et les flux de PAX et de fret constatés	51
(1)	Origines des données	51
(2)	Traitement des données.....	52
(3)	Résultats	54
III.2.2.1.3.	Évaluation des taux de remplissage.....	56
(1)	Traitement des données.....	56
(2)	Résultats	56
III.2.2.1.4.	Évaluation quantitative du besoin de service public Corse / continent	61
III.2.2.2.	Les ports continentaux	72
III.2.2.2.1.	La problématique.....	72
III.2.2.2.2.	L'analyse passée des autorités européennes et françaises	72
III.2.2.2.3.	L'analyse comparée des ports continentaux	73
(1)	Le port de Sète dessert le Sud-Ouest de la Méditerranée	74
(2)	L'offre de service fret du port de Marseille.....	75
(3)	L'offre de service fret du port de Toulon.....	76
(4)	Le port de Nice est principalement dédié à la plaisance et aux passagers	83
IV.	Les résultats des enquêtes de terrain	84
	ANNEXES	86
I.	Analyse des trafics passagers Corse / continent	86
I.1	Analyse des trafics passagers Corse / Italie.....	86
I.2	Analyse des trafics passagers Corse / France	86
I21.	ANALYSE DES TRAFICS PASSAGERS CORSE / MARSEILLE	86
(a)	<i>Analyse des trafics passagers Bastia / Marseille.....</i>	<i>86</i>
(b)	<i>Analyse des trafics passagers Ajaccio / Marseille</i>	<i>87</i>
(c)	<i>Analyse des trafics passagers Ile Rousse / Marseille</i>	<i>88</i>
(d)	<i>Analyse des trafics passagers Porto Vecchio / Marseille</i>	<i>89</i>
(e)	<i>Analyse des trafics passagers Propriano / Marseille</i>	<i>91</i>
I22.	ANALYSE DES TRAFICS PASSAGERS CORSE / TOULON.....	92
(a)	<i>Analyse des trafics passagers Bastia / Toulon.....</i>	<i>92</i>
(b)	<i>Analyse des trafics passagers Ajaccio / Toulon</i>	<i>92</i>
(c)	<i>Analyse des trafics passagers Ile Rousse / Toulon</i>	<i>93</i>
(d)	<i>Analyse des trafics passagers Porto Vecchio / Toulon</i>	<i>94</i>
(e)	<i>Analyse des trafics passagers Propriano / Toulon</i>	<i>94</i>
II.	Analyse des trafics véhicules Corse / continent.....	95
II.1	Analyse des trafics véhicules Corse / Italie	95
II.2	Analyse des trafics véhicules Corse / France.....	96
II21.	ANALYSE DES TRAFICS VEHICULES CORSE / MARSEILLE	96
(f)	<i>Analyse des trafics véhicules Bastia / Marseille.....</i>	<i>97</i>
(g)	<i>Analyse des trafics véhicules Ajaccio / Marseille.....</i>	<i>98</i>
(h)	<i>Analyse des trafics véhicules Ile Rousse / Marseille</i>	<i>99</i>
(i)	<i>Analyse des trafics véhicules Porto Vecchio / Marseille.....</i>	<i>100</i>
(j)	<i>Analyse des trafics véhicules Propriano / Marseille</i>	<i>101</i>
II22.	ANALYSE DES TRAFICS VEHICULES CORSE / TOULON.....	102
(f)	<i>Analyse des trafics véhicules Bastia / Toulon.....</i>	<i>103</i>
(g)	<i>Analyse des trafics véhicules Ajaccio / Toulon</i>	<i>104</i>
(h)	<i>Analyse des trafics véhicules Ile Rousse / Toulon</i>	<i>105</i>
(i)	<i>Analyse des trafics véhicules Porto Vecchio / Toulon</i>	<i>106</i>
(j)	<i>Analyse des trafics véhicules Propriano / Toulon</i>	<i>106</i>

III.	Analyse des trafics fret Corse / continent	106
III.1	Analyse des trafics fret Corse / Italie.....	106
III.2	Analyse des trafics fret Corse / France	107
III21.	ANALYSE DES TRAFICS FRET CORSE / MARSEILLE	107
(a)	<i>Analyse des trafics fret Bastia / Marseille</i>	<i>107</i>
(b)	<i>Analyse des trafics fret Ajaccio / Marseille</i>	<i>108</i>
(c)	<i>Analyse des trafics fret Ile Rousse / Marseille</i>	<i>109</i>
(d)	<i>Analyse des trafics fret Porto Vecchio / Marseille</i>	<i>110</i>
(e)	<i>Analyse des trafics fret Propriano / Marseille</i>	<i>111</i>
III22.	ANALYSE DES TRAFICS FRET CORSE / TOULON.....	112
(a)	<i>Analyse des trafics fret Bastia / Toulon</i>	<i>112</i>
(b)	<i>Analyse des trafics fret Ajaccio / Toulon.....</i>	<i>113</i>
(c)	<i>Analyse des trafics fret Ile Rousse / Toulon.....</i>	<i>114</i>
(d)	<i>Analyse des trafics fret Porto Vecchio / Toulon.....</i>	<i>115</i>
(e)	<i>Analyse des trafics fret Propriano / Toulon.....</i>	<i>115</i>
IV.	Description des ports continentaux	116
IV.1	Description du port de Marseille	116
IV.2	Description du port de Toulon	125
IV.3	Description du port de Nice	131
IV.4	Description du port de Sète	135
V.	Estimation des offres capacitaires	137
V.1	Offre capacitaire estimée de l'initiative privée sur Ajaccio	137
V11.	OFFRE CAPACITAIRE ESTIMEE PAX AJACCIO	137
V12.	OFFRE CAPACITAIRE ESTIMEE ROLL + VL AJACCIO.....	137
V.2	Offre capacitaire estimée de l'initiative privée sur Bastia	139
V21.	OFFRE CAPACITAIRE ESTIMEE PAX BASTIA.....	139
V22.	OFFRE CAPACITAIRE ESTIMEE ROLL + VL BASTIA	140
V.3	Offre capacitaire estimée de l'initiative privée sur Porto Vecchio	141
V31.	OFFRE CAPACITAIRE ESTIMÉE PAX PORTO VECCHIO.....	141
V32.	OFFRE CAPACITAIRE ESTIMÉE ROLL + VL PORTO VECCHIO	142
V.4	Offre capacitaire estimée de l'initiative privée sur Propriano	143
V41.	OFFRE CAPACITAIRE ESTIMEE PAX PROPRIANO.....	143
V.5	Offre capacitaire estimée ROLL + VL Propriano	143
V.6	Offre capacitaire estimée de l'initiative privée sur Ile Rousse	144
V61.	OFFRE CAPACITAIRE ESTIMEE PAX ILE ROUSSE	144
V62.	OFFRE CAPACITAIRE ESTIMEE ROLL + VL ILE ROUSSE	145
VI.	Trafics constatés Corse / continent (Marseille, Toulon et Nice)	146
VI.1	Trafic constaté sur Ajaccio	146
VI11.	TRAFIC CONSTATE PAX AJACCIO	146
VI12.	TRAFIC CONSTATE ROLL + VL AJACCIO	147
VI.2	Trafic constaté sur Bastia	147
VI21.	TRAFIC CONSTATE PAX BASTIA.....	147
VI22.	TRAFIC CONSTATE ROLL + VL BASTIA.....	148
VI.3	Trafic constaté sur Porto Vecchio	149
I11.	TRAFIC CONSTATE PAX PORTO VECCHIO.....	149
I12.	TRAFIC CONSTATÉ ROLL + VL PORTO VECCHIO	149
VI.4	Trafic constaté sur Propriano.....	150
I13.	TRAFIC CONSTATE PAX PROPRIANO	150
VI.5	Trafic constaté ROLL + VL Propriano.....	151
VI.6	Trafic constaté sur Ile Rousse	151
I14.	TRAFIC CONSTATE PAX ILE ROUSSE	151
I15.	TRAFIC CONSTATE ROLL + VL ILE ROUSSE	152

VII.	Tableau des interlocuteurs auditionnés et des validations de compte-rendus.....	154
VIII.	Description des compagnies maritimes	156
IX.	Tarifcation	159
	Table des illustrations	166

INTRODUCTION

La Collectivité territoriale de Corse (CTC), depuis la loi du 3 mai 1991, a compétence pour organiser et concéder le service public des transports entre l'île et la France continentale¹.

Les dessertes maritimes régulières entre la Corse et le continent français sont actuellement opérées via :

- 3 ports continentaux : Marseille, Toulon et Nice.
- 5 ports insulaires : Bastia, Ile Rousse, Ajaccio, Propriano et Porto Vecchio.

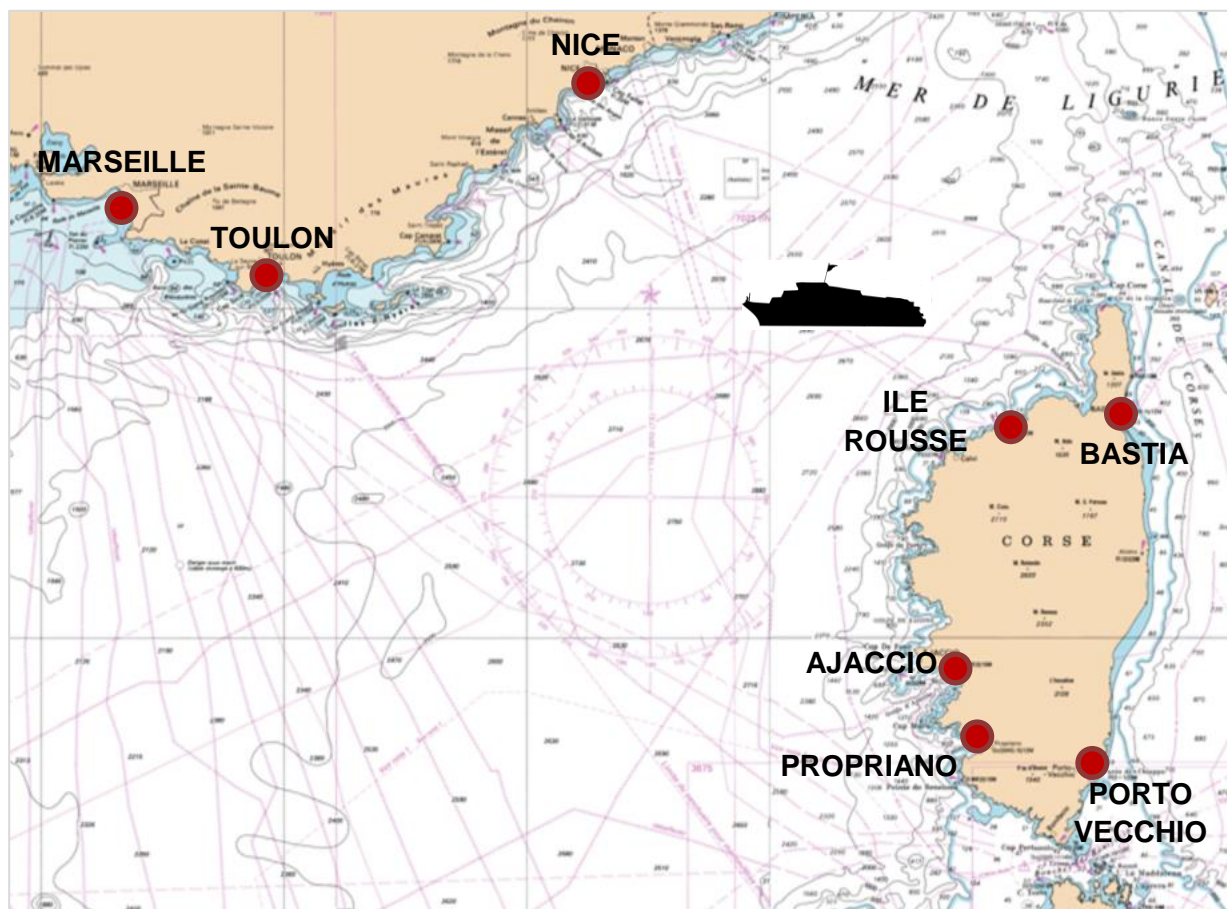


Figure 1 Ports de la desserte régulière Corse / continent français

L'organisation de cette desserte maritime a fait l'objet de nombreuses évolutions liées au droit national et communautaire ainsi qu'au marché concurrentiel avec l'apparition de plusieurs compagnies maritimes battant pavillon communautaire.

¹ L'Etat français ayant antérieurement compétence pour conclure les conventions de transport maritime, concession de vingt-cinq ans signée en 1976 entre l'Etat et la Société nationale maritime Corse-Méditerranée

En réaction aux difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des modalités d'organisation de la desserte maritime entre la Corse et le continent, la CTC a entrepris de restaurer la maîtrise d'un outil essentiel pour l'île.

Une délibération est intervenue le 6 septembre 2016 pour donner mandat au Président de l'Exécutif afin de mener les études préalables à la mise en place de sociétés à participation publique, en vue de l'investissement en matière d'outil naval et d'exploitation des lignes de continuité territoriale, sur la base d'un rapport exposant les bases de l'organisation souhaitée.

Cette délibération est complétée par une délibération du même jour relative à l'acquisition de l'outil naval sur la base de l'ancienne convention de délégation de service public, prévoyant une telle faculté d'acquisition.

Afin de sécuriser la démarche entreprise et dans le cadre du mandat donné par l'assemblée, l'Office des transports de Corse, établissement public local chargé de la mise en œuvre de la politique des transports souhaitée par la CTC, a lancé une consultation en vue de faire procéder à différentes études destinées à éclairer totalement les élus décideurs mais également les instances nationales et communautaires sur la faisabilité technique, juridique et économique du projet.

Ces études préalables, destinées à vérifier la faisabilité des objectifs de la Collectivité de Corse, sont les suivantes :

- analyse de la desserte portuaire depuis le continent, avec la pertinence d'un port unique de rattachement au regard des contraintes techniques et économiques et du critère de substituabilité dans le cadre de la détermination du marché pertinent
- identifications des besoins et des justifications relatives à la notion de continuité territoriale, au titre de l'acheminement du fret et des passagers, en distinguant chaque port de Corse
- une étude sur la pertinence de la grille tarifaire existante (jointe en annexe) avec préconisation éventuelle sur des adaptations
- étude sur le mode de gestion le plus approprié pour l'organisation des dessertes maritimes pour chacun des cinq ports de Corse (Ajaccio, Bastia, Ile-Rousse, Porto-Vecchio, Propriano)
- étude économique et financière du besoin de financement public des dessertes, par ligne, en distinguant différentes hypothèses quant à l'investissement sur l'outil naval
- une étude sur la faisabilité du recours aux sociétés à capital public pour l'exploitation des services (SEM, SEMOP) en tenant compte de la valorisation et culturelle régionale, eu égard aux règles nationales et communautaires, en particulier au regard de la mise en concurrence et de la réglementation sur les aides d'Etat.

La présente note a vocation à présenter spécifiquement les études relatives à la desserte portuaire et au besoin de service public.

En effet, les résultats de cette première étude conditionnent la mise en œuvre du futur mode d'organisation de la desserte maritime entre la Corse et le continent (régime d'OSP ou CDSP ?).

Afin de tirer profit de cette étude de besoin de service public et d'en mesurer la portée au regard des contraintes juridiques européennes et économiques, il est apparu indispensable d'introduire les propos par une note "technique" destinée à expliquer concrètement les modalités de fonctionnement de la desserte maritime.

Le transport maritime (fret et passagers) répond à des contraintes particulières liées notamment aux modalités de financement et de gestion d'un navire (non mobilisables aussi facilement que dans le cadre du transport terrestre ou aérien), au statut social des marins, à l'organisation même de la desserte (temps passé en mer, temps de chargement, aléas techniques) et à la structuration du marché international de transport de marchandises et de passagers. Ces spécificités influent sur la méthode d'identification du besoin de service public à travers la démonstration d'une carence de l'initiative privée.

PARTIE I : Note technique relative au transport maritime

L'analyse de la conformité du schéma desserte maritime entre la Corse et le continent au droit européen a démontré la nécessité de décrire les modalités d'organisation d'une desserte maritime.

En effet, le transport maritime répond à des contraintes particulières par rapport aux autres modes de transports (aérien, routier ou ferroviaire).

L'identification du besoin de service public et de la carence de l'initiative privée pour desservir la Corse exige d'appréhender le fonctionnement des dessertes maritimes et de ses acteurs pour s'intégrer à la grille d'analyse européenne et l'encadrement SIEG.

Le transport maritime est un des éléments de la chaîne de transport de passagers ou de fret. Dans le cas de la desserte de la Corse, il représente l'un des maillons de la chaîne logistique globale, entre le préacheminement (terrestre, maritime ou fluvial) et le post-acheminement (nécessairement terrestre sur la partie insulaire dans le cas des entrées).

I. Définitions

- **Cabotage maritime²** : transport par mer de passagers ou de marchandises entre
 - des ports situés sur la partie continentale et sur une île (la Corse) d'un seul et même État membre,
 - des ports situés sur une île (la Corse) d'un seul et même État membre.
- **Fret** :
 - prix du transport maritime, d'un chargement de marchandises ; prix de la location du navire.
 - marchandises composant le chargement, la cargaison d'un navire de commerce
 - transport de ces marchandises lui-même
- **Transport (ou navire) mixte** : transport de fret et de passagers (incluant leurs véhicules) sur le même navire
- **Métiers du transport maritime**

Le bon fonctionnement de la desserte maritime implique un nombre important de professionnels, tant à terre qu'à bord des navires.

² Adapté du Règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime). En matière de transport maritime, on distingue le cabotage national du cabotage international pour des liaisons maritimes de courte distance. Les termes de *feeding*, *merroutage*, autoroute de la mer et transport maritime de courte distance (« *short sea shipping* ») sont liés à la notion de cabotage.

Les métiers du transport maritime se divisent en 2 grandes catégories : d'une part ceux liés à la bonne marche du navire et d'autre part ceux rattachés à la marchandise. Les intitulés et une rapide description des principales fonctions sont présentés ci-dessous pour une sélection de métiers maritimes et portuaires.

- **Armateur** : propriétaire, exploitant ou affréteur d'un navire.

Certaines compagnies maritimes n'ont plus de bateaux en propre, ni d'équipage en direct (engagé à travers des sociétés de « manning »). La société CMA CGM possède 50 navires pour 500 affrétés.

- **Commandant et marins** : participent à la marche, à la conduite ou à l'entretien du navire et assurent l'ensemble des fonctionnalités du navire.

En plus de l'état-major et des personnels d'exécution pont (capitaine...) et machine, les navires dédiés à la desserte maritime comprennent des agents des services généraux (propreté, hôtellerie, restauration, vente, accueil des passagers...).

- **Consignataire de navires et agent maritime** : services externalisés de la compagnie, représentant la compagnie dans les ports et les agences.

Mandataire salarié de l'armateur, il agit au nom et pour le compte de l'armateur, pour les besoins du navire et de ce qu'il transporte (la compagnie maritime a le plus souvent la qualité d'armateur).

Le consignataire peut être également agent maritime, chargé des contrats, de la recherche de fret, de la politique commerciale, des relations avec les autorités maritimes sur une zone donnée. À titre d'exemple, les compagnies de la desserte maritime corse possèdent des agences locales (Ile Rousse, Propriano...).

- **Services portuaires** :

- **Pilote** : spécialiste du port, le pilote, qui monte à bord, donne les contraintes d'accès au capitaine du navire. Le pilote a un devoir de conseil mais le commandant reste responsable de son navire.

Le pilote local est consulté lors des analyses de faisabilité d'une nouvelle ligne.

- **Remorqueur** : assiste le navire en le tractant, poussant ou freinant, lorsque celui-ci ne peut accoster ou partir seul d'un port.

Sa prestation fait l'objet de discussion entre la compagnie et le port, selon la disponibilité du poste à quai et la manœuvrabilité du navire en fonction des conditions météorologiques. Le remorquage induit un coût supplémentaire et des délais.

À titre d'exemple, le Jean Nicoli commande systématiquement un service de remorquage à Porto-Vecchio, et parfois à Marseille selon les conditions météorologiques. Tous les ports d'Algérie imposent un remorqueur pour les navires à passagers.

- **Lamaneur** : assure l'ensemble des opérations d'amarrage et de démarrage des navires escalant dans un port en portant et sécurisant les aussières des navires aux bollards des quais. Il est aussi chargé des mouvements du navire le long d'un quai.

- **Collecte des déchets, débarquement des poubelles, débarquement des eaux grises ou noires, avitaillement en eau...** : sont assurés par le port, parfois dans le cadre de prestations externalisées.
- **Commandant de port** : chargé de la police et de l'affectation des quais
- **Directeur du port** : il a la responsabilité de l'entretien des terre-pleins, quais et profondeurs, de la location d'outillage, hangars, ou terre-pleins, de la stratégie et de la politique commerciale de la place portuaire.
- **Avitailleur de navires** : approvisionne le navire en marchandises consommables telles provisions de bouche pour l'équipage et les passagers, droguerie, quincaillerie, matériel divers et carburants (soutage). Les compagnies ont externalisé l'avitaillement.
- **Entreprise de réparation navale** : activité industrielle à multiples expertises (électricité, instrumentation, électronique industrielle, chaudronnerie, soudure, tuyauterie, mécanique, climatisation, peinture, menuiserie, décoration, etc.)

En général, cette activité est externalisée, sauf partiellement chez Corsica Linea qui possède un service technique conséquent. La parfaite connaissance du navire est mise en relation avec le coût de ce service internalisé.

- **Acconiers et dockers** : ils assurent toutes les opérations matérielles de mise à bord et débarquement des marchandises. Ils réalisent également les opérations de mise et reprise sous hangar et sur terre-plein. Dans les ports méditerranéens, l'acconier effectue également la réception, la reconnaissance et le gardiennage à quai des marchandises à embarquer ou débarquer. À bord, la compagnie vérifie l'intégrité de la marchandise et les scellés sont posés.

Plusieurs entreprises de manutention (acconier) peuvent coexister localement, certaines sont spécialisées.

Les règles d'arrimage / désarrimage sont dictées par le code ISM. Par exemple, les châssis des camions et remorques sont arrimés par le personnel du bateau ou les dockers ; cette opération qui peut être longue au regard des temps d'escale (surtout sur des rotations courtes) s'effectue selon la météo, systématiquement ou ponctuellement selon les compagnies.

- **Agent sécurité - code ISPS - code ISM** : fonction interne aux compagnies maritimes sur une « personne désignée » de la compagnie, responsable de la sécurité de l'exploitation à terre. Chaque armement a une personne référente code ISM (International Safety Management, suite à l'accident de ferry estonien) en matière de système de gestion de la sécurité, des opérations et de prévention de la pollution. Le code ISPS (code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, mis en place par les États-Unis après le 11 septembre 2001) est lié à la sûreté des installations portuaires. Les mesures applicables dépendent donc des destinations.
- **Sociétés de contrôles, vérifications, mise aux normes, veille réglementaire** : établit et applique des normes et standards techniques au projet de construction navale, à la construction, et l'inspection des navires. Le certificat de classe (avec visites périodiques) est considéré comme une présomption de la diligence raisonnable de l'armateur à mettre son navire en état de navigabilité.
- **Conducteur en douane (ex courtier maritime)** : prestataire de service, mandataire de l'agent maritime, il remplace le capitaine étranger auprès des administrations, essentiellement de l'administration des douanes. Il n'est pas utilisé dans les dessertes nationales.

- **Commissionnaire de transport** : organisateur de transports, il procède, en son nom, au transport des marchandises qui lui sont confiées par un chargeur en choisissant les transporteurs.

Il a une obligation de résultat envers son client ce qui le différencie du transitaire qui lui n'a qu'une responsabilité de moyens (ce dernier utilise les voies et moyens que lui indique son client).

- **Transporteur terrestre** : routier ou ferroviaire, il assure les pré- et post-acheminement des marchandises entre l'usine du chargeur ou l'entrepôt du prestataire logistique et le port.
- **Chargeur** : personne physique ou morale confiant une marchandise à acheminer à un transporteur contre paiement du fret.

Il peut s'agir de l'expéditeur réel de la marchandise transportée, d'un commissionnaire de transport ou d'un transitaire agissant pour son compte.

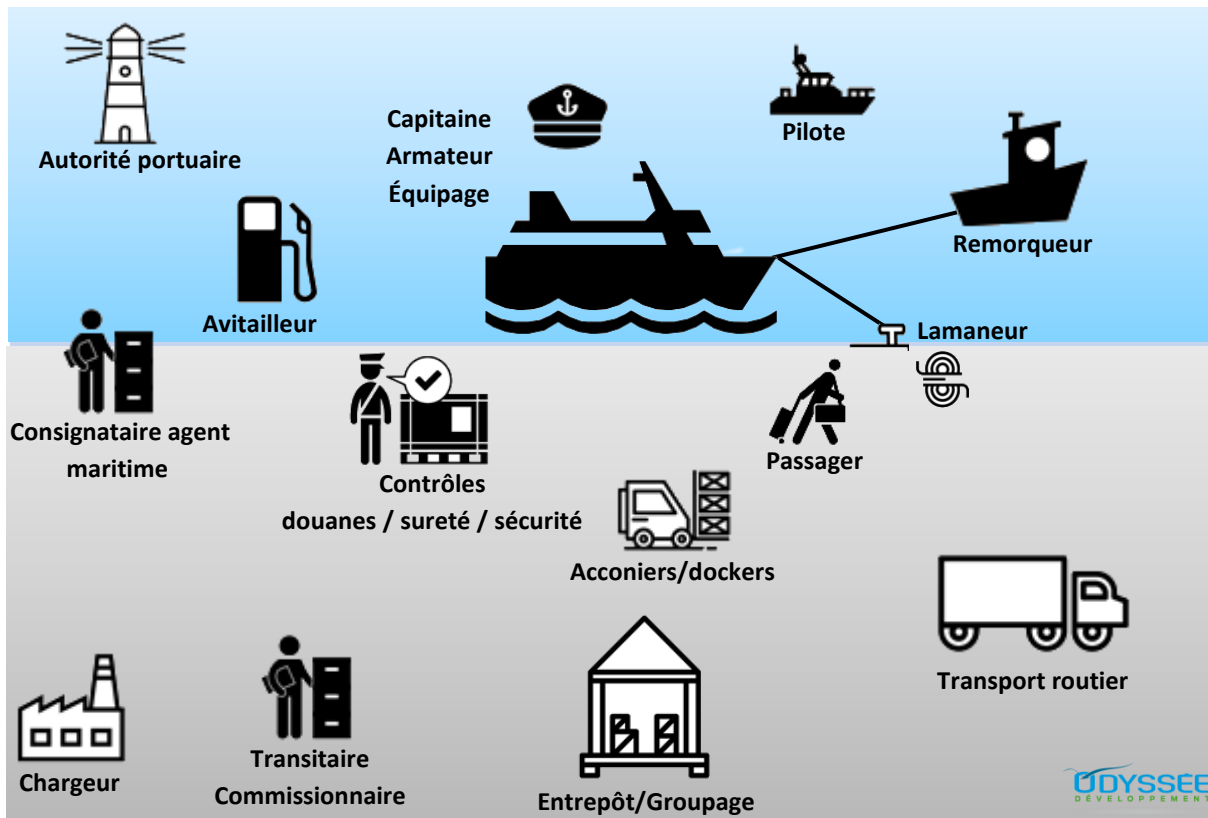


Figure 2 Principaux métiers maritimes et portuaires



- **Demande des utilisateurs** : demande de transport maritime entre la Corse et le continent effectivement constatée pour les consommateurs, touristes, chargeurs (dont la grande distribution), transporteurs routiers, et pour l'ensemble des agents économiques susceptibles de vouloir emprunter les lignes maritimes entre la Corse et le continent.
- **Besoin de service public** : demande des utilisateurs qui n'est pas satisfaite par les opérateurs dans des conditions normales de marché. Le besoin de service public est démontré par la carence de l'initiative privée. Ce besoin de service public est exprimé, notamment, à travers les critères suivants : les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la qualité de service, les prix pratiqués, l'équipage du navire, le volume de fret et le nombre de passagers minimum.
- **Obligations de service public** : définies à l'article 2, point 4 du règlement cabotage national du 7 décembre 1992, il s'agit des obligations que, s'il considérait son propre intérêt commercial, l'armateur communautaire n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions. Cette notion d'OSP correspond à la notion de SIEG visée à l'article 106 § 2 du TFUE. Il n'existe pas de définition *codifiée et limitative des différentes formes que peuvent prendre les obligations de service public* en droit européen ([TUE, 12 février 2008, BUPA e.a./Commission, T-289/03, point 162](#)).
- **Carence de l'initiative privée** : configuration du marché dans laquelle les opérateurs en situation de libre concurrence ne satisfont pas à la totalité de la demande des utilisateurs, notamment en termes de fréquence, de régularité, de continuité, de tarifs, de qualité de service ou de ports à desservir.
- **Continuité territoriale** : dispositif législatif français destiné à compenser les conséquences négatives liées à l'insularité corse afin d'assurer la desserte de la Corse depuis le continent français ([art. L. 4424-19 C. transports](#)).

II. Structuration des armateurs

Deux opérateurs (Corsica Linea et La Méridionale) exercent leur activité dans le cadre d'une Délégation de Service Public (DSP) qui impose des conditions de service de base (fréquences, capacités, tarifs, ...) entre Marseille et les 5 ports insulaires.

Les liaisons de Toulon et Nice, ainsi que celles opérées par les co-délégués au-delà du service de base mentionné *supra*, hors DSP sans versement d'une compensation financière par la Collectivité Territoriale de Corse.

Tableaux 1 : Caractéristiques des principaux armateurs desservant la Corse

Compagnie	Corsica Linea	Corsica Ferries	La Méridionale	Moby Lines
	6 navires (pavillon français) Ages : 14-28 ans Capacités : 530-2772 PAX et 679-2304 ml	13 navires (pavillon italien) Ages : 9-45 ans Capacités : 535-2106 PAX et 500-1535 ml	3 navires (pavillon français) Ages : 6-24 ans Capacités : 593-811 PAX et 1500-2204 ml	16 navires (pavillon italien), dont 2 affectés à la Corse Ages : 34 et 41 ans Capacité : 1450 / 2050 PAX et 420 / 530 ml
	850 employés en CDI dont 623 marins	951 employés en CDI dont 773 marins	500 employés en CDI dont 433 marins	1118 employés dont 852 marins

III. Comment s'organise une desserte maritime ?

III.1 La réservation du voyage ou du transport de marchandises

Avant de créer une nouvelle ligne, il convient *a minima* de satisfaire les points suivants.

III11. Étudier le besoin à exploiter

Certains transports sont spécifiques et la tarification a un rôle important. La massification est importante. En conséquence, le transport de messagerie et colis revient généralement aux transporteurs corses qui sont compétitifs grâce à des tarifs négociés basés sur un volume annuel transporté.

Exemple : pour transporter un colis de Lille à Bastia :

- le premier tronçon Lille-port continental est effectué par un transporteur
- le colis est déposé au port continental (plateformes logistiques)
- il est repris par un transporteur corse qui fait le trajet en bateau et la livraison en Corse
- compte-tenu de la concurrence accrue, la tarification de la logistique routière évolue et il peut être rentable pour un transporteur de faire prendre le bateau à son chauffeur.

Le caractère insulaire de la Corse associé à ses spécificités économiques, et notamment aux carences de son appareil de production, justifient le besoin de continuité territoriale avec la France continentale comme illustré par la balance commerciale présentée supra.

Pour bien comprendre les besoins en matière d'infrastructures portuaires dimensionnés à la Corse, dans un premier temps, une brève description de l'organisation logistique adoptée par les transporteurs routiers, sera proposée.

En effet, avant d'arriver à destination, la marchandise emprunte un parcours logistique souvent repris par les transporteurs routiers interrogés. Les conseils préciseront dans le cadre de ce travail descriptif,

qu'ils ont interrogé 4 des 5³ seules entreprises corses de transport routier figurant dans le palmarès des 79 premières entreprises implantées dans la région PACA-CORSE, en décembre 2017 :

- L'entreprise FILAC classée 16^e
- L'entreprise STEB classée 17^e
- L'entreprise SETEC classée 23^e
- L'entreprise Casincaise classée 50^e.

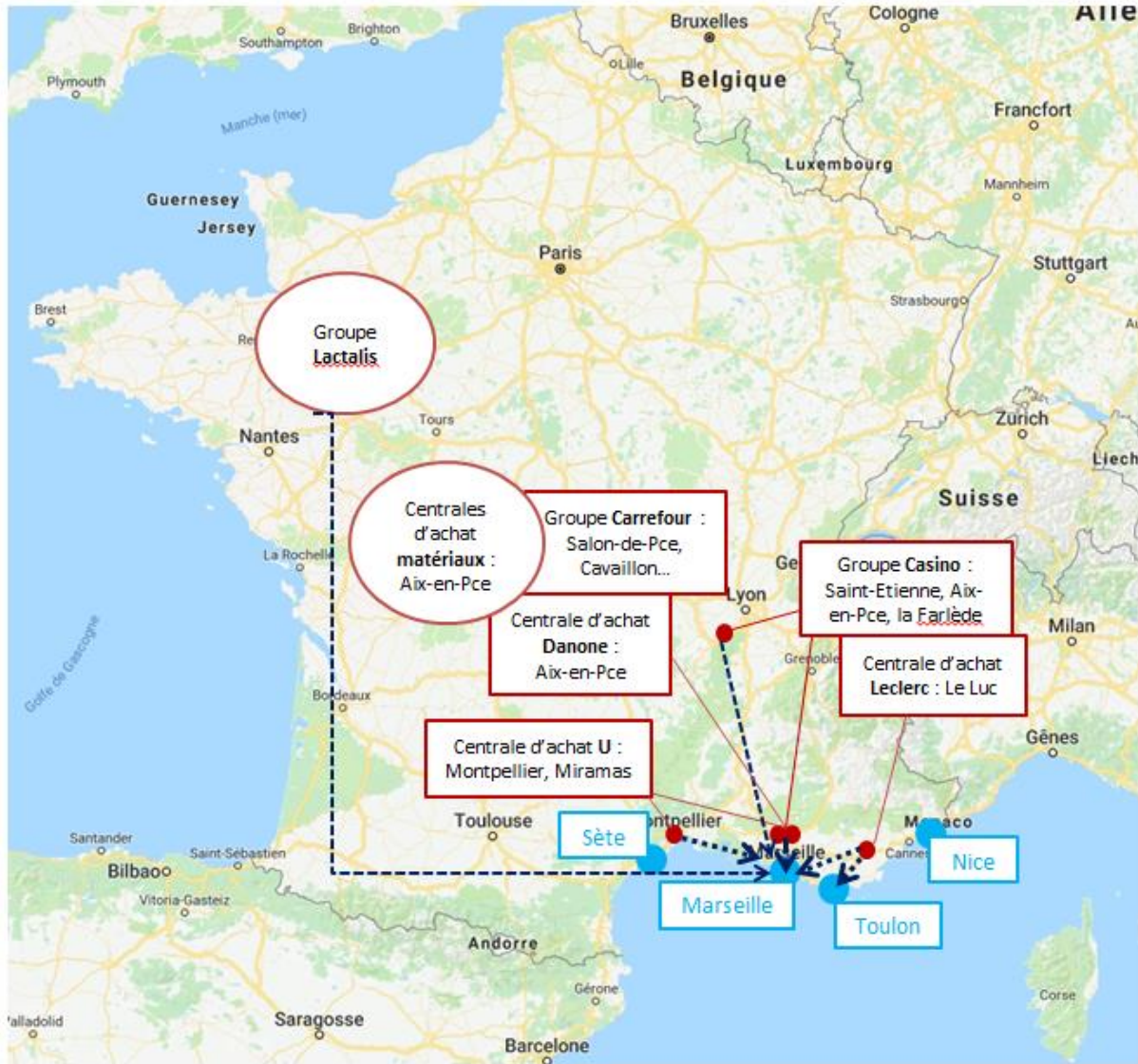
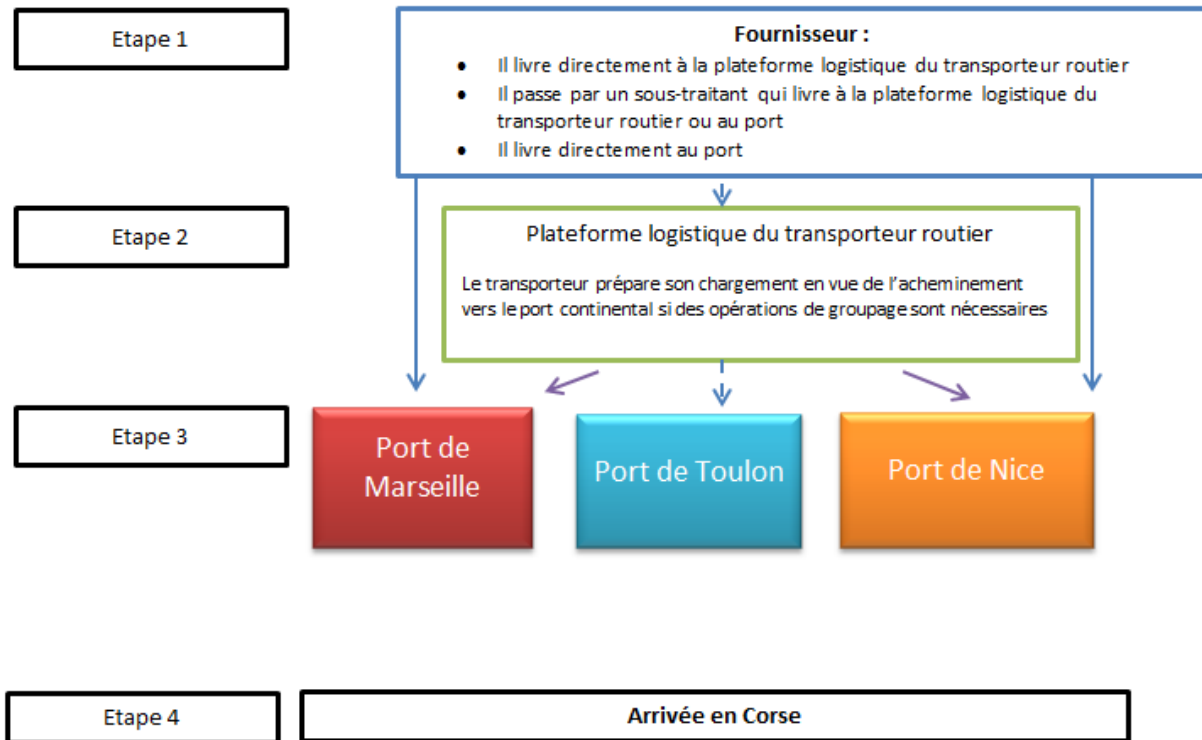


Figure 5. Localisation des principales centrales d'achat et port continental de transit choisi

Fort de ces enseignements concernant la localisation des principaux clients pour le fret, le schéma ci-dessous illustre le parcours réalisé par la marchandise, depuis le fournisseur basé sur le continent ou en Europe, jusqu'à son arrivée en Corse :

³ L'entreprise Rocca classée 11^{ème} du palmarès n'a toujours pas répondu à nos sollicitations malgré nos relances depuis début septembre 2017



III12. Vérifier les ports de départ et d'arrivée

- **la disponibilité sur les quais**, en concertation avec les services portuaires, des pilotes, des remorqueurs et des lamaneurs.

La question des horaires d'arrivée est déterminante en matière de fret, en particulier en Corse où il n'existe pas de logistique de stockage très développée. Le créneau horaire est donc important pour assurer un approvisionnement en « flux tendu », en lien avec l'approvisionnement notamment de la grande distribution et afin de permettre également un retour des remorques en fin de journée.

Ces disponibilités génèrent des contraintes sur les créneaux horaires compatibles avec l'exploitation prévue de la ligne.

- **le type de place portuaire disponible** selon l'exploitation envisagée (place avant/après embarquement pour les camions, déchargement de matières dangereuses...)
- la fréquentation par **d'autres lignes usagères** et implantées sur le quai proposé : quel que soit le port, les lignes régulières établies seront **prioritaires selon la réglementation portuaire locale**⁴.
- la compatibilité et la disponibilité de l'affrètement du navire envisagé. À titre d'exemple, Corsica Ferries a acheté en 2006 un navire japonais, le Mega Express V. Afin de l'adapter au marché

⁴ A Toulon, les compagnies maritimes de ferries déposent leurs horaires 6 mois à l'avance (2 ans à l'avance pour les navires de croisière). A Marseille, les compagnies actuelles disposent de conventions de terminal leur permettant de disposer des installations portuaires.

méditerranéen et aux normes de sécurité européennes, ce navire a été transformé dans un chantier italien pour n'être opérationnel qu'en avril 2009.

Une question pourrait être explorée quant à l'établissement par les autorités et gestionnaires portuaires de tarifs différenciés selon les heures et la compatibilité de cette hypothèse avec les contraintes opérationnelles et logistiques du transport.

III.13. Mettre en place le service commercial

- **démarcher** les entreprises, qui sont généralement déjà connues par la compagnie.
- **informer** les passagers d'une nouvelle offre, ce qui est facilité avec le développement d'internet. L'offre peut être variable, le bateau n'étant pas nécessairement « ouvert » en entier toute l'année afin de réaliser des économies de charges (personnel et autres frais d'exploitation)
- **développer** le système informatisé de gestion des réservations et des tarifs afin d'optimiser le remplissage et les grilles tarifaires. Ce système permet un gain de temps à l'embarquement et au contrôle des billets, donc un gain de rentabilité.

III.2 La sectorisation des navires et incidence sur l'offre capacitaire

Les compagnies maritimes ouvrent ou ferment des « secteurs » dans les navires.

Sur la plan quantitatif, le nombre des cabines ouvert à la commercialisation est modulé en fonction des taux de réservation, pour optimiser les coûts d'exploitation. Le temps nécessaire à la préparation des cabines et à leur nettoyage après la traversée impacte directement la quantité d'employés des services généraux nécessaires. La « sectorisation » vise également à garantir un service de qualité, avec un avitaillement (nourriture, boissons, boutique...) approprié et assurer la sécurité des passagers (pas de cabine trop isolée) et du navire.

En plus des prévisions de trafic, ces ajustements en temps réel au fur et à mesure des taux de réservation permettent aux compagnies maritimes de ferries d'adapter de manière fine le nombre de personnel embarqué.

Les compagnies maritimes définissent ainsi des tranches de remplissage :

Exemple : [0-150], [150-300], [300-500], [500-max] sur un navire de 650 passagers, qui correspondent à des ouvertures de cabines et à des affectations d'effectifs définis notamment en accord avec les organisations syndicales.

Sur le plan qualitatif, afin d'optimiser le chiffre d'affaires d'une traversée donnée, la sectorisation agit dès l'ouverture des réservations, et en temps réel, sur le type de cabines (individuelles, extérieures...) proposées à la vente.

Hors saison, la centrale de réservation peut décider de ne pas proposer de fauteuils en grand nombre, afin d'augmenter les taux de remplissage des cabines qui sont davantage recherchées par les clientèles professionnelles ou insulaires majoritaires hors-saison.

En pleine saison au contraire, la compagnie cherche à embarquer le plus de passagers et véhicules possibles. Peu avant l'embarquement des passagers, les personnels des gares maritimes et des navires connaissent exactement le nombre, le type et la localisation des cabines à ouvrir. La distribution des clés, cartes magnétiques ou codes d'accès aux cabines se fait sur cette base.

Pour la même raison, certaines portions de garages sont ouvertes ou fermées pour rationaliser l'exploitation, en essayant pour certains armements de ne pas mélanger trafics poids lourds et véhicules de tourisme afin d'améliorer l'expérience client et la sécurité des personnes et des biens.

Sur les car ferries utilisés pour la desserte Corse / continent, la présence d'entrepôts permet de doubler les linéaires de garage pour des véhicules légers (ex. entrepont 3B dans le schéma supérieur de la Figure 3), mais réduit d'autant la capacité d'emport de camions et remorques à cause de la hauteur disponible.

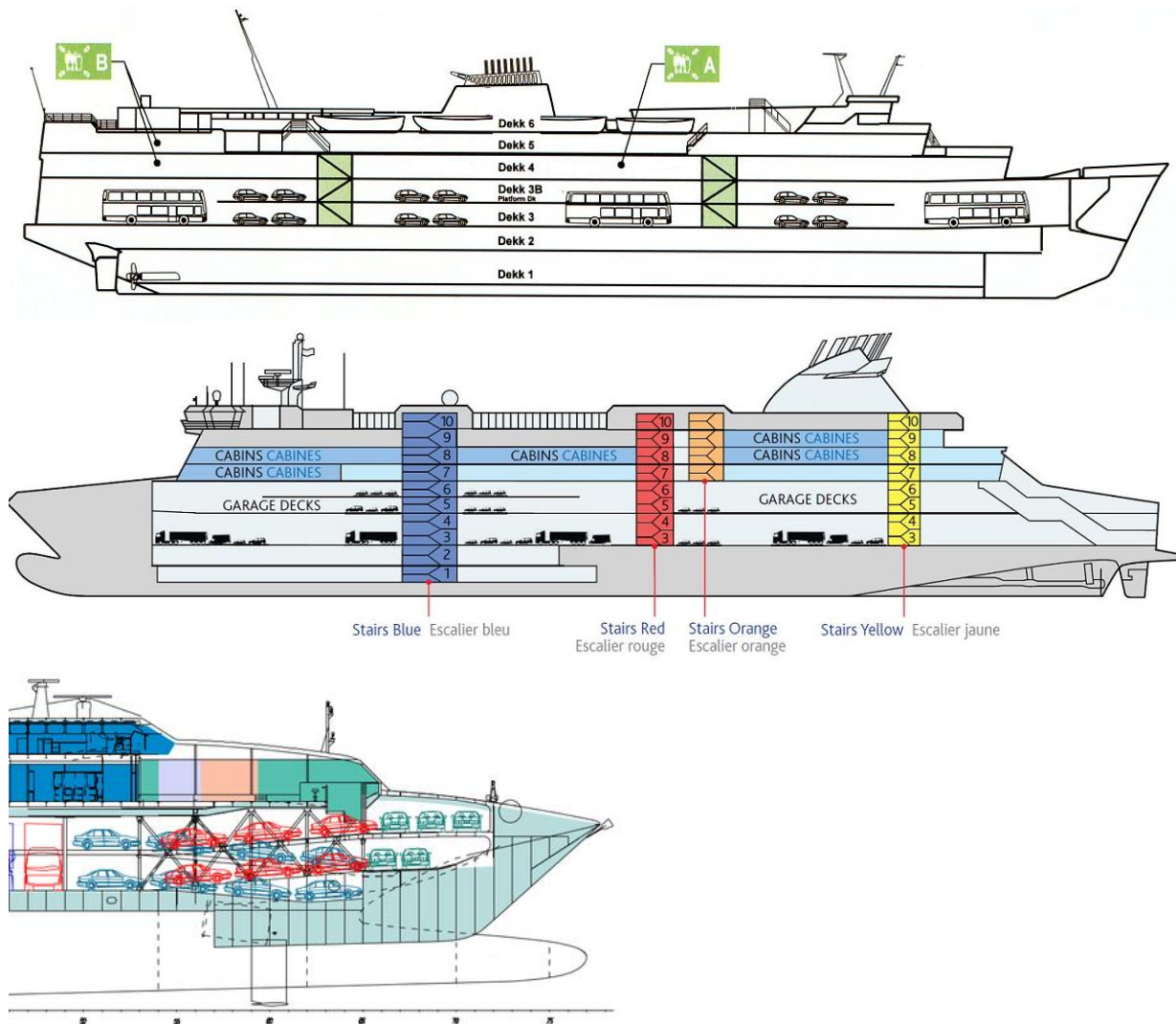


Figure 3 Exemples théoriques d'organisation de ferries avec ponts et entreponts

Dans le cas des Mega Express de la Corsica Ferries France par exemple (Figure 4), le garage 4 est en entrepont et n'accepte que des véhicules de tourisme.

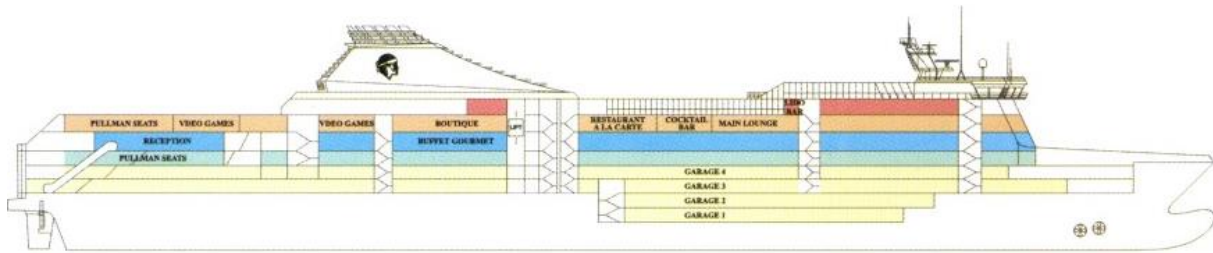


Figure 4 Plan de pont du Mega Express 3 de Corsica Ferries France

Le Paglia Orba de la Corsica Linea (Figure 5) accepte des camions et remorques sur les ponts 1, 2 et 3, mais le garage au niveau 4 ne prend que des VL.

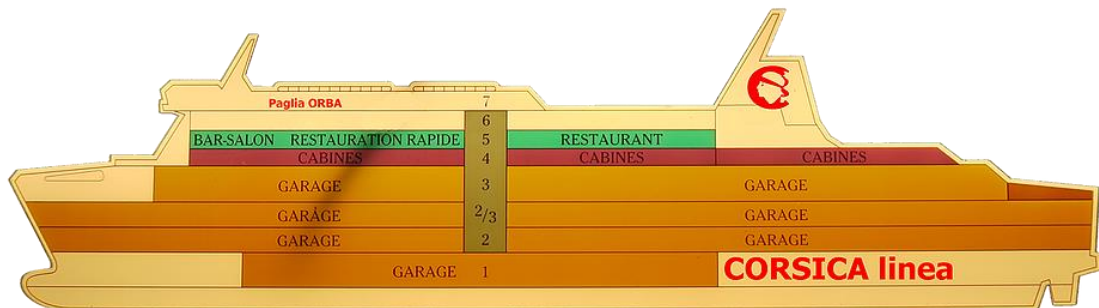


Figure 5 Plan de pont du Paglia Orba

La capacité fret du Piana de la Méridionale est répartie sur trois ponts (Figure 6) : la cale au pont 2, le garage au pont 3 et la pontée au pont 5. Ils permettent d'embarquer 180 remorques chargées de tous types de fret, y compris matières dangereuses (logées dans des espaces dédiés en pontée découverte). 100 prises reefer permettent les marchandises sous température dirigée, par exemple les produits frais.

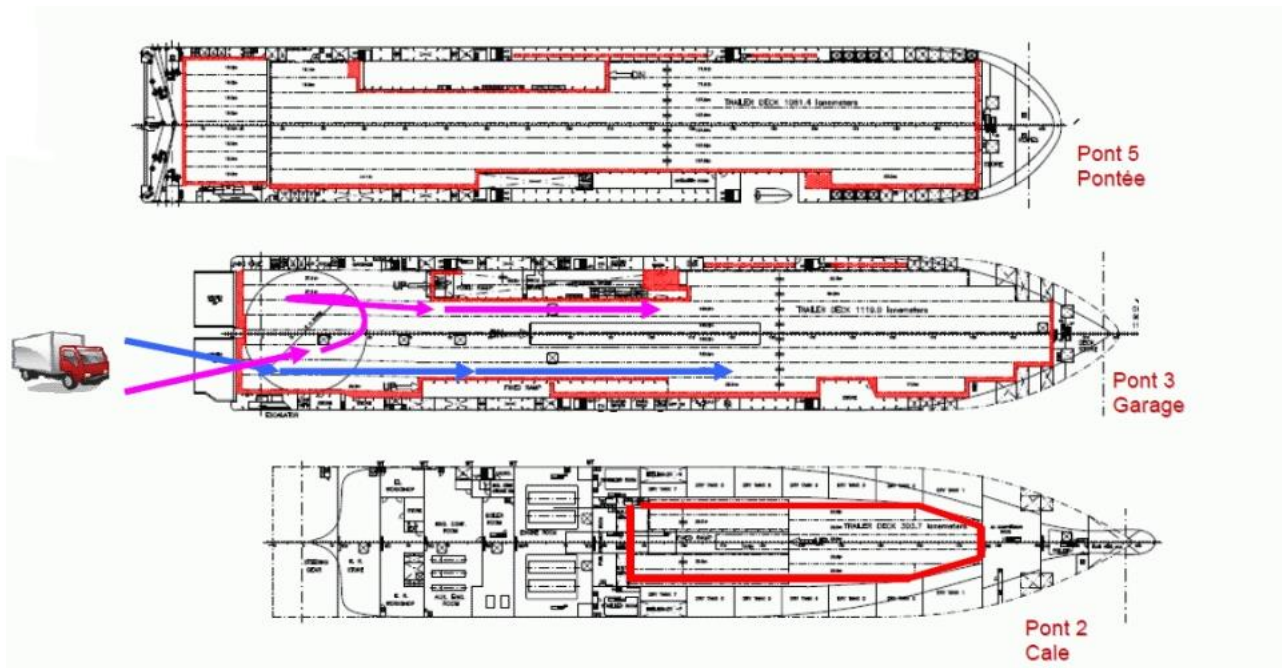


Figure 6 Plan de pont du Piana

La gestion des garages avec des entreponts mobiles pour certains navires permet aux compagnies maritimes de moduler leur capacité d'emport sur les 6 niveaux de cales (principalement VL), ponts (VL ou PL) et entreponts (uniquement VL).

La capacité réelle d'emport varie donc selon les saisons. D'après les plans de pont des navires utilisés sur les dessertes de la Corse, en saison les entreponts des navires sont utilisés à plein pour emporter un maximum de VL, dédoublant ainsi les linéaires théoriques disponibles mais en les affectant aux VL et non aux PL (trop hauts). Hors saison, peu d'entreponts sont utilisés – pour ne pas occasionner de manœuvres supplémentaires – et les capacités d'emport sont proches des capacités théoriques affichées dans les caractéristiques des navires.

Cette pratique de la sectorisation des navires implique que l'offre capacitaire effective n'est pas fixe pour un navire donné. L'offre capacitaire est limitée par le nombre total de cabines et fauteuils pour les passagers et de mètres linéaires de garages pour les véhicules de tourisme et poids lourds, mais la capacité ouverte à la vente peut être inférieure de plus de 50% aux capacités d'emport nominales du navire.

Les capacités nominales des navires ne sont cependant jamais atteintes pour des raisons opérationnelles dues :

- à la forme des garages qui ne sont pas exactement cubiques et dont les hauteurs ne sont pas uniformes ;
- à l'arrivée des véhicules en ordre aléatoire au sein de leur catégorie ;
- à l'entrée de véhicules dont les hauteurs réelles peuvent différer des hauteurs déclarées ;
- au temps limité de chargement (surtout en cas d'escales courtes) qui ne permet pas une optimisation à 100% des espaces de garages.

D'après les commandants de navires sur les lignes Corse / continent, un taux de 80 % de la capacité nominale est exceptionnel, et un taux de 60 % est considéré comme très bon.

PARTIE II : L'identification d'un besoin de service public pour la desserte maritime entre la Corse et le continent

Le règlement du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres⁵ (règlement cabotage) constitue le principal fondement des règles européennes applicables à la desserte maritime entre la Corse et le continent.

La conclusion d'un contrat de service public, octroyant un droit exclusif à son titulaire, est possible :

- dès lors qu'il existe un besoin de service public qui n'est pas satisfait dans les conditions normales de concurrence par l'initiative privée
- et dès lors qu'aucune autre modalité de desserte moins restrictive de la libre prestation de services n'est possible (régime unilatéral d'OSP).

Le périmètre du besoin de service public doit respecter le règlement cabotage, tel qu'interprété par la jurisprudence et, en particulier, par la Cour dans son arrêt du 20 février 2001, *Analir* (C-205/99) et la communication de la Commission de 2014. Ce champ du service public doit être nécessaire et proportionné par rapport à un besoin réel des usagers, effectivement constaté.

L'arrêt du TPIUE du 1^{er} mars 2017 (ref) indique à ce sujet ...

Le besoin réel de service public doit être démontré par l'insuffisance des services réguliers de transport dans des conditions normales de marché.

La présente analyse a vocation à démontrer qu'il existe une carence de l'initiative privée concernant la desserte maritime entre la Corse et le continent qui justifie la nécessité de restreindre, dans une certaine mesure, la libre prestation de services en matière de cabotage national, soit par l'institution d'un régime d'OSP, soit par l'attribution d'un contrat de délégation de service public.

Cette analyse sera éprouvée par la mise en place d'un test du marché afin d'apprécier si le besoin de service public pressenti – et donc la carence de service public – est effectif.

⁵ N°3577/92.

I. Le cadre législatif européen

Le cadre législatif et réglementaire européen applicable à la desserte maritime entre la Corse et le continent, tel qu'il a été pris en compte pour la présente étude est le suivant :

Article 107 § 1 TFUE
Règlement cabotage 3577/92 du 7 février 1992 Communication de la Commission européenne COM/2014/0232 [Communication de la Commission du 11 mai 2006, COM(2006)196 Communication de la Commission du 22 décembre 2003, COM(2003)595]
CJCE, 20 février 2001, <i>Analir</i> Conclusions Avocat général MISCHO
CJCE, 4 juillet 2003, <i>Altmark</i>
TUE, 1er mars 2017, T366/13 et T454/13
Encadrement UE applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public (2012/C 8/03) (encadrement SIEG)
CE, 13 juillet 2012, <i>CMN et SNCM</i> , req. n°355616
Communication de la C° UE relative à la notion d'« aide d'État » visée à l'article 107§1 TFUE (2016/C 262/01), 19/07/2016

II. Le champ d'application de la présente étude

II.1 La conformité du schéma de desserte au régime des aides d'État ne sera pas analysée à ce stade

En vue de préserver certaines liaisons maritimes mal desservies par les opérateurs privés, le règlement cabotage offre aux États membres un cadre juridique pour intervenir sur le marché par le biais de restrictions d'accès au marché liées à des obligations de service public imposées aux fournisseurs de services maritimes.

A ces restrictions d'accès au marché, qui peuvent notamment prendre la forme de droits exclusifs octroyés à un ou plusieurs opérateurs via des contrats de délégation de service public, s'ajoute l'octroi de financements publics visant à compenser les coûts liés à la mise en œuvre des obligations de service public imposées à ces opérateurs. Les modalités de soutien financier au marché doivent être conformes aux règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État.

Il convient donc de réaliser une analyse croisée du schéma de desserte maritime souhaité par la CTC à travers le régime du cabotage national issu du règlement de 1992 et à travers le régime des aides d'État issu notamment de la jurisprudence *Altmark* et de l'encadrement SIEG.

A ce stade de mise en œuvre du projet de desserte maritime souhaité par la CTC, seule la question de l'identification du besoin de service public, démontré par la carence de l'initiative privée, se pose.

La question de la conformité du schéma de desserte au régime européen des aides d'État interviendra *a posteriori*, une fois qu'il aura été démontré qu'un régime d'OSP ou qu'un contrat de service public peut être mis en œuvre en raison d'un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée.

II.2 Le choix entre un régime d'OSP et un contrat de délégation de service public ne sera pas analysé à ce stade

Dans son arrêt du 1^{er} mars 2017, le Tribunal de l'Union a décrit les étapes que les autorités publiques doivent suivre afin de définir un besoin de service public (point 134) :

- s'il existe une demande des usagers
- et si cette demande n'est pas susceptible d'être satisfaite par le simple jeu des forces du marché,
- les autorités nationales doivent privilégier l'approche qui porte le moins atteinte aux libertés essentielles au bon fonctionnement du marché intérieur

S'agissant du secteur du cabotage maritime national, l'imposition d'un régime d'OSP applicables à tous les transporteurs désireux d'offrir leurs services sur une liaison donnée sans nécessairement donner lieu à compensation financière entraîne une restriction moins importante à la libre prestation de services que l'octroi d'une compensation financière à un transporteur déterminé dans le cadre d'une DSP.

Nota : *La présente étude n'a pas vocation à intégrer l'analyse concurrentielle du choix entre un régime d'OSP et une DSP. Cette analyse sera réalisée après le test du marché. Seules les réponses apportées par les compagnies maritimes et par les opérateurs économiques (chargeurs, commerçants, transporteurs etc) au test du marché permettront d'identifier quelle approche est la moins restrictive pour la libre prestation de services.*

III. Identifier un besoin de service public

Afin d'appliquer à la desserte maritime entre la Corse et le continent les exigences européennes propres au cabotage national et à la mise en place de régimes d'OSP (OSP pures ou délégations de service public), il convient de mettre en perspective les critères européens d'identification d'un besoin de service public, démontré par la carence de l'initiative privée.

Rappelons que la notion de SIEG, propre aux dérogations susceptibles d'être apportées à l'interdiction des aides d'État et au droit de la concurrence, est assimilable à celle de besoin de service public visée dans le règlement cabotage (TUE, 1^{er} mars 2017, T-454/13). Les deux notions seront donc utilisées de manière indistincte dans la présente étude.

Comment la Commission européenne et la Cour de justice apprécient-ils les exigences issues du règlement cabotage ?

III.1 La marge d'appréciation des autorités publiques

En application d'une jurisprudence constante de la CJUE, les États membres disposent d'un large pouvoir d'appréciation quant à la définition de ce qu'ils considèrent comme un SIEG et que, par conséquent, la définition de ces services par un État membre ne peut être remise en question par la Commission qu'en cas d'erreur manifeste (TPICE, 15 juin 2005, *Olsen/Commission*, T-17/02, point 216).

Ce pouvoir de définition des SIEG par l'État membre n'est pas illimité pour autant :

- il ne peut être exercé de manière arbitraire aux seules fins de faire échapper un secteur particulier à l'application des règles de concurrence (TPICE, 12 février 2008, *BUPA e.a./Commission*, T-289/03, point 168)

- il peut être limité lorsqu'il existe des règles spécifiques du droit de l'Union qui encadrent la définition du contenu et du périmètre du SIEG. Ces règles lient l'appréciation des États membres (point 46 de la communication de la Commission sur l'encadrement SIEG).

En l'espèce, le règlement cabotage constitue une norme de droit européen qui vient encadrer le pouvoir d'appréciation de la CTC s'agissant de la définition et du contenu du besoin de service public (SIEG) à plusieurs égards :

- son article 1^{er} consacre le principe de libre prestation des services de cabotage maritime dans l'Union. Il vise à abolir les restrictions apportées par les États membres à cette libre prestation
- en son article 4, le règlement cabotage maritime prévoit de possibles exceptions à ce principe, à savoir la faculté pour les États membres :
 - o de leur imposer des OSP en tant que condition à la prestation de services de cabotage ou,
 - o de conclure des contrats de service public avec des compagnies de navigation qui participent à des services réguliers à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles.
- l'article 4, paragraphe 2, du règlement dispose que, s'ils imposent des OSP, les États membres doivent s'en tenir à des exigences concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à réaliser le service, les tarifs pratiqués et l'équipage du navire. Selon cette même disposition, toute compensation due, le cas échéant, en contrepartie d'OSP doit être versée à tous les armateurs de l'Union.

Toutefois, on observe que si le règlement cabotage prévoit des dispositions qui encadrent le contenu des obligations de service public susceptibles d'être imposées aux compagnies maritimes (OSP ou CSP), la marge d'appréciation des États membres n'est pas limitée s'agissant du contenu des exigences de service public.

Lorsque le Tribunal de l'Union, dans son arrêt du 1^{er} mars 2017, juge que "*le pouvoir d'appréciation des autorités françaises était limité par les dispositions du règlement cabotage maritime*" (454.13, point 116), cela ne signifie pas que la marge de manœuvre des autorités disparaît :

- dans le cadre de l'institution d'un régime d'OSP, le règlement cabotage se borne à lister les domaines dans lesquels des obligations de service public sont susceptibles d'être imposées aux compagnies maritimes (ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à réaliser le service, les tarifs pratiqués et l'équipage du navire)
- dans l'hypothèse de la conclusion d'un contrat de service public, les États membres peuvent même prévoir d'autres types d'exigences, au-delà de ceux visés par l'article 4 du règlement cabotage.

En conséquence, il faut considérer que les autorités disposent d'une **marge d'appréciation** quant au niveau d'exigences qu'elles imposent aux compagnies, sous réserve du respect du principe de proportionnalité de l'exigence à l'objectif poursuivi (TUE, 1^{er} mars 2017, T-454/13, points 130 et s.).

III.2 Les étapes d'identification d'un besoin de service public

Afin d'identifier l'existence et le niveau de service public susceptible de justifier la mise en place d'un régime unilatéral d'OSP ou de contrat de délégation de service public, le raisonnement suivant doit être conduit :

- il faut prouver qu'il existe une demande des usagers pour tout ou partie des services susceptibles d'entrer dans le périmètre du service public. S'il n'existe pas de demande des usagers, aucun besoin de service public n'est nécessaire puisqu'en réalité, il n'existerait pas de "marché" (III.2.1)
- dès lors qu'il existe une demande des usagers, cette demande ne doit pas déjà être susceptible d'être satisfaite par les opérateurs du marché en l'absence d'obligation en ce sens fixée par les pouvoirs publics. En d'autres termes, il ne saurait y avoir de besoin de service public sans carence de l'initiative privée (III.2.2)
- il faut enfin établir l'adéquation du besoin de service public avec la carence de l'initiative privée (III.2.3).

Il conviendra ensuite de privilégier la mesure la moins restrictive pour la libre prestation de services de transport maritime, entre un régime d'OSP et une DSP. Cette partie d'étude fera l'objet d'une analyse ultérieure, postérieure aux résultats du test du marché (TUE, 1^{er} mars 2017, T-454/13, point 130).

III.2.1. Prouver qu'il existe une demande des utilisateurs

Il faut démontrer qu'il existe une demande des passagers et / ou des chargeurs, des transporteurs, des commerçants, des opérateurs économiques en général en matière de desserte maritime entre la Corse et le continent.

L'existence d'une demande des utilisateurs se distingue du besoin de service public :

- la demande des utilisateurs revient à constater, à l'instant t , que les consommateurs et opérateurs économiques (chargeurs, transporteurs, commerçants, entreprises de travaux publics, etc) ont besoin d'une desserte maritime entre la Corse et le continent, quelles que soient les modalités d'organisation de cette desserte (concurrence privée, OSP, DSP, etc.) et quel que soit le "niveau" de cette demande.
- le besoin de service public revient à fixer le niveau adéquat de service pour satisfaire cette demande. Cela revient à fixer le degré d'exigences attendu des usagers en fonction de plusieurs critères (fréquence, capacité, de tarifs, de qualité de prestations etc).

La demande de transport maritime entre la Corse et le continent doit s'analyser à travers des données quantitatives, liées au volume de fret et de PAX qui correspond à une certaine demande de transport d'ores et déjà satisfaite (III.2.1.3.), mais également à travers des données plus subjectives, liées aux souhaits exprimés par les utilisateurs et aux objectifs poursuivis par la CTC (III.2.1.2.). Avant toute démonstration, certaines précisions terminologiques s'imposent (III.2.1.1.).

III.2.1.1 Précisions méthodologiques

III.2.1.1.1. Terminologie

A titre liminaire, il est précisé que la notion de "*demande des usagers*" est impropre pour identifier la demande de transport maritime entre la Corse et le continent. A ce stade du raisonnement, il n'existe pas encore "d'usager", cette notion se rapportant à l'existence d'un "service public", d'un SIEG au sens du droit européen.

La demande de transport doit être déconnectée du besoin de service public : ce besoin n'apparaît qu'au stade de la comparaison entre la demande de transport exprimée par les différentes catégories de consommateurs (chargeurs, transporteurs, commerçants, grande distribution, industrie agro-alimentaire, etc.) et l'offre capacitaire mise à disposition par les compagnies maritimes pour satisfaire cette demande.

Si l'offre capacitaire du marché est insuffisante à satisfaire la demande de transport maritime entre la Corse et le continent des différentes catégories de consommateurs (utilisateurs), il existe alors une carence de l'initiative privée.

La différence entre les capacités offertes par l'initiative privée en situation de libre concurrence et les flux de transport de fret et de PAX correspond à un besoin de service public justifiant l'intervention de la puissance publique par un régime d'OSP ou, s'il n'est pas suffisant, par une DSP, indépendamment du port continental d'attache.

Le besoin de service public ne peut être satisfait que par l'intervention de la puissance publique, sans laquelle la demande excédentaire de transport par rapport à l'offre capacitaire concurrentielle ne serait pas satisfaite en raison de son caractère insuffisamment rentable. Les utilisateurs bénéficiaires d'un service en partie garanti par l'intervention publique deviennent alors des "usagers" au sens juridique du terme.

III.2.1.1.2. Les conséquences de l'existence d'un régime unilatéral d'OSP

Les services de transport maritime régulier entre la Corse et le continent se décomposent entre services aux passagers et leurs véhicules, et transport de marchandises.

Les analyses des différents trafics proposés dans les pages qui suivent par port de desserte continental sont complétées par une analyse port par port en annexe. Sauf mention contraire, la source des données est l'Observatoire Régional des Transports de la Corse.

Pour déterminer cette demande des utilisateurs, il convient d'établir une comparaison statistique entre les capacités qui sont actuellement offertes par l'initiative privée sur l'ensemble des lignes maritimes entre la Corse et le continent et le volume total de trafic constaté (passagers et marchandises).

Il doit être précisé que s'agissant de la desserte maritime entre la Corse et le continent, il n'existe pas de pure "*initiative privée*", de marché totalement ouvert à une libre concurrence car l'ensemble des lignes maritimes desservant la Corse fait l'objet d'un régime unilatéral d'obligations de service public institué par la délibération n° 13/263 du 20 décembre 2013 de l'Assemblée de Corse. Ces OSP s'imposent à toute compagnie maritime qui souhaite spontanément desservir les ports de Corse à partir des ports de Marseille, Toulon et Nice.

L'existence d'un régime d'OSP emporte une conséquence directe sur la démonstration d'une carence de l'initiative privée : il modifie les conditions d'intervention économique des compagnies maritimes qui ne sont plus en situation de libre concurrence totale. Les compagnies, en choisissant spontanément de desservir les ports corses depuis le continent français interviennent sur un marché régulé par la puissance publique, dans le respect du règlement cabotage du 7 décembre 1992.

Autrement formulé, l'existence d'un régime d'obligations de service public protège indirectement les compagnies d'une "*pure concurrence*" par l'instauration d'un certain nombre d'exigences minimales en termes de capacités à assurer le service, de fréquence, de régularité ou encore de tarifs. Ces exigences minimales, en garantissant aux clients un service de qualité, permet une régulation satisfaisant en partie au moins au besoin de service public (exemples de compagnies saisonnières écrémant les mois rentables).

Cet élément n'est pas neutre dans l'interprétation de l'analyse de l'offre capacitaire réalisée dans la présente note car l'offre capacitaire des compagnies en situation de libre concurrence est affectée dès l'origine.

Autrement dit, en l'absence de régime d'OSP, l'offre capacitaire des compagnies en situation de libre concurrence ne serait pas la même car chaque compagnie se comporte, sur un marché donné, comme un agent économique qui recherche à maximiser son profit, sans d'ailleurs que les autorités corses ne remettent en cause cette conséquence inhérente à l'économie de marché.

III.2.1.1.3. L'accès aux données

Concernant précisément la question de la comparaison statistique entre l'offre capacitaire de l'initiative privée et la demande des utilisateurs (chargeurs, transporteurs, commerçants, etc), elle se trouve contrainte par une problématique d'accès à des informations couvertes par le secret des affaires.

Cette difficulté d'accès aux données ne doit pas être éludée car elle constitue la limite légitime de l'interventionnisme public dans l'économie.

La CTC et l'OTC disposent, via l'Office régional des transports de Corse (ORTC), des données statistiques relatives aux volumes de trafic (passagers et fret) entre les ports continentaux et les ports corses. En revanche, la configuration concurrentielle actuelle, où une seule compagnie en position dominante sur le transport de passagers exploite son activité dans le champ de la "libre concurrence" (hors DSP), complexifie l'accès à ces données.

En effet, les données relatives aux capacités théoriques mensuelles et annuelles offertes par les compagnies en situation de libre concurrence relèvent du secret des affaires en ce qu'elles sont susceptibles de révéler leur stratégie commerciale. Leur divulgation ou leur transmission à un tiers peut gravement léser leurs intérêts.

Pour obtenir ces données, la CTC et l'OTC restent donc tributaires de la coopération des compagnies maritimes intéressées.

Pour autant, les autorités corses ont poursuivi leurs efforts de récupération de ces données, en sollicitant directement, soit par courrier recommandé directement envoyé par M. le Directeur de l'OTC, soit par rencontres bilatérales, à partir de novembre 2017 :

- les Chambres de commerce et d'industrie de Haute-Corse et de Corse du Sud
- la Chambres de commerce et d'industrie du Var (port de Toulon)
- les autorités portuaires de Nice, Toulon et Marseille
- les représentants des compagnies maritimes suivantes : Corsica Ferries, Corsica Linea, Moby Line.

Les données obtenues ont permis d'identifier les offres capacitaires en termes de fret (ml ou tonnage) et de passagers mises à la disposition des utilisateurs par les compagnies maritimes en situation de libre concurrence.

Ces données ont été fournies, soit sous la forme de tableaux excel, soit sous la forme de fichiers.pdf pour lesquels il a fallu reconstituer les méthodes de calcul.

Il a été précisé par :

- la CCI de Bastia que les traversées réalisées par les navires de la Corsica Ferries ne comprennent pas d'escales par l'Italie. Les touchées sont de point à point sans escale
- la CCI Ajaccio :
 - o que les traversées hivernales de la 'navette' Ajaccio/Calvi/Nice/Toulon ne sont plus opérées depuis 2014. Il n'y a pas de triangulaires par l'Italie
 - o que la Corsica Ferries ne dessert pas le port de Propriano et les traversées par le port de Porto Vecchio n'ont démarré qu'à partir du 31/05/2016.

Comme déjà indiqué, la demande de transport maritime entre la Corse et le continent doit s'analyser :

- à travers des données subjectives, liées aux souhaits exprimés par les utilisateurs et aux objectifs poursuivis par la CTC (III.2.1.2.)
- à travers des données quantitatives, liées au volume de fret et de PAX qui correspond à une certaine demande de transport d'ores et déjà satisfaite (III.2.1.3.).

III.2.1.2 Les objectifs poursuivis par les autorités corses et la demande des utilisateurs en matière de desserte maritime

La première étape consiste à démontrer qu'il existe une demande des passagers et / ou des chargeurs, des transporteurs, des commerçants, des opérateurs économiques en général en matière de desserte maritime entre la Corse et le continent.

Les autorités corses se sont attachées à identifier les flux de PAX et de marchandises durant les 3 dernières années, en dégagant les tendances et la structuration du marché de la desserte maritime entre les ports continentaux et les ports corses.

Les flux de transports devraient suffire à identifier le niveau de demande des utilisateurs au sens de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (arrêt *Anaïr* et arrêts du 1^{er} mars 2017, T-366/13 et T-454/13).

Cette demande est liée aux objectifs fixés par la Collectivité.

III.2.1.2.1. Les objectifs de la CdC et de l'OTC

De manière structurelle, les autorités corses considèrent que le niveau de service actuellement fourni par les compagnies maritimes, en cumulant le service fourni par les compagnies soumises au régime OSP et celui fourni par les compagnies délégataires de service public, correspond à ses objectifs politiques de garantie de la continuité territoriale entre la Corse et le continent, tant pour le PAX que pour le fret.

L'objectif principal des autorités corses consiste donc à s'assurer que le service fourni par les compagnies, quel que soit leur statut, soit maintenu à ce niveau.

Pour rappel, à ce jour, les autorités corses fixent le niveau de contraintes suivant aux compagnies maritimes délégataires du service public :

- **Fréquences minimales**

1. Ligne MARSEILLE Bastia

- **Passagers** : le transport de passagers est assuré dans chaque sens, quotidiennement (7j/7) et toute l'année
- **Marchandises** : le transport de marchandises est assuré dans chaque sens, quotidiennement (7j/7) et toute l'année

2. Ligne MARSEILLE Ajaccio

- **Passagers** : le transport de passagers est assuré dans chaque sens, quotidiennement (7j/7) et toute l'année
- **Marchandises** : le transport de marchandises est assuré dans chaque sens, quotidiennement (7j/7) et toute l'année

3-Ligne MARSEILLE Porto-Vecchio

- **Passagers** : le transport de passagers est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine et toute l'année
- **Marchandises** : le transport de marchandises est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine toute l'année
- Les services peuvent se faire un jour sur deux en alternance avec Propriano dans une logique d'amélioration de la desserte du sud de la Corse.

4-Ligne MARSEILLE Propriano

- **Passagers** : le transport de passagers est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine et toute l'année
- **Marchandises** : le transport de marchandises est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine toute l'année
- Les services pourront se faire un jour sur deux en alternance avec Porto-Vecchio dans une logique d'amélioration de la desserte du sud de la Corse.

5-Ligne ILE ROUSSE

- **Passagers** : le transport de passagers est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine et toute l'année
- **Marchandises** : le transport de marchandises est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine toute l'année.
- **Matières dangereuses** : les marchandises dangereuses de catégorie 1 ou 2 sont transportées au moins une fois par semaine à destination de l'Ile Rousse

- **Horaires (tous ports) :**

Les horaires programmés répondent aux conditions suivantes :

- Départ entre 18h30 et 20h
- Arrivée entre 6h30 et 8h (**06h pour les ports d'Ajaccio et de Bastia**)
- Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire

- **Tarifs**

<i>Aller simple par personne (ou unité)</i>	<i>Tarifs résidents corses € - HT - maximum</i>	
<i>Passage</i>	<i>Adulte</i>	<i>35</i>
	<i>Enfant</i>	<i>18</i>
<i>Installation</i>	<i>Cabine hublot</i>	<i>49</i>
	<i>Cabine intérieure</i>	<i>45</i>
	<i>Fauteuil</i>	<i>7</i>
<i>Véhicule (1)</i>	<i>Inférieur ou égal à 4,5 m</i>	<i>44</i>
	<i>Entre 4,5 m et 5 m</i>	<i>49</i>
	<i>Supérieur à 5 m</i>	<i>54</i>

- **Les titres de transport bénéficiant du tarif résident sont remboursables et modifiables sans condition.**

Un tarif « résident contraint » est mis en place sur une capacité d'au moins 30% de la capacité minimale imposée et est inférieur de 30% par rapport au tarif résident. Les titres vendus à ce titre sont non modifiables et non remboursables et ne sont applicables que s'ils sont payés 45 jours au moins avant le départ et pour un séjour inférieur ou égal à 7 jours hors de Corse.

- **Les tarifs marchandises et voiture de commerce**

Les tarifs de fret ci-dessous sont des tarifs maxima, valables toute l'année, pour toutes les lignes et pour toute la capacité disponible du navire.

Pour un trajet	Tarifs fret (€)
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	40
Le mètre linéaire « Export » ou « Matière première »	20
Le mètre linéaire "Export plus"	15
Voiture dite de commerce ¹	
Inférieur à 4 m	146
Entre 4 et 4,5 m	160
Supérieure à 4,5 m	175

¹*véhicules de moins de 2 mètres de hauteur*

Pour le fret roulant, le passage du premier conducteur est compris dans le tarif ci-dessus.

Le prix du mètre linéaire est identique pour les trajets Continent / Corse et Corse / Continent, sous réserve de l'application du tarif Export défini ci-dessous.

- Le tarif "Export", pour les liaisons Corse / Continent, est applicable aux productions agricoles agroalimentaires et aux produits manufacturés ou industriels réalisés sur le territoire de la Corse.
- Le tarif "Export plus" est applicable au transport de marchandises élaborées en Corse à partir de matières premières produites et transformées en Corse certifiées par un organisme compétent.
- Le tarif "Matières premières", pour les liaisons Continent / Corse, est applicable au fret des matières premières à destination de la Corse et destinées à être transformées en Corse, à la condition que l'acquéreur n'en soit pas le consommateur final.

III.2.1.2.2. Les données liées à la demande des utilisateurs

- un dynamisme démographique notable sur la période 1968-2013 avec un taux de croissance significativement supérieur à celui enregistré pour la France dans son ensemble (+58% contre +30% pour la France) : ainsi, la Corse compte 324 212 habitants en 2014. Si l'on tient compte des flux de fréquentation touristique – aux alentours de 3.3 millions de touristes – durant la période estivale, lissés sur l'année, le nombre d'habitants en Corse serait alors estimé autour de 410 000 individus. Ainsi, cette croissance de la population s'est naturellement accompagnée d'une croissance des besoins en termes de mobilité et de consommation
- à l'image de la croissance démographique, selon l'INSEE⁶, la croissance de l'économie corse est la plus forte de France métropolitaine de 1990 à 2011 : le PIB progresse en effet de 2,3% par an en volume, contre 1,4% en France de province. En 2014, le PIB s'élève ainsi à 8 597 millions d'euros. Toutefois, si l'on s'intéresse à la richesse créée par habitant, plus propice à la comparaison, on constate une tendance au rattrapage des différentiels, même si l'île se classe au 11^{ème} rang sur les 13 régions métropolitaines, avec un PIB par habitant, en 2014 estimé à 26 432 € contre 32 736 € pour la France métropolitaine
- d'après les derniers chiffres disponibles, la balance commerciale de la Corse (c'est-à-dire le différentiel entre la valeur des exportations et celle des importations) reste déficitaire. Cela signifie que la Corse doit s'endetter de plus en plus au fil du temps pour faire face à ses besoins courants⁷. Ce phénomène reste lié à la conjonction d'une production de biens et services relativement faible et d'une consommation boostée par le tourisme qui rend nécessaire l'importation de biens et services et donc l'endettement. Ainsi, l'Université de Corse⁸ estime que ces importations (agriculture et industrie confondues) représentent en 2009 environ 6 101 millions d'euros par an (dont 5 815 millions en provenance du reste de la France), soit près de 79 % du PIB. Paradoxalement, le fait que la Corse enregistre un déséquilibre de ses échanges, l'a notamment incité et permis de s'inscrire dans une dynamique d'internationalisation et d'ouverture économique, au travers de ses exportations

Parmi ses filières les plus dynamiques à l'exportation, on soulignera le dynamisme de la filière agricole et des industries agroalimentaires, avec des produits phares comme les clémentines Corses et les vins.

- A titre illustratif, d'après les données obtenues auprès de la Chambre Régionale d'Agriculture de Corse :
 - ✓ En 2016, plus de 33 000 tonnes de clémentines ont été produites en Corse. Sur ce tonnage total, 26 417 tonnes ont été mises sur le marché au titre de l'AOP « fruits de corse » dont plus de 25 000 tonnes exportées pour le marché continental Français, et dans le Sud Est de la France en particulier. Enfin, il est à noter que la période d'exportation de la clémentine – du 7 novembre au 31 décembre – est la seule période de l'année durant laquelle les remorques ne repartent pas à vide vers le continent, des dires des transporteurs routiers ;

⁶ INSEE Corse, Quant'île n°28, juin 2014

⁷ Rappelons qu'un déficit commercial implique que l'épargne disponible localement est insuffisante pour financer les investissements réalisés dans l'économie.

⁸ « Panorama de l'économie Corse, structures, performances et vulnérabilités » atelier n°3 du PADDUC, 23/04/2013 – Pr. M.A Maupertuis, Università di Corsica, UMR CNRS 6240 LISA

- ✓ En 2016 toujours, sur environ 340 000 hectolitres produits de vin (64% conditionné, le reste en vrac), 45% sont expédiés en France Continentale et 20% en dehors des frontières nationales.

	Reste de la France (RDF)	Reste du Monde (RDM)	Total
Exportations	1 871	375	2 246
Agriculture, sylviculture et pêche	150,1	2,9	153,0
Denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	270,8	5,2	276,0
Autres produits industriels	199,8	12,3	212,1
Commerce	788,3	224,7	1 013,1
Hébergement et restauration	461,8	129,9	591,8
Importations	- 5 815	-286	-6 101
Agriculture, sylviculture et pêche	-145,9	-1,7	-148
Denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	-1 187,9	-22,3	-1 210
Cokéfaction et raffinage	-337,3	-0,7	-338
Autres produits industriels	-1 892,6	-154,9	-2 047
Information et communication	-437,9	-19,7	-457
Activités financières et d'assurance	-779,3	-34,8	-814
Activités spécialisées, scientifiques et techniques et activités de services administratifs et de soutien	-946,5	-42,2	-989
Transport (marges)	-87,4	-10,1	-98
Balance commerciale	-3 944	89	-3 855
Autres rubriques compte courant	2 560	-15	2 545
Charges sociales patronales	-370,1		-370,1
Charge sociales salariales	-531,7		-531,7
Impôts directs au RdF	-208,8		-208,8
Impôts indirects au RdF (nets de taxe de séjour)	-990,6	0,7	-989,9
Partie AS de la Continuité Territoriale	-15,9	-15,9	-31,8
Transferts RdF à Etat en Corse	4 676,9		4 676,9
Solde compte courant	-1 384	74	-1 310
Compte d'accumulation	1 384	-74	1 310
Solde balance des paiements	0	0	0

Estimation de la balance des paiements corse en 2003 (C. Vellutini et MA. Maupertuis)⁹.

Le tableau ci-dessous s'intéresse aux 40 premières entreprises en Corse, en termes de chiffre d'affaires réalisé. On constate que la grande distribution est dominante :

	Raison sociale	Ville	Chiffre d'affaires
1	CORSICA FERRIES France - transports maritimes	BASTIA	225 022 492 €
2	AIR CORSICA - transport aérien de passagers	AJACCIO	137 240 797 €
3	TOTAL CORSE - Commerce de gros (commerce interentreprises de combustibles et de produits annexes)	BASTIA	123 658 291 €
4	PACAM 2 (GEANT CASINO) - Hypermarchés	AJACCIO	80 205 783 €
5	HYPER ROCADE 2 (GEANT CASINO) - Hypermarchés	FURIANI	68 682 359 €

⁹ Il n'existe pas d'études plus récentes concernant l'économie corse. Toutefois, à la demande de la Commission européenne, il est apparu nécessaire de fournir des données, même anciennes, sur la balance commerciale corse et sur la nature des flux de marchandises entre la Corse et le continent.

6	NEGOCE RESEAU CORSE - Commerce de gros (commerce interentreprises) de combustibles et de produits annexes)	SARROLA CARCOPINO	65 464 872 €
7	CORSE COMPOSITES AERONAUTIQUES - Construction aéronautique et spatiale	AJACCIO	52 666 209 €
8	JEAN FORCONI SA – Hypermarchés	PORTO VECCHIO	50 906 503 €
9	ACQUAVIVA DISTRIBUTION (LECLERC) - Hypermarchés	CORBARA	49 498 497 €
10	PORETTA 2 (GEANT CASINO) - Hypermarchés	PORTO VECCHIO	45 663 424 €
11	SOCIETE DES EAUX DE CORSE (captage, traitement et distribution d'eau)	AJACCIO	40 001 855 €
12	OLLANDINI AGENCE DE VOYAGES - Voyagistes	AJACCIO	39 419 701 €
13	CODIM 2 - Location de terrains et d'autres biens immobiliers	FURIANI	37 847 285 €
14	ROCCA TRANSPORTS - transports routiers de fret de proximité	AFA	35 737 360 €
15	SODEX - Hypermarchés	PENTA DI CASINCA	34 119 525 €
16	SA U COTTONNE - Hypermarchés	GHISONACCIA	33 579 788 €
17	CONTINENTALE AUTO LOCATION - commerce de voitures et de véhicules automobiles légers	LUCCIANA	32 001 032 €
18	BERNARDINI ET FILS - travaux de maçonnerie générale et gros œuvre de bâtiment	AJACCIO	31 364 397 €
19	DECA - détail de quincaillerie, peintures et verres en grandes surfaces-	FURIANI	30 525 091 €
20	LION DE TOGA 2 (GEANT CASINO) - Hypermarchés	BASTIA	29 806 775 €
21	PRODIS 2 (GEANT CASINO) – Supermarchés	PROPRIANO	29 098 676 €
22	SEDAFRAIS - Commerce de gros	BASTIA	28 269 120 €
23	BASTIA DISCOUNT - Hypermarchés	BASTIA	27 655 375 €
24	VIBEL – Commerce de gros	SARROLA CARCOPINO	27 528 129 €
25	SCA UNION DE VIGNERONS DE L'ILE DE BEAUTE - Vinification	ALERIA	26 713 891 €
26	ASJP OLETTA DISTRIBUTION - Supermarchés	OLETTA	26 356 706 €
27	ACOFRA EXPLOITATION - Supermarchés	CALVI	24 455 329 €
28	RAFFALLI TRAVAUX PUBLICS - Construction de réseaux électriques et de télécommunications	SARROLA CARCOPINO	24 128 119 €
29	BORGO DISTRIBUTION - Supermarchés	BORGO	23 982 222 €
30	SA SPORTING CLUB DE BASTIA – Activités de clubs de sports	FURIANI	23 953 685 €
31	GROUPE BOISSONS DE CORSE - Centrales d'achat alimentaires	BIGUGLIA	23 436 924 €
32	TERRASSEMENTS CORSES TERRACO – Travaux de terrassement courants et travaux préparatoires	PENTA DI CASINCA	23 208 410 €
33	SODICO 2 (GEANT CASINO) – Supermarchés	CORTE	22 805 894 €
34	HOLCAR – Location de courte durée de voitures et de véhicules automobiles légers	LUCCIANA	22 728 311 €
35	SOCIETE CORSE DE BOISSONS BASTIA - Commerce de gros	FURIANI	22 633 509 €
36	FILIPPI AUTO SA – Location de courte durée de voitures et de véhicules automobiles légers	LUCCIANA	22 525 172 €
37	LIBRE SERVICE DU PHARE – Hypermarchés	SAN NICOLAO	22 416 144 €
38	GARAGE PAOLI JOSEPH - Commerce de voitures et de véhicules automobiles légers	FURIANI	20 940 743 €
39	BOULEVARD ALBERT 1 ^{ER} - Promotion immobilière de logements	AJACCIO	20 240 617 €
40	PRICAL 2 (GEANT CASINO) - Supermarchés	CALVI	20 191 627 €
41	CORSE PRESSE - Édition de journaux	AJACCIO	20 000 527 €

- On constate la cherté de la vie sur l'île avec un niveau général des prix à la consommation des ménages hors loyers, en mars 2015, plus élevé en Corse par rapport à ceux pratiqués en France de Province, de l'ordre de +3.6%, et en particulièrement pour les produits alimentaires (+8.7%)¹⁰.

Trois motifs peuvent être avancés pour expliquer ce surcoût :

- ✓ Explication n°1. L'impact direct ou indirect du coût de transport maritime
- ✓ Explication n°2. L'intensité concurrentielle et les imperfections de marché
- ✓ Explication n°3. Les économies d'échelle dans le système de distribution.

III.2.1.3 Les flux constatés : le trafic Passagers

III.2.1.3.1. Un trafic passagers fortement saisonnier qui s'oriente vers l'aérien

Les motifs de déplacement des passagers entre la Corse et le continent sont variés.

Parmi ceux déclarés lors d'enquêtes de mobilité¹¹, citons (liste indicative) :

- se rendre ou venir du domicile ou résidence secondaire, logement occasionnel, hôtel
- se rendre ou venir du lieu de travail
- faire des études (lycées, universités, grandes écoles...)
- effectuer des achats
- recevoir des soins
- faire une démarche administrative
- rechercher un emploi
- participer à des loisirs, des activités sportives, culturelles ou associatives, faire une promenade,
- visiter des parents ou des amis
- réaliser une tournée professionnelle.

Le nombre de passagers transitant par les ports et aéroports corses était de 7,73 millions PAX en 2016 (hors croisières) selon l'ORTC¹². Si ce nombre est assez stable depuis 2010, le mode aérien (lignes régulières et charters) a gagné +3 % entre 2014 et 2015 et +6,2 % en 2016, alors que les lignes maritimes régulières affichent sur la même période une baisse de -1,1 % (et chute de 2,8% pour les lignes françaises) en 2015 et une faible hausse de +0,8 % en 2016.

De par le développement de l'activité touristique sur l'île, les déplacements entre la Corse et le continent sont fortement saisonniers. L'ORTC estime dans son rapport statistique¹³ de mai 2016 que 72 % des trafics annuels sont assurés durant la saison estivale (de mai à septembre).

¹⁰ Ces niveaux de prix ont été reconstitués à partir de données macro-économiques fournies par l'INSEE concernant l'économie française.

¹¹ Ex. INSEE : Enquête Nationale Transport et Déplacements.

¹² ORTC. *Principaux flux de transport de la Corse en 2016*. Publication mai 2017.

¹³ *ibidem*

L'aérien a dépassé le maritime sur la liaison Corse / continent français en termes de passagers. Les passagers se tournent vers l'avion au vu des temps de parcours comparés de l'avion (moins de 50 minutes depuis Marseille) et du bateau (en général traversées de nuit durant 11h à 13h), des accès directs aux principales métropoles nationales et européennes, et des tarifs pratiqués (billet aérien low-cost pour quelques dizaines d'euros), à moins d'avoir une raison particulière de choisir le bateau (véhicule, bagages encombrants, conditions météorologiques...).

Ce mouvement s'est accentué depuis l'arrivée des vols low-costs, dont le trafic dépasse 1,1 millions de passagers en 2016 (+21 % depuis 2015) et représente 30 % de la desserte aérienne¹⁴.

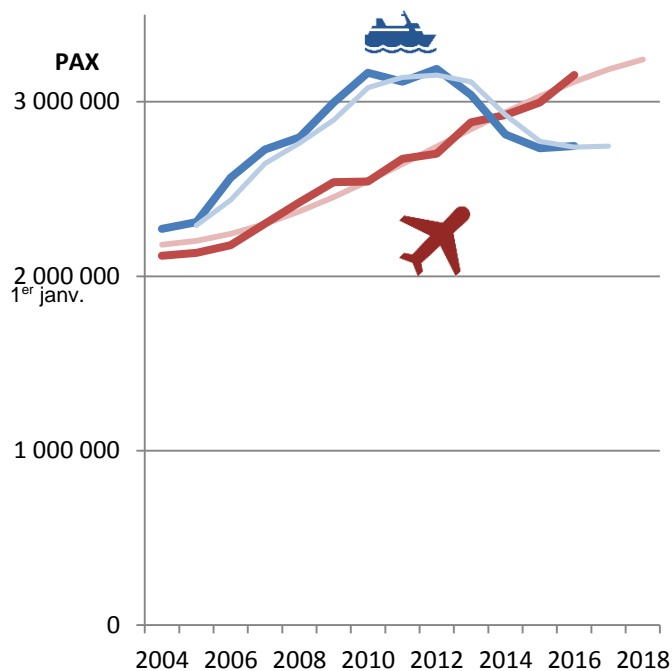


Figure 7 Trafic maritime et aérien passagers Corse / continent français 2000-2016 et tendances

Avec 53% de parts de marché sur le trafic passagers entre la Corse et le continent français, l'aérien a dépassé les 3 millions de passagers dès 2015.

Même si les pics de fréquentations sont encore pris en compte de manière prédominante par la voie maritime (cf. Figure ci-dessous), l'utilisation de l'avion semble donc être devenue la norme en matière de trafic de passagers entre la Corse et le continent.

¹⁴ *ibidem*

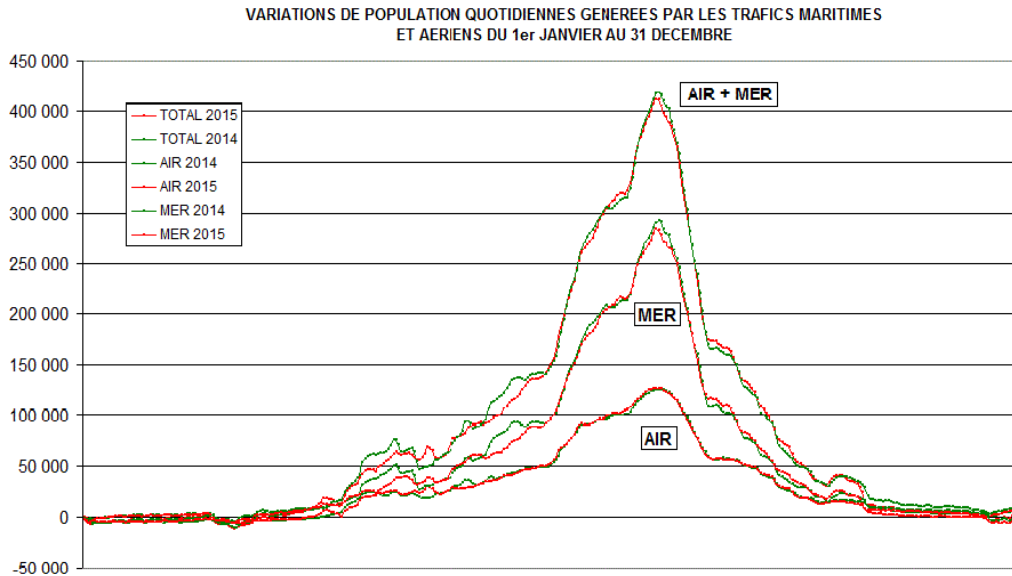


Figure 8 Saisonnalité du trafic PAX (graphique : ORTC 2016)

Pour autant, le trafic passagers résidents maritime doit être maintenu afin de satisfaire les besoins de la population insulaire pour laquelle ce mode de transport est incontournable. 31 déc.

III.2.1.3.2. Analyse des lignes maritimes régulières de passagers

L'analyse des trafics passagers entre les ports corses et ports continentaux français (Marseille, Toulon, Nice) et italiens (Savona, Gênes, Livourne) ainsi que sardes (Porto Torres, Santa Teresa, Golfo Aranci) fait clairement apparaître (cf. **Figure 9**) une position dominante des ports français (trafics passagers cumulés de 2 746 523 passagers en 2016) sur les ports italiens (1 312 017 passagers en 2016).

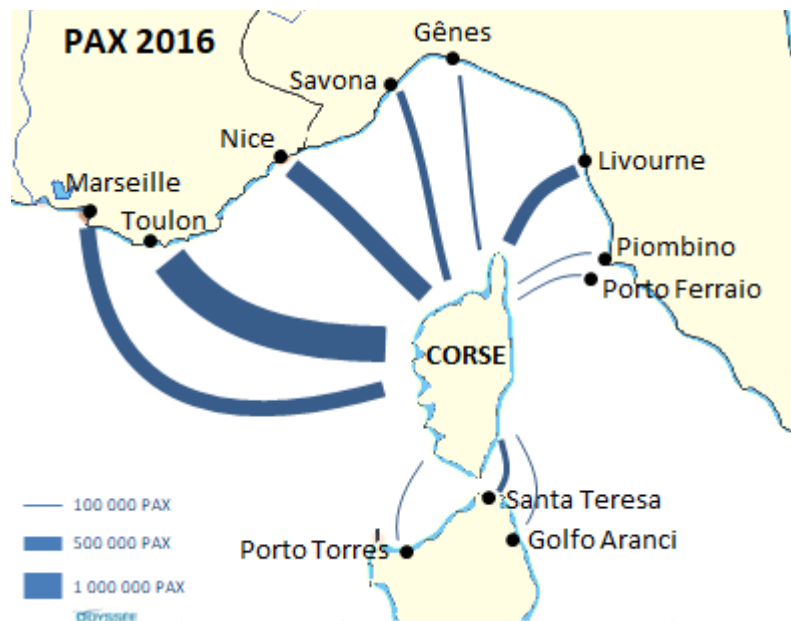


Figure 9 Trafic passagers Corse / continent (France et Italie) 2016

III.2.1.1.2.1. Desserte maritime de passagers Corse / continent

Le trafic passagers Corse / continent français concerne les ports de Marseille (606 163 passagers) en 2016), Toulon (1 371 779 passagers) et Nice (606 163 passagers).

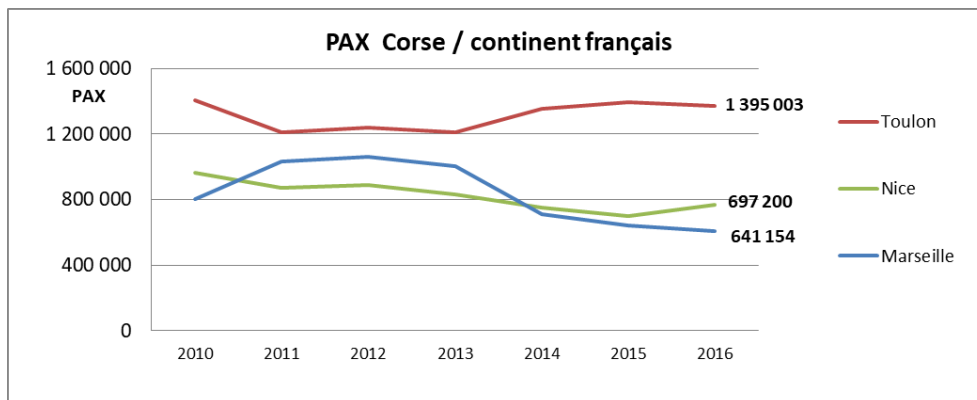


Figure 10 Trafic passagers Corse / continent français 2010-2016

Toulon est un port important pour le transport des passagers concernant la desserte maritime de la Corse. Sa proximité nautique de l'île, mais également le dynamisme de la compagnie maritime escalant à ce port (Corsica Ferries), expliquent le poids important (50% du trafic Corse / continent français en 2016) du trafic passagers de Toulon.

III.2.1.1.2.2. Desserte maritime de passagers Corse / Marseille

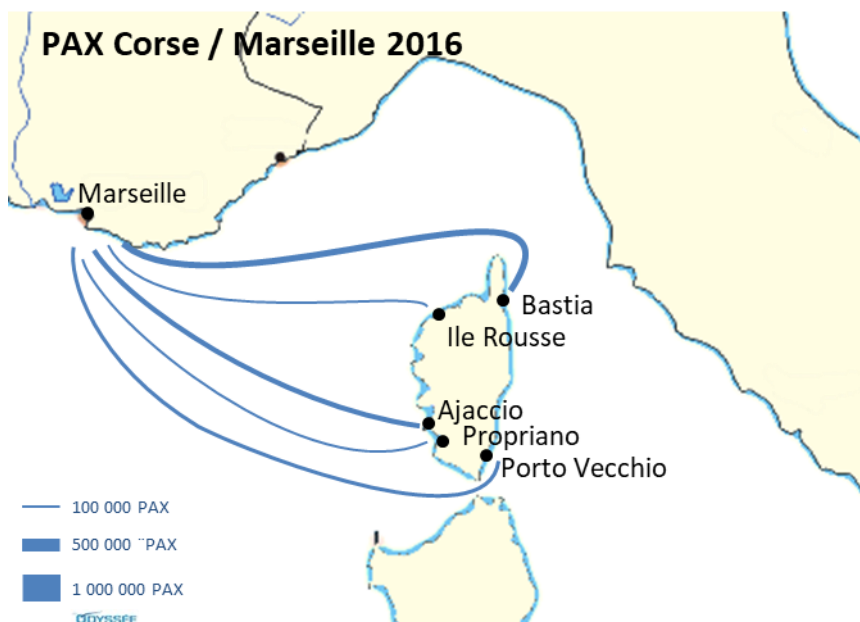


Figure 11 PAX Corse / Marseille 2016

La saisonnalité (

Figure 12) est très marquée avec un ratio haute saison (d’octobre à mars) / basse saison (d’avril à septembre) de 3,0. Le trafic passager atteint son niveau maximum en août (136 833 passagers en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en février (26 216 passagers).

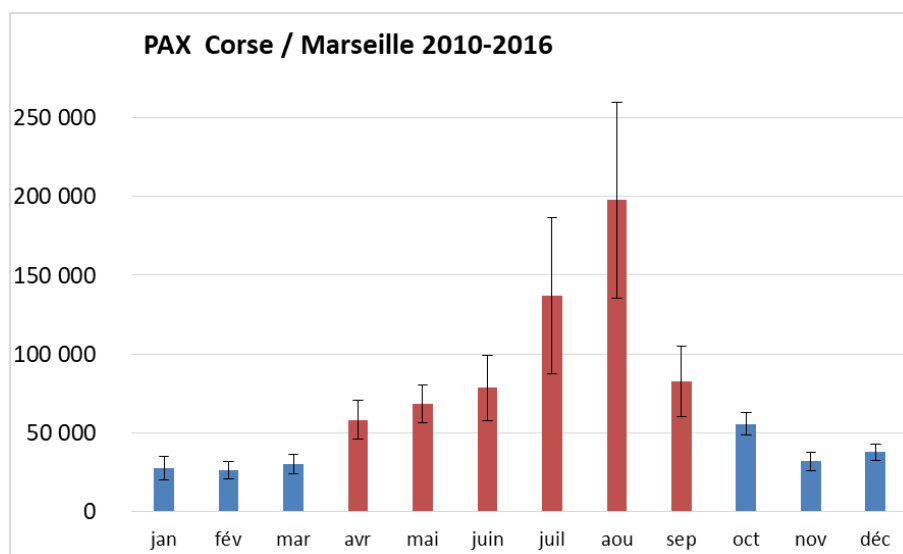


Figure 12 Saisonnalité du trafic passagers Corse / Marseille 2010-2016

Le trafic passagers Corse / Marseille est en hausse de +1% en basse saison sur la période 2010-2016 et en baisse de -32% en haute saison (**Figure 13**). En 2016, le trafic 2016 était de 32 476 passagers/ mois en basse saison et de 68 551 passagers en haute saison.

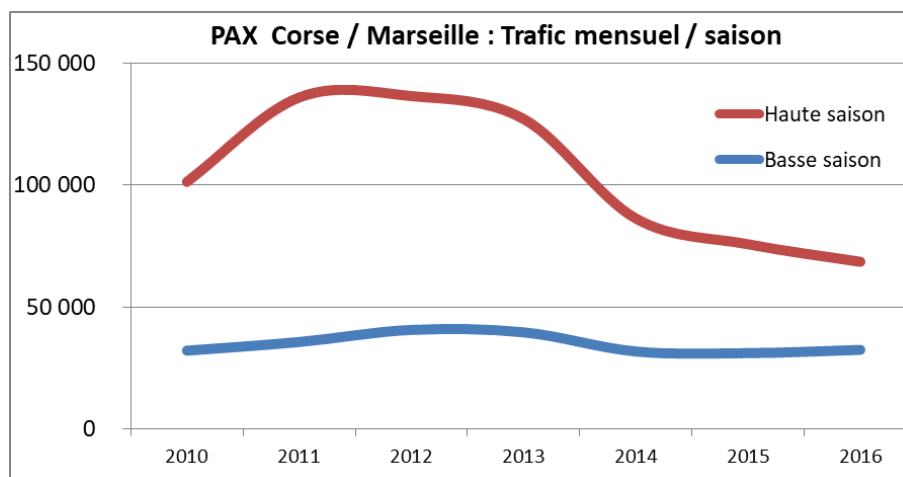


Figure 13 Tendence du trafic passagers mensuel Corse / Marseille 2010-2016

Les dernières observations confirment le ralentissement pour la saison 2017 pour Marseille et font apparaître une légère chute de -1,8% sur 12 mois en juillet 2017.

III.2.1.1.2.3. Desserte maritime de passagers Corse / Toulon

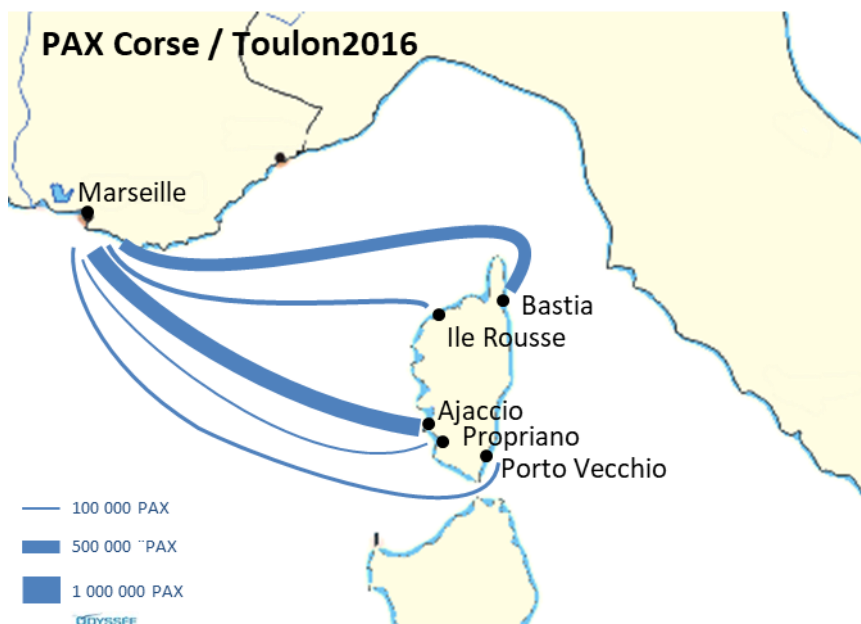


Figure 14 PAX Corse / Toulon 2016

La saisonnalité (**Figure 15**) est très marquée avec un ratio haute saison (d'avril à septembre) / basse saison de 3,9 (d'octobre à mars). Le trafic passager atteint son niveau maximum en aout (306 166 passagers en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en février (31 491 passagers).

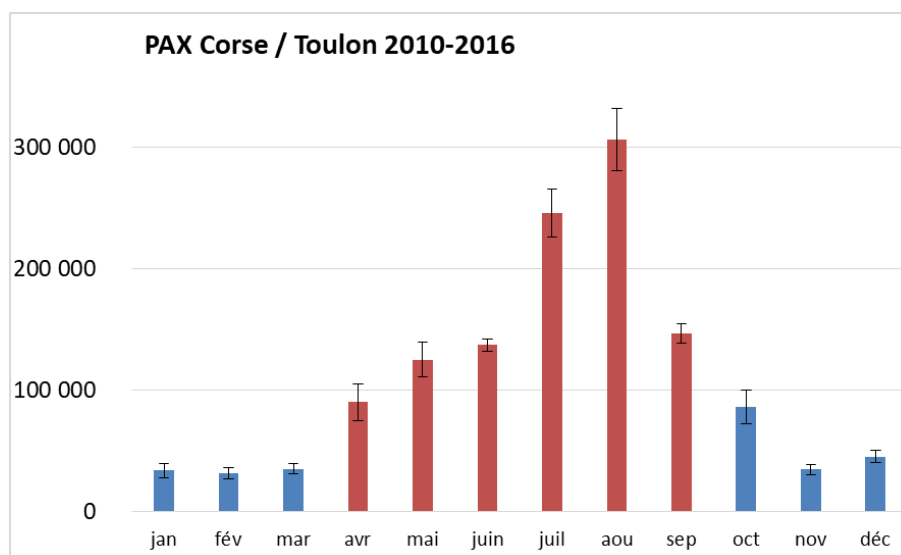


Figure 15 Saisonnalité du trafic passagers Corse / Toulon 2010-2016

Le trafic roulier Corse / Toulon est en hausse de +7% en basse saison sur la période 2010-2016 et en baisse de -4% en haute saison (**Figure 16**). En 2016, le trafic 2016 était de 48 130 passagers / mois en basse saison et de 180 500 passagers en haute saison.

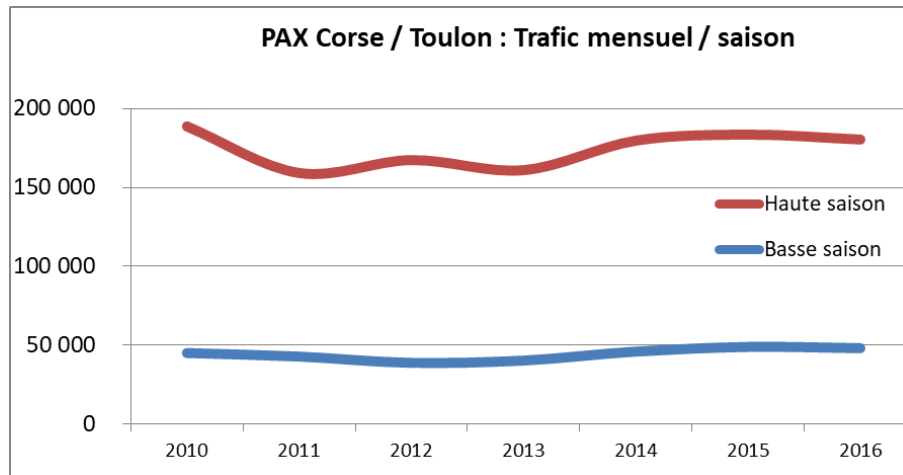


Figure 16 Tendence du trafic passagers mensuel Corse / Toulon 2010-2016

Les dernières observations pour Toulon sont en demi-teinte et font apparaître une chute de -1,8% sur 12 mois en juillet 2017.

III.2.1.1.2.4. Desserte maritime de passagers Corse / Nice

Bastia est le port le plus proche, avec le trafic le plus important (416 561 PAX en 2016), suivi de d’Ajaccio (131 735 PAX en 2016) et de l’Île Rousse (126 621 PAX en 2016). Porto-Vecchio a un trafic passagers moins soutenu, ayant débuté en mai 2016 (39 642 PAX en 2016).

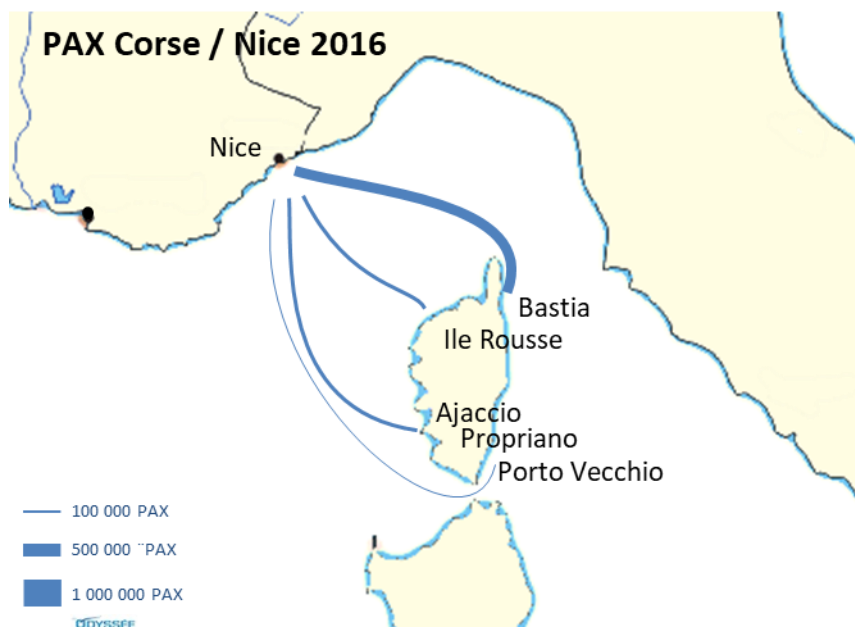


Figure 17 PAX Corse / Nice 2016

La saisonnalité (**Figure 18**) est très fortement marquée avec un ratio haute saison) / basse saison (d’octobre à mars) de 10,7. Le trafic passager atteint son niveau maximum en aout (270 638 passagers en moyenne sur la période 2013-2016), et minimum en février (7 116 passagers).

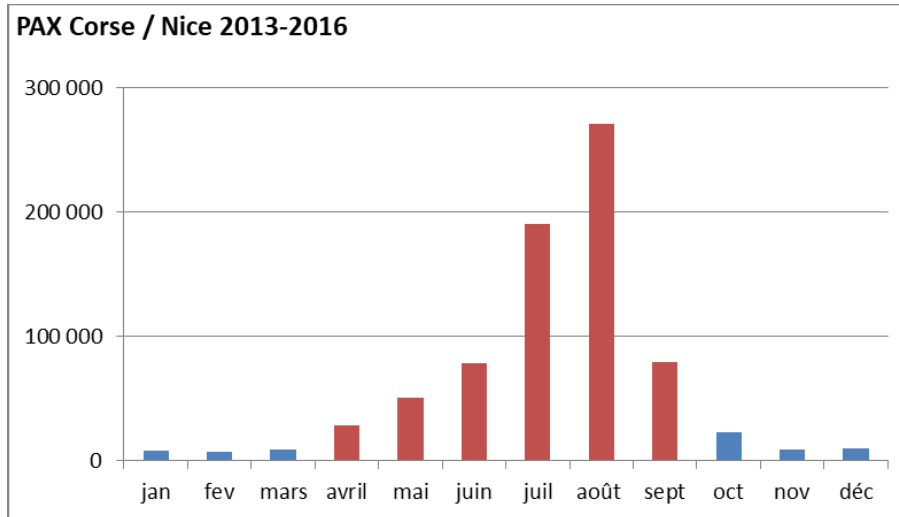


Figure 18 Saisonnalité du trafic passagers Corse / Nice 2013-2016

Le trafic PAX Corse / Nice est en baisse de -5% en basse saison sur la période 2013-2016 et en baisse de -9% en haute saison (**Figure 19**). En 2016, le trafic était de 12 350 passagers / mois en basse saison et de 115 747 passagers en haute saison.

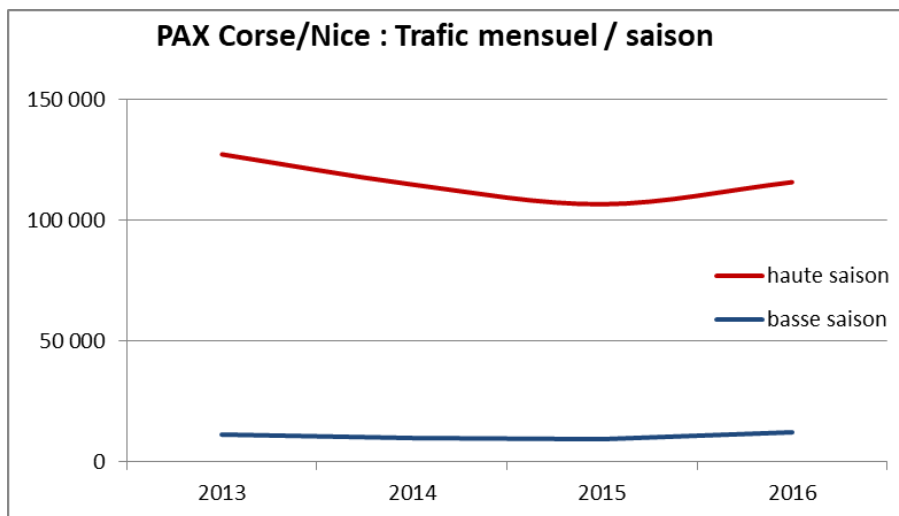


Figure 19 Tendence du trafic passagers mensuel Corse / Nice 2013-2016

Les dernières observations pour Nice sont en baisse et font apparaître une chute de -24% entre juillet 2017 et juillet 2016.

III.2.1.3.3. Analyse des lignes maritimes régulières de véhicules de tourisme

Le trafic véhicules Corse / continent français concerne les ports de Marseille (221 588 véhicules en 2016), Toulon (506 838 véhicules) et Nice (268 252 véhicules).

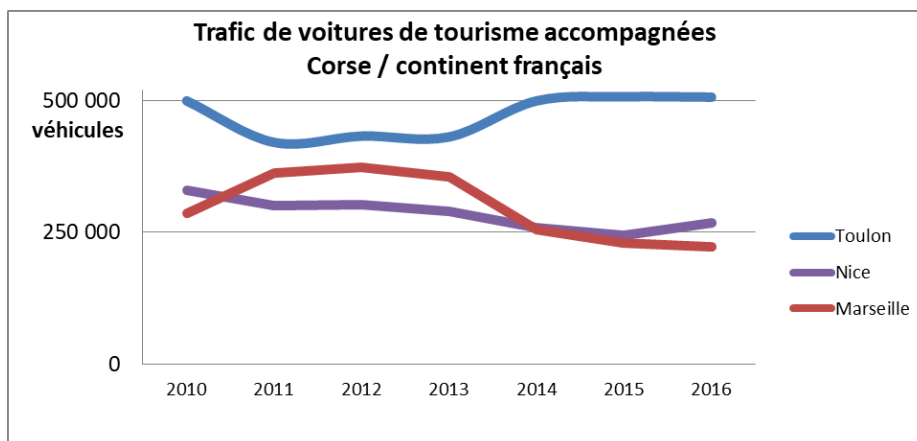


Figure 20 Trafic véhicule Corse / continent français 2010-2016

La place de Toulon pour les passagers explique le poids important (50% du trafic Corse / continent français en 2016) du trafic véhicules de tourisme accompagnés.

La saisonnalité (

Figure 21) est marquée avec un ratio haute saison (d’avril à septembre) / basse saison (d’octobre à mars) de 3,4. Le trafic passager atteint son niveau maximum en aout (219 289 VL) en 2016, et minimum en janvier (27 852 VL).

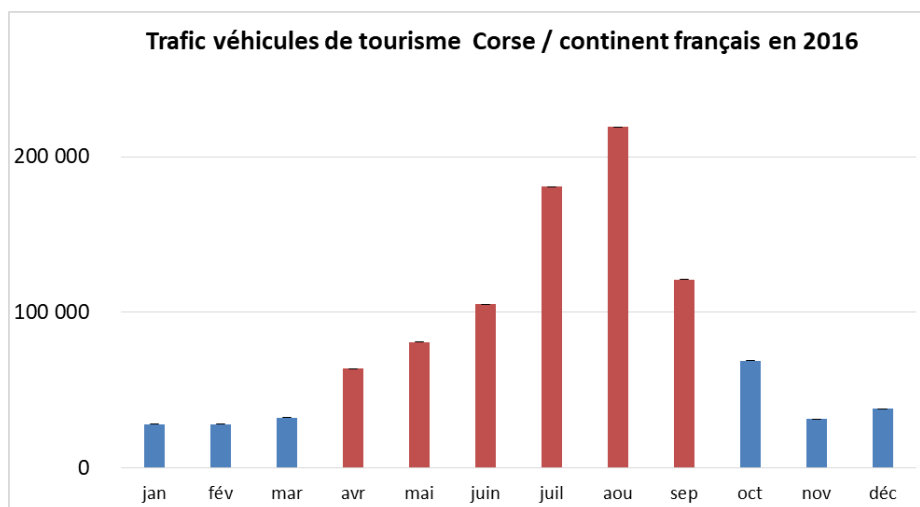


Figure 21 Trafic véhicules de tourisme Corse / continent français en 2016

Les trafics de voitures de tourisme sont directement corrélés au trafics de passagers ligne par ligne.

III.2.1.4. Les flux constatés : le trafic Fret

III.2.1.4.1. Analyse des lignes maritimes régulières de fret

L’analyse des trafics rouliers entre les ports corses et ports continentaux français (Marseille, Toulon, Nice) et italiens (Savona, Gênes, Livourne) ainsi que sardes (Porto Torres, Santa Teresa, Golfo Aranci)

fait clairement apparaître (cf. Figure 22) une position quasi exclusive des ports français (trafics rouliers cumulés de 1 427 010 tonnes en 2016) par rapport aux ports italiens (206 951 tonnes en 2016).

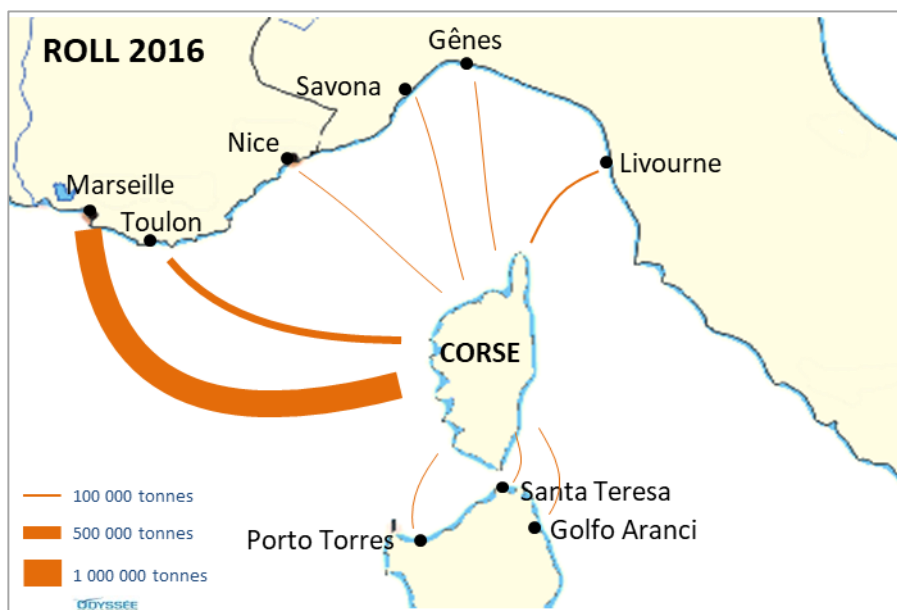


Figure 22 Trafic roulier Corse / continent (France et Italie) 2016

En effet, les liens commerciaux sont plus étroits entre la Corse et le continent français qu’entre la Corse et la péninsule italienne ou la Sardaigne. Ceci s’explique car les entreprises implantées en Corse ont historiquement développé des réseaux commerciaux d’approvisionnement préférentiels sur le continent français (centrales d’achats de la grande distribution, hôtellerie, restauration, agro-alimentaire, agences de location de véhicules, ...).

III.2.1.4.2. Desserte maritime fret Corse / continent

Le trafic roulier Corse / continent français concerne les ports de Marseille (1 599 401 ml en 2016), Toulon (431 011 ml), et dans une moindre mesure Nice (27 561 ml).

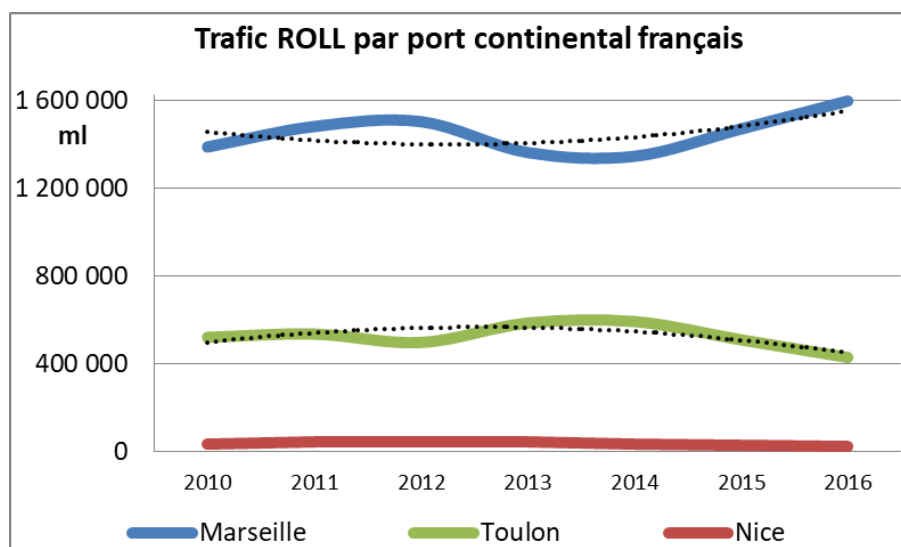


Figure 23 Trafic roulier Corse / continent français 2010-2016

La place de Marseille dans les schémas logistiques insulaires explique le poids important (78% du trafic Corse / continent français en 2016) et croissant du trafic roulier de Marseille. En effet, Marseille bénéficie du trafic de son Grand Port Maritime (porte d'entrée des marchandises importées, notamment en provenance d'Asie), de la multimodalité parfaite maritime / ferroviaire / fluviale / aérienne / routière permettant le pré- et post-acheminement des marchandises, et de la localisation en zone portuaire ou arrière-portuaire de nombreux entrepôts logistiques en lien avec la desserte maritime de la Corse.

Ce rôle se confirme encore puisque les derniers chiffres mensuels publiés par l'ORTC font état d'une croissance de +14% en août 2017 (trafic cumulé sur 12 mois) pour Marseille, alors que sur la même période Toulon est en baisse de -17 % en août 2017, et Nice est stable avec -2%.

Marseille est donc clairement le port de référence pour le fret concernant la desserte maritime de la Corse.

III.2.1.4.3. Desserte maritime de fret Corse / Marseille

La saisonnalité (

Figure 24) est peu marquée avec un ratio haute saison (d'avril à septembre)/ basse saison (d'octobre à mars) de 1,2. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en juillet (150 382 ml en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en janvier (99 429 ml).

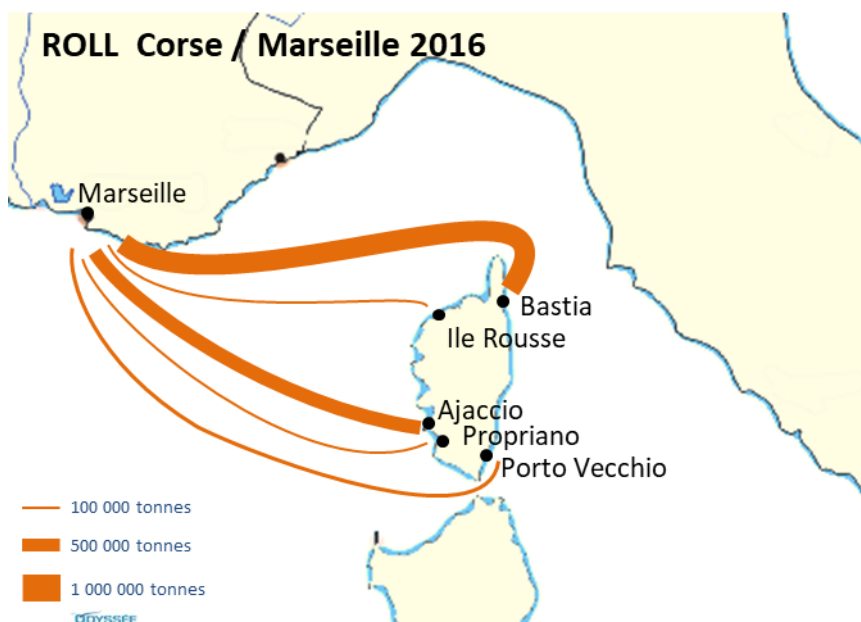


Figure 24 Carte du trafic roulier Corse / Marseille 2016

Les trafics fret entre la Corse et Marseille passent principalement par Bastia (766 594 ml sur l'année 2016) et Ajaccio (537 235 ml). Les ports secondaires de Porto-Vecchio (139 242 ml en 2016), l'Ile Rousse (88 443 ml) et Propriano (67 887 ml) complètent la desserte.

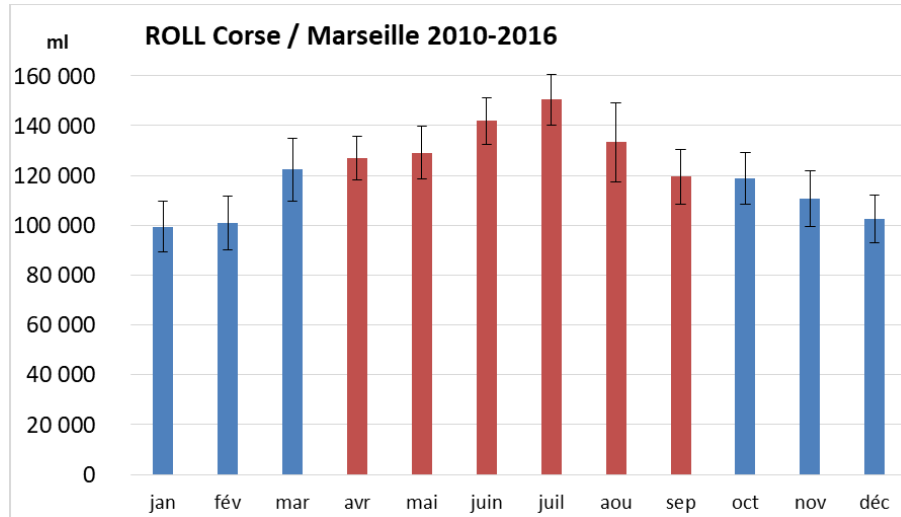


Figure 25 Saisonnalité du trafic roulier Corse / Marseille 2010-2016

Le trafic roulier Corse / Marseille est en hausse de +14% en basse saison sur la période 2010-2016 et de +16% en haute saison (

Figure 26). En 2016, le trafic 2016 était de 119 727 ml / mois en basse saison et de 146 840 ml en haute saison.

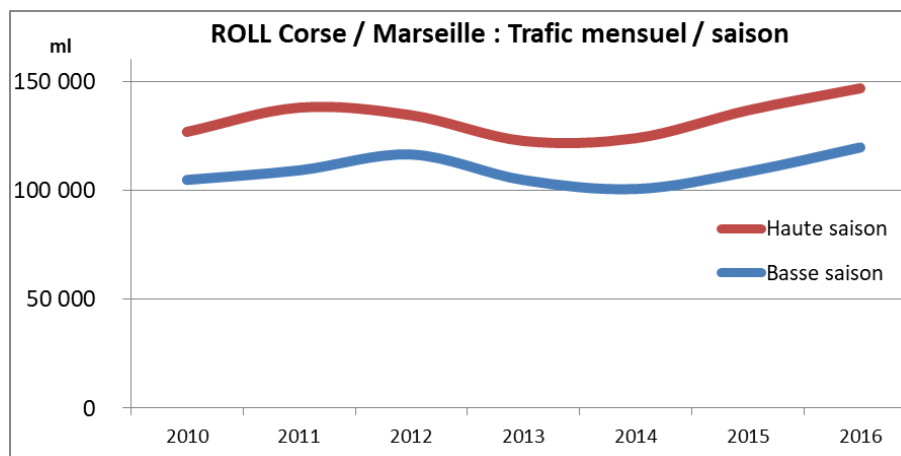


Figure 26 Tendence du trafic roulier mensuel Corse / Marseille 2010-2016

Les dernières observations confirment la bonne saison 2017 pour Marseille et font apparaître une croissance de +14% sur 12 mois en août 2017.

III.2.1.4.4. Desserte maritime de fret Corse / Toulon

Les ports de Bastia (243 520 ml pour l'année 2016) et Ajaccio (176 107 ml en 2016) sont les principaux ports de fret en lien avec Toulon. L'île Rousse (4 682 ml) et Porto-Vecchio depuis 2016 (6 509 ml) complètent les liaisons fret Corse / Toulon.

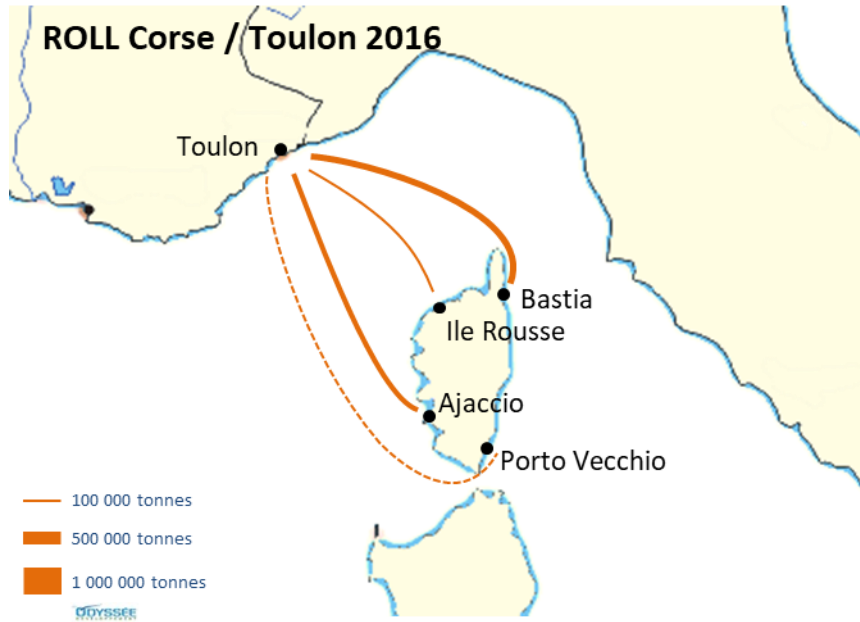


Figure 27 Carte du trafic roulier Corse / Toulon 2016

La saisonnalité (

Figure 28) est marquée et inversée avec un ratio haute saison (d’avril à septembre) / basse saison (d’octobre à mars) de 1,0. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en mars (51 581 ml en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en août (32 560 ml).

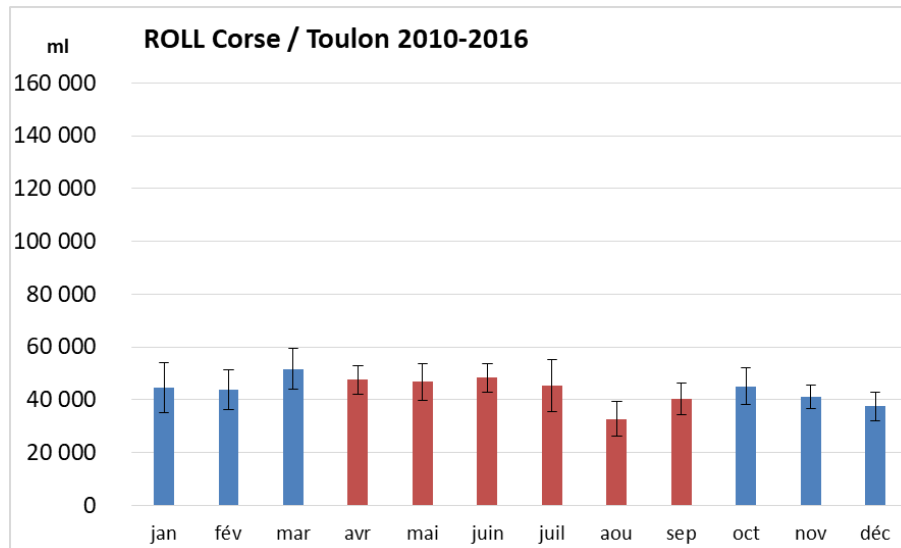


Figure 28 Saisonnalité du trafic roulier Corse / Toulon 2010-2016

Le trafic roulier Corse / Toulon est en baisse de -10% en basse saison sur la période 2010-2016 et en chute de -25% en haute saison (**Figure 29**). En 2016, le trafic 2016 était de 38 003 ml / mois en basse saison et de 33 833 ml en haute saison.

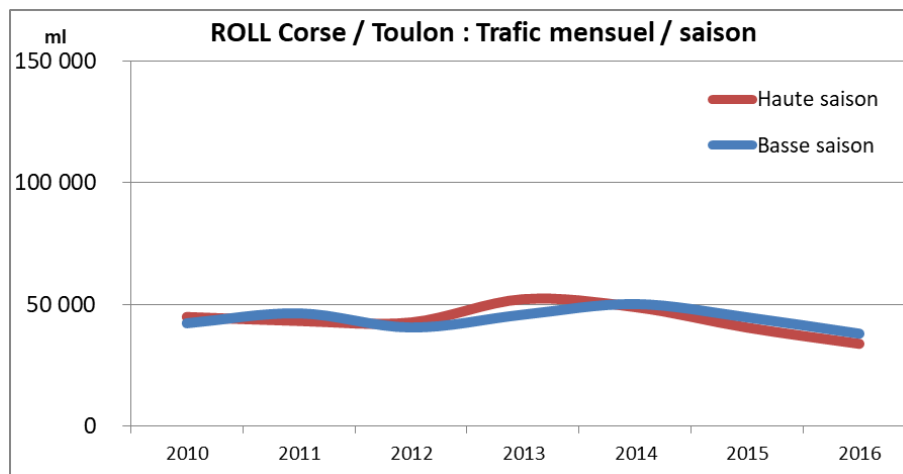


Figure 29 Tendence du trafic roulier mensuel Corse / Toulon 2010-2016

Les dernières observations confirment la perte d'influence de Toulon sur le fret pour la saison 2017 et font apparaître une chute de -17% sur 12 mois en août 2017.

III.2.1.3.5. Desserte maritime de fret Corse / Nice

Le port de Bastia (24 775 ml pour l'année 2016) fait transiter du fret en lien avec Toulon. Ajaccio (1 649 ml) et Porto-Vecchio (484 ml) ont des trafics très limités.

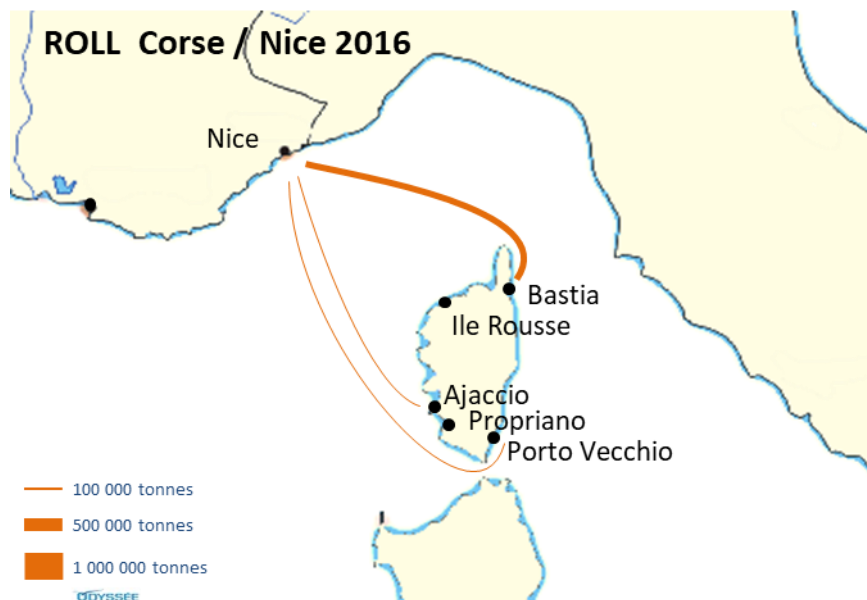


Figure 30 Carte du trafic roulier Corse / Nice 2016

III22. Démontrer une carence de l'initiative privée

Dès lors qu'il existe une demande des usagers, cette demande ne doit pas déjà être susceptible d'être satisfaite par les opérateurs du marché en l'absence d'obligation en ce sens fixée par les pouvoirs publics. En d'autres termes, il ne saurait y avoir de besoin de service public sans carence de l'initiative privée.

L'appréciation de l'existence d'un besoin réel de service public peut évoluer au cours du temps, en fonction du développement des forces du marché (TUE, 1^{er} mars 2017, T-454/13, points 99 et 286).

Dans sa communication du 20 décembre 2011 relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'Etat aux compensations octroyées pour la prestation de SIEG¹⁵, la Commission européenne précise que la comparaison entre les obligations de service public et l'offre du marché est réalisée sur la base de prestations présentant des caractéristiques comparables au niveau du prix, de la qualité, de la continuité et de l'accès au service.

Aucun régime d'OSP ou aucun contrat de délégation de service public ne peut être mis en œuvre si des services sont déjà fournis de manière satisfaisante et dans des conditions (prix, continuité de service et accès au service) compatibles avec l'intérêt général, tel que le définissent les autorités publiques, par des entreprises exerçant leurs activités dans des conditions commerciales normales (CJCE, 17 mars 2011, C-128/10 et C-129/10, *Naftiliaki Etaireia Thasou*, points 54).

¹⁵ C(2011)9404 final (texte relevant du paquet Monti-Kroes)

En l'espèce, l'objectif consiste donc à rechercher si l'initiative privée - les compagnies maritimes qui desservent la Corse actuellement (hors DSP) - permet ou non aujourd'hui de satisfaire aux besoins des usagers en termes de fréquence, de régularité, de tarification, de ports à desservir.

Il faut relever la difficulté pratique à identifier une carence de l'initiative privée alors que la desserte maritime entre la Corse et le continent a toujours fait l'objet d'un encadrement par l'État et la CTC depuis 1976.

Il s'agit en effet d'une configuration particulière où, en parallèle à une exploitation déléguée du service public assortie d'une contrepartie financière pour les sujétions imposées aux délégataires, la concurrence privée a pu librement se développer, s'agissant surtout du transport de passagers. La compagnie Corsica Ferries est aujourd'hui la seule compagnie maritime hors service public qui dessert la Corse (à partir du port de Toulon).

Un autre exploitant, la compagnie Moby Lines, a effectué des liaisons entre Toulon et la Corse d'avril 2010 à février 2011. Aujourd'hui, cette compagnie de navigation maritime privée italienne assure des liaisons entre la Sardaigne, la Corse et l'île d'Elbe au départ de l'Italie.

Compte-tenu de cette configuration particulière de la concurrence, où seule une compagnie (autre que les compagnies délégataires Corsica Linea et CMN), est raisonnablement susceptible de desservir la Corse, il est techniquement difficile d'établir la carence de l'initiative privée pour en déduire le niveau de besoin de service public auquel il n'est pas satisfait.

Deux difficultés doivent être relevées :

- démontrer le périmètre exact de la carence de l'initiative privée supposerait de mettre un terme à la délégation de service public et aux OSP pour "*abandonner*" totalement le marché pertinent aux jeux de la libre concurrence. Cette solution est évidemment impossible à mettre en œuvre car elle remettrait gravement en cause la continuité de la desserte maritime entre la Corse et le continent (principe à valeur constitutionnelle pour l'ordre juridique français)
- la démarche exigée par les institutions européennes impose d'identifier au préalable un besoin de service public "*in abstracto*", sans avoir obtenu les résultats du test du marché. Seuls les résultats du marché permettent, avec les auditions des usagers (compagnies, chargeurs, transporteurs etc), d'établir avec un certain degré d'authenticité une cartographie précise du niveau de besoin des usagers.

Démontrer le besoin de service public revient à :

- caractériser une carence de l'initiative privée sur les ports continentaux et insulaires **(III.2.2.1.)**
- prouver que les ports de Marseille et de Toulon ne sont pas substituables ? **(III.2.2.2.)**
- déterminer le niveau de besoin de service public tel qu'identifié par la CTC auprès des usagers ? **(III.2.2.3.)**

Les analyses qui suivent, effectuées avec les données disponibles, ont été confortées par une approche plus circonstancielle résultant de l'audition des opérateurs et acteurs économiques et des autorités publiques intervenant dans la chaîne du transport maritime, afin de tenter de dégager une tendance sur ressenti de l'organisation actuelle et son devenir (*infra*, point IV).

III.2.2.1. Une carence de l'initiative privée sur les ports continentaux et insulaires

III.2.2.1.1. Comment déterminer la carence de l'initiative privée ?

Conformément au règlement cabotage et à l'interprétation qu'en retient la Cour de justice de l'Union européenne, le besoin de service se démontre par la carence de l'initiative privée :

"Il en résulte que l'application d'un régime d'autorisation administrative préalable comme moyen d'imposer des obligations de service public présuppose que les autorités nationales compétentes ont d'abord pu constater, pour des trajets bien déterminés, l'insuffisance des services réguliers de transport dans le cas où la prestation de ceux-ci serait laissée aux seules forces du marché. En d'autres termes, l'existence d'un besoin réel de service public doit pouvoir être démontrée" (CJCE, 20 février 2001, Analir, C-205/99).

"la démonstration de l'existence d'un besoin réel de service public est liée à celle de l'existence d'une carence de l'initiative privée. En d'autres termes, c'est sur la base d'un constat de carence de l'initiative privée qu'est déterminé le besoin réel de service public" (TUE, 1^{er} mars 2017, T-366/13).

Il convient donc d'identifier une "carence de l'initiative privée". De cette carence pourra être déduit le périmètre du besoin de service public.

Cette carence de l'initiative privée peut être estimée **par la différence** entre les flux de PAX et de fret effectivement constatés et l'offre capacitaire théorique des compagnies hors DSP.

Pour parvenir à identifier la carence de l'initiative privée, il convient donc de comparer l'offre capacitaire théorique effective des compagnies en situation de libre concurrence (ou d'OSP pour Nice, Toulon et Marseille) et les flux constatés pour les 3 dernières années (2015 à 2017).

III.2.2.1.2. La comparaison entre l'offre capacitaire des compagnies en situation de libre concurrence et les flux de PAX et de fret constatés

(1) Origines des données

Les données sur l'offre capacitaire Corse / continent passagers, véhicules et fret ne sont pas disponibles. Leur reconstitution a été nécessaire sur la base des données collectées auprès de différentes parties prenantes.

L'objectif est d'estimer la capacité mobilisée mensuellement par l'initiative privée à partir de Toulon et Nice (seuls ports faisant l'objet d'une desserte régulière en plus de Marseille desservi dans le cadre d'une DSP) pour chaque ligne faisant l'objet d'une desserte maritime régulière, soit Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano, Ile Rousse, sur 3 ans.

La comparaison avec le trafic réalisé donne le cas échéant un besoin de service public de transport maritime pour les ports corses.

Le tableau suivant compare les sources de données obtenues après de nombreuses sollicitations.

Source	Corsica Ferries	ORTC	CCI Haute-Corse	CCI Corse du Sud	Capitainerie Port Toulon	Riviera Ports (CCI Nice)
Capacité ou réalisé	Réalisé	Réalisé	Capacité	Capacité	Capacité	Capacité
Années	2014-2016	2014-2017	2015-2017	2016-2017	2014-2017	2014 à 2016 (en attente de 2017)
Fréquence	Mensuelle	Mensuelle	Journalière	Journalière	Journalière	Mensuelle
Fret en ml	Oui	Oui	Oui	Non	Non	Oui
Voiture en ml	Non	Oui	Oui	Non	Non	Oui
PAX	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Nom des navires par traversée	Non	Non	Oui	Oui	Oui	Non
Ports corses	Tous (sauf Propriano)	Tous	Ile Rousse, Bastia	Ajaccio, Propriano, Porto-Vecchio	Tous	Tous
Ports continent	Tous + Italie non différenciée	Tous	Tous	Tous	Toulon	Nice
Compagnie	CFF	Toutes	Toutes	Toutes	Toutes	Toutes

Faute de données sur la capacité, une reconstitution à partir des rotations et des capacités nominales théoriques de chaque navire doit être réalisée (cf. point suivant sur le traitement des données).

Les données retenues pour le décompte des rotations entre le port de Toulon et la Corse sont les informations mises à disposition par la Capitainerie du port de Toulon. Ces données ont été retenues car elles sont disponibles de manière journalière pour les années 2014 à 2017.

Les données retenues pour la capacité nominales des navires effectuant les rotations entre le port de Toulon et la Corse proviennent de la société Corsica Ferries ainsi que de la CCI Haute-Corse. Ces données sont retenues car elles offrent les capacités de fret et voitures en mètres linéaires.

La source des données exploitées pour l'offre capacitaire des rotations effectuées entre le port de Nice et la Corse proviennent de la CCI de Nice Côte d'Azur (Riviera Ports).

Les données exploitées pour l'obtention du réalisé entre les ports de Toulon, Marseille et Nice tant en termes de PAX que de ROLL, pour les années 2014 à 2017 proviennent de l'ORTC.

(2) Traitement des données

Dans un premier temps, l'offre capacitaire depuis Toulon par mois et par port Corse desservie est calculée :

- pour cette première tâche, les données mises à disposition par la capitainerie du port de Toulon ont été traitées afin d'obtenir le nombre de traversées effectuées par mois pour chacun des navires effectuant des rotations entre le port de Toulon et la Corse
- dans le même temps, les informations mises à dispositions par la CCI Haute-Corse ont permis d'obtenir les capacités de fret + voitures (ROLL + VL en mètres linéaires) ainsi que les capacités en termes de nombre de passagers (PAX) de chacun des navires qui effectuent des rotations entre le port de Toulon et la Corse. Le croisement de ces données a permis d'obtenir l'offre capacitaire par mois en PAX et ROLL.
- par la suite, l'offre capacitaire mensuelle des rotations entre le port de Nice et la Corse a été extraite des données transmises par la CCI de Nice en termes de PAX et de mètres linéaires de véhicules légers. Le fret entre Nice et la Corse étant très limité, les garages de navires sont principalement consacrés aux voitures.

Le calcul de l'offre capacitaire PAX a été réalisé en multipliant pour chacun des navires effectuant des rotations entre le port de Toulon ou Nice et la Corse, le nombre de traversées qu'ils ont réalisées pour chaque mois des années 2014 à 2017, par la capacité maximum en termes de PAX du navire correspondant.

Afin d'obtenir une offre capacitaire reflétant le plus possible la réalité, un taux d'ouverture de cabine (cf. « sectorisation ») différencié selon les mois a été modélisé, puis abandonné suite à l'observation reçue que « la demande crée l'offre ». Le tableau suivant illustre la capacité maximum mensuelle utilisée par rapport à la capacité affichée sur les caractéristiques des navires.

Taux d'ouverture des cabines	
Janvier	100%
Février	100%
Mars	100%
Avril	100%
Mai	100%
Juin	100%

Juillet	100%
Août	100%
Septembre	100%
Octobre	100%
Novembre	100%
Décembre	100%

Pour ce qui est des capacités fret et véhicules, le calcul de l'offre capacitaire a été réalisé en comptabilisant la capacité nominale de garage en mètre linéaire propre à chaque navire, pour chacune de leurs rotations, sur une base mensuelle. Afin de prendre en compte la configuration des garages et la capacité de ROLL et de VL disponible en fonction de la saisonnalité des configurations des entreponts (voir page 17 et suivantes), les facteurs suivants ont été utilisés pour convertir la capacité nominale théorique (exprimée en linéaire de fret) en capacité effective.

Taux de conversion des garages	
VL	
Saison	170%
Hors-Saison	70%

Fret	
Saison	30%
Hors-Saison	50%

(3) Résultats

Les résultats détaillés de l'offre capacitaire PAX, VL et ROLL due à l'initiative privée figurent en annexe (Point V).

Les totaux sont repris dans les tableaux ci-dessous :

Ajaccio

Capacité estimée PAX Ajaccio				
	2014	2015	2016	2017
Total PAX Toulon	2 058 429	2 073 366	2 109 510	1 813 729
Total PAX Nice	396 460	299 349	335 255	323 479

Capacité estimée ROLL + VL Ajaccio exprimée en ml				
	2014	2015	2016	2017
Total ROLL Toulon	297 485	299 548	310 853	266 864
Total VL Toulon	833 126	841 796	848 071	777 455
Total VL Nice	297 351	224 514	251 448	242 613

Bastia

Capacité estimée PAX Bastia				
	2014	2015	2016	2017
Total PAX Toulon	1 461 466	1 485 208	1 547 984	1 385 057
Total PAX Nice	917 490	946 806	1 256 934	942 746

Capacité estimée ROLL + VL Bastia exprimée en ml				
	2014	2015	2016	2017
Total ROLL Toulon	261 655	258 301	249 064	218 929
Total VL Toulon	548 725	568 917	582 721	579 640
Total VL Nice	688 125	710 109	942 705	707 063

Porto Vecchio

Capacité estimée PAX Porto Vecchio				
	2014	2015	2016	2017
Total PAX Toulon	1 060	-	92 386	50 048
Total PAX Nice	-	-	88 006	88 006

Capacité estimée ROLL + VL Porto Vecchio exprimée en ml				
	2014	2015	2016	2017
Total ROLL Toulon	1 304	-	16 134	6 697
Total VL Toulon	799	-	31 942	31 030
Total VL Nice	0	0	66 006	66 006

Propriano

Capacité estimée PAX Propriano				
	2014	2015	2016	2017
Total PAX Toulon	0	0	0	0
Total PAX Nice	0	0	0	0

Capacité estimée ROLL + VL Propriano exprimée en ml				
	2014	2015	2016	2017
Total ROLL Toulon	0	0	0	0
Total VL Toulon	0	0	0	0
Total VL Nice	0	0	0	0

Ile Rousse

Capacité estimée PAX Ile Rousse				
	2014	2015	2016	2017
Total PAX Toulon	349 138	370 958	406 739	374 728
Total PAX Nice	524 409	409 799	297 495	391 551

Capacité estimée ROLL + VL Ile Rousse exprimée en ml				
	2014	2015	2016	2017
Total ROLL Toulon	59 618	55 541	52 712	54 026
Total VL Toulon	181 558	190 799	209 109	183 897
Total VL Nice	393 312	307 347	223 125	292 649

D'après ces estimations, si les ports d'Ajaccio, Bastia et dans une moindre mesure l'Ile Rousse font l'objet d'une capacité significative en PAX, les ports de Porto Vecchio et Propriano intéressent moins les acteurs privés. En termes de fret, la situation est également très inégalitaire pour ce qui est de l'offre capacitaire.

III.2.2.1.3. Évaluation des taux de remplissage

(1) Traitement des données

L'offre capacitaire mensuelle entre le port de Toulon et la Corse a été comparée en termes de PAX et de ROLL au réalisé de Marseille, Toulon et Nice ensemble, pour les années 2014 à 2017 en fonction des ports corses.

Des taux de remplissage hypothétique ont été calculés en comparant le réalisé mensuelle des ports de Toulon, Marseille et Nice par rapport à l'offre capacitaire des rotations en provenance et à destination de Toulon et de Nice, pour les années 2014 à 2017.

(2) Résultats

Les taux de remplissage estimé, si le trafic réalisé Corse / continent devait l'être par les moyens mis en œuvre par l'initiative privée sur cette ligne, sont indiqués dans les tableaux ci-dessous.

Les cases rouges signalent que la seule initiative privée ne suffit pas à répondre à la demande de desserte maritime sur la ligne en question pour le mois indiqué.

Ajaccio

TAUX DE REMPLISSAGE PAX AJACCIO				
	2014	2015	2016	2017
jan	14%	17%	16%	14%
fév	15%	17%	18%	17%
mar	19%	20%	18%	17%
avr	30%	32%	31%	39%

TAUX DE REMPLISSAGE PAX AJACCIO				
	2014	2015	2016	2017
mai	40%	43%	39%	35%
juin	40%	36%	38%	40%
juil	58%	65%	62%	63%
août	80%	82%	75%	74%
sep	45%	46%	43%	47%
oct	37%	43%	35%	37%
nov	19%	17%	17%	
déc	24%	20%	22%	
MOYENNE	35%	37%	34%	38%

TAUX DE REMPLISSAGE ROLL AJACCIO				
	2014	2015	2016	2017
jan	199%	212%	212%	248%
fév	251%	239%	223%	281%
mar	255%	262%	235%	325%
avr	186%	170%	180%	172%
mai	202%	234%	346%	340%
juin	242%	252%	287%	348%
juil	255%	273%	226%	241%
aou	202%	210%	199%	194%
sep	230%	240%	254%	276%
oct	237%	223%	211%	213%
nov	251%	257%	258%	
déc	219%	211%	193%	
MOYENNE	227%	232%	235%	264%

TAUX DE REMPLISSAGE VL AJACCIO				
	2014	2015	2016	2017
jan	71%	114%	75%	75%
fév	74%	110%	96%	107%
mar	87%	140%	97%	224%
avr	131%	150%	135%	187%
mai	251%	234%	273%	269%
juin	226%	200%	212%	303%
juil	212%	263%	219%	276%
aou	231%	292%	305%	197%
sep	265%	282%	288%	194%
oct	235%	264%	177%	53%
nov	147%	111%	103%	
déc	157%	100%	99%	
MOYENNE	174%	188%	173%	189%

Les taux de remplissage font apparaitre un besoin important pour le fret et les véhicules sur Ajaccio.

La capacité passagers est suffisante sur cette base quantitative.

Bastia

TAUX DE REMPLISSAGE PAX BASTIA				
	2014	2015	2016	2017
jan	21%	24%	20%	21%
fév	22%	24%	24%	24%
mar	26%	25%	25%	23%
avr	41%	39%	37%	42%
mai	50%	47%	43%	40%
juin	50%	44%	34%	43%
juil	69%	70%	55%	60%
aou	95%	88%	71%	77%
sep	52%	50%	47%	47%
oct	45%	43%	45%	38%
nov	24%	21%	21%	
déc	33%	30%	25%	
MOYENNE	44%	42%	37%	42%

TAUX DE REMPLISSAGE ROLL BASTIA				
	2014	2015	2016	2017
jan	317%	393%	335%	385%
fév	295%	324%	345%	419%
mar	297%	343%	353%	354%
avr	364%	347%	354%	361%
mai	561%	522%	550%	625%
juin	645%	617%	581%	605%
juil	578%	588%	564%	510%
aou	482%	467%	539%	486%
sep	533%	572%	538%	342%
oct	351%	290%	342%	241%
nov	281%	281%	324%	
déc	299%	299%	315%	
MOYENNE	417%	420%	428%	433%

TAUX DE REMPLISSAGE VL BASTIA				
	2014	2015	2016	2017
jan	86%	88%	71%	79%
fév	78%	83%	89%	90%
mar	91%	89%	84%	83%

TAUX DE REMPLISSAGE VL BASTIA				
	2014	2015	2016	2017
avr	108%	96%	90%	114%
mai	148%	137%	140%	133%
juin	141%	113%	91%	124%
juil	136%	143%	99%	128%
aou	180%	187%	133%	174%
sep	149%	143%	146%	147%
oct	139%	134%	147%	115%
nov	89%	75%	64%	
déc	109%	99%	75%	
MOYENNE	121%	116%	102%	119%

Les taux de remplissage font apparaître un besoin très important pour le fret et les véhicules sur Bastia. La capacité passagers est globalement suffisante sur cette base quantitative.

Porto Vecchio

TAUX DE REMPLISSAGE PAX PORTO VECCHIO				
	2014	2015	2016	2017
jan	0%	0%	93%	271%
fév	259%	0%	0%	0%
mar	0%	0%	0%	0%
avr	0%	0%	0%	181%
mai	0%	0%	0%	219%
juin	0%	0%	82%	83%
juil	0%	0%	159%	124%
aou	0%	0%	125%	129%
sep	0%	0%	76%	74%
oct	0%	0%	38%	113%
nov	0%	0%	40%	
déc	0%	0%	26%	
MOYENNE	259%	0%	80%	149%

TAUX DE REMPLISSAGE ROLL PORTO VECCHIO				
	2014	2015	2016	2017
jan	0%	0%	1741%	2359%
fév	578%	0%	0%	0%
mar	0%	0%	0%	0%
avr	0%	0%	0%	1599%
mai	0%	0%	0%	4188%
juin	0%	0%	1880%	1903%
juil	0%	0%	10869%	1651%
aou	0%	0%	1252%	1709%

TAUX DE REMPLISSAGE ROLL PORTO VECCHIO				
	2014	2015	2016	2017
sep	0%	0%	1714%	1385%
oct	0%	0%	145%	1539%
nov	0%	0%	1750%	
déc	0%	0%	261%	
MOYENNE	578%	0%	2451%	2042%

TAUX DE REMPLISSAGE VL PORTO VECCHIO				
	2014	2015	2016	2017
jan	0%	0%	657%	1792%
fév	170%	0%	0%	0%
mar	0%	0%	0%	0%
avr	0%	0%	0%	176%
mai	0%	0%	0%	264%
juin	0%	0%	320%	454%
juil	0%	0%	15643%	351%
aou	0%	0%	2784%	3154%
sep	0%	0%	723%	300%
oct	0%	0%	71%	233%
nov	0%	0%	1188%	
déc	0%	0%	129%	
MOYENNE	170%	0%	2689%	

Lorsque le service est assuré, l'initiative privée est fortement déficitaire tant pour les passagers que pour le fret et les véhicules, d'après les taux de remplissage.

Propriano

Pas de desserte : absence totale d'initiative privée

Ile Rousse

TAUX DE REMPLISSAGE PAX ILE ROUSSE				
	2014	2015	2016	2017
jan		34%		28%
fév	19%	26%		27%
mar		25%		
avr	50%	68%	41%	51%
mai	51%	50%	56%	42%
juin	38%	36%	42%	47%
juil	43%	51%	58%	44%
aou	63%	62%	63%	51%

TAUX DE REMPLISSAGE PAX ILE ROUSSE				
	2014	2015	2016	2017
sep	46%	46%	44%	45%
oct	79%	163%	74%	72%
nov	27%			
déc	63%		25%	
MOYENNE	48%	56%	50%	45%

TAUX DE REMPLISSAGE ROLL ILE ROUSSE				
	2014	2015	2016	2017
jan	0%	297%	0%	1457%
fév	361%	107%	0%	574%
mar	0%	193%	0%	0%
avr	177%	240%	137%	128%
mai	145%	179%	342%	131%
juin	138%	134%	155%	156%
juil	68%	96%	95%	113%
aou	65%	64%	80%	106%
sep	208%	241%	136%	165%
oct	208%	1064%	302%	202%
nov	67%	0%	0%	
déc	74%	0%	432%	
MOYENNE	151%	261%	210%	337%

TAUX DE REMPLISSAGE VL ILE ROUSSE				
	2014	2015	2016	2017
jan	48%	51%	13%	56%
fév	33%	38%	72%	70%
mar	141%	69%	46%	144%
avr	105%	124%	219%	156%
mai	166%	225%	618%	192%
juin	89%	112%	229%	141%
juil	82%	110%	160%	91%
aou	116%	125%	125%	95%
sep	105%	112%	152%	124%
oct	141%	1044%	459%	315%
nov	37%	58%	25%	
déc	42%	41%	60%	
MOYENNE	92%	176%	181%	138%

Lorsque le service est assuré, l'initiative privée est fortement déficitaire tant pour le fret et les véhicules, d'après les taux de remplissage.

III.2.2.1.4. Évaluation quantitative du besoin de service public Corse / continent

Le besoin éventuel de service public est calculé par différence entre l'offre capacitaire estimée et le réalisé observé ligne par ligne.

Pour les mois de novembre et décembre 2017, pour lesquels les trafics réalisés ne sont pas encore disponibles, les besoins ont été estimés d'après la tendance des 10 premiers mois de l'année, appliquées au prorata sur la base des pourcentages de 2016.

Les cases rouges signalent que la seule initiative privée ne suffit pas à répondre à la demande de desserte maritime sur la ligne en question pour le mois indiqué.

Ajaccio

BESOIN SERVICE PUBLIC PAX AJACCIO				
	2014	2015	2016	2017
jan	-146 535	-112 453	-129 895	-125 375
fév	-111 362	-95 796	-110 076	-105 702
mar	-120 835	-100 120	-119 287	-116 906
avr	-123 991	-113 155	-151 345	-116 648
mai	-142 481	-132 144	-118 990	-135 211
juin	-157 320	-174 950	-157 440	-141 954
juil	-133 459	-100 843	-123 256	-124 088
aou	-72 551	-56 899	-80 105	-89 361
sep	-129 772	-139 453	-142 179	-124 894
oct	-98 008	-95 945	-117 250	-112 080
nov	-105 093	-111 098	-116 789	-111 406
déc	-97 444	-125 415	-110 971	-105 856
TOTAL	-1 438 851	-1 358 271	-1 477 583	-1 407 463

BESOIN SERVICE PUBLIC ROLL AJACCIO				
	2014	2015	2016	2017
jan	26 001	26 893	27 551	35 135
fév	29 532	28 885	29 632	37 110
mar	33 282	36 541	35 346	50 253
avr	28 346	25 065	28 340	27 530
mai	28 991	33 262	45 708	48 653
juin	36 977	40 516	43 573	53 498
juil	40 289	43 535	36 382	41 544
aou	26 102	28 613	29 101	31 728
sep	30 964	33 821	36 035	41 991
oct	34 805	32 752	30 220	37 689

BESOIN SERVICE PUBLIC ROLL AJACIO				
	2014	2015	2016	2017
nov	29 953	30 411	34 714	41 135
déc	26 321	26 311	25 887	30 675
TOTAL	371 563	386 605	402 489	478 958

BESOIN SERVICE PUBLIC VL AJACIO				
	2014	2015	2016	2017
jan	-15 495	1 692	-11 583	-11 367
fév	-11 986	332	-1 850	99
mar	-8 450	6 823	-1 410	36 879
avr	-31 924	-24 008	-39 209	-4 535
mai	1 615	-7 400	-7 147	974
juin	-9 891	-29 154	-23 169	36 064
juil	-165	23 622	9 793	46 795
aou	59 402	69 369	56 664	3 305
sep	4 699	11 750	429	-32 256
oct	-11 834	-3 413	-20 126	-65 079
nov	5 037	-2 258	-2 670	772
déc	9 900	-4 082	1 806	-522
TOTAL	-9 092	43 273	-38 473	13 146

Bastia

BESOIN SERVICE PUBLIC PAX BASTIA				
	2014	2015	2016	2017
jan	-142 512	-128 793	-150 083	-128 797
fév	-119 576	-111 317	-123 517	-114 973
mar	-124 737	-120 859	-130 061	-128 307
avr	-103 679	-119 903	-141 897	-125 148
mai	-103 905	-126 708	-126 859	-133 369
juin	-110 312	-133 592	-199 519	-153 566
juil	-83 033	-74 951	-177 876	-132 408
aou	-15 225	-29 668	-97 744	-73 841
sep	-107 108	-118 821	-134 003	-143 386
oct	-98 449	-118 232	-100 943	-128 553
nov	-115 094	-128 695	-141 024	-128 768
déc	-110 877	-120 834	-141 972	-129 633
TOTAL	-1 234 507	-1 332 373	-1 665 498	-1 518 733

BESOIN SERVICE PUBLIC ROLL BASTIA				
	2014	2015	2016	2017
jan	53 157	59 481	54 818	58 850

fév	49 942	53 755	58 115	60 662
mar	57 475	66 529	65 857	71 904
avr	67 061	63 125	62 595	65 273
mai	73 283	66 924	71 286	78 508
juin	80 087	79 371	74 172	79 093
juil	77 918	78 085	72 222	72 480
aou	59 902	61 576	68 120	67 307
sep	65 807	68 674	66 271	57 340
oct	61 394	52 758	55 874	51 489
nov	51 769	52 571	58 656	59 882
déc	52 132	51 416	53 065	54 175
TOTAL	749 927	754 265	761 050	778 981

BESOIN SERVICE PUBLIC VL BASTIA				
	2014	2015	2016	2017
jan	-12 216	-11 907	-22 507	-14 753
fév	-10 388	-7 927	-7 917	-8 842
mar	-2 941	-4 296	-9 345	-8 016
avr	-25 798	-37 584	-47 864	-29 085
mai	-10 010	-18 660	-20 820	-23 862
juin	-3 271	-28 634	-69 281	-26 881
juil	1 760	5 214	-51 132	-15 326
aou	65 011	49 044	9 784	40 059
sep	4 642	-1 395	-4 273	-734
oct	-10 480	-17 810	-8 720	-23 187
nov	-2 321	-11 562	-24 353	-11 609
déc	4 929	-756	-18 875	-8 998
TOTAL	-1 084	-86 274	-275 302	-129 218

Porto Vecchio

BESOIN SERVICE PUBLIC PAX PORTO-VECCHIO				
	2014	2015	2016	2017
jan	1 313	2 362	-127	3 233
fév	1 689	2 331	2 761	5 762
mar	3 760	2 736	2 742	5 602
avr	5 509	5 503	5 518	4 722
mai	9 066	7 408	7 567	4 743
juin	8 806	8 999	-4 124	-3 814
juil	14 942	15 288	10 778	6 174
aou	32 834	21 513	6 936	7 269
sep	10 049	9 428	-4 886	-5 708
oct	6 593	6 916	-27 335	1 039
nov	2 674	2 345	-7 959	825

BESOIN SERVICE PUBLIC PAX PORTO-VECCHIO				
	2014	2015	2016	2017
déc	3 072	3 466	-24 352	1 220
TOTAL	100 307	88 295	-32 481	33 084

BESOIN SERVICE PUBLIC ROLL PORTO VECCHIO				
	2014	2015	2016	2017
jan	5 989	7 836	5 586	7 689
fév	6 231	8 633	9 145	10 481
mar	8 167	9 301	9 357	16 158
avr	11 163	11 519	12 561	12 826
mai	12 618	12 486	12 816	16 680
juin	10 904	14 863	17 456	19 450
juil	10 812	16 049	18 428	17 363
aou	11 045	13 245	13 029	15 447
sep	9 775	11 332	12 001	13 863
oct	9 874	8 671	4 061	12 312
nov	5 959	5 679	10 129	12 592
déc	6 072	6 841	5 049	6 277
TOTAL	108 609	126 455	129 617	163 155

BESOIN SERVICE PUBLIC VL PORTO VECCHIO				
	2014	2015	2016	2017
jan	1 713	2 943	2 235	6 099
fév	2 768	3 087	3 450	7 422
mar	4 644	3 834	3 696	7 638
avr	6 393	6 399	5 775	5 936
mai	10 083	8 544	9 438	7 446
juin	10 089	9 876	4 934	7 677
juil	10 887	14 358	14 613	11 281
aou	19 428	18 636	17 994	16 785
sep	11 961	11 358	6 575	4 013
oct	7 725	8 070	-680	5 724
nov	3 603	3 348	-1 236	3 076
déc	3 825	3 960	-3 096	3 621
TOTAL	93 119	94 413	63 698	88 735

Propriano

BESOIN SERVICE PUBLIC PAX PROPRIANO				
	2014	2015	2016	2017

jan	972	2 074	1 839	1 757
fév	1 711	1 877	1 761	1 694
mar	2 329	2 132	2 309	1 056
avr	4 072	4 990	5 154	4 672
mai	6 986	7 282	5 439	5 110
juin	8 150	6 830	6 327	6 574
juil	11 299	14 077	13 367	12 371
aou	21 762	22 671	13 325	14 435
sep	7 493	6 974	6 828	7 332
oct	5 439	5 344	5 199	5 293
nov	2 645	1 991	2 311	2 264
déc	2 841	2 848	3 087	3 024
TOTAL	75 699	79 090	66 946	67 599

BESOIN SERVICE PUBLIC VL PROPRIANO				
	2014	2015	2016	2017
jan	472	810	774	814
fév	793	789	849	735
mar	1 077	1 034	1 084	478
avr	1 560	1 949	1 960	1 675
mai	2 607	2 734	2 153	1 846
juin	3 503	2 728	2 562	2 671
juil	3 867	4 761	4 472	4 152
aou	6 879	7 331	4 416	4 641
sep	3 152	2 950	2 942	2 981
oct	2 187	2 132	2 194	2 131
nov	1 248	938	1 023	967
déc	1 174	1 168	1 271	1 201
TOTAL	28 519	29 324	25 700	26 309

BESOIN SERVICE PUBLIC ROLL PROPRIANO				
	2014	2015	2016	2017
jan	5 573	5 632	4 671	6 147
fév	6 969	5 919	5 099	6 072
mar	8 657	8 287	6 890	4 835
avr	9 003	8 394	8 376	7 425
mai	10 057	9 106	8 752	8 494
juin	12 429	10 027	23 412	10 245
juil	10 650	13 055	28 843	13 228
aou	13 211	13 530	28 587	11 699
sep	9 450	9 428	22 946	9 035
oct	9 177	8 422	9 279	7 641
nov	6 302	7 541	17 157	9 910
déc	5 379	5 174	17 581	10 154

BESOIN SERVICE PUBLIC ROLL PROPRIANO				
	2014	2015	2016	2017
TOTAL	106 857	104 515	181 593	106 902

Ile Rousse

BESOIN SERVICE PUBLIC PAX ILE ROUSSE				
	2014	2015	2016	2017
jan	-2 187	-2 765	-13 005	-6 578
fév	-7 558	-6 143	-2 706	-8 380
mar	-528	-6 932	-4 091	-2 966
avr	-13 411	-4 257	-22 972	-17 392
mai	-26 775	-16 244	-10 280	-27 356
juin	-55 218	-49 164	-38 736	-38 311
juil	-153 310	-109 081	-66 220	-113 649
aou	-108 568	-116 585	-90 035	-127 419
sep	-52 973	-44 796	-52 814	-55 727
oct	-2 132	2 375	-4 670	-4 855
nov	-9 042	-6 903	-16 907	-22 280
déc	-2 334	-9 523	-13 015	-17 151
TOTAL	-434 036	-370 018	-335 451	-440 048

BESOIN SERVICE PUBLIC ROLL ILE ROUSSE				
	2014	2015	2016	2017
jan	3 092	2 564	2 881	4 618
fév	3 406	341	4 390	4 839
mar	4 547	2 418	5 938	6 801
avr	2 926	4 018	2 510	1 715
mai	2 280	2 947	6 080	2 048
juin	1 943	2 240	4 214	3 586
juil	-4 255	-574	-626	1 447
aou	-4 636	-5 886	-2 651	718
sep	3 744	4 796	2 321	3 778
oct	3 565	6 560	5 302	4 354
nov	-1 935	3 176	6 267	6 998
déc	-1 346	4 276	3 785	4 227
TOTAL	13 333	26 876	40 413	47 145

BESOIN SERVICE PUBLIC VL ILE ROUSSE				
	2014	2015	2016	2017
jan	- 1 179	- 1 276	- 10 194	- 3 027
fév	- 4 579	- 3 119	- 954	- 1 329
mar	930	191	- 2 430	995

BESOIN SERVICE PUBLIC VL ILE ROUSSE				
	2014	2015	2016	2017
avr	- 3 257	- 1 907	- 786	- 3 105
mai	- 2 825	218	3 892	- 1 697
juin	- 18 163	- 14 234	1 581	- 3 136
juil	- 64 210	- 32 156	- 12 995	- 44 094
aou	- 16 240	- 15 447	- 13 575	- 40 680
sep	- 9 548	- 7 073	- 6 235	- 8 719
oct	92	5 171	4 270	5 668
nov	- 3 813	- 2 835	- 10 767	- 28 516
déc	- 1 913	- 5 841	- 3 760	- 9 958
TOTAL	- 124 705	- 78 308	- 51 954	- 135 579

Pour l'année 2017, le besoin de service public nominal s'exprime donc comme suit, en prenant des hypothèses de capacité fret de 80%, estimée comme étant très bonne, on obtient des besoins de services publics suivants :

Tableau 1 Besoin de service public nominal (hypothèse 80%)

Hypothèse 80%	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio	Propriano	Ile Rousse	Total
PAX	- 1 407 463	- 1 518 733	33 084	67 599	- 440 048	- 3 265 561
VL	13 146	- 129 218	88 735	26 309	- 135 579	- 136 607
ROLL	478 958	778 981	163 155	106 902	47 145	1 575 141

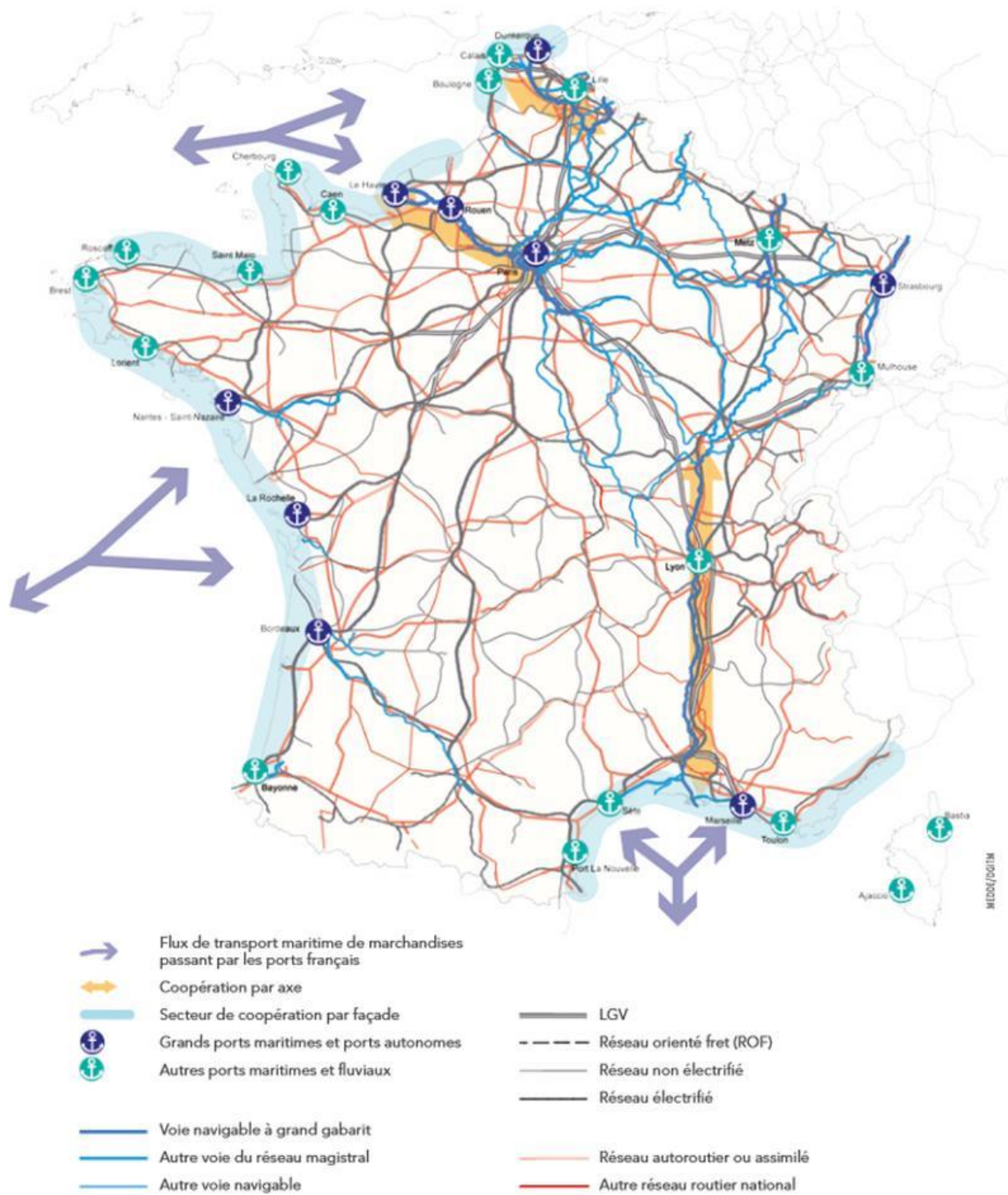


Figure 31 Principaux flux de marchandises en France

(source : MEEM/DGITM)

Comme il a été démontré lors d'études précédentes (note de février 2017 par exemple), une partie des flux logistiques majeurs en France et en Europe passent par Marseille. Les ports de Toulon et Nice, et a

fortiori ceux de Corse, ne sont pas sur les circuits principaux ce qui pose la question de leur masse critique pour intéresser les opérateurs.

Globalement, en cumulant les services de Marseille et Toulon sur la période 2010-2016 étudiée, le trafic roulier Corse / continent s'élève en moyenne à 153 141 ml par mois en « basse saison » (en progression de +7 % sur la période) et 176 532 ml par mois en « haute saison » (+5 %).

L'analyse de l'offre montre l'effet de report du fret au port de Toulon évoqué au point (2). En période estivale de plus forte demande, l'opérateur privé privilégie le transport de véhicules de tourisme par rapport aux camions et remorques.

Dans des conditions normales de marché, l'entreprise de transport maritime hors DSP ne fournit pas un service suffisant en termes de linéaire de fret en haute saison.

Dans le cadre de la DSP en revanche, les opérateurs de Marseille adaptent par obligation contractuelle¹⁶ l'offre à la demande de fret accrue en haute saison.

A titre d'exemple, l'annexe 1 de la DSP transitoire précisait :

Port de desserte	Fréquences minimales	Capacités minimales par mois en mètres linéaires (entrée + sortie)	Capacité minimales par traversée en mètres linéaires par navire
Bastia	7j/7 toute l'année dans chaque sens	49 900	1 670
Ajaccio	7j/7 toute l'année dans chaque sens	36 600	1 200
Porto Vecchio	3 A/R par semaine toute l'année dans chaque sens	8 000	270
Propriano	3 A/R par semaine toute l'année dans chaque sens	6 200	210
Ile Rousse	3 A/R par semaine toute l'année dans chaque sens	5 300	180

Les compagnies doivent donc mettre des capacités nautiques minimales toute l'année pour recevoir le trafic fret vers/depuis Marseille.

Dans ces conditions, il serait impossible d'envisager que le fret, qui se réalise pour les trois-quarts depuis Marseille (1.6 M ml) et dont il a été constaté la linéarité saisonnière, puisse se reporter en totalité sur le port de Toulon .

¹⁶ Si elles étaient placées dans des conditions normales de marché (hors DSP), les entreprises privées actuellement co-déléguataires sur la liaison de Marseille, dont le but intrinsèque est de réaliser un profit sur leurs opérations, auraient probablement une stratégie équivalente à celle de l'opérateur exerçant aujourd'hui depuis Toulon.

Au surplus, l'organisation de ports et des bases logistiques (Annexes IV et V) démontrent qu'un report massif du fret marseillais sur Toulon serait bien peu envisageable :

- l'essentiel des axes de transport se situe en amont de Marseille (couloir rhodanien) et son nécessaires à la chaîne logistique de fret pour la Corse
- les postes à quai sont peu disponibles
- le transport de passagers et les croisiéristes sont privilégiés
- l'absence de base logistique majeure au port de Toulon.

S'agissant du port de Marseille, il ressort que l'initiative privée ne peut être spontanément satisfaisante.

Ainsi, pour retenir les mises en concurrence de 2013 et 2017, l'ensemble des opérateurs a sollicité des compensations financières, y compris la société Corsica Ferries :

Mise en concurrence 2013-2023 – Montant annuel des compensations demandées (M €) :

Port	Corsica Ferries	CMN + SNCM
Ajaccio	8,5	22,3
Bastia	21,6	26,1
Propriano	8,9	18,8
Ile-Rousse	14,8	21,4
Porto-Vecchio	9,3	19,5

Sources : offres CF et conventions conclues SNCM-CMN

Mise en concurrence 2017-2019 (20 mois) – Montant des compensations demandées (M €) :

Port	Corsica Ferries	CMN +CL
Ajaccio	10,3	22,3
Bastia	13,6	18,1
Propriano	0,7	18,8
Ile-Rousse	1	21,4
Porto-Vecchio	4,5	20,2

Sources : offres CF et conventions conclues CL-CMN

NB : les niveaux de compensation respectifs ne sont pas à ce stade analysés (cela fera l'objet des études postérieures au test du marché).

S'agissant des ports corses, la carence de l'initiative privée pour le trafic fret s'observe sur les 2 ports « principaux » de Bastia (**Figure 91**) et Ajaccio (**Figure 93**).

Les ports « secondaires » de Propriano, Iles Rousse ou Porto-Vecchio quant à eux, ne sont que partiellement desservis (avec une forte saisonnalité pour l'Île Rousse, seulement depuis l'été 2016 pour Porto-Vecchio) ou pas du tout desservis (Propriano).

III.2.2.2. Les ports continentaux

III.2.2.2.1. La problématique

Afin d'identifier avec précision le niveau de besoin de service public qui n'est pas satisfait par le jeu de la libre concurrence, il convient d'apprécier les besoins effectifs des populations et des entreprises et notamment le degré de substituabilité entre les ports continentaux.

En effet, pour un type d'usage donné (passager ou fret), si les besoins s'avèrent substituables, des OSP au départ d'un port devraient normalement satisfaire les besoins au départ des autres ports. En vertu du principe de proportionnalité, une éventuelle DSP devrait dans ce cas se limiter à un bassin d'activités portuaires.

Si inversement, les besoins sont faiblement substituables entre les ports, une DSP pourrait être envisagée au départ de chacun des ports pour lequel une carence de l'initiative privée est constatée.

La Cour de justice et la Commission européenne ont reproché aux autorités françaises de n'avoir pas démontré que les ports de Marseille et de Toulon étaient substituables.

Si ces deux ports continentaux devaient être considérés comme substituables, il y aurait un report du trafic passager et du fret : les usagers considérant que ces deux ports ont des caractéristiques analogues susceptibles de répondre de la même manière à leurs besoins.

Si en revanche les ports de Marseille et de Toulon ne sont pas substituables, la démonstration de l'existence d'une carence de l'initiative privée peut se limiter au port de Marseille.

III.2.2.2.2. L'analyse passée des autorités européennes et françaises

Dans sa décision de sanction du 2 mai 2013 prise à l'égard de l'État français, la Commission a estimé que le service complémentaire, fourni au départ de Marseille, était largement substituable, du point de vue de la demande des passagers, aux services de transport de passagers fournis au départ de Toulon et à destination de Bastia et d'Ajaccio lors de la conclusion de la CDSP (décision 2013/435/UE du 2 mai 2013, considérants 154 à 160).

Elle s'est fondée sur les volumes de trafic PAX et fret entre 2002 et 2011. Cette période correspondait à l'objet du litige dont le Tribunal de l'Union a été saisi dans son arrêt du 1^{er} mars 2017, à savoir la période de versement des aides d'État illégales.

Dans son arrêt du 1^{er} mars 2017, pour juger de la substituabilité des ports de Marseille et de Toulon, le Tribunal de l'Union européenne s'est donc fondé sur les données statistiques et économiques de l'époque.

En outre, le Tribunal de l'Union comme la Commission européenne renvoient à plusieurs reprises à la décision de l'Autorité de la concurrence du 27 février 2012 pour appuyer le caractère substituable des deux ports continentaux. Selon les institutions de l'Union, l'Autorité de la concurrence aurait conclu à une substituabilité des ports de Marseille et de Toulon.

Cette affirmation doit être relativisée à trois égards :

- l'avis de l'Autorité de la concurrence du 17 février 2012 ne comporte que peu de développements concernant la substituabilité des ports de Marseille et de Toulon. Seul un considérant (n° 131) appuie la démonstration,
- l'Autorité relativise le constat de la substituabilité des deux ports en concluant à une "**certaine substituabilité**",
- l'Autorité se fonde sur des données statistiques et économiques de 2011 et sur le contexte social particulièrement tendu entre janvier et mars 2011 pour démontrer la substituabilité. Durant les grèves qui se sont déroulées entre janvier et mars 2011, il y aurait eu un report du trafic de passagers essentiellement vers Toulon, témoignant de la substituabilité entre les deux ports :

"certaine substituabilité, tant pour le trafic de passagers que de marchandises, a pu être observée lors de « l'expérience naturelle » que fut la grève de la SNCM à Marseille qui a duré 47 jours entre janvier et mars 2011. En effet, d'après les données de l'Observatoire régional des transports de la Corse, les passagers et les marchandises ont pu être transportés malgré l'absence des navires de la SNCM à cette époque : comme le montre le tableau ci-après, le trafic total des mois de février et mars 2011 ne semble pas avoir été sensiblement affecté, ce qui suggère que les passagers et les marchandises ont aisément pu se reporter sur les navires de la CMN et de Corsica Ferries. Le trafic passager n'ayant pas été sensiblement affecté par la grève, on peut ainsi estimer qu'environ les deux tiers des passagers qui auraient voyagé avec la SNCM se sont reportés sur les navires de Corsica Ferries (via les ports de Toulon et Nice), ce qui suggère que la substituabilité entre les ports pourrait être assez forte. L'analyse est moins évidente pour le trafic marchandises (car en plus de la grève de la SNCM, la période a aussi vu l'arrêt du trafic de Mobyline), mais la comparaison des mois de janvier et février suggérerait un ratio de diversion entre la SNCM et Corsica Ferries de l'ordre de 30% (le report se faisant cette fois plutôt au bénéfice de la CMN)" (Aut. Concurrence, avis n° 12-A-05 du 17 février 2012, point 131)".

Or, le climat social et économique s'est aujourd'hui apaisé. Aussi, dans une situation d'exploitation « normale », on constate que le trafic fret s'oriente principalement et toujours à partir du port de Marseille, à travers les témoignages des acteurs locaux qui viennent confirmer ce constat.

A l'inverse, le trafic PAX, en particulier de haute saison, est nettement plus orienté vers Toulon.

III.2.2.2.3. L'analyse comparée des ports continentaux

Au vu de leur localisation géographique, de leurs infrastructures et de leurs équipements, 4 ports continentaux pourraient potentiellement être utilisés dans le cadre de la desserte maritime de la Corse : Sète, Marseille, Toulon et Nice.

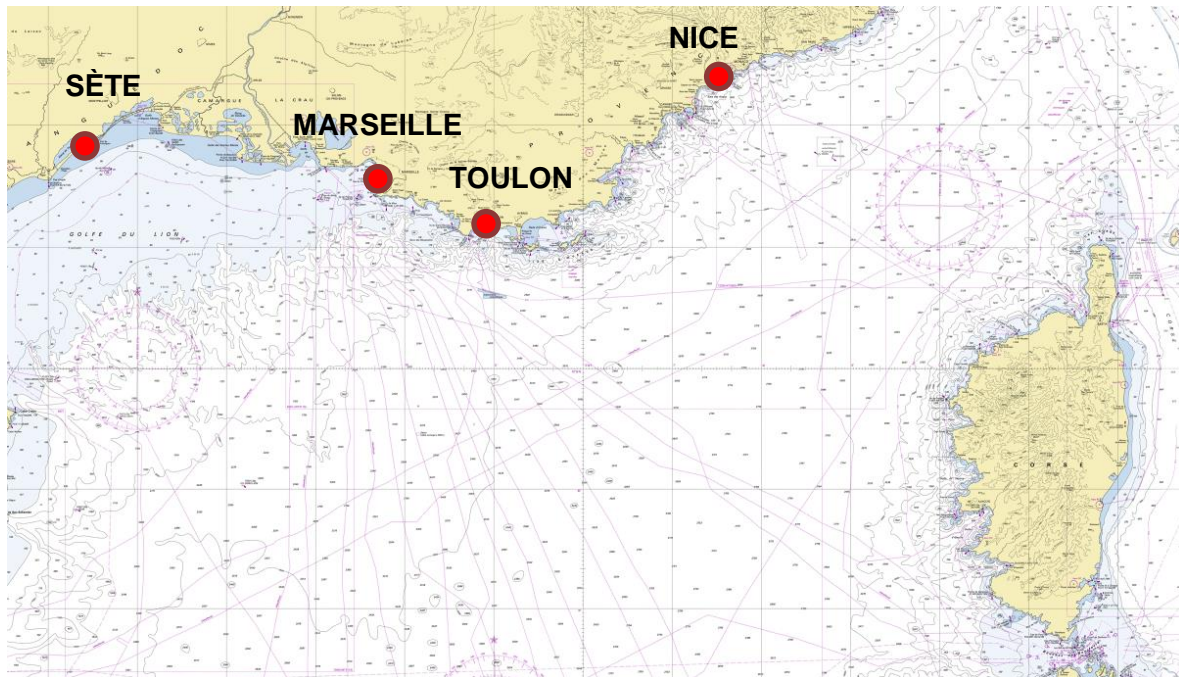


Figure 32 Localisation des ports de Sète, Marseille, Toulon et Nice

En matière de fret, les ports ne sont pas la destination finale des marchandises. Les ports doivent ainsi être adossés à un réseau logistique complet, pour les opérations d'attente des remorques, de stockage des périssables, de parking remorques, d'opération de contrôles sanitaires, matières dangereuses, etc...

Le trafic fret de la Corse est essentiellement de l'importation ; il nécessite donc avant embarquement un espace logistique d'attente des remorques, d'entrepôts frigo à proximité et d'aire de stockage des produits dangereux.

La proximité avec les bases logistiques des transporteurs et des chargeurs est également cruciale dans la chaîne logistique.

(1) Le port de Sète dessert le Sud-Ouest de la Méditerranée

À l'ouest de la zone, le port de Sète est bien positionné pour les flux venant d'Espagne et du Sud-ouest de la France.

Grâce à sa position occidentale, les villes marocaines de Nador (à l'Est) et Tanger (à l'Ouest) sont desservies par des lignes régulières. La gare maritime Orsetti du port de Sète a accueilli 180 000 passagers en 2015.

Le port n'a pas d'accès autoroutier direct. La distance routière du nœud autoroutier d'Orange (menant au couloir rhodanien et donc au bassin parisien et à l'Europe du Nord) place Sète en 2^e position après Marseille, devant Nice et Toulon.

La distance nautique vers la Corse est nettement supérieure à celles des autres ports, ce qui ne permet pas des délais de transport maritime et des fréquences compatibles avec une desserte régulière. De fait, aucune liaison maritime régulière de la Corse n'existe vers/depuis le port de Sète.

S'agissant du port de Sète, les transporteurs routiers interrogés déclarent peu connaître le port, étant donné qu'aucune activité de fret ne s'opère avec ce port. Ils considèrent néanmoins que si le port bénéficie d'une belle superficie, il souffre de son éloignement physique avec la Corse, avec des distances maritimes rallongées et de son relatif éloignement des principaux marchés (centrale d'achat de la grande distribution et des matériaux de construction...).

(2) L'offre de service fret du port de Marseille

L'offre de service de Marseille – réalisée dans un cadre de DSP – montre une adaptation aux variations saisonnières avec une hausse de fréquentation du trafic fret durant les mois d'été (Figure 33 de gauche) comme du trafic de véhicules de tourisme (Figure 36). En effet, l'été est la saison de plus forte activité économique sur une île très fortement touristique.

Les trafics fret haute saison et basse saison sont en hausse de +14 % en basse saison et de +16 % en haute saison (figure de droite) sur la période 2010-2016, surtout depuis 2014 et le contexte social apaisé.

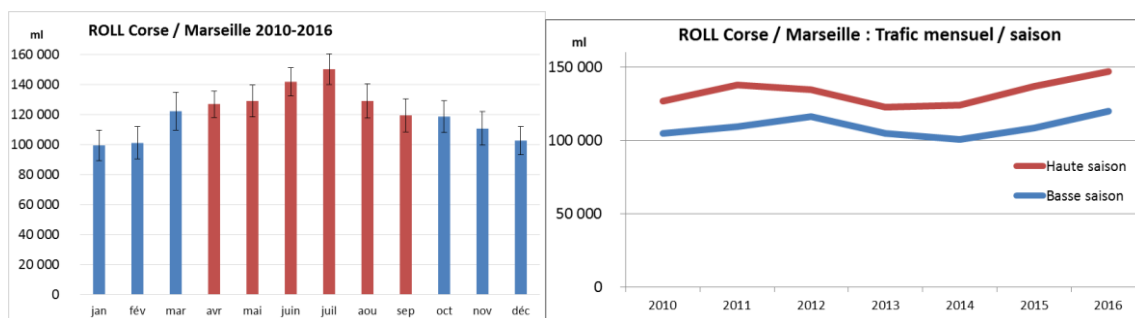


Figure 33 Trafic moyen mensuel ROLL Corse / Marseille

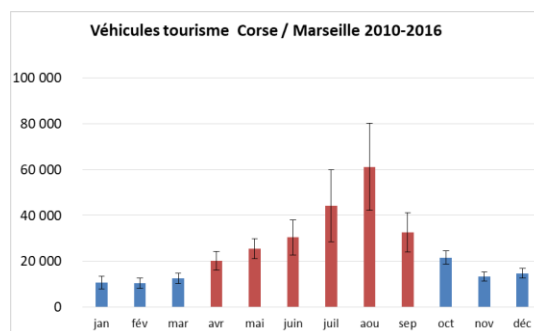


Figure 34 Trafic moyen mensuel VL Corse / Marseille 2010-2016

Les surfaces mises à disposition pour les trafics de marchandises de la DSP représentent un total de 126.000 m², dont 6.500 m² pour les marchandises dangereuses de classe 1.

Les surfaces mises à disposition pour les autos-commerce vers la Corse sont d'environ 8.000 m².

Le port de Marseille peut donc mettre à disposition une surface de terre-plein destiné au fret de 134 000 m².

(3) L'offre de service fret du port de Toulon

L'offre de service de Toulon – non encadrée par le cahier des charges de la DSP, mais régulée par des obligations de service public plus souple – est en baisse de -10 % en basse saison et -25 % en haute saison sur la période 2010-2016 (Figure 35 à droite).

Durant la très haute saison on observe un effet de remplacement, avec une baisse notable du trafic roulier entre avril et septembre (figure de gauche). Août est le mois le plus faible de l'année. Le trafic véhicules légers occupe les ponts des navires à la place des camions et remorques comme l'illustre la Figure 36.

Comme il sera mis en avant plus bas dans les ressentis des opérateurs, les transporteurs routiers utilisent la desserte de Toulon par fidélité commerciale (notamment car la Corsica Ferries n'a pas connu de mouvements sociaux par le passé), car la plateforme logistique régionale d'une enseigne de grande distribution était implantée à proximité¹⁷ et car la distance maritime est légèrement plus courte que celle de Marseille.

En 2016 sur Toulon, le trafic roulier en « haute saison » est inférieur au trafic roulier « basse saison » (Figure 35).

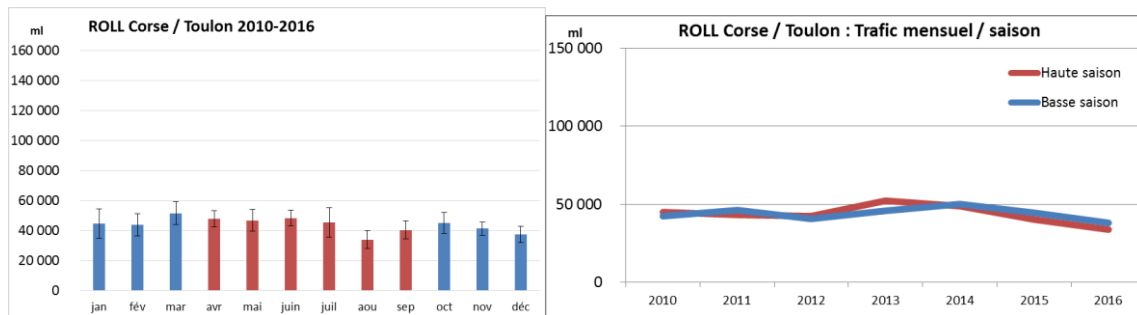


Figure 35 Trafic moyen mensuel ROLL Corse / Toulon

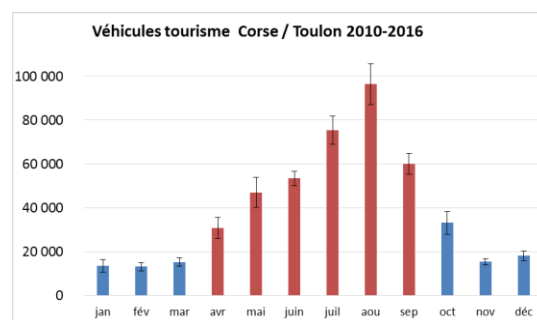


Figure 36 Trafic moyen mensuel VL Corse / Toulon

Il est à noter que pour une même occupation en termes de mètres linéaires de pont, le trafic des véhicules légers est beaucoup plus lucratif que celui des poids lourds. Dans notre exemple de réservation

¹⁷ Lecasud pour les centres Leclerc à Le Luc (83).

au mois d'août illustré en Figure 37, la différence est de 236 % entre les 632 € payés par un PL et les 2 122 € pour 3 VL et leurs occupants¹⁸. En matière de trésorerie, le trafic passagers génère des paiements par anticipation contrairement au trafic fret qui est payé à terme par les entreprises de transport¹⁹. Enfin, les entreprises de transport peuvent bénéficier de rabais ou de remises commerciales grâce à leur assiduité sur la ligne.

D'un point de vue opérationnel, le trafic fret implique des touchés plus longs. En effet, au temps d'embarquement / débarquement des camions, ensembles routiers et remorques (non-accompagnées pour certaines), s'ajoutent les délais dus aux opérations de saisissage / désaisissage des véhicules lourds réalisées à quai (entraînant par ailleurs des coûts supplémentaires de main d'œuvre docker).

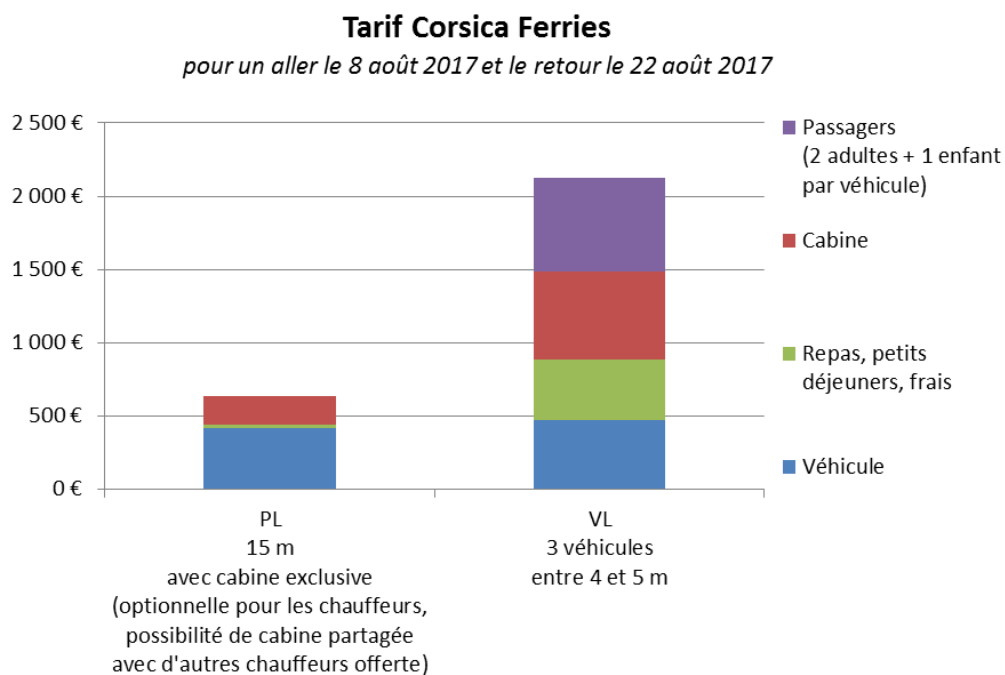


Figure 37 Tarifs comparés entre poids lourd et véhicule léger pour 15 ml de pont

Cette pratique de priorité des véhicules des passagers sur les camions et remorques est constatée par les transporteurs routiers interrogés, dont les remorques restent régulièrement à quai en été à Toulon et par la Capitainerie du port de Toulon. La compagnie maritime impliquée ne prend d'ailleurs pas de réservation pour des remorques en pleine saison. Elle reconnaît d'ailleurs par la voix de son dirigeant que sa politique est axée sur les passagers, « *CF est une compagnie principalement de passagers et accessoirement de fret* ».

¹⁸ Cette estimation est conservatrice. Sur certains navires, l'occupation de linéaire de garage par un poids lourds entraîne la neutralisation du pont supérieur en mezzanine destiné aux véhicules de tourisme.

¹⁹ Que ce soit à Marseille (Corsica Linea ou Méridionale) ou Toulon (Corsica Ferries France) les professionnels routiers paient à J+30 ou J+45 sur la base d'un relevé mensuel ou bimensuel des compagnies maritimes.

La rade de Toulon est très bien abritée et accueille des trafics maritimes par tout temps.

Cependant la configuration du port de Toulon est telle que les navires de la desserte maritime de la Corse accostent en centre-ville (cf. Figure 38 et détails en annexe) au « terminal TCA ».

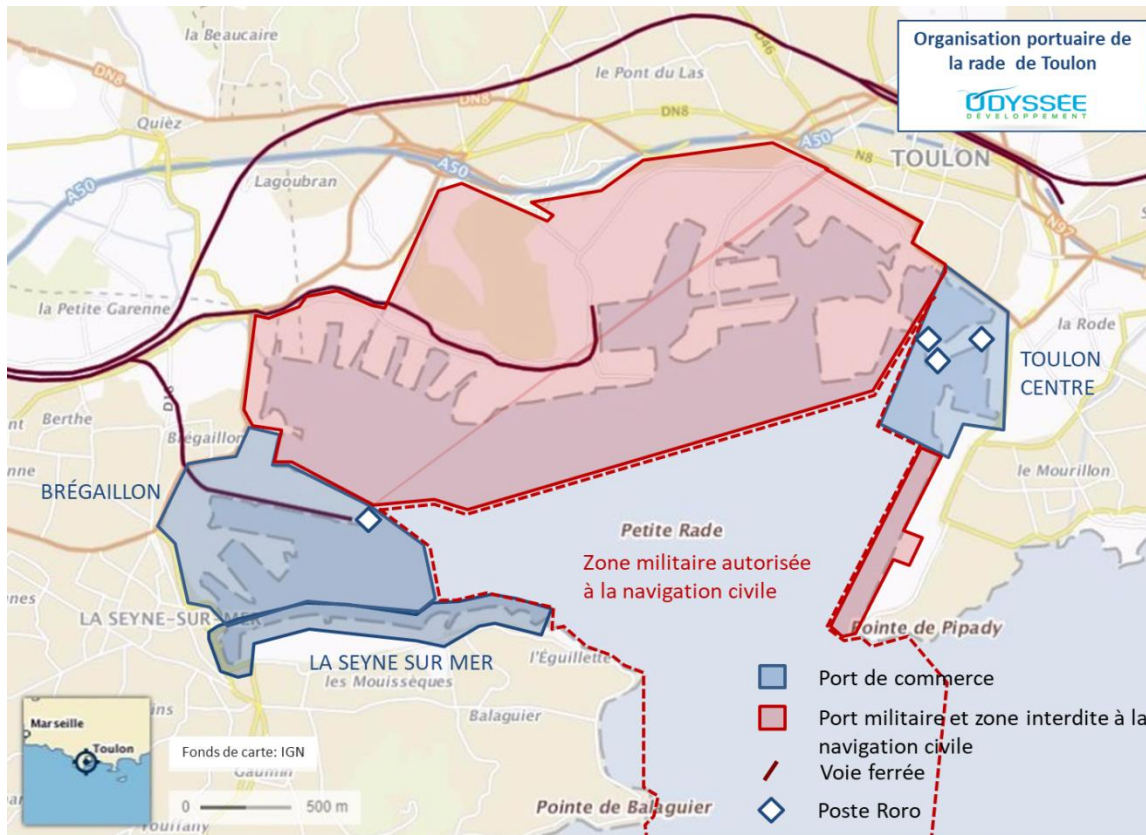


Figure 38 Infrastructures portuaires de Toulon

Les quais sont partagés avec les navires de croisière dont le nombre d’escales dépasse la centaine par an depuis 2012 (une projection pour 2016 fait état de 145 m). Comme indiqué, cette cohabitation implique parfois le déplacement temporaire des ferries pour laisser la place aux navires de croisière ayant la priorité sur le quai. Cette opération occasionne des coûts de lamanage.

Le port de Toulon dispose de surfaces de terre-plein limitées pour le stationnement des camions, remorques, ensembles routiers et véhicules de tourisme (cf Annexe). Par ailleurs, le terminal TCA n’est pas directement raccordé à l’autoroute.

La capitainerie estime que les taux d’occupation des quais approchent les 100% dans les créneaux horaires 06h30 / 08h15 et 19h00 / 22h00 pour le site de TCA, quais ferries. À cause des limites terrestres, le port ne peut traiter que 2 ferries en même temps sans « déborder » sur la ville.

Annoncé depuis 5 ans pour désengorger le TCA, le projet de développement d’un quai Croisières de 400m vient d’être annulé par Toulon Provence Métropole le lundi 4 décembre 2017. Le port étudie maintenant une option de quai Croisière au Mourrillon.

Les seules possibilités de développement passent par des créneaux horaires différents (de nuit, avec des réticences attendues des riverains, voire de certains professionnels) ou le transfert de l’activité sur le

terminal de Brégaillon, dont la proximité avec les installations pyrotechniques de la Marine Nationale limite le nombre de personnels sur les quais et empêche tout trafic de passagers. Un projet de port « Grand Brégaillon » est en cours d'étude mais ne sera pas opérationnel avant plusieurs dizaines d'années.

Une partie de la marchandise issue de la centrale d'achat Leclerc transite par le port de Toulon (cela représente 25% du volume pour ce client pour la STEB, 21% pour SETEC, 30 % pour FILAC).

Le port de Toulon est soumis à des règles particulières relatives aux conditions d'accès aux quais.

Les règles d'attribution des postes à quai sont prévues par les dispositions réglementaires suivantes :

- règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche (RGP) tel que défini par le décret 2009-877 du 17 juillet 2009 (codifié dans le Code des transports par le décret 2014-1670, arts. R. et suivants)
- Arrêté préfectoral n° 155/2016 réglementant le mouillage des navires dans les eaux intérieures et territoriales françaises de Méditerranée
- arrêté préfectoral n° 016/2017 du 8 février 2017 réglementant la navigation, le mouillage des navires, embarcations et engins de toute nature dans les eaux maritimes de la rade de Toulon
- règlement particulier du port de Toulon, adopté par l'arrêté préfectoral n° 016/2017.

L'article R. 5333-6 du Code des transports dispose que "*Les règles particulières d'attribution de poste à quai, d'admission dans le port et de sortie pour les navires et bateaux de pêche ou de plaisance ainsi que les engins flottants sont, s'il y a lieu, fixées par le règlement particulier du port*".

Il ressort de ces dispositions réglementaires relatives à l'activité des compagnies maritimes les éléments suivants :

- pour les 2 ports (Marseille et Toulon) : les compagnies doivent solliciter l'attribution d'un poste à quai au moins 48 heures à l'avance, par mail ou par écrit
- toutefois, les navires effectuant plusieurs escales ou rotations à l'intérieur de cette période, selon des horaires fixés et publiés à l'avance, peuvent en être dispensés de cette demande. Ainsi, les compagnies qui desservent habituellement un port bénéficient d'une 1ère facilité de nature administrative qui favorise son maintien dans le port par rapport aux autres compagnies
- s'agissant spécifiquement du port de Toulon :
 - o les navires de "ligne régulière" sont exonérés de la formalité administrative de demande d'attribution de poste à quai : est considérée comme ligne régulière celle dont l'itinéraire et l'horaire sont fixés à l'avance, avec une fréquence régulière sur toute l'année. Les lignes exploitées par les compagnies maritimes pour le transport de PAX et de fret sont des lignes régulières au sens du règlement du port de Toulon puisqu'elles s'inscrivent dans le cadre du régime des OSP qui impose une régularité sur toute l'année de la desserte. Les compagnies maritimes d'initiative privée sont exonérées de la demande d'attribution de poste à quai
 - o le règlement du port fixe par ailleurs un ordre de priorité d'attribution de postes d'accostage selon les règles suivantes :
 - 1. Paquebots ou car-ferries en ligne régulière

- 2. Paquebots ou car-ferries en ligne saisonnière
- 3. Autres navires de ligne régulière ou saisonnière, etc.

Cet ordre de priorité des attributions de postes d'accostage, propre au port de Toulon, découle d'une limite de la capacité portuaire.

Le tableau suivant représente la comparaison des dispositions réglementaires.

	Code des transports portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche (arts. R. 5333-1 et suivants)	Port de Toulon
<p>Demande d'attribution des postes à quai pour les navires ou bateaux de commerce (art. R. 5333-1 C. transports)</p>	<p>- les armateurs doivent adresser à la capitainerie du port, par écrit ou par voie électronique, selon le modèle en usage dans le port, une demande d'attribution de poste à quai comportant les renseignements nécessaires à l'organisation de l'escale</p> <p>- cette demande doit être présentée au moins quarante-huit heures à l'avance. Toutefois, les navires ou les bateaux effectuant plusieurs escales ou rotations à l'intérieur de cette période, selon des horaires fixés et publiés à l'avance, peuvent en être dispensés. Elle est confirmée à la capitainerie vingt-quatre heures à l'avance par tout moyen de transmission</p> <p>- après consultation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, l'autorité portuaire attribue le poste à quai que chaque navire ou bateau doit occuper en fonction notamment de sa longueur, de son tirant d'eau, de la nature de son chargement, des nécessités de l'exploitation et des usages et règlements particuliers.</p>	<p>- les capitaines de navire ou armateurs ou agents consignataires doivent adresser à la Capitainerie par écrit au moins vingt-quatre heures à l'avance une demande d'attribution de place à quai dont un modèle se trouve en annexe 2. <u>Cette mesure ne concerne pas les navires de ligne régulière</u></p> <p>ligne régulière : « une ligne dont l'itinéraire et l'horaire sont fixés à l'avance, avec une fréquence régulière sur toute l'année », ligne saisonnière : « une ligne maritime dont l'itinéraire et l'horaire sont fixés à l'avance avec une fréquence régulière sur quatre mois consécutifs »</p> <p>Les attributions de place peuvent être modifiées par la Capitainerie en fonction de l'intérêt général. Les places à quai ne sont garanties que pendant la durée des opérations commerciales de déchargement ou de chargement.</p> <p>Priorités: Les priorités d'attribution de postes d'accostage s'exercent suivant les règles ci-après :</p> <ol style="list-style-type: none"> <u>1. Paquebots ou car-ferries en ligne régulière,</u> <u>2. Paquebots ou car-ferries en ligne saisonnière,</u> <u>3. Autres navires de ligne régulière ou saisonnière,</u> 4. Navires ayant à bord des marchandises périssables, 5. Navires devant effectuer des opérations de chargement, 6. Navires frigorifiques avec cargaisons à décharger, 7. Navires devant effectuer des opérations de déchargement, 8. Navires revenant au port après essais à la mer (...)
<p>Admission dans le port (art. R. 5333-1 C. transports)</p>	<p>- les capitaines transmettent à la capitainerie du port de destination, vingt-quatre heures à l'avance, ou au plus tard au départ du port précédent lorsque celui-ci est situé à moins de vingt-quatre heures de route, ou, à défaut, dès que le port de destination est connu :</p> <p>1° Pour les navires ou bateaux de commerce et les navires de plaisance d'une longueur supérieure à 45 mètres, une déclaration d'entrée qui comporte :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ l'identification (nom, indicatif radio, numéro OMI et MMSI) du navire ou bateau ▪ la date et l'heure probable de l'arrivée dans la zone maritime et fluviale de régulation ▪ la date et l'heure probable de l'appareillage ▪ le nombre total de personnes à bord ▪ les caractéristiques physiques du navire ou bateau 	<p>Aucun bâtiment ne peut entrer dans le port s'il n'a pas été au préalable autorisé par les officiers de port. L'autorisation d'entrée est accordée suivant un programme arrêté par la Capitainerie du port (art. 4)</p> <p>Les navires de ligne régulière peuvent être dispensés des formalités déclaratives prévues dans le règlement général de police sous réserve que leur heure d'arrivée soit conforme au planning préétabli, qu'ils ne transportent pas de marchandises dangereuses et qu'ils ne connaissent pas d'avarie.</p> <p>Article 5 – Sortie des navires et bateaux de commerce Aucun bâtiment ne peut sortir du port s'il n'a pas été au préalable autorisé par les officiers de port (...). Les navires de ligne régulière peuvent être dispensés des formalités déclaratives prévues dans le règlement général de police sous réserve, qu'ils ne transportent pas de marchandises dangereuses</p>
<p>Attribution du poste à quai (art. R. 5333-6 C. transports)</p>	<p>Les règles particulières d'attribution de poste à quai, d'admission dans le port et de sortie pour les navires et bateaux de pêche ou de plaisance ainsi que les engins flottants sont, s'il y a lieu, fixées par le règlement particulier du port.</p>	<p>Les règles d'attribution des postes à quai pour les navires et bateaux de pêche ou de plaisance et les engins flottants dans les zones définies à l'article 1 du présent règlement restent identiques à l'article 3 du présent règlement (art. 6)</p>
<p>Règles de stationnement (art. R. 5333-9 C. transports)</p>	<p>Il est interdit à tout navire, bateau ou engin flottant, à l'intérieur du port et dans la zone maritime et fluviale de régulation, de stationner hors des emplacements qui lui ont été attribués et de faire obstacle à la libre circulation.</p> <p>Les règlements particuliers précisent les conditions dans lesquelles le stationnement et le mouillage des ancres sont autorisés dans le port à l'exception des chenaux d'accès</p>	<p>RAS</p>

	Code des transports portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche (arts. R. 5333-1 et suivants)	Port de Toulon
<p>Chargement et déchargement de marchandises (art. R. 5333-14 C. transports)</p>	<p>L'autorité portuaire fixe les emplacements sur lesquels les marchandises sont manutentionnées et où les véhicules et passagers sont embarqués ou débarqués. Toutefois, s'il s'agit de marchandises dangereuses, les emplacements de manutention sont fixés par le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (RPM) et le règlement local pris pour son application</p>	<p>Les règles d'affectation et d'occupation des terre-pleins concédés ainsi que du stationnement des marchandises sont fixées par le règlement d'exploitation de la concession, avec l'accord de l'Autorité Portuaire.</p> <p>Le délai fixé pour le chargement ou le déchargement est calculé à partir des cadences de référence suivantes :</p> <p>Pour les ferries : 250 véhicules par heure, pour les navires disposant d'une rampe à voie unique, 500 véhicules par heure, pour les navires disposant d'une rampe à voies multiples. Pour les navires de charge transportant des matières solides en vrac: 2000 T/jour pour l'embarquement ou pour le débarquement. Pour les navires transportant des conteneurs: 200 unités par jour pour l'embarquement ou le débarquement. Pour le fret conditionné en big bags: 1000 unités par jour. Pour le fret roulant non accompagné: 750 véhicules/ jour.</p>

(4) Le port de Nice est principalement dédié à la plaisance et aux passagers

La ville de Nice est située à l'extrême Sud-Est de la France. Son port est relativement proche de la Corse mais il est éloigné des hubs routiers et des zones logistiques.

Par ailleurs, les espaces portuaires sont très restreints et une partie importante est dédiée aux navires de plaisance. A cause de cette exigüité, les navires de grande dimension utilisent la rade²⁰ et le port de Villefranche.

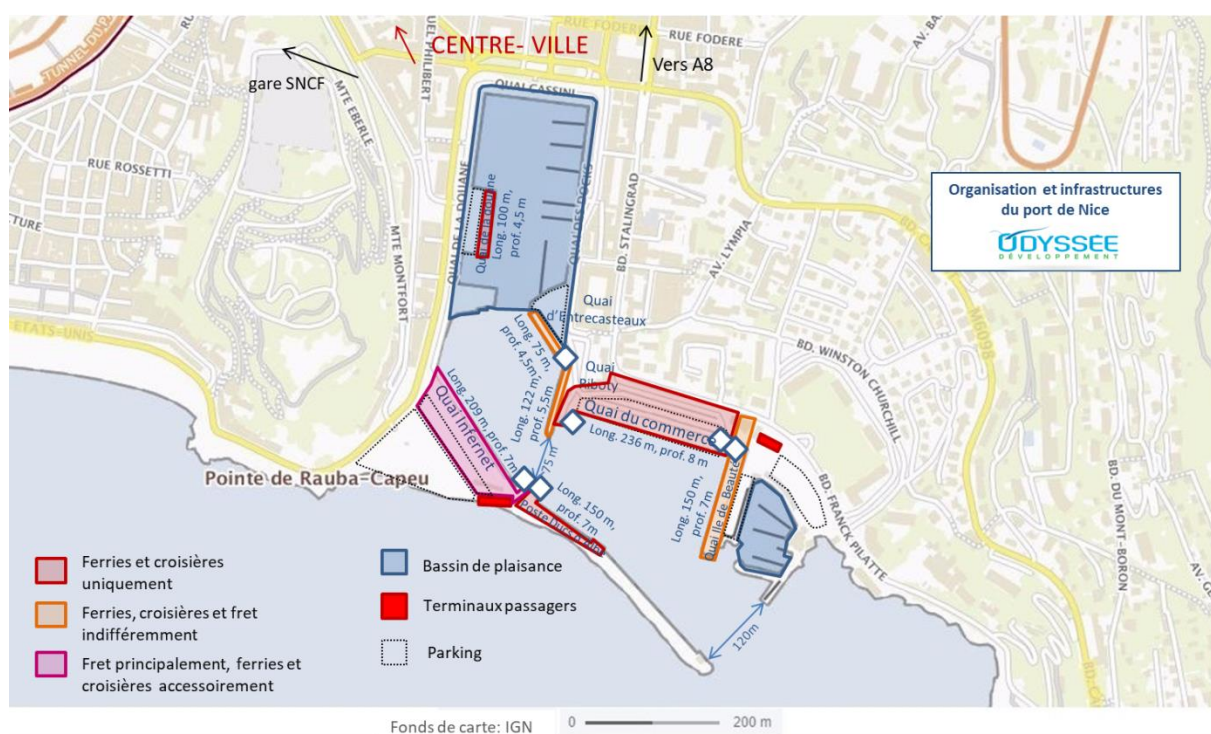


Figure 39 Plan d'occupation du port de Nice

L'accès à l'unique voie de dégagement (A8) est très éloigné (15,4 km) de la zone de débarquement et traverse la ville par la Promenade des Anglais, dont l'accès est davantage réglementé suite aux attentats du 14 juillet 2016.

Le débarquement des remorques en centre-ville créent un flux massif et polluant pour les riverains.

²⁰ Par manque de place de quai, les navires de croisières restent à l'ancre sur rade et débarquent les passagers par « tender » (petites embarcations) à Villefranche.

IV. Les résultats des enquêtes de terrain

Une première série de rencontres a été en effet organisée durant la saison 2017 en Corse, dans le but d'identifier et de délimiter le besoin de service public ; quelques grands enseignements sont présentés dans l'encadré page suivante :

Encadré. Les résultats issus des premières enquêtes de terrain

Ainsi, 25 acteurs divers et variés de l'économie Corse – transporteurs routiers, chefs d'entreprise de filières économiques, gestionnaires de port entre autres - ont été interrogés quant à leur perception du besoin du service public pour les usagers en Corse. Les points ci-dessous ont vocation à reprendre quelques grandes recommandations destinées à améliorer la qualité du service rendu (éléments de compte-rendu issus des rencontres avec les compagnies maritimes exclus).

Les principales pistes d'amélioration évoquées portent sur :

- Le renouvellement de l'outil naval pour les navires les plus anciens et les plus pollués ;
- Un accroissement de l'offre capacitaire mise à disposition par les compagnies maritimes, pour faire face à la hausse des volumes de fret de ces dernières années, particulièrement durant la période estivale, et la possibilité pour tous de pouvoir transporter leurs marchandises. En pratique, une fluctuation de l'offre capacitaire pourrait être mise à place dans le but de s'adapter aux besoins de la demande tout au long de l'année ;
- Une baisse du tarif fret pratiqué par les compagnies maritimes ;
- La régularité et la constance des liaisons maritimes entre Corse et Continent, tout au long de l'année ;
- La prise en compte du juste équilibre entre fret / passager dans l'offre capacitaire mise à disposition ;
- Un réaménagement – étendre la plage horaire d'arrivée - des heures d'arrivée en vue de réduire les situations d'engorgement pour les ports limités en termes de capacité (Port de Bastia au premier chef) ;
- La mise en place éventuelle de triangulaires ;
- Eventuellement, la possibilité de revoir le nombre de rotations, à la hausse comme à la baisse, quel que soit les ports.

ANNEXES

I. Analyse des trafics passagers Corse / continent

Note méthodologique : sauf précision contraire, la source des données statistiques est l'Observatoire Régional des Transports de la Corse (ORTC).

I.1 Analyse des trafics passagers Corse / Italie

Après 2 années de chute en 2011 et 2012 (-10% chaque année) suivi d'une légère reprise depuis (+1,6% entre 2015 et 2016), le trafic combiné des ports italiens avec la Corse (1 312 017 passagers en 2016) est équivalent au trafic passagers Corse / Toulon (1 371 779 passagers).

Une étude plus fine des ports italiens montre le rôle de l'Italie du Nord industrielle avec Livourne (564 698 passagers en 2016), Savona (320 986 passagers) et Gênes (117 635 passagers) qui représentent 76% du trafic. Malgré leur proximité géographique et culturelle avec la Corse, les ports sardes ne génèrent que des trafics limités à Porto Torres (28 879 passagers) et Santa Teresa (259 621 passagers). Les trafics passagers avec Porto Ferrai (14 040 passagers), Golfo Aranci (5 844 passagers) et Piombino (314 passagers) avec la Corse sont négligeables.

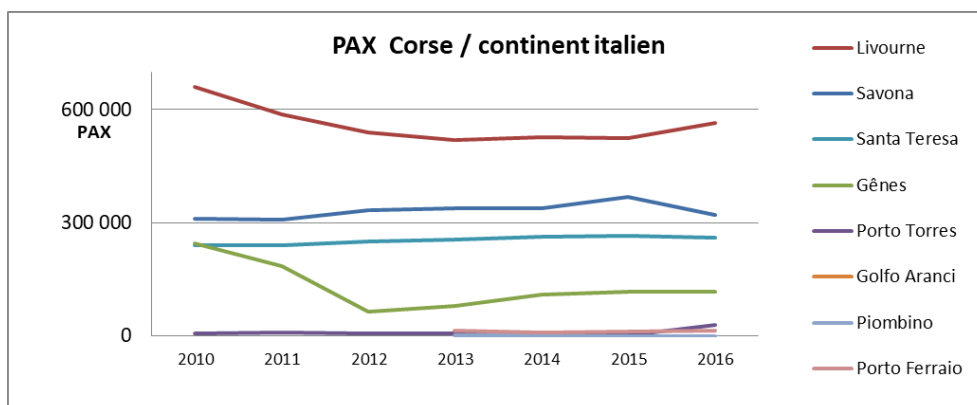


Figure 40 Trafic passagers Corse / Italie 2014-2016

I.2 Analyse des trafics passagers Corse / France

I.2.1. Analyse des trafics passagers Corse / Marseille

(a) Analyse des trafics passagers Bastia / Marseille

Bastia est le principal port à passagers corse en lien avec Marseille.

La saisonnalité (Figure 41) est marquée avec un ratio haute saison (d'octobre à mars) / basse saison (d'avril à septembre) de 2,5. Le trafic passager atteint son niveau maximum en aout (44 516 passagers en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en février (11 224 passagers).

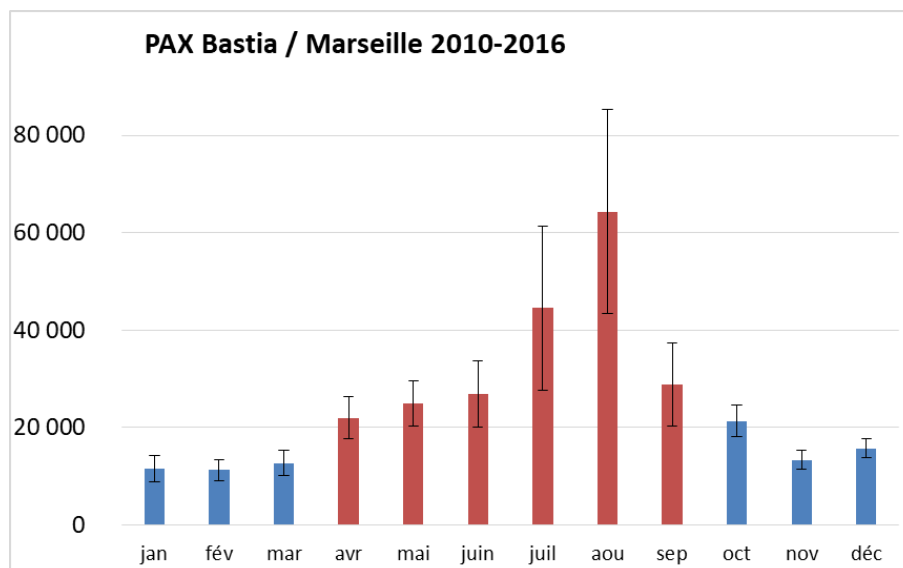


Figure 41 Saisonnalité du trafic passagers Bastia / Marseille 2010-2016

Le trafic passagers Bastia / Marseille est stable en basse saison sur la période 2010-2016 et en baisse de -35% en haute saison (Figure 42). En 2016, le trafic 2016 était de 13 359 passagers / mois en basse saison et de 23 132 passagers en haute saison.

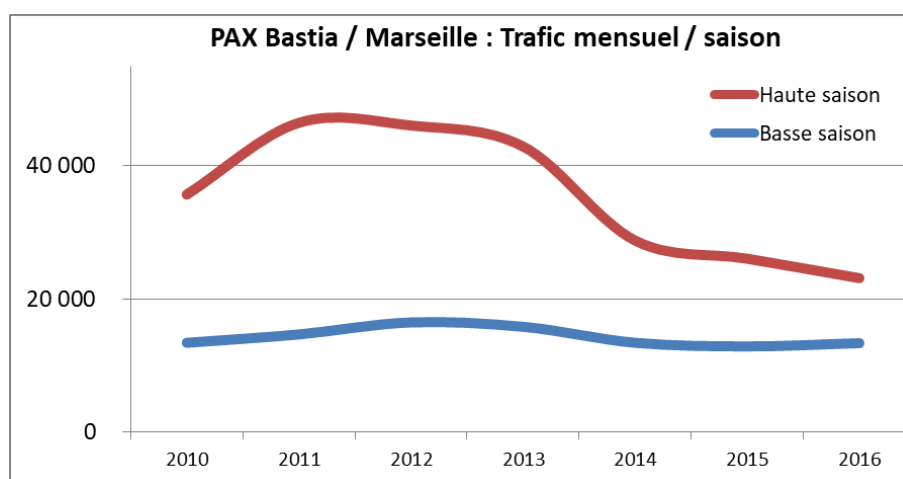


Figure 42 Tendence du trafic passagers mensuel Bastia / Marseille 2010-2016

Les dernières observations confirment la stabilisation en 2017 pour Bastia et font apparaître une légère baisse de -0,5% sur 12 mois en juillet 2017.

(b) Analyse des trafics passagers Ajaccio / Marseille

Ajaccio est le second port à passagers corse en importance en lien avec Marseille.

La saisonnalité (Figure 43) est marquée avec un ratio haute saison (d'octobre à mars) / basse saison (d'avril à septembre) de 2,9. Le trafic passager atteint son niveau maximum en aout (65 812 passagers en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en février (9 487 passagers).

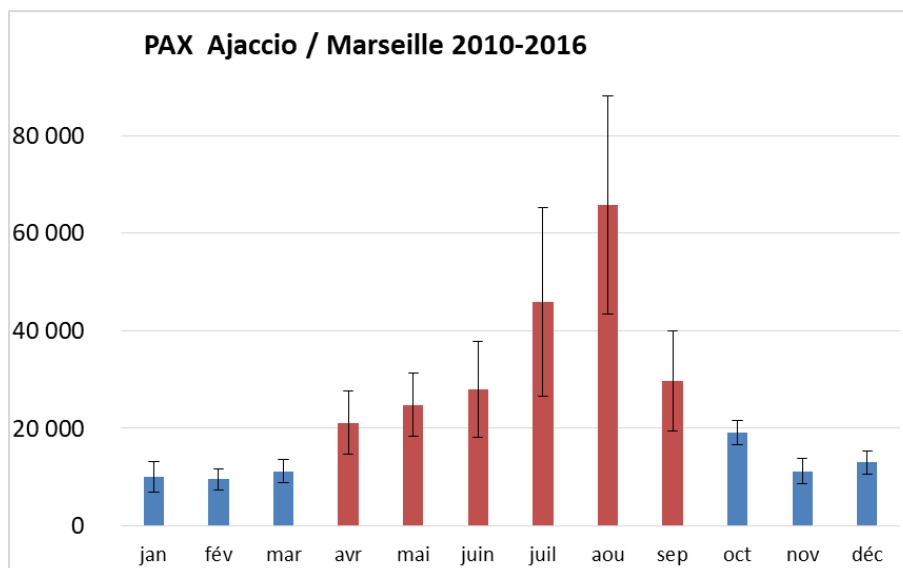


Figure 43 Saisonnalité du trafic passagers Ajaccio / Marseille 2010-2016

Le trafic passagers Ajaccio / Marseille est en baisse de -15% en basse saison sur la période 2010-2016 et de -46% en haute saison (**Figure 44**). En 2016, le trafic 2016 était de 10 361 passagers / mois en basse saison et de 20 286 passagers en haute saison.

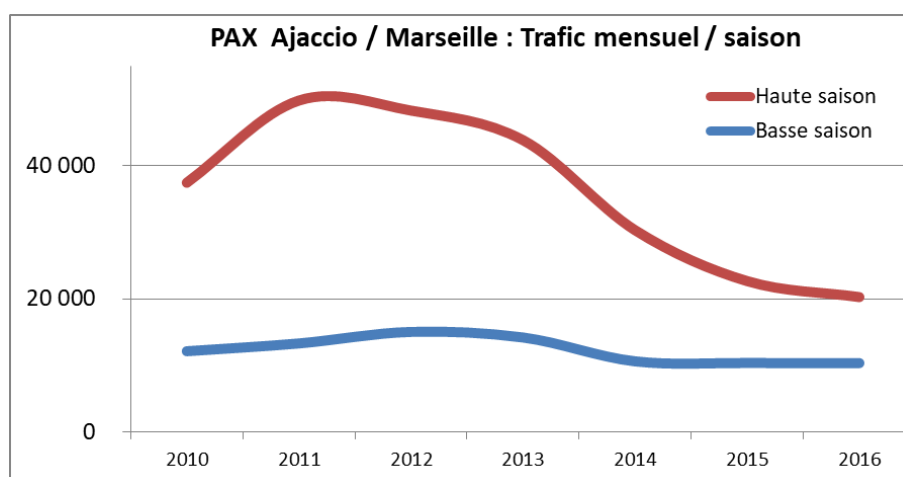


Figure 44 Tendence du trafic passagers mensuel Ajaccio / Marseille 2010-2016

Les dernières observations confirment la légère baisse pour Ajaccio et font apparaître une diminution de -3% sur 12 mois en juillet 2017.

(c) Analyse des trafics passagers Ile Rousse / Marseille

La saisonnalité (**Figure 45**) est marquée avec un ratio haute saison (d'octobre à mars) / basse saison (d'avril à septembre) de 2,9. Le trafic passager atteint son niveau maximum en aout (10 887 passagers en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en février (1 210 passagers).

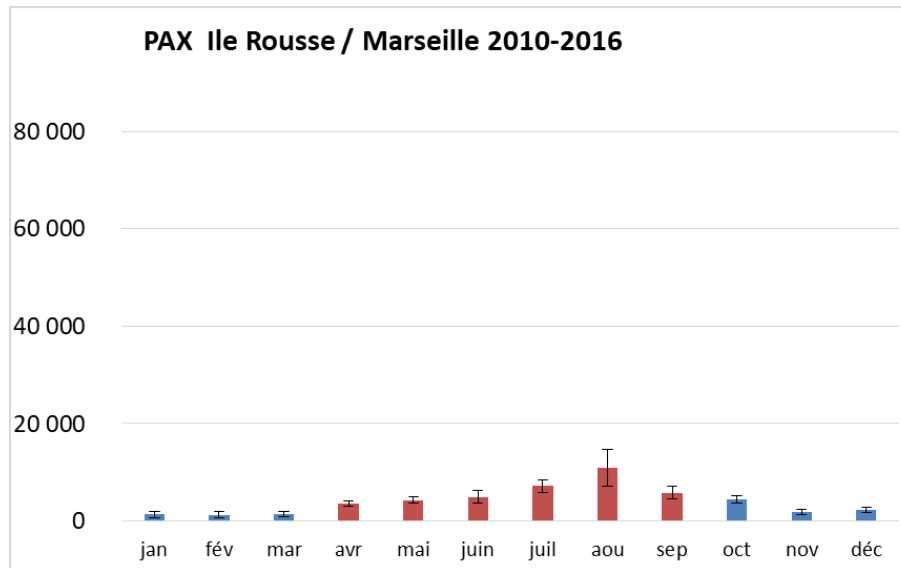


Figure 45 Saisonnalité du trafic passagers Ile Rousse / Marseille 2010-2016

Le trafic passagers Ile Rousse / Marseille est en hausse de +33% en basse saison sur la période 2010-2016 et de +18% en haute saison (Figure 46). En 2016, le trafic 2016 était de 2 193 passagers / mois en basse saison et de 5 501 passagers en haute saison.

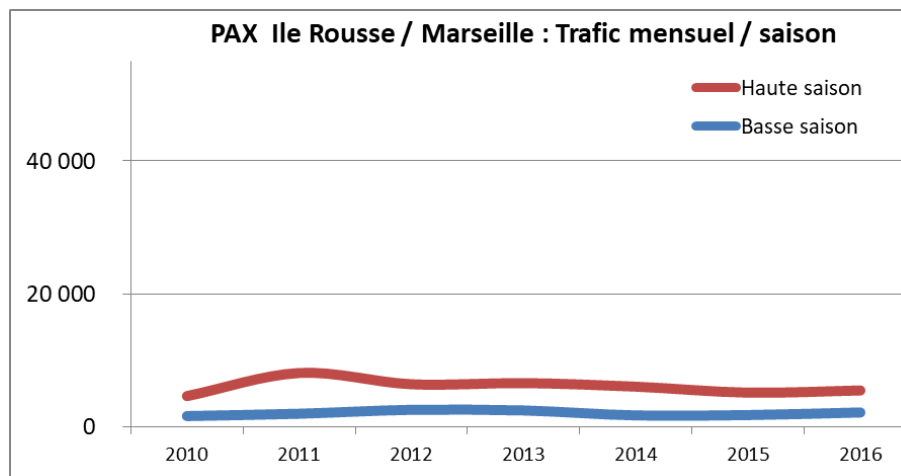


Figure 46 Tendence du trafic passagers mensuel Ile Rousse / Marseille 2010-2016

Les dernières observations confirment une stabilité pour Ile Rousse et font apparaître une légère baisse de -3,1% sur 12 mois en juillet 2017.

(d) Analyse des trafics passagers Porto Vecchio / Marseille

La saisonnalité (Figure 47) est très marquée avec un fort ratio haute saison (d'octobre à mars) / basse saison (d'avril à septembre) de 4. Le trafic passager atteint son niveau maximum en aout (30 688 passagers en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en février (2 391 passagers).

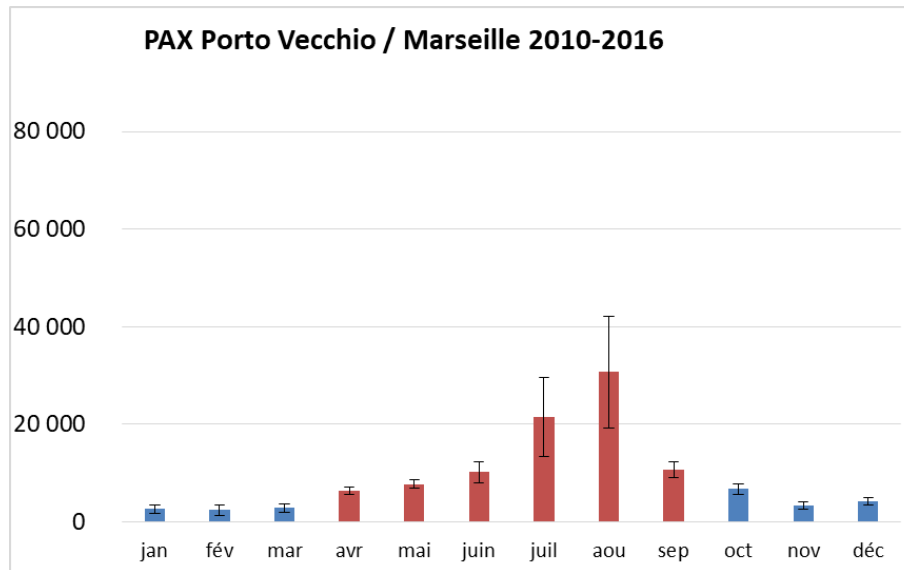


Figure 47 Saisonnalité du trafic passagers Porto Vecchio / Marseille 2010-2016

Le trafic roulier Porto Vecchio / Marseille est en hausse de +17% en basse saison sur la période 2010-2016 et en baisse de -8% en haute saison (Figure 48). En 2016, le trafic 2016 était de 3 812 passagers / mois en basse saison et de 11 226 passagers en haute saison.

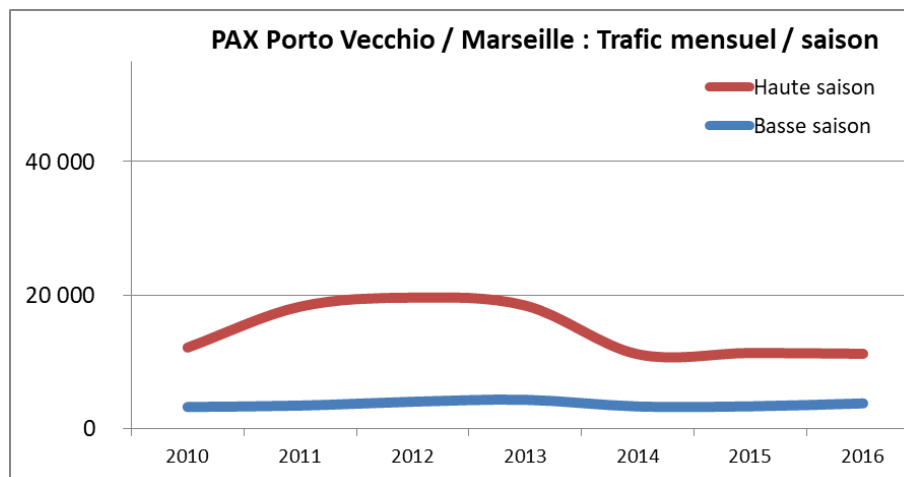


Figure 48 Tendence du trafic passagers mensuel Porto Vecchio / Marseille 2010-2016

Les dernières observations confirment la stabilité pour Porto Vecchio.

(e) Analyse des trafics passagers Propriano / Marseille

La saisonnalité (**Figure 49**) est très marquée avec un ratio haute saison (d'octobre à mars) / basse saison (d'avril à septembre) de 4,9. Le trafic passager atteint son niveau maximum en aout (26 014 passagers en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en mars (291 passagers).

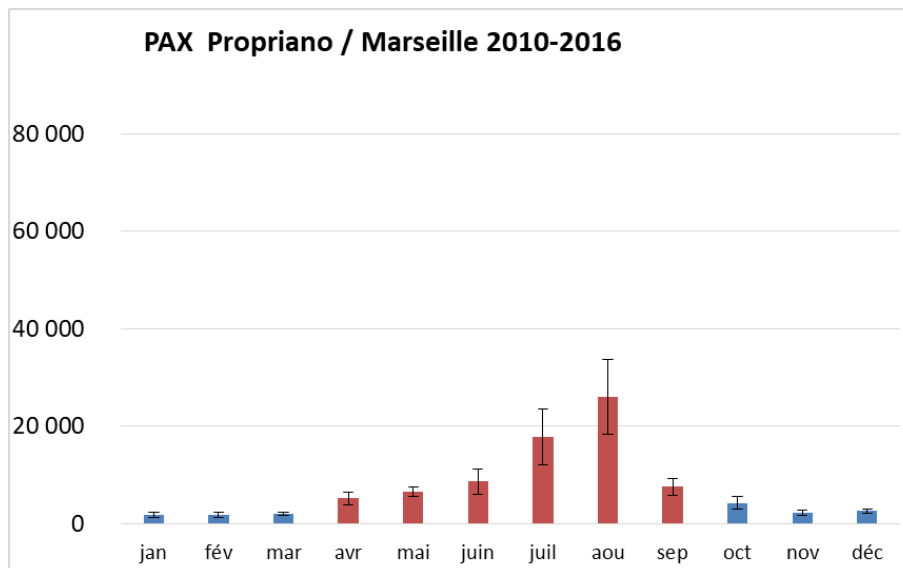


Figure 49 Saisonnalité du trafic passagers Propriano / Marseille 2010-2016

Le trafic passagers Propriano / Marseille est en hausse de +66% en basse saison sur la période 2010-2016 et en baisse de -26% en haute saison (**Figure 50**). En 2016, le trafic 2016 était de 2 751 passagers / mois en basse saison et de 8 407 passagers en haute saison.

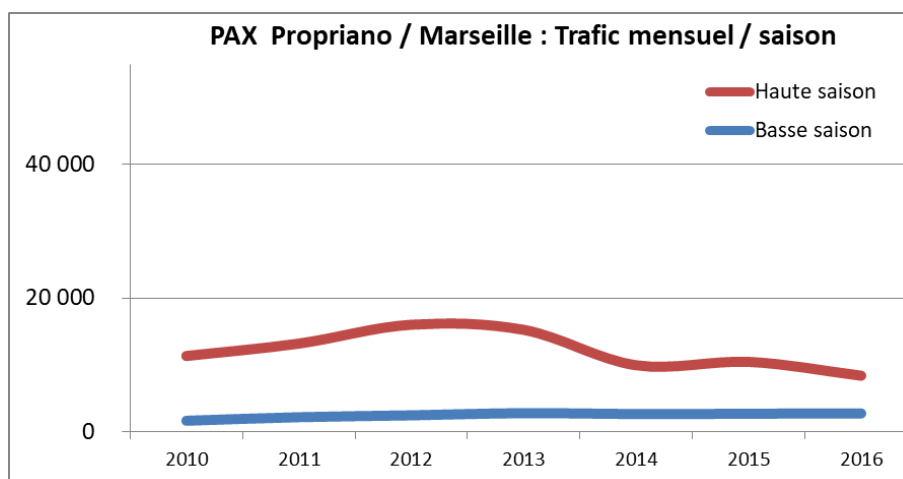


Figure 50 Tendence du trafic passagers mensuel Propriano / Marseille 2010-2016

Les dernières observations confirment une baisse pour la saison 2017 pour Propriano et font apparaître une chute de -15,8 sur 12 mois en juillet 2017.

122. Analyse des trafics passagers Corse / Toulon

(a) Analyse des trafics passagers Bastia / Toulon

Bastia est le second port à passagers corse en lien avec Toulon.

La saisonnalité (**Figure 51**) est marquée avec un ratio haute saison (d’octobre à mars) / basse saison (d’avril à septembre) de 2,4. Le trafic passagers atteint son niveau maximum en aout (94 770 passagers en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en février (20 269 passagers).

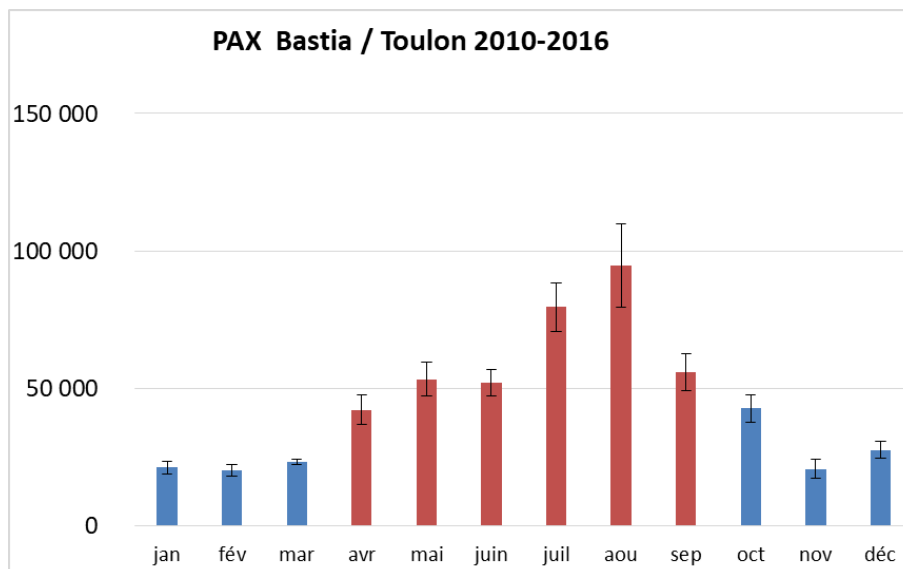


Figure 51 Saisonnalité du trafic passagers Bastia / Toulon 2010-2016

Le trafic passagers Bastia / Toulon est en baisse de -4% en basse saison sur la période 2010-2016 et de -21% en haute saison (**Figure 52**). En 2016, le trafic 2016 était de 24 893 passagers / mois en basse saison et de 59 093 passagers en haute saison.

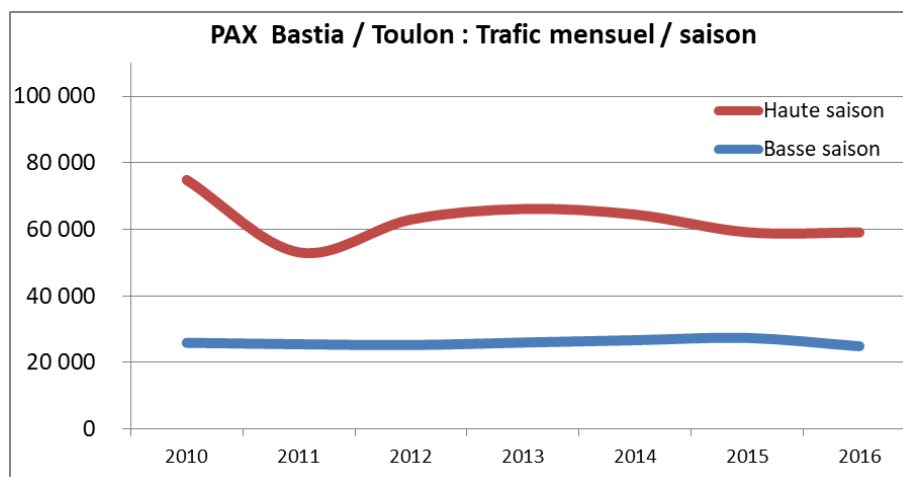


Figure 52 Tendence du trafic passagers mensuel Bastia / Toulon 2010-2016

Les dernières observations pour Bastia et font apparaître une chute de -0,5% sur 12 mois en juillet 2017.

(b) Analyse des trafics passagers Ajaccio / Toulon

Ajaccio est le principal port à passagers corse en importance en lien avec Toulon.

La saisonnalité (**Figure 53**) est fortement marquée avec un ratio haute saison (d’octobre à mars) / basse saison (d’avril à septembre) de 4,9. Le trafic passager atteint son niveau maximum en aout (147 304 passagers en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en février (10 618).

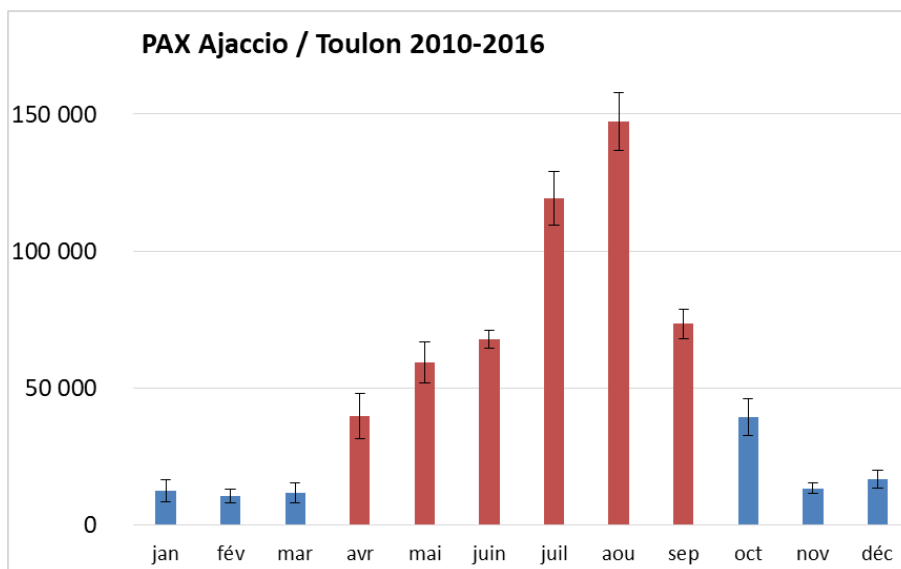


Figure 53 Saisonnalité du trafic passagers Ajaccio / Toulon 2010-2016

Le trafic passagers Ajaccio / Toulon est en hausse de +15% en basse saison sur la période 2010-2016 et de +5% en haute saison (**Figure 54**). En 2016, le trafic 2016 était de 19 699 passagers / mois en basse saison et de 88 896 passagers / mois en haute saison.

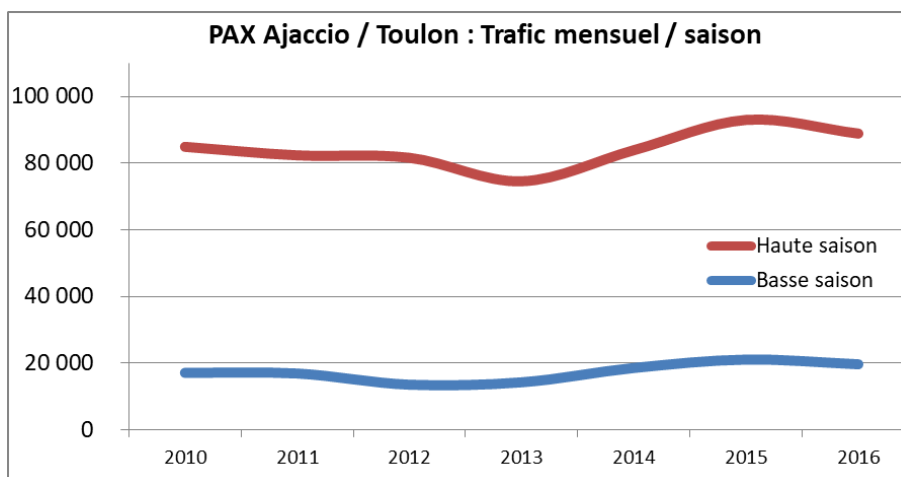


Figure 54 Tendence du trafic passagers mensuel Ajaccio / Toulon 2010-2016

Les dernières observations pour Ajaccio font apparaître une baisse de -3,4% sur 12 mois en juillet 2017.

(c) Analyse des trafics passagers Ile Rousse / Toulon

La saisonnalité (**Figure 55**) est marquée avec un très fort ratio haute saison (d’octobre à mars) / basse saison (d’avril à septembre) de 49,4. Le trafic passager atteint son niveau maximum en aout (61 652 passagers en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en janvier (14 passagers).

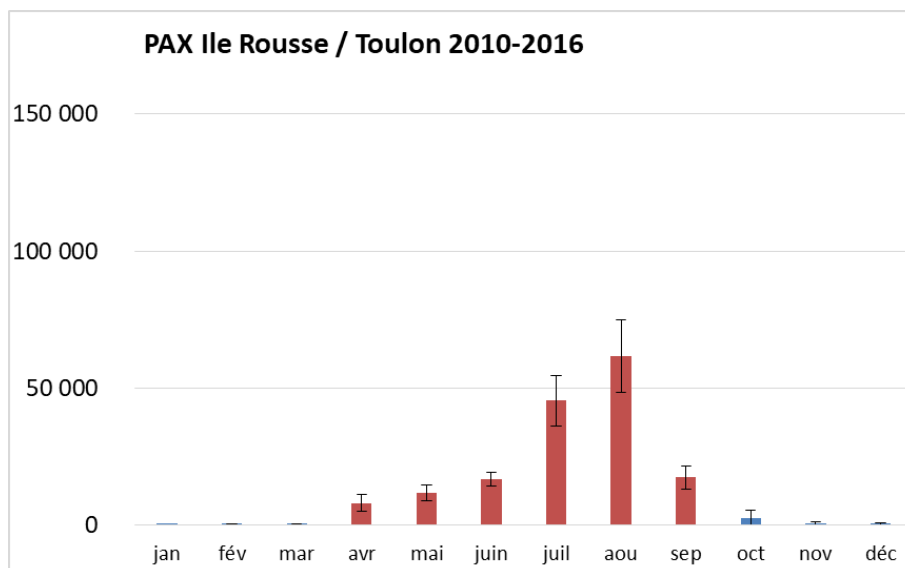


Figure 55 Saisonnalité du trafic passagers Ile Rousse / Toulon 2010-2016

Le trafic passagers Ile Rousse / Toulon est en baisse de -4% en basse saison sur la période 2010-2016 et en hausse de +9% en haute saison (Figure 56). En 2016, le trafic 2016 était de 1 228 passagers / mois en basse saison et de 31 439 en haute saison.

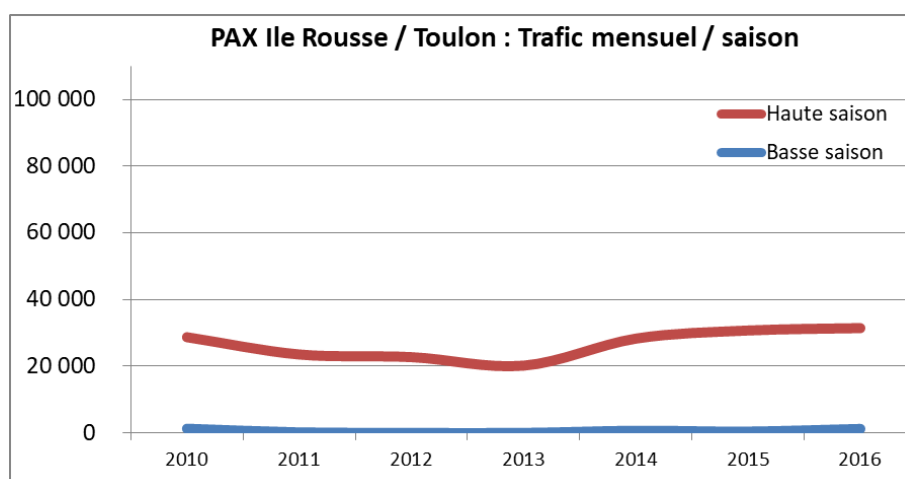


Figure 56 Tendence du trafic passagers mensuel Ile Rousse / Toulon 2010-2016

Les dernières observations pour l’Ile Rousse font apparaître une baisse de -3,1% sur 12 mois en août 2017.

(d) Analyse des trafics passagers Porto Vecchio / Toulon

Le trafic passager a commencé en juin 2016 à Porto Vecchio. Il a atteint son niveau maximum en octobre (9 257 passagers) et minimum en aout (359 passagers).

(e) Analyse des trafics passagers Propriano / Toulon

Le port de Propriano n’est actuellement pas utilisé pour le trafic passagers vers/depus Toulon.

II. Analyse des trafics véhicules Corse / continent

L'analyse des trafics véhicules entre les ports corses et ports continentaux français (Marseille, Toulon, Nice) et fait apparaître (cf. **Figure 57**) une position dominante des ports français (trafics cumulés de 996 678 véhicules en 2016) sur les ports italiens (430 965 véhicules en 2016).

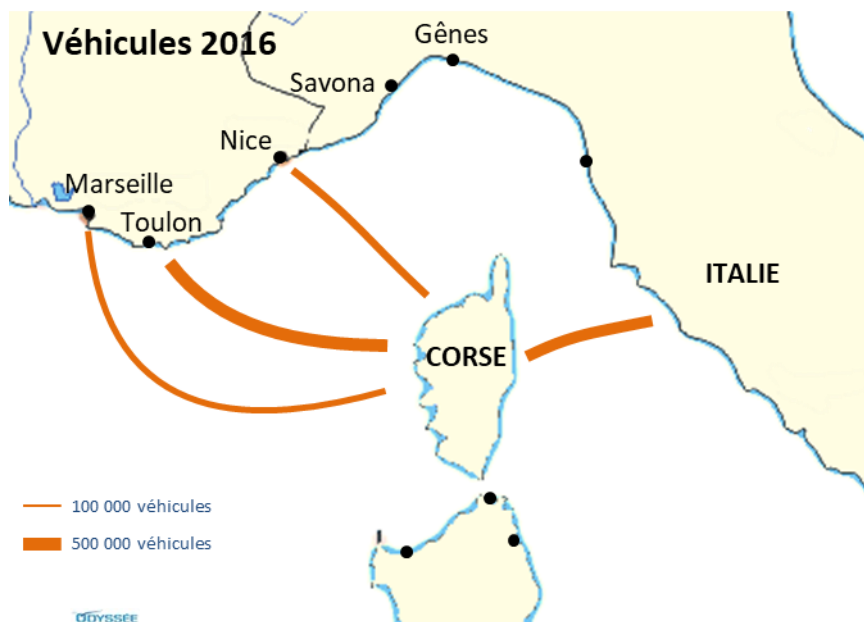


Figure 57 Trafic véhicule Corse / continent (France et Italie) 2016

II.1 Analyse des trafics véhicules Corse / Italie

Le trafic de véhicules de tourisme entre la Corse et l'Italie est assez stable depuis 2012.

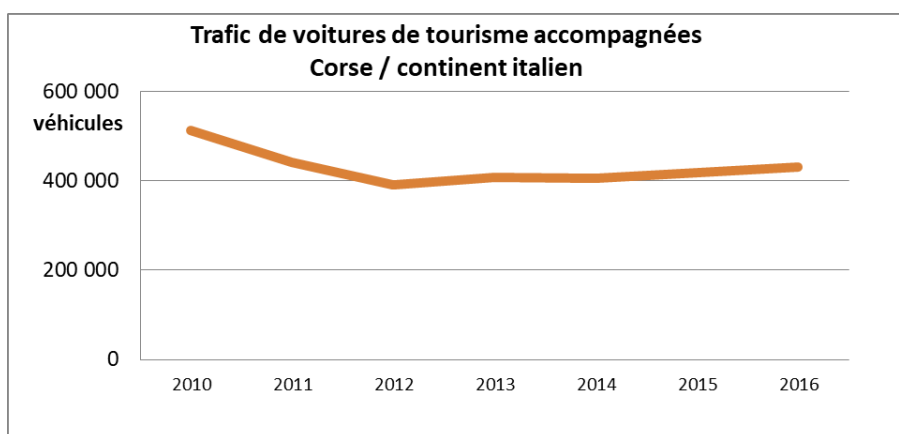


Figure 58 Trafic de voitures de tourisme accompagnées Corse / continent italien

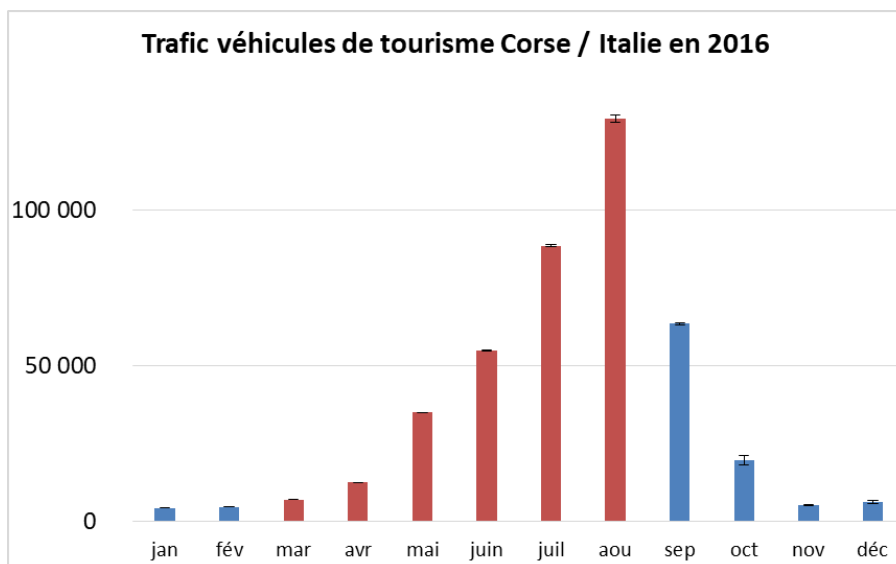


Figure 59 Trafic véhicules de tourisme Corse / Italie en 2016

II.2 Analyse des trafics véhicules Corse / France

II21. Analyse des trafics véhicules Corse / Marseille

La saisonnalité (Figure 60) est marquée avec un ratio haute saison (d'octobre à mars) / basse saison (d'avril à septembre) de 2,6. Le trafic VT atteint son niveau maximum en aout (30 394 véhicules en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en février (10 427).

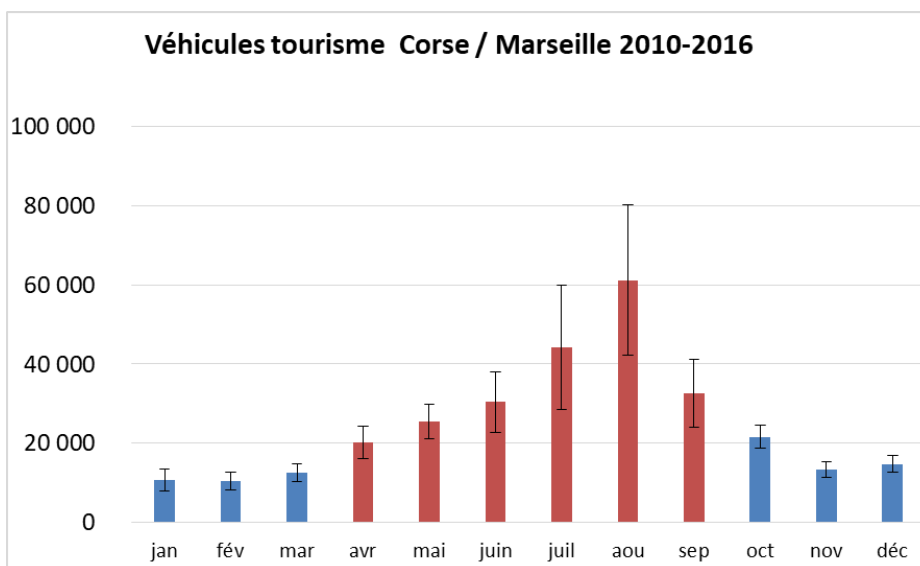


Figure 60 Saisonnalité du trafic véhicule Corse / Marseille 2010-2016

Le trafic VT Corse / Marseille est en baisse de -3% en basse saison sur la période 2010-2016 et en chute de -30% en haute saison (Figure 61). En 2016, le trafic 2016 était de 12 715 véhicules / mois en basse saison et de 24 217 véhicules en haute saison.

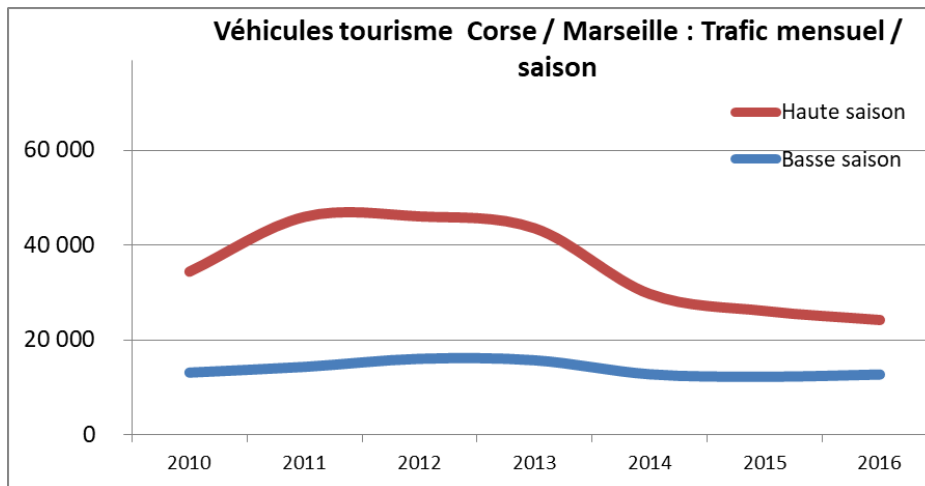


Figure 61 Tendence du trafic véhicule mensuel Corse / Marseille 2010-2016

(f) Analyse des trafics véhicules Bastia / Marseille

La saisonnalité (Figure 62) est marquée avec un ratio haute saison (d'octobre à mars) / basse saison (d'avril à septembre) de 2,2. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en aout (19 952 véhicules en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en février (4 230 véhicules).

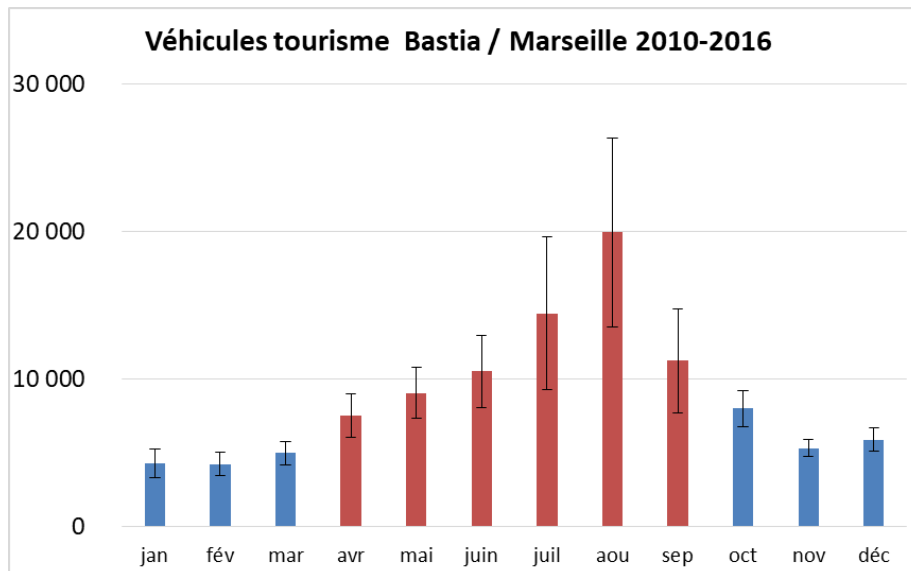


Figure 62 Saisonnalité du trafic véhicule Bastia / Marseille 2010-2016

Le trafic véhicules Bastia / Marseille est en baisse de -5% en basse saison sur la période 2010-2016 et de -32% en haute saison (Figure 63). En 2016, le trafic 2016 était de 5 052 véhicules / mois en basse saison et de 8 093 véhicules en haute saison.

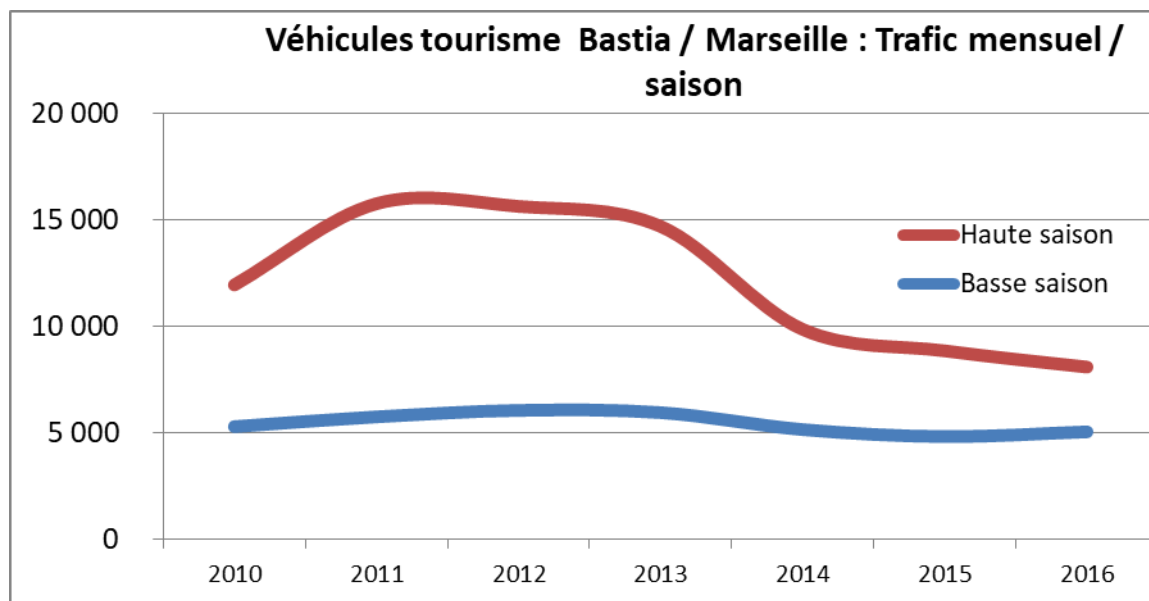


Figure 63 Tendence du trafic véhicules mensuel Bastia / Marseille 2010-2016

(g) Analyse des trafics véhicules Ajaccio / Marseille

La saisonnalité (Figure 64) est marquée avec un ratio haute saison (d'octobre à mars) / basse saison (d'avril à septembre) de 2,5. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en aout (20 614 véhicules en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en février (3 848 véhicules).

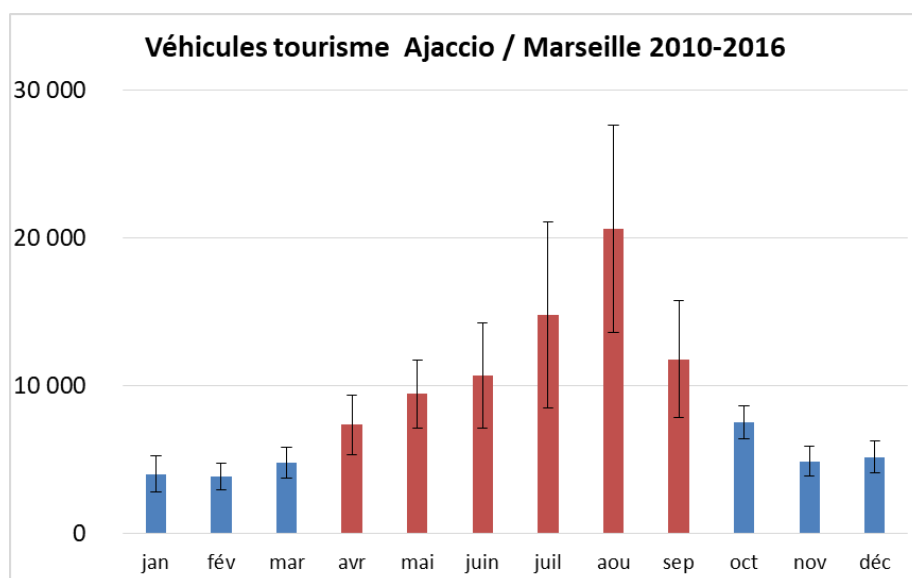


Figure 64 Saisonnalité du trafic véhicules Ajaccio / Marseille 2010-2016

Le trafic roulier Ajaccio / Marseille est en hausse de +13% en basse saison sur la période 2010-2016 et de +14% en haute saison (Figure 65). En 2016, le trafic 2016 était de 4 111 véhicules / mois en basse saison et de 7 280 véhicules / mois en haute saison.

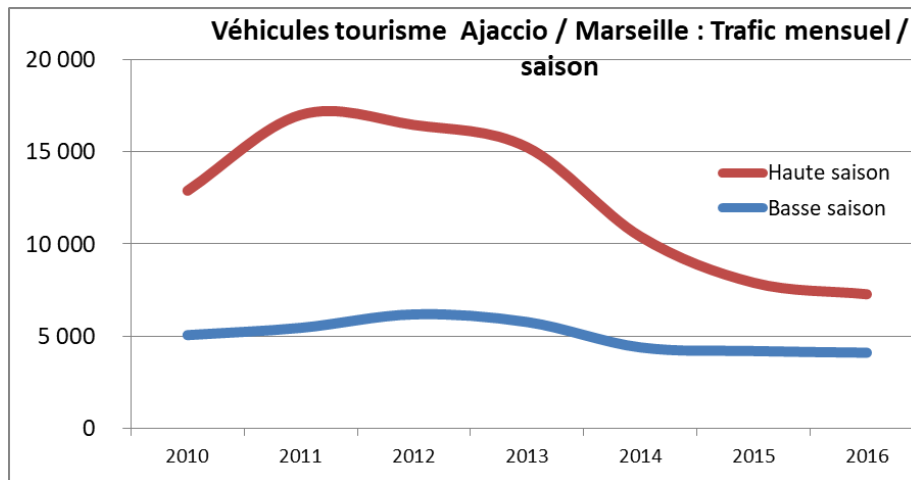


Figure 65 Tendence du trafic véhicule mensuel Ajaccio / Marseille 2010-2016

(h) Analyse des trafics véhicules Ile Rousse / Marseille

La saisonnalité (Figure 66) est marquée avec un ratio haute saison (d'octobre à mars) / basse saison (d'avril à septembre) de 2,6. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en aout (3 405 véhicules en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en février (461 véhicules).

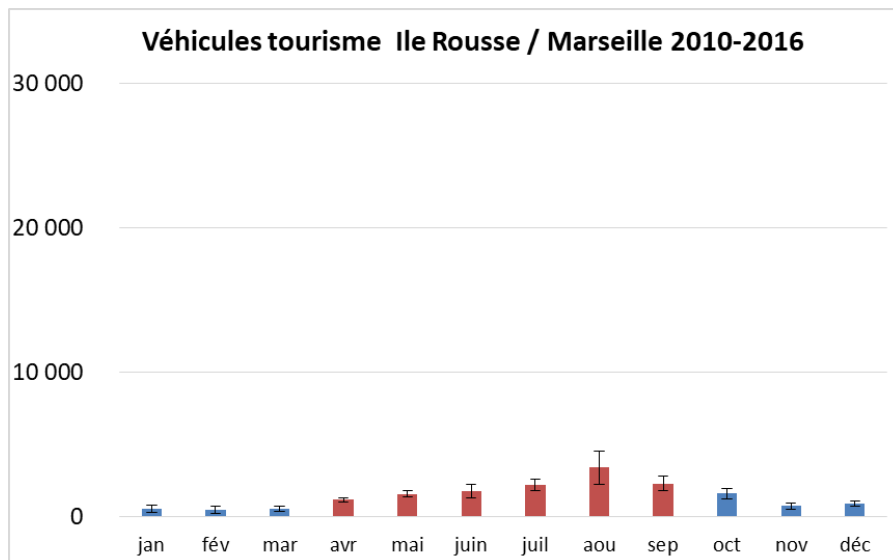


Figure 66 Saisonnalité du trafic véhicule Ile Rousse / Marseille 2010-2016

Le trafic roulier Ile Rousse / Marseille est en hausse de +24% en basse saison sur la période 2010-2016 et de +17% en haute saison (Figure 86). En 2016, le trafic 2016 était de 779 véhicules / mois en basse saison et de 1 848 véhicules / mois en haute saison.

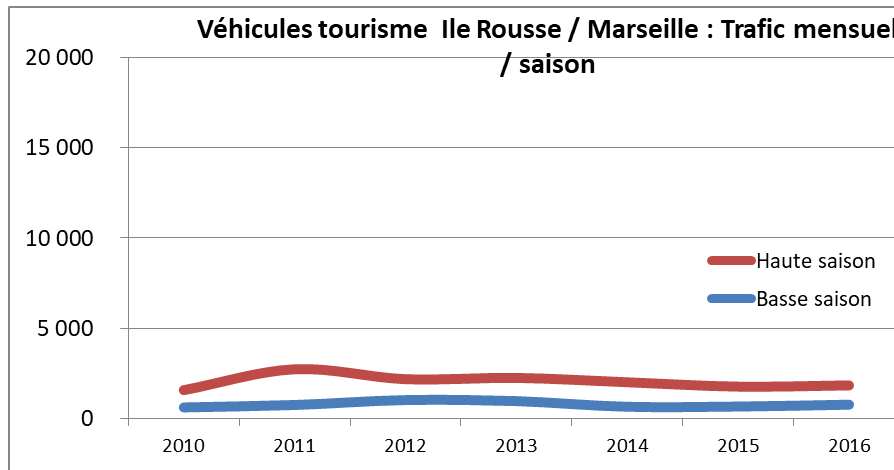


Figure 67 Tendence du trafic véhicules mensuel Ile Rousse / Marseille 2010-2016

(i) Analyse des trafics véhicules Porto Vecchio / Marseille

La saisonnalité (Figure 68) est marquée avec un ratio haute saison (d'octobre à mars) / basse saison (d'avril à septembre) de 3,2. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en aout (9 024 véhicules en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en février (1 034 véhicules).

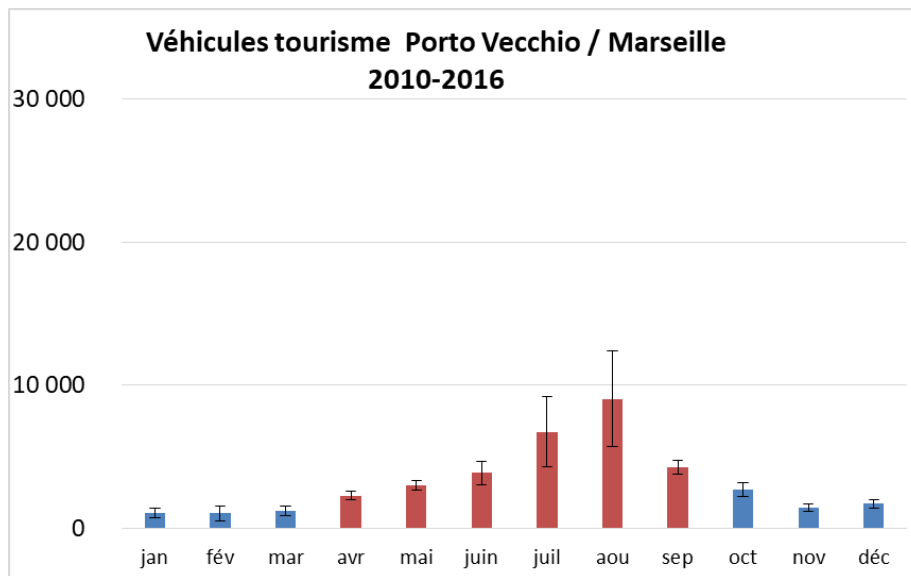


Figure 68 Saisonnalité du trafic véhicules Porto Vecchio / Marseille 2010-2016

Le trafic roulier Porto Vecchio / Marseille est en hausse de +11% en basse saison sur la période 2010-2016 et en baisse de -4% en haute saison (Figure 69). En 2016, le trafic 2016 était 1 573 véhicules / mois en basse saison et de 3 912 véhicules / mois en haute saison.

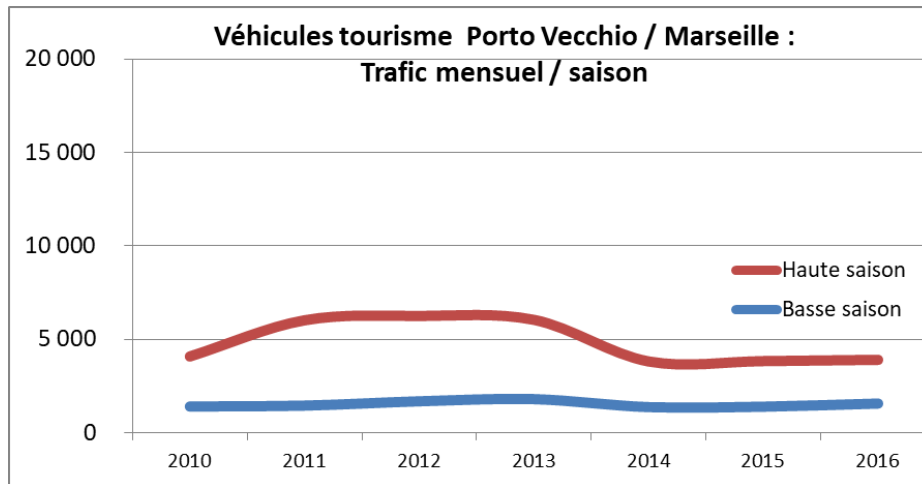


Figure 69 Tendence du trafic véhicules mensuel Porto Vecchio / Marseille 2010-2016

(j) Analyse des trafics véhicules Propriano / Marseille

La saisonnalité (Figure 70) est marquée avec un ratio haute saison (d'octobre à mars) / basse saison (d'avril à septembre) de 4. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en août (8 238 véhicules en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en janvier (762 véhicules).

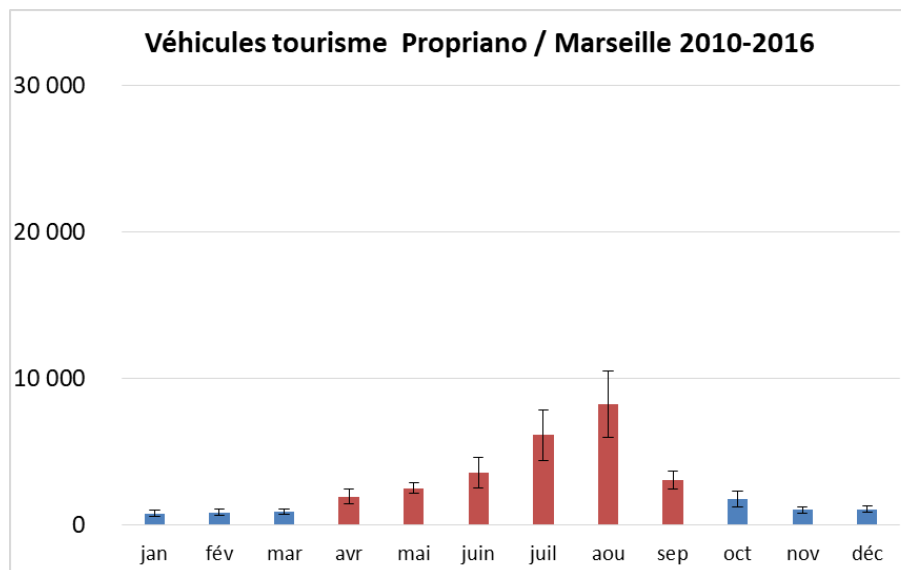


Figure 70 Saisonnalité du trafic véhicules Propriano / Marseille 2010-2016

Le trafic roulier Propriano / Marseille est en hausse de +66% en basse saison sur la période 2010-2016 et en baisse de -21% en haute saison (Figure 71). En 2016, le trafic 2016 était de 1 199 véhicules / mois en basse saison et de 3 084 véhicules / mois en haute saison.

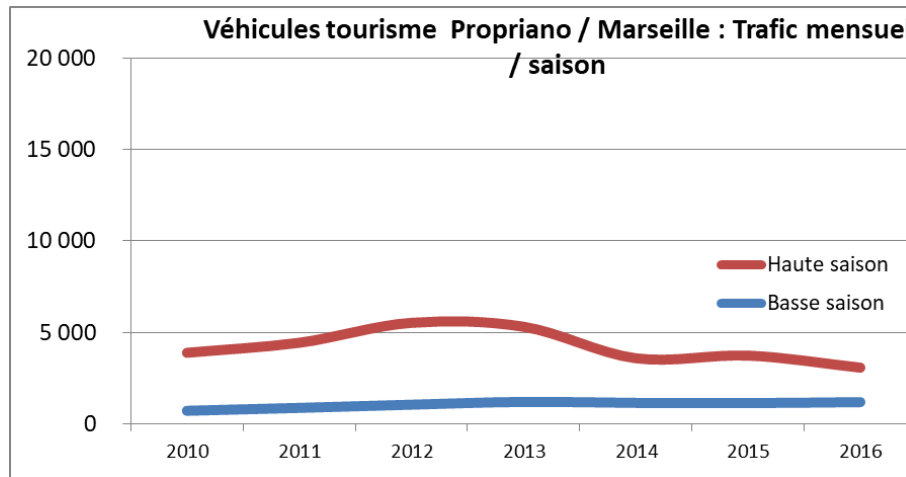


Figure 71 Tendence du trafic véhicules mensuel Propriano / Marseille 2010-2016

II.2. Analyse des trafics véhicules Corse / Toulon

La saisonnalité (Figure 72) est marquée avec un ratio haute saison (d’octobre à mars) / basse saison (d’avril à septembre) de 3,3. Le trafic routier atteint son niveau maximum en aout (96 297 véhicules en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en février (13 185 véhicules).

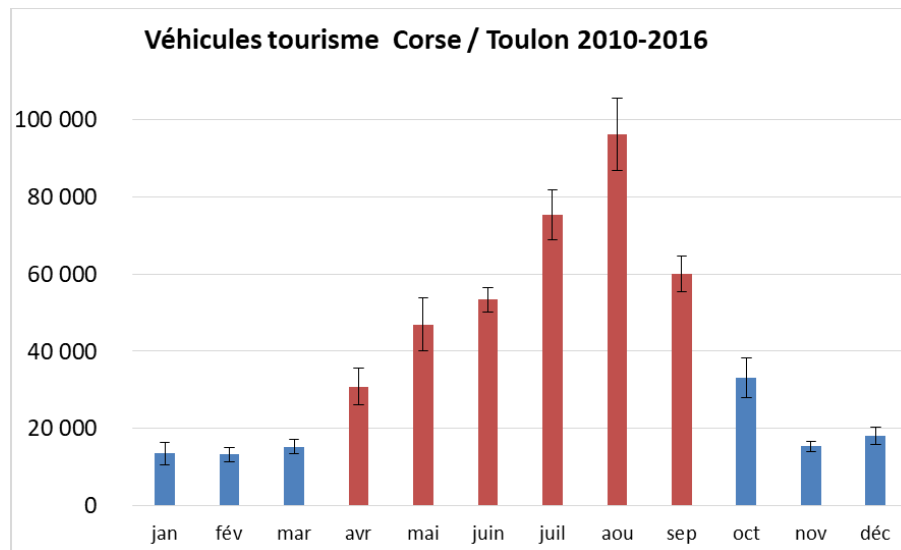


Figure 72 Saisonnalité du trafic véhicules Corse / Toulon 2010-2016

Le trafic véhicules Corse / Toulon est en hausse de +7% en basse saison sur la période 2010-2016 et stable en haute saison (Figure 73). En 2016, le trafic 2016 était de 19 959 véhicules / mois en basse saison et de 64 514 véhicules / mois en haute saison.

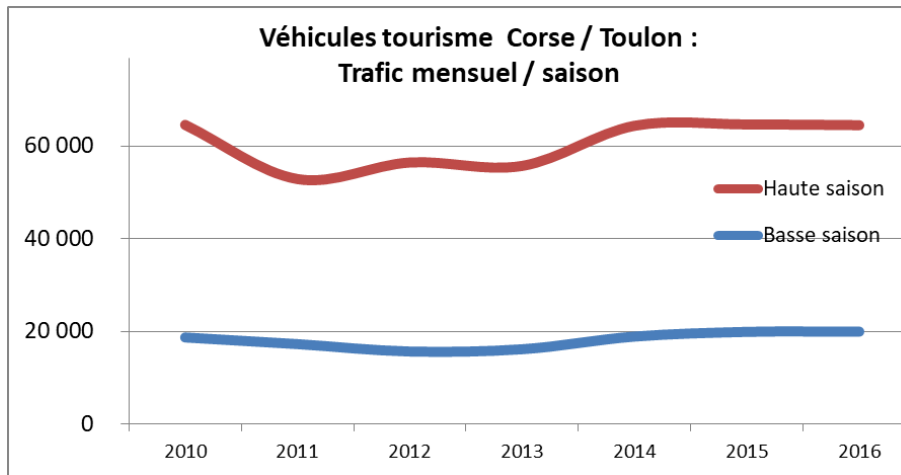


Figure 73 Tendence du trafic véhicules mensuel Corse / Toulon 2010-2016

(f) Analyse des trafics véhicules Bastia / Toulon

La saisonnalité (Figure 74) est marquée avec un ratio haute saison (d'octobre à mars) / basse saison (d'avril à septembre) de 2. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en aout (29 117 véhicules en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en février (824 véhicules).

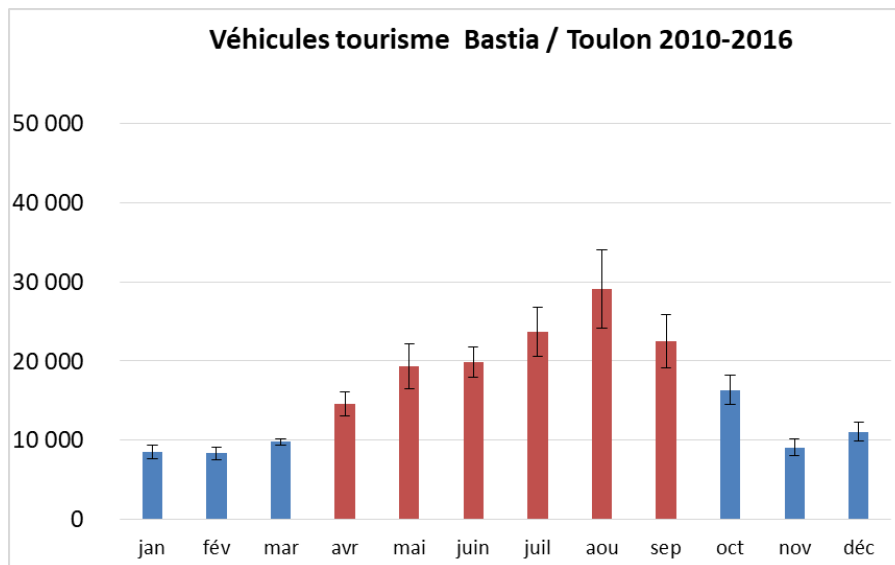


Figure 74 Saisonnalité du trafic véhicules Bastia / Toulon 2010-2016

Le trafic roulier Bastia / Toulon est en baisse de -2% en basse saison sur la période 2010-2016 et de -17% en haute saison (Figure 75). En 2016, le trafic 2016 était de 10 302 véhicules / mois en basse saison et de 21 295 véhicules / mois en haute saison.

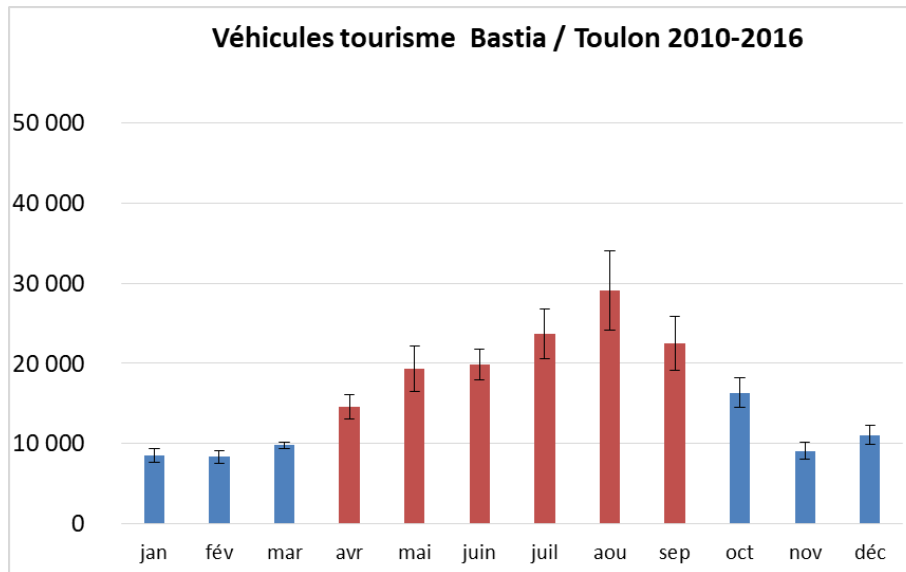


Figure 75 Tendence du trafic véhicules mensuel Bastia / Toulon 2010-2016

(g) Analyse des trafics véhicules Ajaccio / Toulon

La saisonnalité (Figure 76) est fortement marquée avec un ratio haute saison (d'octobre à mars) / basse saison (d'avril à septembre) de 4,1. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en aout (46 458 véhicules en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en février (4 578 véhicules).

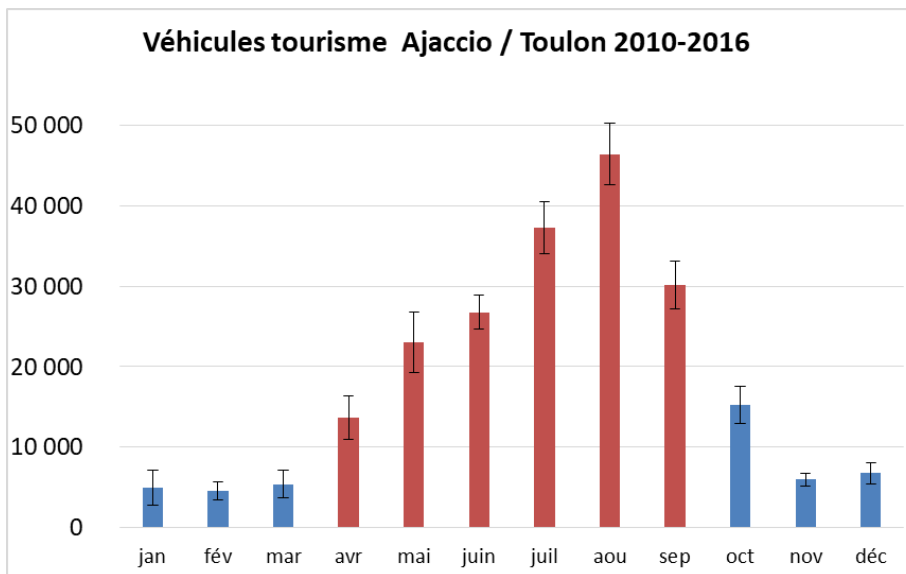


Figure 76 Saisonnalité du trafic véhicules Ajaccio / Toulon 2010-2016

Le trafic roulier Ajaccio / Toulon est en hausse de +13% en basse saison sur la période 2010-2016 et de +10% en haute saison (Figure 77). En 2016, le trafic 2016 était de 8 247 véhicules / mois en basse saison et de 31 740 véhicules en haute saison.

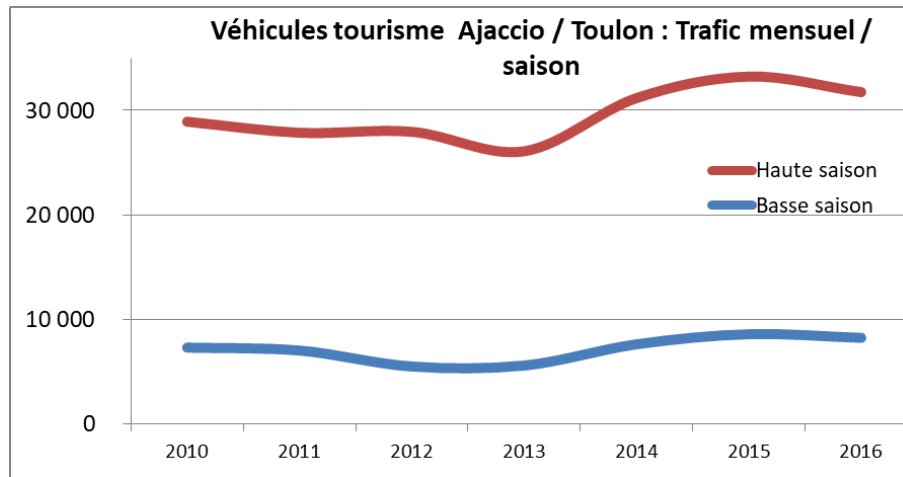


Figure 77 Tendence du trafic véhicules mensuel Ajaccio / Toulon 2010-2016

(h) Analyse des trafics véhicules Ile Rousse / Toulon

La saisonnalité (Figure 78) est très marquée avec un fort ratio haute saison (d'octobre à mars) / basse saison (d'avril à septembre) de 4,15. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en aout (19 929 véhicules en moyenne sur la période 2010-2016), et un minimum quasi nul en janvier (8 véhicules).

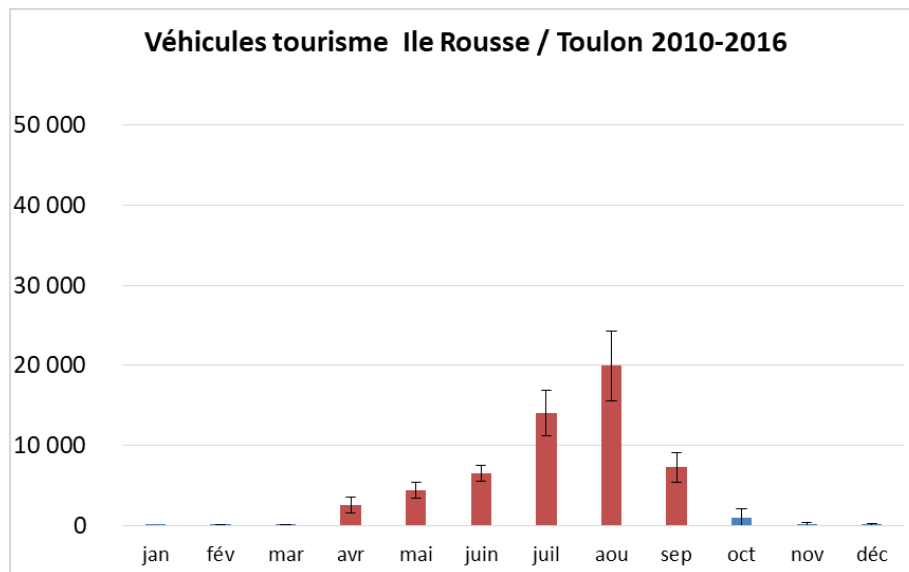


Figure 78 Saisonnalité du trafic vehicules Ile Rousse / Toulon 2010-2016

Le trafic roulier Ile Rousse / Toulon est en baisse de -13% en basse saison sur la période 2010-2016 et de -33% en haute saison (Figure 79). En 2016, le trafic 2016 était de 467 véhicules / mois en basse saison et de 11 061 véhicules en haute saison.

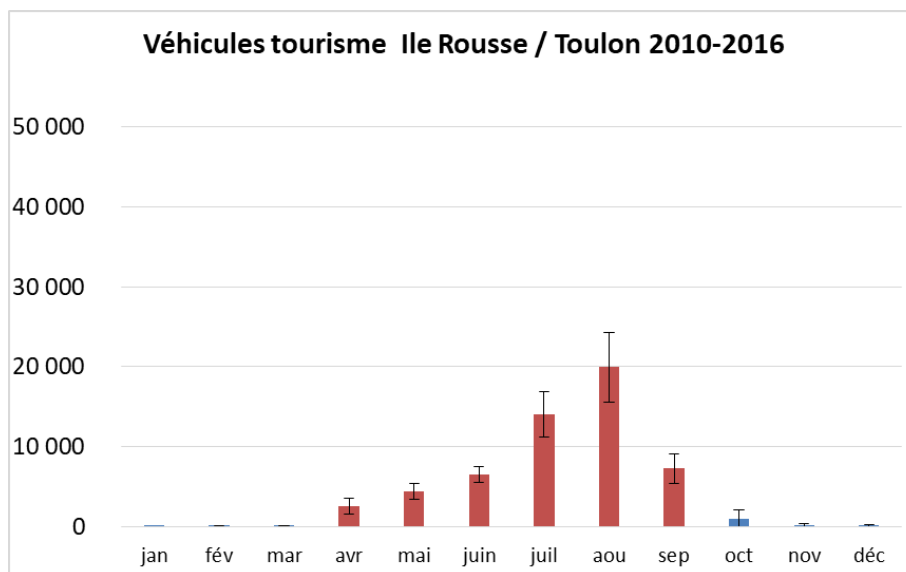


Figure 79 Tendence du trafic véhicules mensuel Ile Rousse / Toulon 2010-2016

(i) Analyse des trafics véhicules Porto Vecchio / Toulon

Le trafic véhicules a commencé en juin 2016 à Porto Vecchio. Il a atteint son niveau maximum en octobre (3 706 véhicules) et minimum très faible en novembre (160 véhicules).

(j) Analyse des trafics véhicules Propriano / Toulon

Le port de Propriano n'est pas utilisé pour le trafic vers/ depuis Toulon depuis 2015.

III. Analyse des trafics fret Corse / continent

III.1 Analyse des trafics fret Corse / Italie

Malgré un léger rebond en 2016 (+3% par rapport à 2015, après une chute de -15% entre 2014 et 2015), le trafic combiné des ports italiens avec la Corse (206 951 t) est largement inférieur en tonnage au trafic roulier Corse / Marseille (1 205 120 t). Il est équivalent au seul trafic entre la Corse et Toulon (207 821 t).

Une étude plus fine des ports italiens montre le rôle de l'Italie du Nord industrielle avec Livourne (111 122 t en 2016) et Savona (45 798 t) qui représentent 76% du trafic. Malgré leur proximité géographique et culturelle avec la Corse, les ports sardes ne génèrent que des trafics limités à Porto Torres (24 161 t) et Santa Teresa (22 645 t). Les trafics rouliers de Gênes (3 121 t) et Golfo Aranci (104 t) avec la Corse sont négligeables.

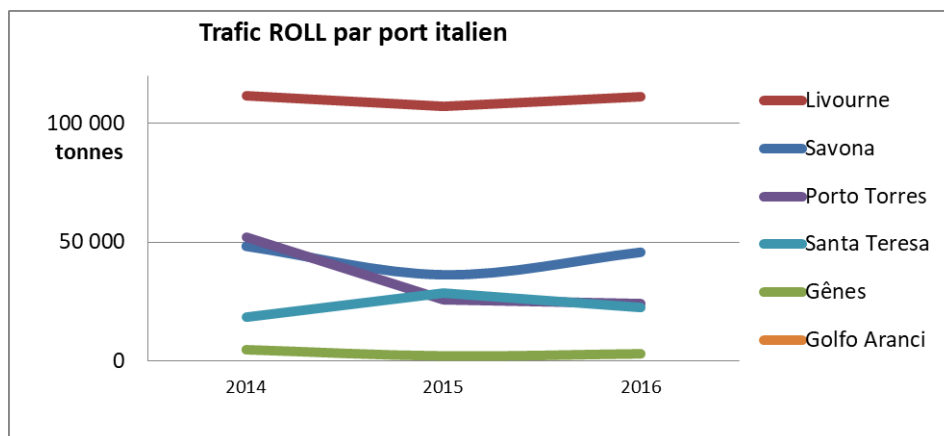


Figure 80 Trafic roulier Corse / Italie 2014-2016

D'après les transporteurs routiers et les compagnies maritimes interrogées, le trafic roulier Corse / Italie concerne principalement des importations de matériaux de construction, bricolage ou BTP, moins dispendieux dans la Péninsule.

L'ORTC ne dispose pas de statistiques mensuelles sur les lignes roulières entre la Corse et l'Italie. Une analyse de saisonnalité n'est pas possible sur le fret. Les navires étant également utilisés pour les passagers, les conclusions de l'analyse sur les trafics passagers s'appliquent.

III.2 Analyse des trafics fret Corse / France

III21. Analyse des trafics fret Corse / Marseille

(a) Analyse des trafics fret Bastia / Marseille

Bastia est le principal port roulier corse en lien avec Marseille avec 766 594 ml sur l'année 2016.

La saisonnalité (Figure 81) est peu marquée avec un ratio haute saison (d'octobre à mars) / basse saison (d'avril à septembre) de 1,2. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en juillet (67 306 ml en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en janvier (47 402 ml).

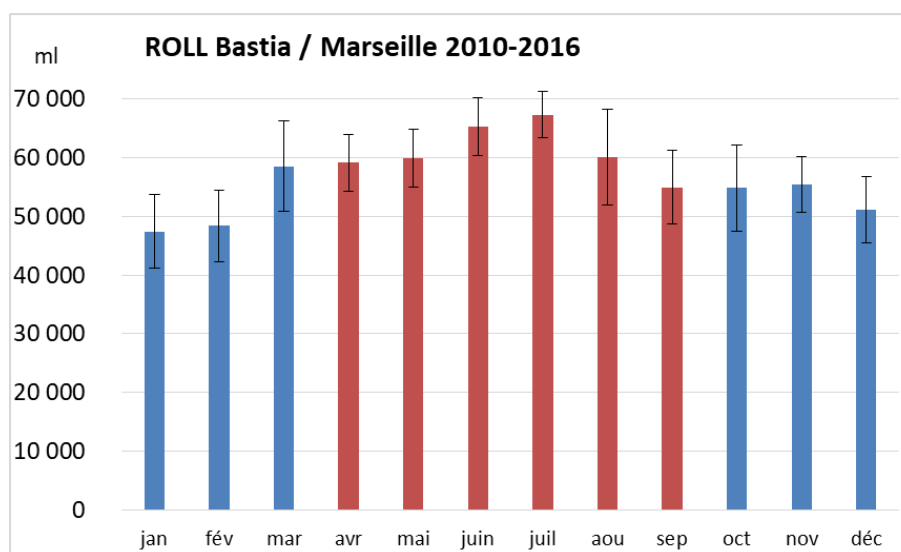


Figure 81 Saisonnalité du trafic roulier Bastia / Marseille 2010-2016

Le trafic roulier Bastia / Marseille est en hausse de +22% en basse saison sur la période 2010-2016 et de +20% en haute saison (**Figure 82**). En 2016, le trafic 2016 était de 59 850 ml / mois en basse saison et de 67 916 ml en haute saison.

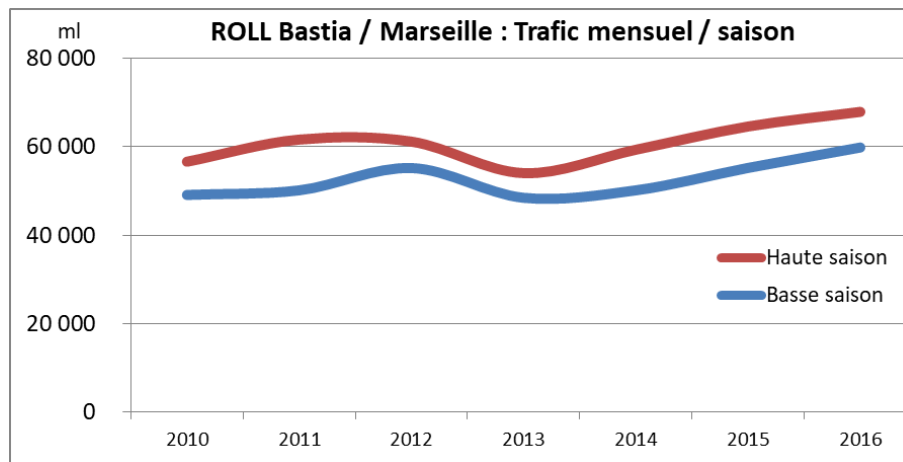


Figure 82 Tendence du trafic roulier mensuel Bastia / Marseille 2010-2016

Les dernières observations confirment la bonne saison 2017 pour la ligne Bastia / Marseille et font apparaître une croissance de +11% sur 12 mois en août 2017.

(b) Analyse des trafics fret Ajaccio / Marseille

Ajaccio est le second port roulier corse en importance en lien avec Marseille avec 537 235 ml en 2016.

La saisonnalité (**Figure 83**) est peu marquée avec un ratio haute saison (d’octobre à mars) / basse saison (d’avril à septembre) de 1,2. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en juillet (50 393 ml en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en décembre (34 973 ml).

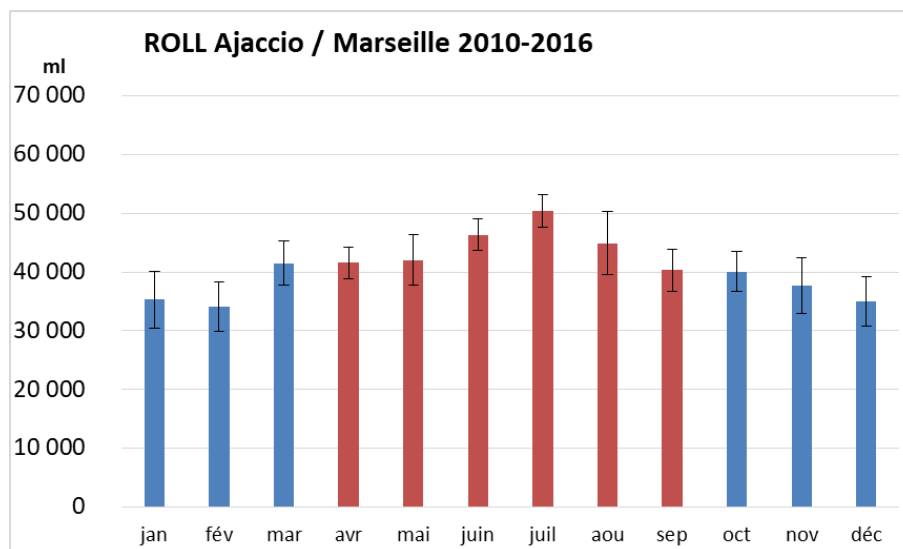


Figure 83 Saisonnalité du trafic roulier Ajaccio / Marseille 2010-2016

Le trafic roulier Ajaccio / Marseille est en hausse de +13% en basse saison sur la période 2010-2016 et de +14% en haute saison (**Figure 84**). En 2016, le trafic 2016 était de 40 727 ml / mois en basse saison et de 48 813 ml en haute saison.

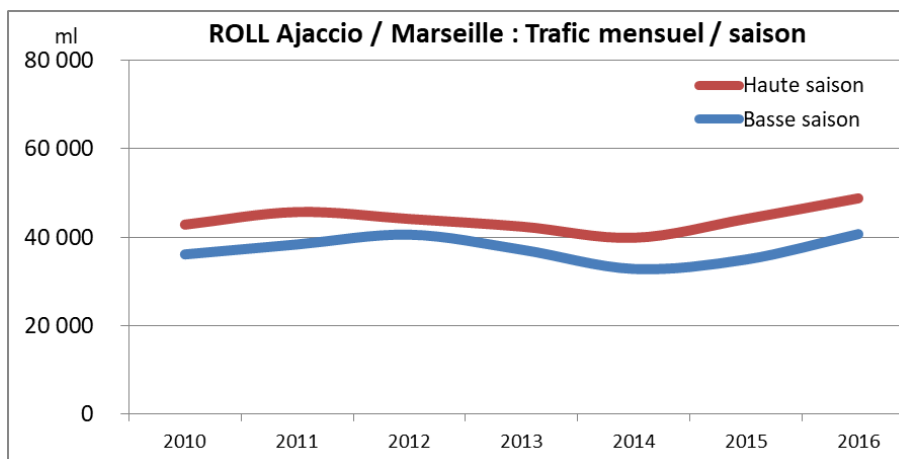


Figure 84 Tendence du trafic roulier mensuel Ajaccio / Marseille 2010-2016

Les dernières observations confirment la bonne saison 2017 pour la ligne Ajaccio / Marseille et font apparaître une croissance de +18% sur 12 mois en août 2017.

(c) Analyse des trafics fret Ile Rousse / Marseille

Le port de l'Ile Rousse est notamment utilisé pour les matières dangereuses. 88 443 ml ont transité entre ce port et Marseille en 2016.

La saisonnalité (**Figure 85**) est marquée avec un ratio haute saison (d'octobre à mars) / basse saison (d'avril à septembre) de 1,6. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en juillet (8 859 ml en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en janvier (4 127 ml).

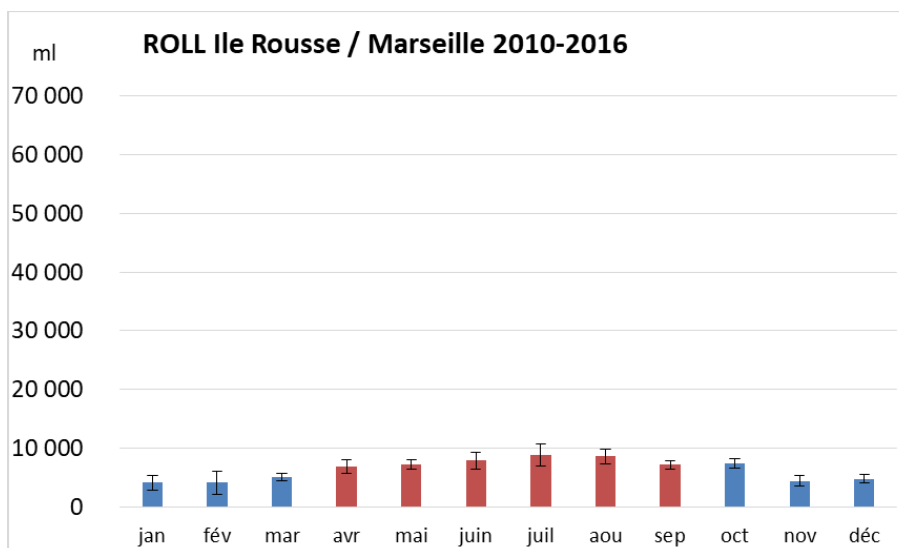


Figure 85 Saisonnalité du trafic roulier Ile Rousse / Marseille 2010-2016

Le trafic roulier Ile Rousse / Marseille est en hausse de +8% en basse saison sur la période 2010-2016 et de +32% en haute saison (**Figure 86**). En 2016, le trafic 2016 était de 5 523 ml / mois en basse saison et de 9 418 ml en haute saison.

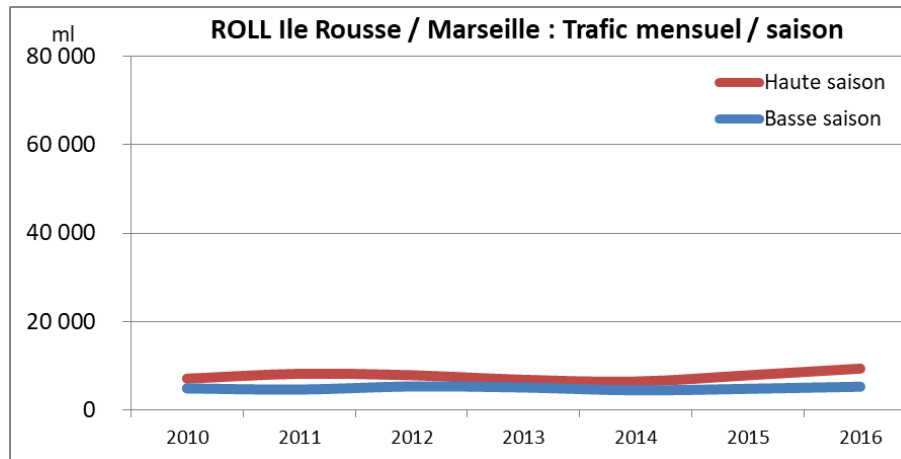


Figure 86 Tendance du trafic roulier mensuel Ile Rousse / Marseille 2010-2016

Les dernières observations confirment la bonne saison 2017 pour la ligne Ile Rousse / Marseille et font apparaître une croissance de +10% sur 12 mois en août 2017.

(d) Analyse des trafics fret Porto Vecchio / Marseille

Le port de Porto-Vecchio a connu un trafic de 139 242 ml avec Marseille.

La saisonnalité (**Figure 87**) est marquée avec un ratio haute saison (d’octobre à mars) / basse saison (d’avril à septembre) de 1,6. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en juillet (15 377 ml en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en janvier (6 626 ml).

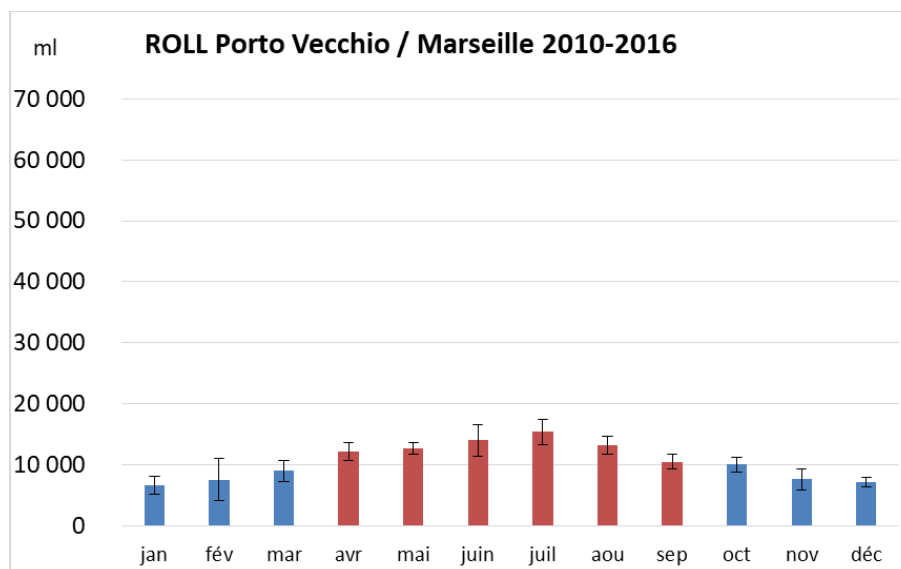


Figure 87 Saisonnalité du trafic roulier Porto Vecchio / Marseille 2010-2016

Le trafic roulier Porto Vecchio / Marseille est en hausse de + 23% en basse saison sur la période 2010-2016 et de +12% en haute saison (**Figure 88**). En 2016, le trafic 2016 était de 9 022 ml / mois en basse saison et de 14 185 ml en haute saison.

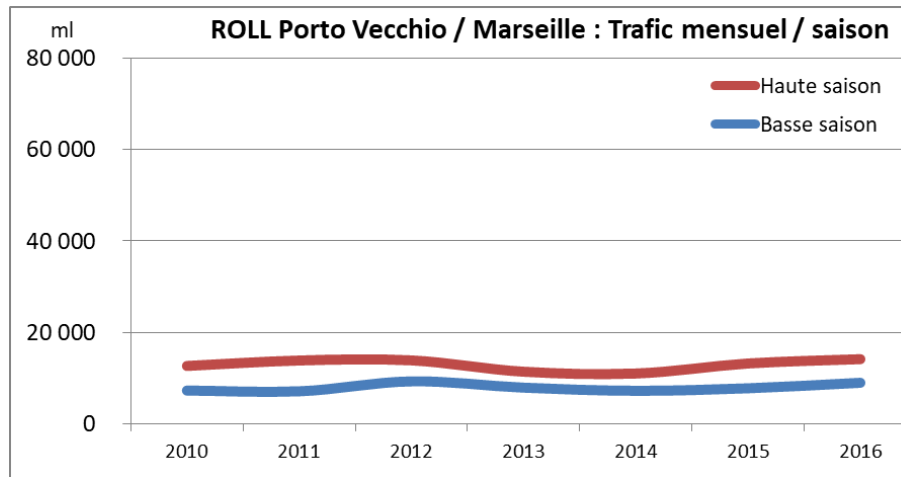


Figure 88 Tendence du trafic roulier mensuel Porto Vecchio / Marseille 2010-2016

Les dernières observations confirment la bonne saison 2017 pour la ligne Porto Vecchio / Marseille et font apparaître une croissance de +19% sur 12 mois en août 2017.

(e) Analyse des trafics fret Propriano / Marseille

Le port de Propriano a généré un trafic de 67 887 ml avec Marseille en 2016.

La saisonnalité (**Figure 89**) est peu marquée avec un ratio haute saison (d'octobre à mars) / basse saison (d'avril à septembre) de 1,2. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en juillet (8 446 ml en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en décembre (4 574 ml).

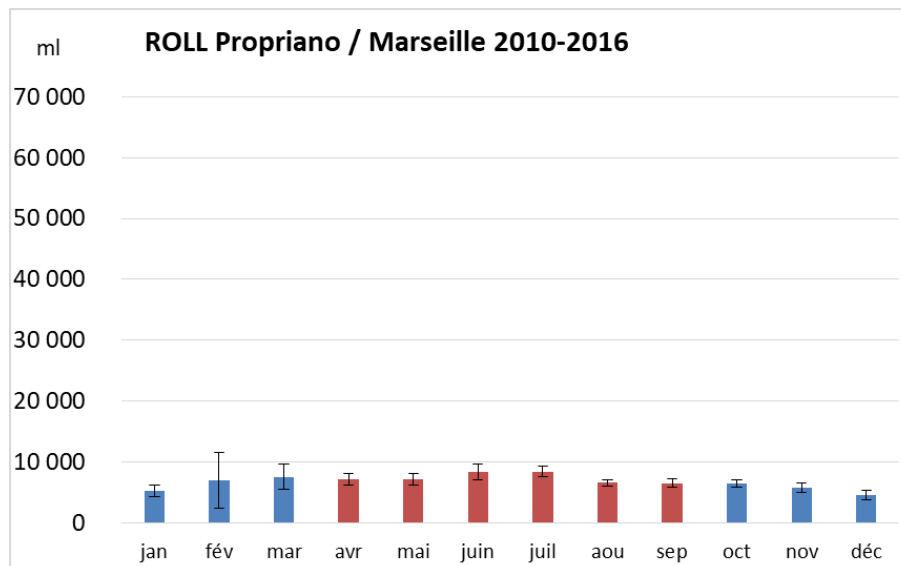


Figure 89 Saisonnalité du trafic roulier Propriano / Marseille 2010-2016

Le trafic roulier Propriano / Marseille est en baisse de -15% en basse saison sur la période 2010-2016 et de -12% en haute saison (**Figure 90**). En 2016, le trafic 2016 était de 4 806 ml / mois en basse saison et de 6 509 ml en haute saison.

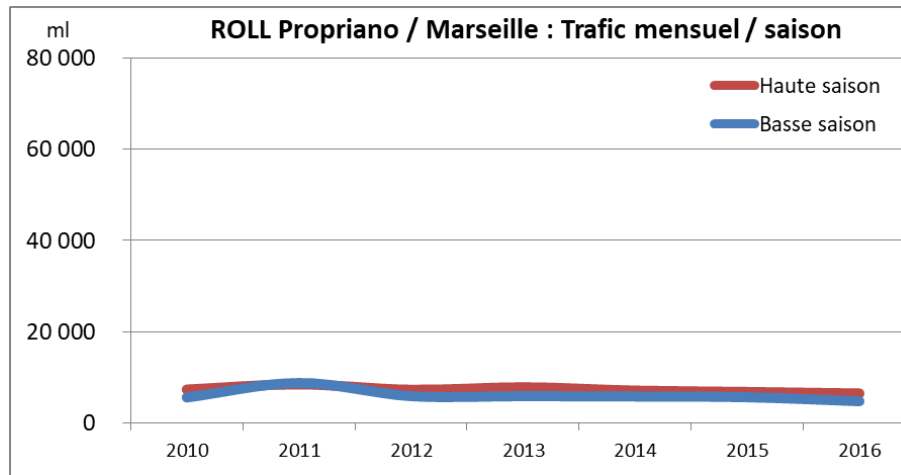


Figure 90 Tendence du trafic roulier mensuel Propriano / Marseille 2010-2016

Les dernières observations confirment une saison 2017 stable pour la ligne Propriano / Marseille et font apparaître une croissance de +1% sur 12 mois en août 2017.

III.2. Analyse des trafics fret Corse / Toulon

(a) Analyse des trafics fret Bastia / Toulon

Bastia est le principal port roulier corse en lien avec Toulon générant un trafic de 243 520 ml pour l'année 2016.

La saisonnalité (**Figure 91**) est marquée et inversée avec un ratio haute saison (d'octobre à mars) / basse saison (d'avril à septembre) de 0,9. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en mars (35 252 ml en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en août (20 156 ml).

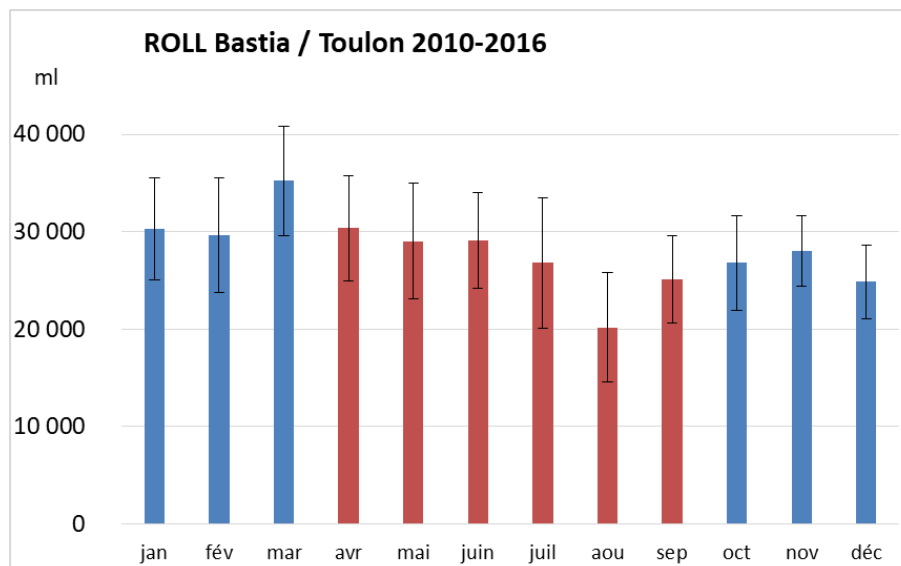


Figure 91 Saisonnalité du trafic roulier Bastia / Toulon 2010-2016

Le trafic roulier Bastia / Toulon est en forte baisse de -24% en basse saison sur la période 2010-2016 et dévise de -40% en haute saison (Figure 92). En 2016, le trafic 2016 était de 22 385 ml / mois en basse saison et de 18 202 ml en haute saison.

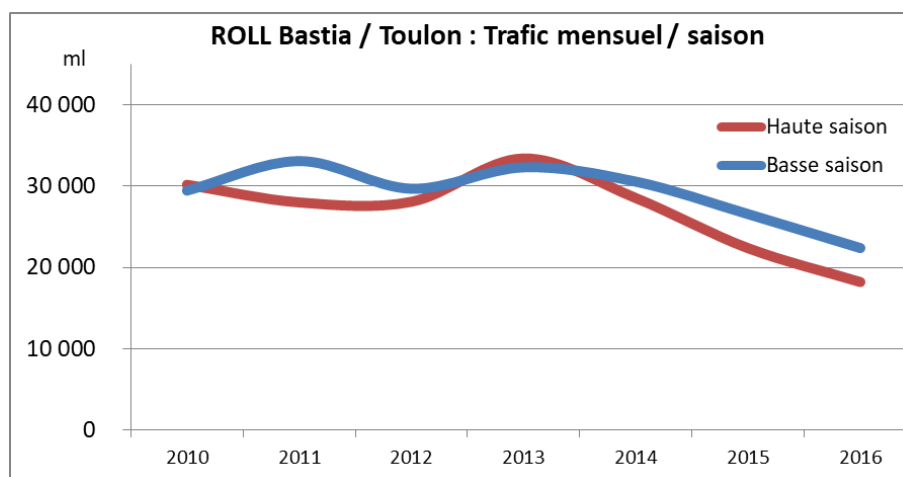


Figure 92 Tendence du trafic roulier mensuel Bastia / Toulon 2010-2016

Les dernières observations confirment cette tendance pour la saison 2017 pour la ligne Bastia / Toulon et font apparaître une chute de -21% sur 12 mois en août 2017.

(b) Analyse des trafics fret Ajaccio / Toulon

Ajaccio est le second port roulier corse en importance en lien avec Toulon générant un trafic de 176 107 ml en 2016.

La saisonnalité (Figure 93) est marquée et inversée, avec un ratio haute saison (d'octobre à mars) / basse saison (d'avril à septembre) de 1,1. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en juin (18 450 ml en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en août (10 999 ml).

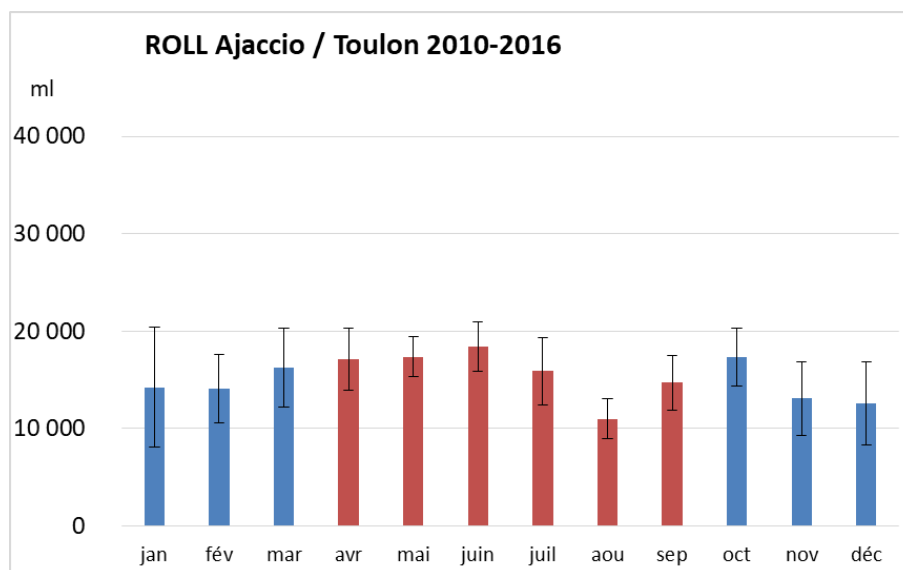


Figure 93 Saisonnalité du trafic roulier Ajaccio / Toulon 2010-2016

Le trafic roulier Ajaccio / Toulon est en hausse de +29% en basse saison sur la période 2010-2016 et de +4% en haute saison (**Figure 94**), mais en baisse depuis 2014. En 2016, le trafic 2016 était de 14 592 ml / mois en basse saison et de 15 759 ml en haute saison.

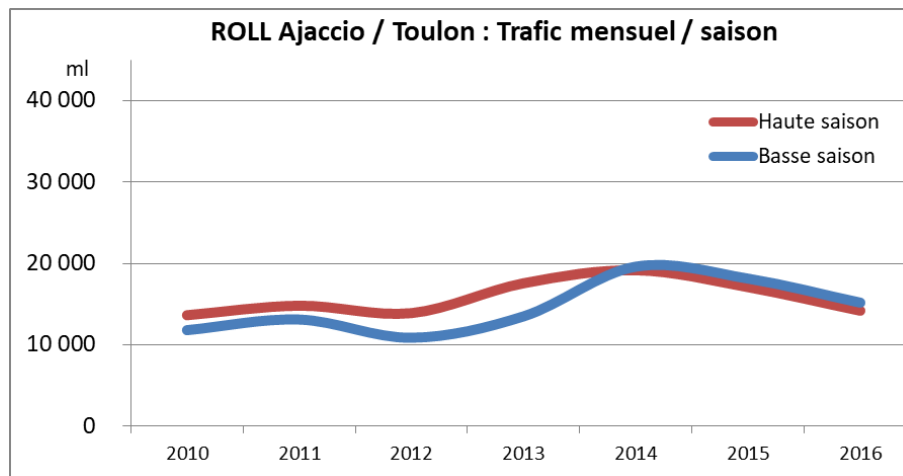


Figure 94 Tendence du trafic roulier mensuel Ajaccio / Toulon 2010-2016

Les dernières observations confirment la tendance baissière pour la saison 2017 sur la ligne Ajaccio / Toulon et font apparaître une baisse de -16% sur 12 mois en août 2017.

(c) Analyse des trafics fret Ile Rousse / Toulon

Le port de l’Ile Rousse est notamment utilisé pour les matières dangereuses, avec un total roulier 4 682 ml.

La saisonnalité (**Figure 95**) est très marquée avec un fort ratio haute saison (d’octobre à mars) / basse saison (d’avril à septembre) de 5,9. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en juillet (2 356 ml en moyenne sur la période 2010-2016), et minimum en mars (3 ml).

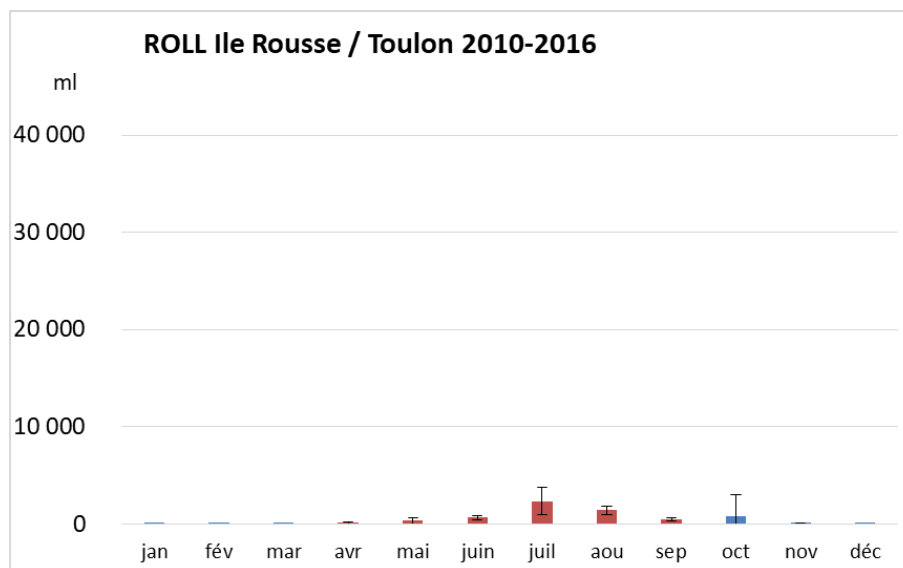


Figure 95 Saisonnalité du trafic roulier Ile Rousse / Toulon 2010-2016

Le trafic roulier Ile Rousse / Toulon est en baisse de -93% en basse saison sur la période 2010-2016 et de -33% en haute saison (Figure 96). En 2016, le trafic 2016 était de 65 ml / mois en basse saison et de 715 ml en haute saison.

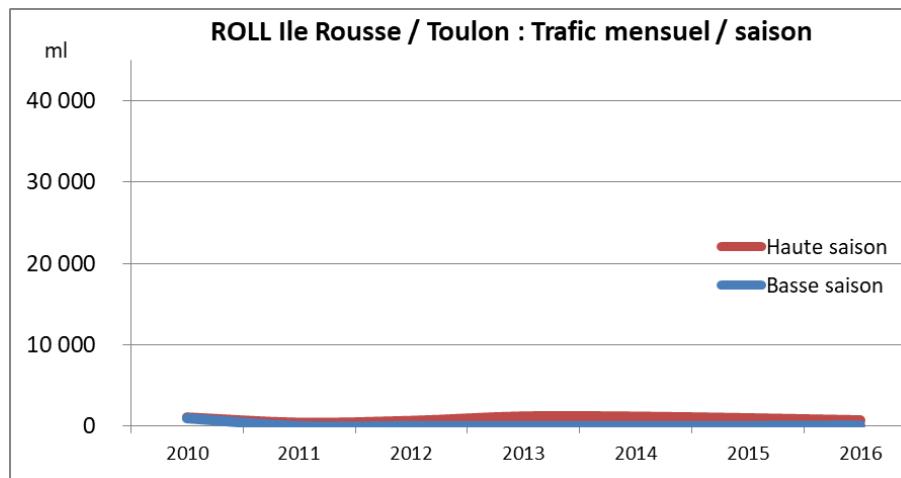


Figure 96 Tendence du trafic roulier mensuel Ile Rousse / Toulon 2010-2016

Les dernières observations confirment la bonne saison 2017 pour la ligne Ile Rousse / Toulon et font apparaître une croissance de +29% sur 12 mois en août 2017.

(d) Analyse des trafics fret Porto Vecchio / Toulon

Le trafic roulier a commencé en juin 2016 à Porto Vecchio. Il a généré 6 509 ml en 2016 et atteint son niveau maximum sur 15 mois en juillet 2017 (2 204 ml) et minimum en novembre 2016 (311 ml).

(e) Analyse des trafics fret Propriano / Toulon

Le port de Propriano n'est pas utilisé pour le trafic roulier vers/ depuis Toulon.

IV. Description des ports continentaux

IV.1 Description du port de Marseille

Aspects maritimes	MARSEILLE
Distance	<ul style="list-style-type: none"> - Marseille / Ile Rousse : 299 km (162 milles) - Marseille / Ajaccio : 318km (172 milles) - Marseille / Bastia : 408 km (220 milles) - Marseille / Propriano : 342 km (185 milles) - Marseille / Porto-Vecchio : 437 km (236 milles)
Dragage	<ul style="list-style-type: none"> - Déplacement des sédiments dans le bassin Mirabeau (27 500 m³) jusqu'en 2014, en 2014 celui-ci a encore une capacité de stockage de 6 années supplémentaires (136 000 m³ restants) - Dragage à Marseille de 20 000 m³ / an en 2005

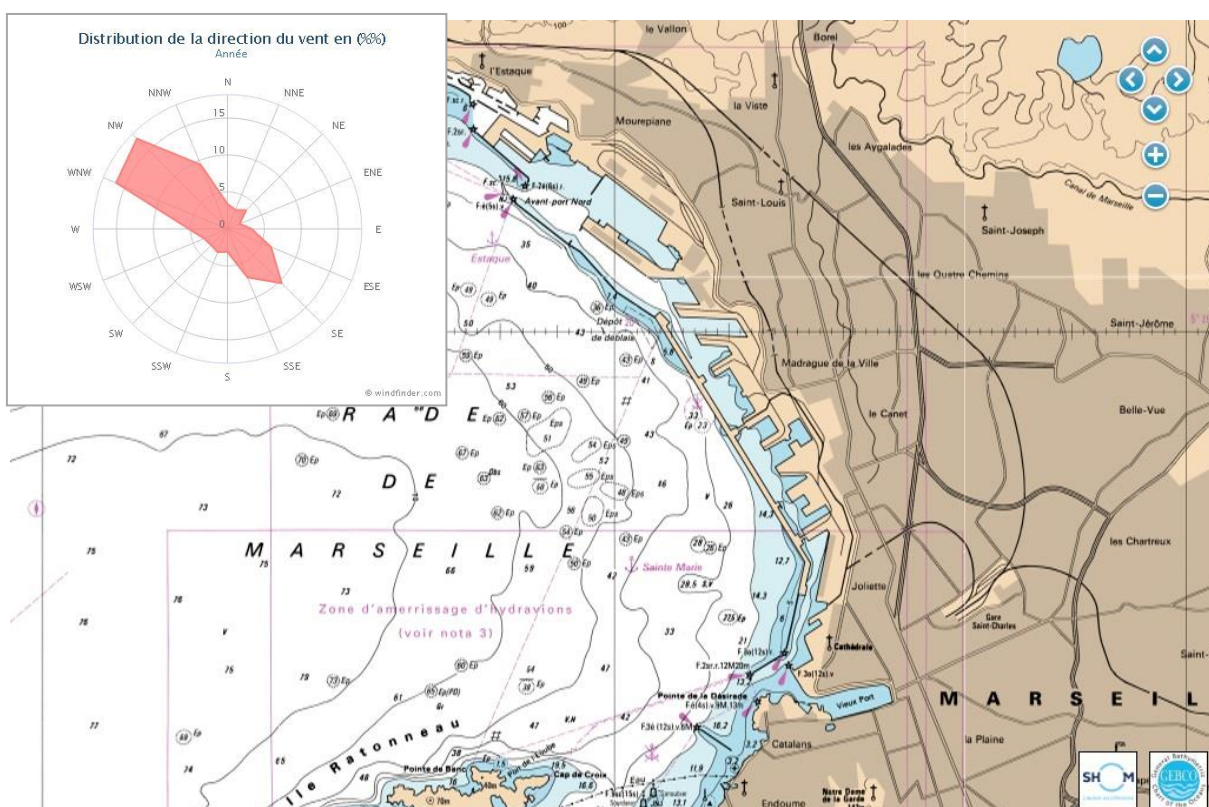


Figure 97 Carte de la rade de Marseille et distribution des vents

Aspects portuaires	MARSEILLE
Voies ferrées	<ul style="list-style-type: none"> - Renouvellement en 2016 des voies ferrées principales de Fos afin d'améliorer la qualité des accès au môle minéralier et de Fos Graveleau-Port Saint-Louis-du-Rhône - Renforcement des routes RP 544 et RP 545 (mise en service début 2017)

Aspects portuaires	MARSEILLE
	<ul style="list-style-type: none"> - Le réseau ferré portuaire comprend 112 km de voies principales de circulation électrifiées (sauf les 800 derniers mètres de la ligne du môle central céréalier) et 38 km de voies de services dont 21 sont électrifiées, desservant les bassins Est et Ouest (Fos et Marseille). Cf documents enregistrés pour tous les détails
Bassins	<ul style="list-style-type: none"> - Bassins Est (Marseille, 400 ha) : port méditerranéen marchandises et passagers. (13 terminaux). 4 terminaux polyvalents (roro, conro, voitures) ; 1 terminal conteneurs/ conro ; 1 terminal vrac liquide ; 3 terminaux ropax ; 10 formes de réparation navales ; 3 terminaux croisières ; 1 terminal de transport combiné en projet (Mourepiane) - Bassins Ouest (Fos, 10 000 ha) : port mondial, flux intercontinentaux dans industrie et logistique - Bassins : Golfe de Fos, Darse Sud, Darse 1, Darse 2, Darse 3. 10 terminaux énergie (pétroliers et gaziers) ; 2 terminaux conteneurs (Darse 1) ; 2 terminaux voitures (Darse 3) ; 3 terminaux cargos conventionnels (Darse 2, Darse 3, Darse Sud) ; 5 terminaux vrac solide (Darse 1, Darse 2, Darse Sud) ; 3 terminaux logistiques dont 2 principaux, Fos Distriport et La Feuillane
Réparation navale	<p>10 formes de réparation navales :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 6 cales sèches d'entretien et réarmement de yachts et super yachts de 80 à 171 m - 2 formes destinées aux navires marchands, ferries et paquebots. Longueur : 320-250 m, largeur : 53-37 m - 1 forme destinée aux navires marchands, ferries et paquebots. Longueur : 465 m, largeur : 85 m
Quais et terminaux	<p>Marseille :</p> <p>Terminaux polyvalents (RoRo, ConRo & Conventionnel):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Roulier Sud : 6 quais, tirant d'eau : 7- 9 m - Pinède Sud : 4 quais, tirant d'eau : 6-9 m - Pinède Nord : 4 quais, tirant d'eau : 8-10,30 m <p>Terminal vrac solide : 5 quais, longueur max de navire : 200 m, tirant d'eau : 9 -10,70 m</p> <p>Terminal conteneurs (Lignes conteneurs, ConRo & LoLo): longueur de quai : 1 000 m, tirant d'eau : 10-11,20 m, 4 portiques</p> <p>Terminal vrac liquide : 3 quais, longueur de quai : 150-150-220 m, tirant d'eau : 9,30-10-10,30 m</p> <p>Terminaux ropax :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Terminaux nationaux "Joliette" & "Arenc" : 4 quais, tirant d'eau : 7,60-7,90 m - Terminal international "Joliette" : 4 quais, longueur max de navire : 200 m, tirant d'eau : 6,90 - 7,90 m - Terminaux "Cap Janet" : 5 quais, tirant d'eau : 9-10,50 m

Aspects portuaires MARSEILLE
Terminaux croisières :

- Centre de croisière Marseille Provence (Môle Léon Gourret): 4 quais (A,B,C,D), pas de limite de longueur de bateau, tirant d'eau : 13-14,50 m
- Terminal 186 (Môle H) : 2 quais (2-3 & 186), navires jusqu'à 250 m, tirant d'eau : 11-13 m
- Terminal Joliette : 1 quai, dédié aux petits et moyens bateaux
- de croisière de luxe, de 200 m maximum, tirant d'eau : 6,80 m

Fos :

Terminaux pétroliers : Tirant d'eau : 3-12 m / 7-22 m, capacité : navires 80 000 - 130 000 t

Terminaux gaziers : tirant d'eau : 10,50-14 m, navires : 80 000 m³ / Q max 265 000 m³

Terminaux voitures (darse 3): longueur de quai : 650 m, tirant d'eau : 10 m, roro

Terminaux conteneurs :

- Portsynergy : longueur de quai : 1 600 m, surface : 80 ha, tirant d'eau : 15 -16 m, 8 portiques, fenêtre d'accostage, productivité aux normes européennes, réseau ferroviaire et fluvial, agréé ISPS
- Terminal Fos 2xl (darse 2): longueur de quai : 830 m, tirant d'eau : 15-16 m, aire de stockage : 50 ha, 5 portiques, fenêtre d'accostage, productivité aux normes européennes, réseau ferroviaire et fluvial, agréé ISPS

Terminaux cargos conventionnels :

- Terminal de Méditerranée (darse 2) : longueur de quai : 400 m (partie du "Terminal de Méditerranée"), grue 100 t, tirant d'eau : 15-16 m, réseau ferroviaire et fluvial
- Terminal acier et breakbulk (darse sud): longueur de quai : 410 m, équipements : 2 shore cranes, capacité +de 50T/mobilité 32 M, tirant d'eau : 11 m, réseau ferroviaire et fluvial
- Terminal breakbulk & heavy lift (darse 3): longueur de quai : 600 m, équipements : lattice crane DEMAG 1800CC Capacité +de 250T / Mobilité 14 M, mobile crane ITAGLGRU : Capacité +de 120T / Mobilité 20 M, tirant d'eau : 10,10 m

Terminaux vracs solides :

- Terminal vracs solides de Fos (darse 1) : longueur de quai : 850 m, capacité de navires : cape size - 290 x 50 x 16,70 m, 150 000 t, tirant d'eau : 12,50-16,70 m
- Terminal minéralier Arcelor Mittal (darse sud) : longueur de quai : 640 m, capacité : navire 230 000 t, équipements: 2 shore cranes, capacité +de 55T / Mobilité 50 M, tirant d'eau : 19,5 m

Aspects portuaires	MARSEILLE
	<ul style="list-style-type: none"> - Terminal Caronte : longueur de quai : 650 m, capacité des navires : 25 000 t, tirant d'eau : jusqu'à 9 m - Terminal Arcelor Mittal : longueur de quai : 620 m, capacité : navires 230 000 t, tirant d'eau : jusqu'à 18,60m - Terminal Céréales et Peat : longueur de quai 550 m, capacité : 30 000 t de navires, tirant d'eau : 7,90-10,10 m, réseau ferroviaire et fluvial - (poste roro sur le quai du bassin des Tellines)
Gares maritimes	<p>1^{er} port de croisière de France, 2,5 millions de passagers en 2015 dont 1,5 millions de croisiéristes, entrée au top 5 des ports de Méditerranée en nombre de croisiéristes</p> <p>Marseille (bassin Est) : lignes intra-méditerranéennes : Algérie, Tunisie, Maroc, Turquie, Egypte, Israël...</p>
Entrepôts fret	<p>Fos : 2 zones logistiques principales autour des terminaux à conteneurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fos Distriport : 160 ha pour 617 000 m² de capacités, plus de 300 000 m² supplémentaires en cours d'aménagement et de développement, disponibles pour développer des hubs de consolidation, plus de 300 000 m² construits et commercialisés, moins de 1 km du terminal, passage sécurisé et fluide (temps d'immobilisation < 7 minutes) Choix du lieu de visite avec l'agrément OEA (Opérateur Économique Agréé), proximité de la Zone de Services Portuaires qui optimise les prestations annexes, cellules disponibles à partir de 5 000 m², possibilité de développer des bâtiments de 20 000 m² à 70 000 m² - La Feuillane : 140 ha pour 364 000 m² de capacités, 149 000 m² construits et commercialisés, 215 000 m² en cours de développement & d'aménagement, 12 km du terminal. 12 km du terminal conteneur. - Possibilité de développer des entrepôts sous Douane afin de bénéficier des avantages d'Opérateur Economique Agréé - Terrains d'une qualité permettant l'implantation d'entrepôts logistiques d'envergures à fortes contraintes de portance. <p>Possibilité de développer des bâtiments de 5 000 m² à 70 000 m²</p> <p>Du côté des bassins Est (Marseille), sont privilégiés les fruits et légumes, ciments, camions et remorques ; solutions logistiques de proximité.</p>

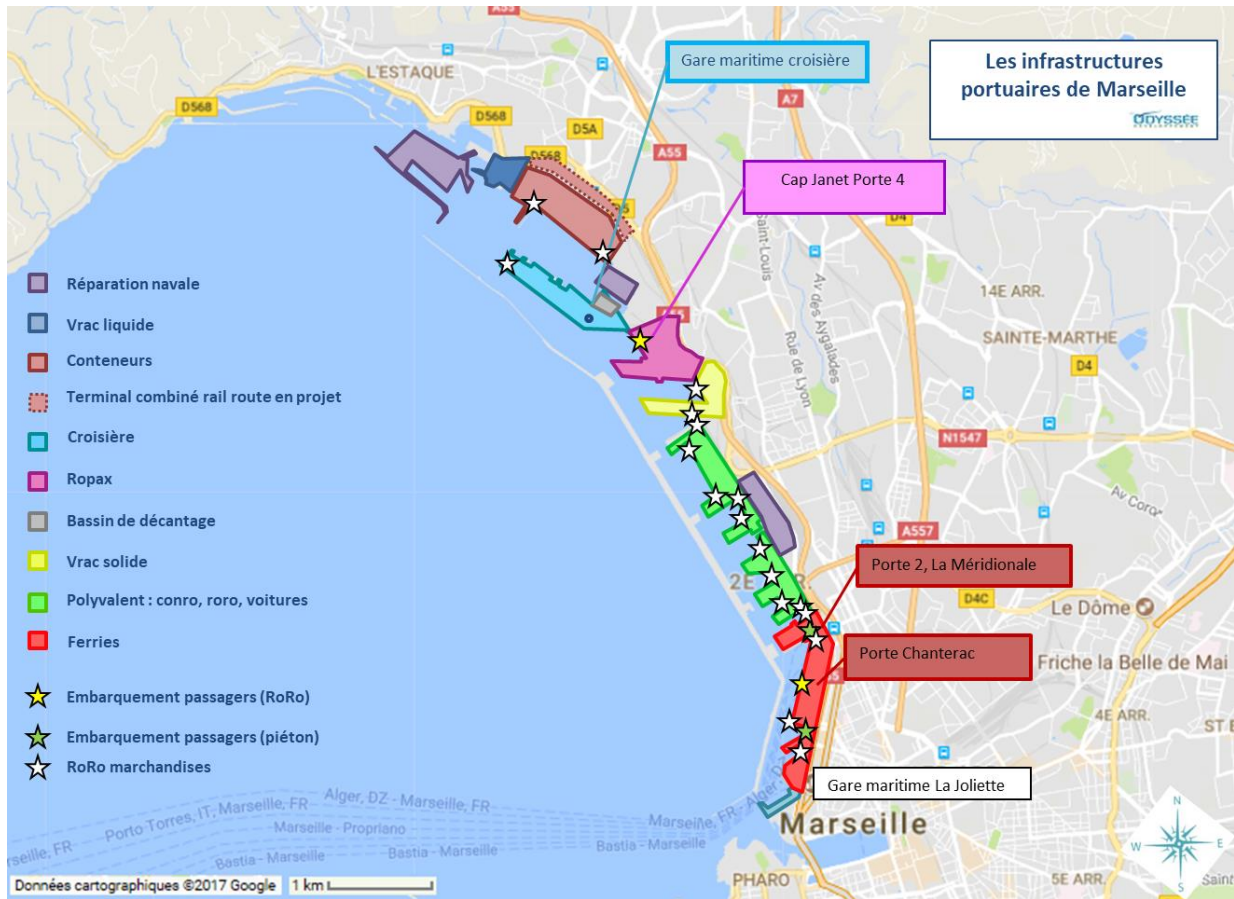


Figure 98 Infrastructures portuaires de Marseille Est



Figure 99 Accès routiers de Marseille Est

Zone arrière portuaire	MARSEILLE
Stockage / logistique: capacités techniques	<p>Deux zones logistiques à proximité des terminaux à conteneurs de Fos. Bassin portuaire de 400 hectares. Zone industrialo-portuaire de 10 000 ha</p> <p>St Martin de Crau (1 000 000 m²: Katoe Natie, Castorama, Dentressangle, Décathlon...) / Clesud (720 000 m²: Carrefour, ND logistics, Nortene, Kawasaki...) / Distriport (610 000 m²: LV Sea Invest, Gazeley, SDV Danone, K&N, Schenker...) / Feuilleane (350 000 m²: Ikea, Maison du Monde...) / Parc de La Crau (215 000 m²: Coca-Cola, Michelin, Geodis, DHL...)</p>
Parking camions et voitures	<p>Marseille : Parking croisiéristes, navettes et cars dans les terminaux croisières</p> <p>Fos : station-service GNV (VGAS) dédiée aux poids-lourds à proximité des terminaux à conteneurs et de la zone logistique Distriport (mise en</p>

Zone arrière portuaire	MARSEILLE
	<p>service en mai 2017) et aire de services avec 42 places de stationnements sécurisés (clôturée, éclairée et sécurisée par télésurveillance) et aire technique de pesée gérée par la DREAL.</p>
<p>Hinterland : zone de chalandise</p>	<p>Axe Ouest-Est, vers Barcelone et Gênes</p> <p>Axe Sud-Nord, bassin rhodanien, via le fluvial notamment. Mise en place du Fresh food corridor, du Moyen Orient à l'Europe du Nord, sur mer puis sur rail. Économie de 5 jours par rapport à un débarquement au port de Rotterdam (continuation des expérimentations en 2017)</p> <p>Répartition des modes de transport des conteneurs au départ du port en 2015 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 9,6 % pour le chemin de fer (110 000 EVP) - 8,4 % pour le fluvial (99 000 EVP, baisse de 8% par rapport à 2014) - 83 % pour la route <p>Bassins rhodanien et garonnais</p> <p>25 % du trafic passager est à destination/ en provenance de la Corse, 18 % pour la Tunisie et l'Algérie ensemble</p> <p>Hinterland français de 13 millions de consommateurs dans un rayon de 300 km</p>

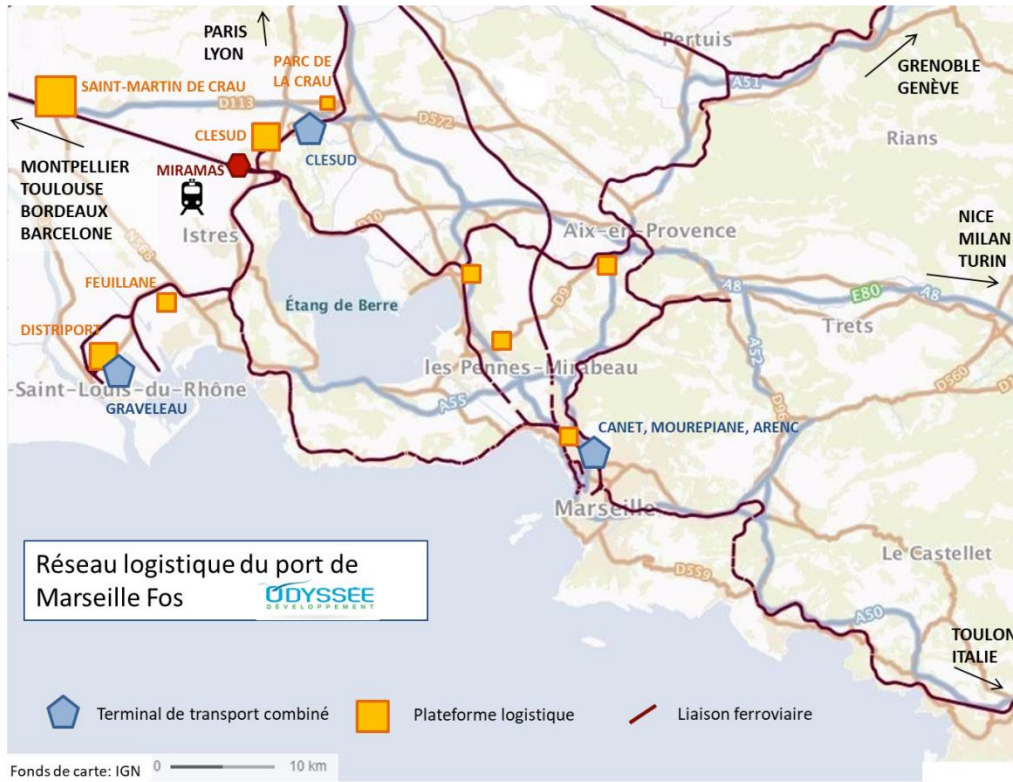


Figure 100 Réseau logistique autour de Marseille-Fos

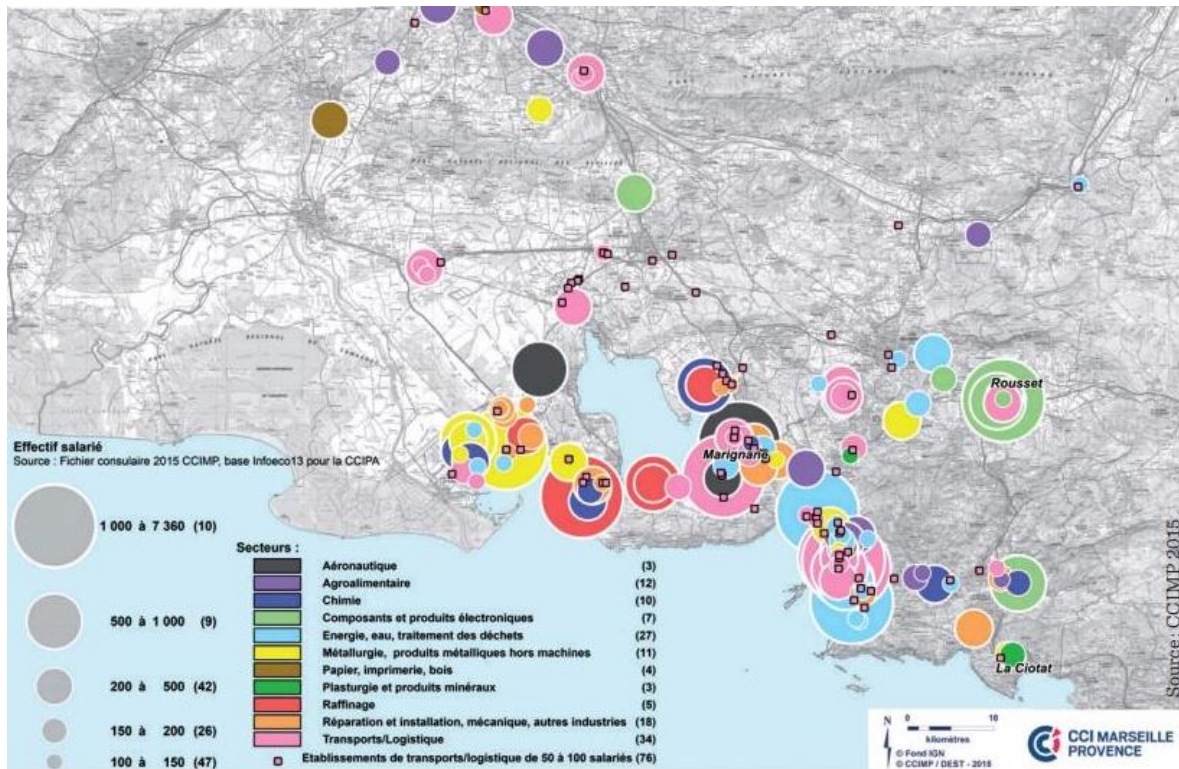


Figure 101 Localisation des établissements industriels et logistiques de plus de 100 salariés

Autres	MARSEILLE
<p>Projets de développement :</p>	<p>Marseille (port Est):</p> <ul style="list-style-type: none"> - création/ restructuration du terminal de transport combiné de Mourepiane en étude (le terminal combiné actuel se trouve au Canet, celui-ci doit le remplacer), initialement prévue pour mi-2017 (espace de manutention des conteneurs : accueil des trains longs à proximité du terminal à conteneurs de Marseille, portiques de manutention au-dessus de voies ferrées et routière). 10 ha, capacité d'accueil de trains de 750 à 850 voire 1 000 m, de traitement de 150 000 conteneurs/ an. - Projet de terminal d'autoroute ferroviaire (transport de camions sur des trains), mise en service prévue en 2018 - Fin de l'allongement de la digue du large prévue pour fin juin 2017 (après le raccourcissement en parallèle des digues de Saumaty et de Mourepiane, afin de faciliter l'entrée au port de navires de grande dimension par vent fort (>25 nœuds), en 2012, 10 renoncements à une escale à Marseille (sur 245) pour cette raison) <p>Fos (port Ouest):</p> <ul style="list-style-type: none"> - aménagement des infrastructures des terminaux à conteneurs (ambition d'un port gateway sud alternatif). Bénéfices : 2,6 km de linéaire de quai d'un seul tenant, gains de productivité (jusqu'à 100 mouvements/h), accostage simultané de plusieurs unités de 400 m à 15 m de tirant d'eau. Travaux : 2016-2018 - création d'un appontement ro-ro en darse sud (où tirant d'eau est trop faible pour certains navires)



Figure 102 Isochrone depuis le port de Marseille

IV.2 Description du port de Toulon

Aspects maritimes	TOULON
Distance	<ul style="list-style-type: none"> - Toulon / Ile Rousse : 258 km (139 milles) - Toulon / Ajaccio : 269 km (145 milles) - Toulon / Bastia : 340 km (182 milles) - Toulon / Propriano : 296 km (160 milles) - Toulon / Porto-Vecchio : 385 km (208 milles)
Chenal	<p>Rade la mieux abritée de Méditerranée : possibilité d'accueillir les plus grands navires quelles que soient les conditions météorologiques.</p> <p>2 terminaux pour l'accueil des croisières : Toulon Centre (navires jusqu'à 300 m et 7 m de tirant d'eau) et La Seyne-sur-mer (navires entre 300 et 340 m et 9 m de tirant d'eau)</p> <p>1 port de fret roulier, la Seyne-Brégaillon (2 terminaux, Nord et Sud)</p> <p>Zone Interdite à la Navigation Civile (ZINC)</p>
Dragage	<ul style="list-style-type: none"> - Traitement et valorisation des sédiments marins et terres polluées issus du dragage dans un Centre de Production d'Éco-Matériaux (CPEM) situé dans la zone industrielle de Brégaillon (3,5 ha) depuis 2015 - Dragage du quai Noel en 2013-2015 afin d'atteindre tirant d'eau de 8,7 m (pour permettre aux frégates multi-missions (FREMM) de la Marine Nationale d'y accéder). Très long car nécessite plongeurs pour retirer déchets divers, pour certains pièces militaires potentiellement explosives - Dragage du quai Fournel (Toulon centre, ferries) régulier (tous les 2 ans) car formation de trous et de bosses dus aux propulseurs des navires. Extraction de 500 m³ lors du dragage de 2015. - Dragage prochain du quai nord (lolo) de Brégaillon, extraction de 400 à 500 m³ de sédiments

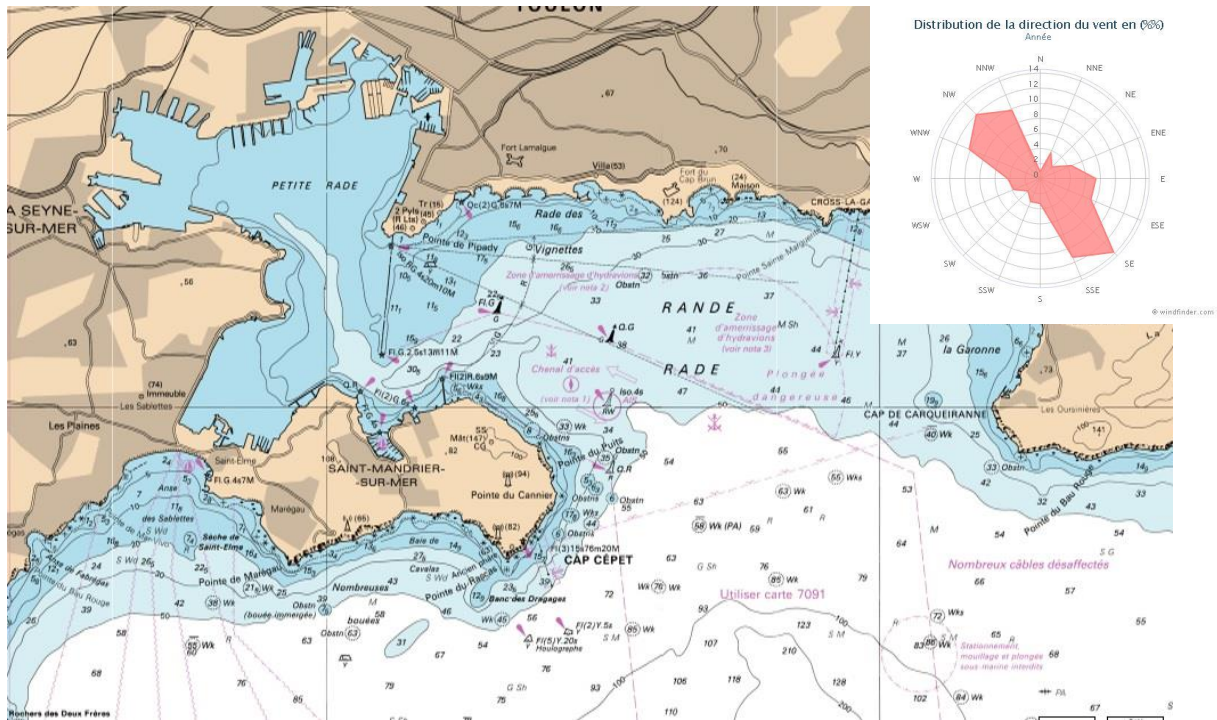


Figure 103 Carte de la rade de Toulon et distribution des vents

Aspects portuaires TOULON	
Voies ferrées	<ul style="list-style-type: none"> - Port fret (Brégaillon) directement relié à voie ferrée en bord à quai + bretelle d'accès à l'autoroute A50 à 3km - ZIP de Brégaillon (port de commerce) pas encore reliée à voie ferrée, financement du projet en cours d'achèvement ; ouverture du terminal ferroviaire en 2018
Réparation navale	Au port de commerce de la Seyne-Brégaillon, terminal Sud.
Quais	<p>Toulon Centre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quai Fournel : longueur : 335 m, tirant d'eau de 7 m, 17 bollards, poste roro à chaque extrémité - Quai Minerve : longueur : 165 m, tirant d'eau de 7 m, 8 bollards, rampe roro - Quai de la Corse : longueur : 184 m, tirant d'eau de 6,4 m, 7 bollards, rampe roro <p>La Seyne-sur-mer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quai Nord : 9 m de tirant d'eau (paquebots) - Quai Sud : unités de grande plaisance <p>La Seyne-Brégaillon :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Port de commerce : <ul style="list-style-type: none"> - Brégaillon Nord : 1 quai lolo de 215 m de long, 9,5m de profondeur sur côté Sud du terre-plein. Poste roro de 210 m à son extrémité, large de 18 m, à 7.5 cote marine (3 mouvements/ semaine)

Aspects portuaires TOULON	
	<ul style="list-style-type: none"> - Brégaillon Sud : 1 quai de 180 m de long, 6 m de profondeur sur côté Nord du terre-plein, affecté sociétés construction navale (quai des CNIM: Construction Navales et Industrielles en Méditerranée) - 1 quai de 180 m de long, 5,3m de profondeur sur côté Sud du terre-plein de Brégaillon centre, affecté IFREMER et sociétés construction navale - Darse des Câbliers : 2 quais d'environ 140 m de long - 1 poste d'attente sur duc d'Albe sur le côté Sud de la darse des Câbliers, à une centaine de mètres au Nord de la passe d'entrée du port de plaisance <p>2) Zone de réparation navale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 quai d'armement de 500 m de long par 6,5m de tirant d'eau - 1 forme de construction de 440 m de linéaire pour navires de 7m de tirant d'eau - 1 cale Est de 40 m de linéaire pour 4m de tirant d'eau - 1 môle d'armement de 325 m de long par 8,8 m d'eau au Nord et 8 m au Sud (réservé aux grands yachts de plaisance, aux navires en attente de place à la Seyne-Brégaillon, au Nord aux très grands paquebots)
Terre-plein	<p>Toulon Centre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quai Fournel : 7 000 m² - Quai Minerve : 30 000 m² - Quai de la Corse : 8 300 m² <p>Seyne/ Brégaillon :</p> <ul style="list-style-type: none"> - terminal Sud (trafics spéciaux : colis lourds à destination du projet ITER) : 1 ha de terre-plein en bord des quais - terminal Nord (trafic mixte d'ensembles routiers, remorques, voitures neuves et passagers, roro fret vers et depuis la Turquie : « autoroute de la mer »), terre-pleins de 10 ha
Superstructures:	<p>Port de commerce de la Seyne-Brégaillon :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brégaillon Nord : 2 grues de 27 t sur les quais avec les moyens de manutention des conteneurs - Brégaillon Nord, côté Sud : 2 voies de chemin de fer bord à quai - 2 grues de 25t à 25m - 1 portique spécialisé pour l'exportation du clinker - 1 poste pour transbordeurs rouliers avec 1 rampe de 18 m de large - 3 ducs d'Albe à 60 m, 120 m et 190 m à l'extrémité de Brégaillon Nord - Eau, électricité et téléphone sur tous les quais
Gares maritimes	<p>Gare maritime de Toulon quai de la Sinse, à 15 minutes en voiture de la gare SNCF</p> <p>Terminal croisière de la Seyne sur mer de 6000 m² dont aire de stationnement pour 34 cars</p> <p>15 minutes de navette (shuttle boat) entre les deux</p>
Entrepôts fret	<p>Pas de zone logistique concentrée majeure comme celle de Fos</p>

Aspects portuaires	TOULON
	ZIP de Brégaillon : 75 ha mais zone d'activités plutôt que seulement stockage/logistique
Zone arrière portuaire	TOULON
stockage / logistique : capacités techniques	Zone Industrielle et Portuaire (ZIP) de Brégaillon de 75 ha : industries, organismes de recherches et d'entreprises spécialisées dans le maritime
Stockage / logistique : acteurs	75 entreprises dans la ZIP de Brégaillon : Vicat, Orange, IFREMER, Envisan, Foselev, Endel, Engie, CNIM, UNRORO... 1400 employés en tout
Parking camions et voitures	<ul style="list-style-type: none"> - Brégaillon : activation d'un second accès vers la ZIP de Brégaillon pour dissocier les flux de véhicules légers et de poids lourds - Création et amélioration de parkings pour les véhicules attendant d'être chargés, réfection des chaussées - Hausse prévue de 1% du trafic routier dans la zone du port de Brégaillon pendant la durée du contrat pour chantier de Monaco. - La Seyne sur mer : > 500 places à proximité du port - Toulon centre : pas de parking croisiériste à l'intérieur du port (raisons de sûreté) mais parking Q park Mayol centre à 3 min à pied, 1408 places, et autres parking à proximité
Hinterland : zone de chalandise	« Autoroute de la mer » depuis Pendik en Turquie (60 000 remorques en 2016) Autoroute de la mer France-Italie entre Toulon et Civita Vecchia (Rome) arrêtée en 2009 à cause de la crise (chute du nombre de voitures transportées de 58% en 2008) et jamais reprise
Autres	<ul style="list-style-type: none"> - Ni conteneurs ni vrac liquide au port de commerce - 1^{er} port de desserte vers La Corse - 2^e port à passagers de France derrière Calais, notamment grâce aux navettes trans-rade du Réseau Mistral, pour un total de 4,5 millions de passagers (2016) - 3^e de port de France métropolitaine en matière de croisières : 569 944 passagers et 151 escales (2016) - Lien avec l'extension sur la mer de Monaco : (2017-2019) <ul style="list-style-type: none"> - acheminement des sédiments de dragage - chargement des enrochements destinés aux remblais - aménagement à Brégaillon d'une zone de stockage et de lavage de ces matériaux, reliée au quai par une bande transporteuse

Zone arrière portuaire	TOULON
Projets de développement :	<p>Toulon Centre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projet de construction d'un quai de 427 m de long et 24 m de large dans le port de Toulon Centre, pour une mise en service en 2019 et l'accueil notamment des navires de croisière <p>Brégaillon :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Idée d'allongement du quai Iolo du terminal nord de Brégaillon - Projet de comblement du fond de la darse du terminal Nord de Brégaillon, puis la construction de 3 quais et de terre-pleins sur le côté Sud du terminal Nord pour accueillir des ferries de nouvelle génération mesurant 230 m de long et 30 m de large - Projet de réactivation du raccordement de la ZIP de Brégaillon à la voie ferrée, financement en cours d'achèvement : ouverture du terminal ferroviaire en 2018 - Réhabilitation en cours des infrastructures portuaires de la friche industrielle de Bois Sacré pour l'implantation du chantier naval Monaco Marine - Construction d'un bâtiment de 1600 m² pour bureaux, ateliers et salles de commande du CNRS + capteurs en mer (réalisation : 2017-2019) - Construction nouvelle voie ferroviaire parallèle à l'existante sur le quai de Brégaillon Nord : terminal multimodal pour l'accueil de wagon à chargement direct par tracteur / grutage. Réalisation 2017-2020 (objectif : réduire trafic routier associé à ce quai ro-ro) - Construction bâtiments d'exploitation, d'inspection et bureau des douanes quai nord Brégaillon (2017-2018) - Installation 32 caméras de surveillance dans la ZIP (2017)

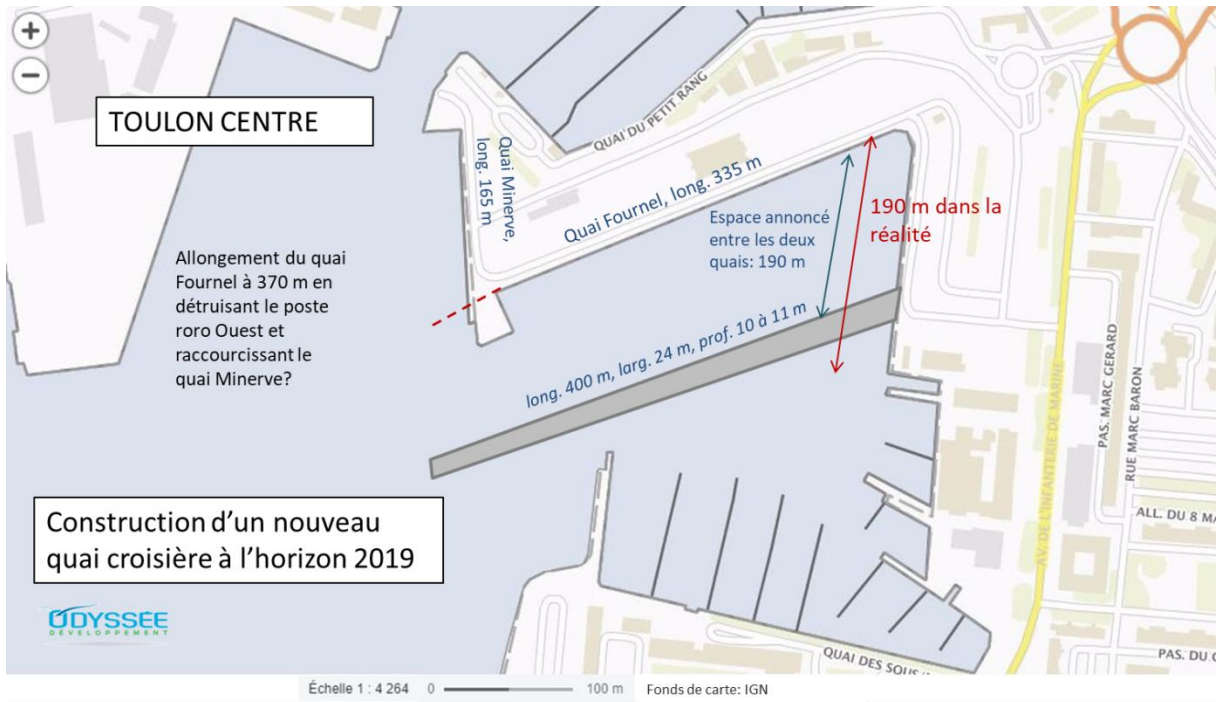


Figure 104 Projet de nouveau quai croisière



Figure 105 Isochrone depuis le port de Toulon

IV.3 Description du port de Nice

Aspects maritimes	NICE
Distance	<ul style="list-style-type: none"> - Nice- Ile Rousse : 173 km (97 milles) - Nice-Ajaccio : 247 km (130 milles) - Nice-Bastia : 235 km (125 milles) - Nice-Propriano : 270 km (146 milles) - Nice- Porto Vecchio : 362 km (196 milles)
Chenal	Avant-port : profond de 8 m
Dragage	Dragage annuel depuis 2003. Il y a eu un dragage en 2016. Prélèvement de 5000 mètres cubes de sédiments en 1 mois, déplacés dans l'avant-port.

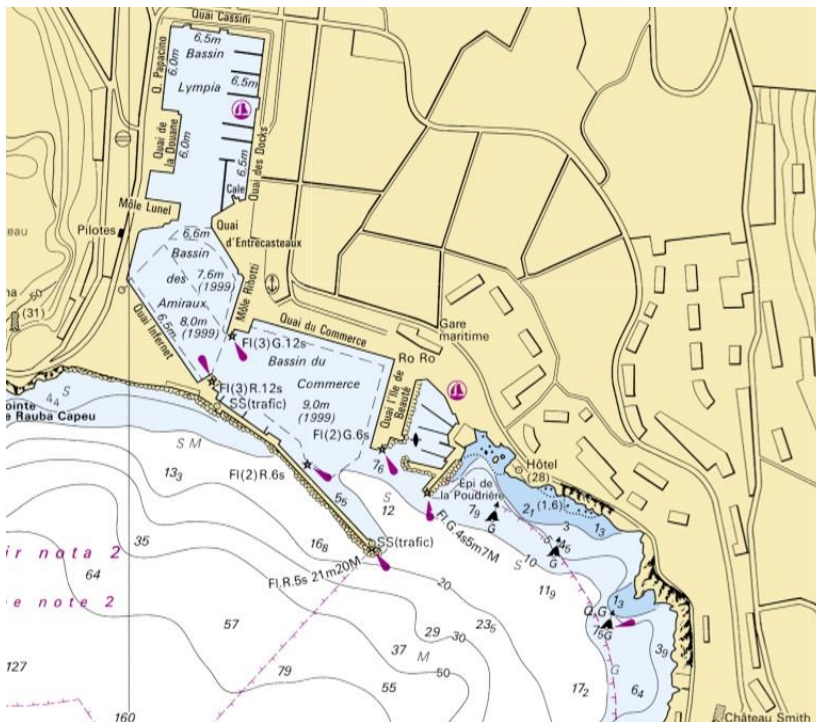


Figure 106 Carte du port de Nice

Aspects portuaires	NICE
Voies ferrées	<ul style="list-style-type: none"> - Gares SNCF Nice Thiers ou Nice Riquier - pas de voie ferrée en bord à quai
Réparation navale	- plaisance uniquement
Quais	<p>Le port de commerce de Nice cohabite avec le port de plaisance, 2 bassins réservés à la plaisance : Tour rouge et bassin Lympia</p> <p>Le port fait 23 ha dont 15 ha de plan d'eau.</p> <p>Profondeur des bassins :</p>

Aspects portuaires NICE	
	<ul style="list-style-type: none"> - Avant-port : profond de 8 m Plaisance : <ul style="list-style-type: none"> - Tour rouge : à l'entrée du port, 8825 m² - Lympia : 28 533 m², profond de 4,5 m → quais des Caboteurs, quai des Docks, quai des Deux Emmanuel, quai Cassini, quai Papacino, quai de la Douane Commerce (ferries et fret) : <ul style="list-style-type: none"> - Infernet : prof. 7,1 m → quai d'Infernet, quai d'Entrecasteaux, quai Riboty - Amiraux prof. 6,5 m → quai du commerce, quai Ile de Beauté, poste duc d'Albe - quai du Commerce prof. 6,8 m 6 quais commerciaux, longueur totale de 900m : <ul style="list-style-type: none"> - Quai du Commerce : 236 m de long, 8 m de tirant d'eau, 1 roro en W, 11 359 m² de terre-plein, croisière, ferries - Quai Ile de Beauté : 150 m de long, 7 m de tirant d'eau, 1 roro en Nord, croisière, ferries et transport de marchandises, 7250 m² de terre-plein - Quai Amiral Infernet : 209 m de long, 7 m de tirant d'eau, 1 roro en Sud Est, 9756 m² de terre-plein, transport de marchandises et accessoirement croisière - Quai Riboty : 112 m de long, 5,5 m de tirant d'eau, 1 roro en Nord, 2776 m² de terre-plein, croisière, NGV et transport de marchandises - Quai Entrecasteaux : 75 m de long, 4,5 m de tirant d'eau, 6635 m² de terre-plein, croisière et transport de marchandises - Quai de la Douane : 100 m de long, 4,5 m de tirant d'eau - Poste Ducs d'Albe : 150 m de long, 7 m de tirant d'eau, 1 roro en W, 500 m² de terre-plein, activité NGV et ferries
Terre-plein	Le port comporte en tout 7,5 hectares de terre-pleins. Les terre-pleins pour les véhicules en attente d'embarquement (Corse) permettent de traiter 200 000 véhicules par an
Superstructures:	-
Gares maritimes	2 terminaux passagers à Nice, une gare maritime à Villefranche-Santé
Entrepôts fret	entrepôts couverts de 7 325 m ²

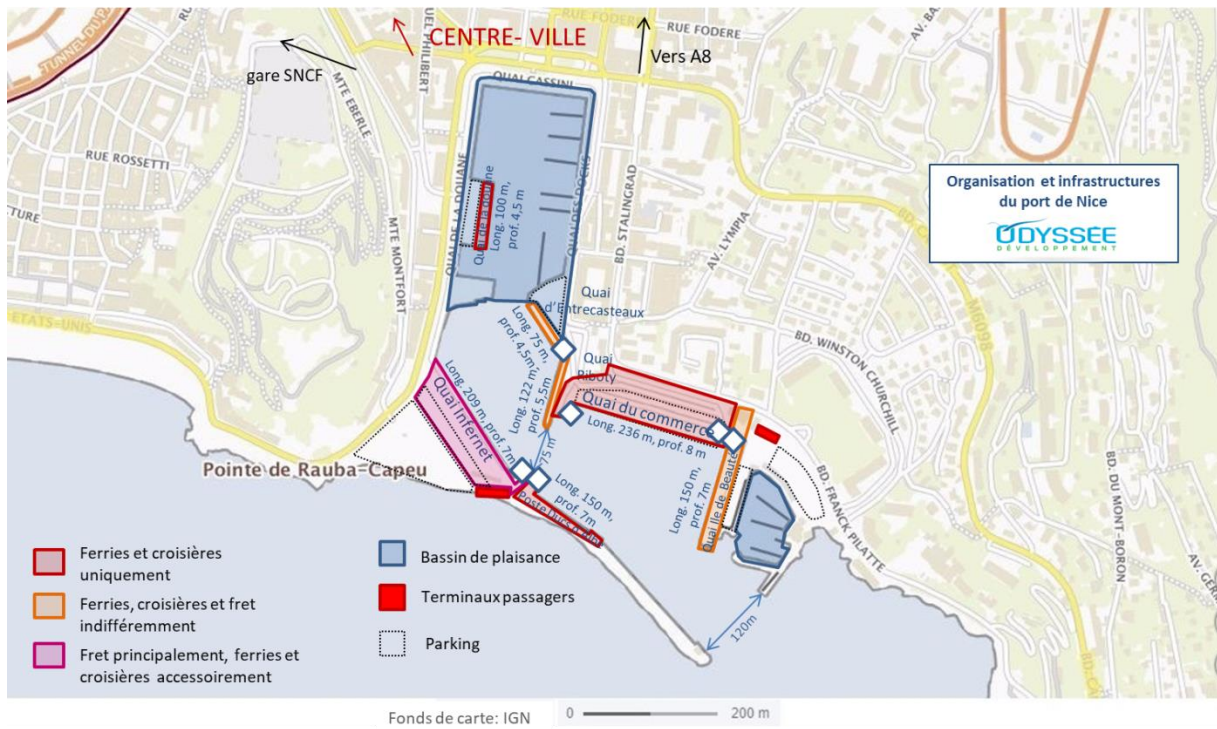


Figure 107 Plan d'occupation du port de Nice

Zone arrière portuaire	NICE
stockage / logistique : capacités techniques	Parc d'activité du Grand Arénas, 10 ha, entreprises du secteur du voyage, de la communication, des assurances, de la finance et de l'ingénierie
Parking camions et voitures	– 908 places de parkings réparties sur 5 poches de stationnement, dont 737 en intérieur, hauteur max d'environ 2m, 40 réservés aux professionnels portuaires (en extérieur)
Hinterland : zone de chalandise	2 ^e port de départ de passagers vers la Corse Exportation de ciment vers le Maghreb et le Moyen Orient
Autres	Nice est le port français le plus proche de la Corse Transport de passagers, yachting, ciment (1 ^{er} port français pour les exportations de ciment)
Projets de développement :	– En 2018, la ligne 2 du tramway reliera le port à l'aéroport – Projet de destruction du « coude » duc d'Albe et de construction d'un terre-plein sur la mer afin d'aligner le quai Infernet sur la jetée et d'intégrer le quai duc d'Albe à celui-ci. But est de réduire le temps de manœuvres pour les ferries donc réduire la pollution et rendre le port plus attractifs aux bateaux de croisière, permet aussi augmentation de

Zone arrière
portuaire

NICE

capacité du parking du quai Inernet de 48% donc baisse de la congestion. (quai roro). L'agrandissement du quai aurait pour but d'améliorer les conditions d'accès pour accueillir plus de navires plutôt que d'en accueillir de plus grands. Aval de toutes les parties prenantes mais pas de concrétisation pour le moment

IV.4 Description du port de Sète

Aspects maritimes SÈTE	
Distance	<ul style="list-style-type: none"> - Sète- Ile Rousse : 445 km (240 milles) - Sète-Ajaccio : 455 km (245 milles) - Sète-Bastia : 535 km (290 milles) - Sète-Propriano : 470 km (250 milles) - Sète- Porto Vecchio : 555 km (300 milles)
Chenal	chenal dragué à 14,5 m
Dragage	bassin Orsetti dédié aux ferries dragué à 8,7 m

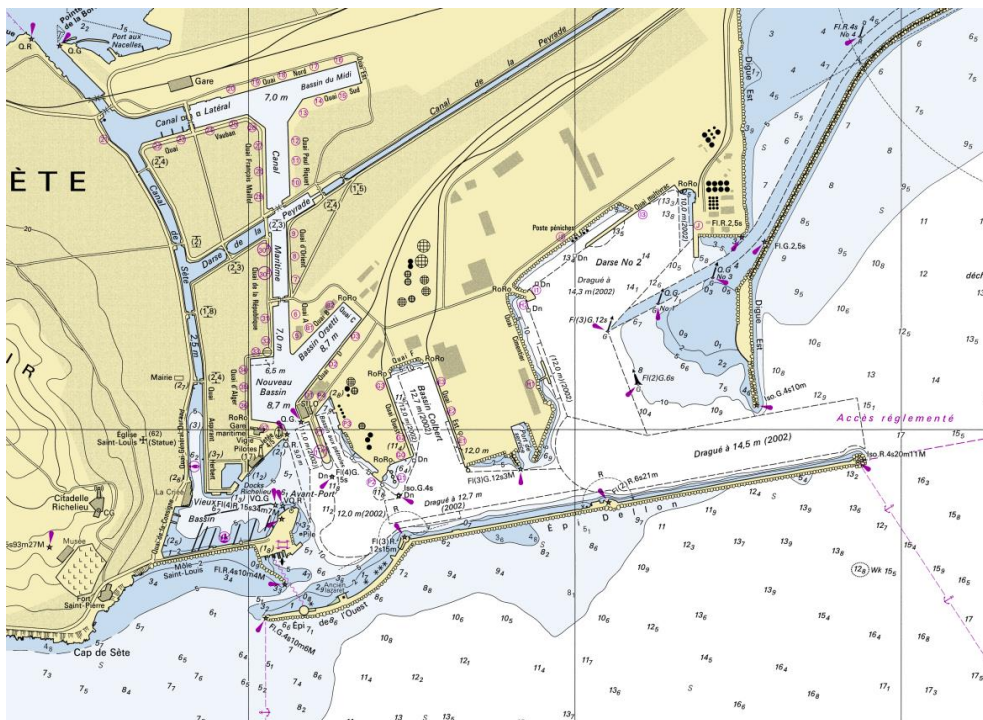


Figure 108 Carte du port de Sète

Aspects portuaires SÈTE	
Voies ferrées / fluviales	<ul style="list-style-type: none"> - Interconnexion avec le réseau ferroviaire - Accès direct à la voie fluviale via le Canal du Rhône à Sète
Quais	<ul style="list-style-type: none"> - 6 postes Roro - 220 m linéaires pour l'accueil des ferries
Terre-plein	<p>50 000 m² de terre-pleins en bord à quai (ensemble du port) 8 000m² de parking pour les ensembles roulants parking de 450 places à proximité de la gare maritime</p>
Gares maritimes	<p>La gare maritime Orsetti comprend</p> <ul style="list-style-type: none"> - Salle d'attente chauffée ou climatisée en fonction des saisons, avec vue panoramique sur le port

Aspects portuaires SÈTE	
	<ul style="list-style-type: none"> - Sanitaires/douches/coin bébé au niveau de la salle d'attente et des parkings d'embarquement - zone ombragée avec bancs au niveau du parking de pré-embarquement - Restaurant - buvette avec terrasse au niveau du parking de pré-embarquement - WI-FI
Entrepôts fret	<ul style="list-style-type: none"> - 60 000 m² de terre-pleins pour le futur terminal à conteneurs - 30 000 m² de hangars publics - 50 000 m² de hangars privés
Projets	<p>La Région, gestionnaire du port, a lancé des travaux de réhabilitation et d'agrandissement du pôle passagers à hauteur de 40 millions d'euros. Ces travaux vont permettre d'atteindre une surfacé dédiée à l'accueil des passagers de 23 ha avec la possibilité d'accueillir 3 navires en même temps. Le pôle pourra ainsi accueillir 300 000 passagers d'ici 2020, et jusqu'à 600 000 à terme.</p>

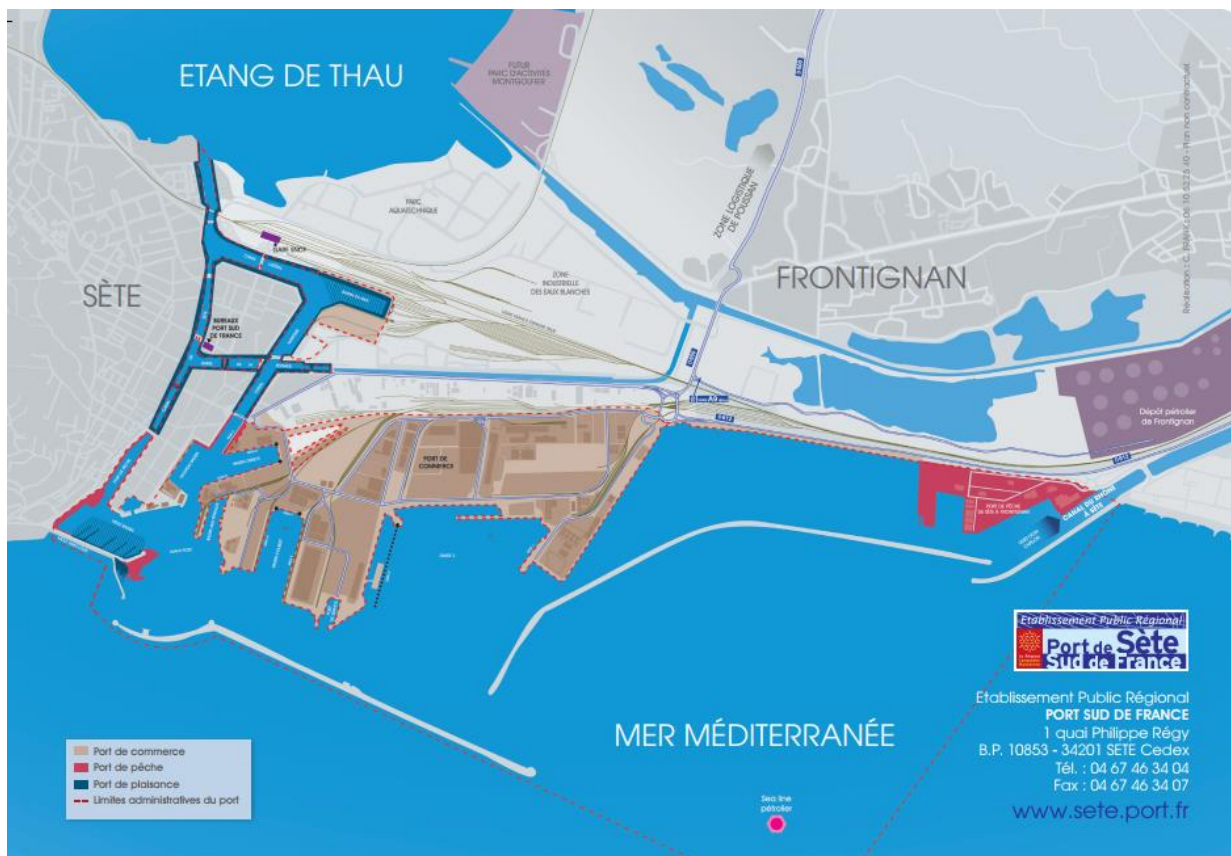


Figure 109 Espaces portuaires de Sète

V. Estimation des offres capacitaires
V.1 Offre capacitaire estimée de l'initiative privée sur Ajaccio
V11. Offre capacitaire estimée PAX Ajaccio

CAPACITE PAX AJACCIO TOULON				
	2014	2015	2016	2017
jan	150 548	132 097	134 144	131 039
fév	109 921	111 720	125 762	116 310
mar	122 995	124 413	132 905	127 847
avr	162 034	163 405	194 071	177 441
mai	209 788	199 506	175 899	181 781
juin	219 068	230 421	211 548	193 601
juil	241 539	231 733	243 424	260 800
aou	235 315	239 268	256 419	257 170
sep	201 982	218 181	216 664	200 255
oct	152 368	162 088	161 415	167 485
nov	125 950	121 981	128 825	-
déc	126 921	138 553	128 434	-
TOTAL	2 058 429	2 073 366	2 109 510	1 813 729

CAPACITE PAX AJACCIO NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	19 949	3 996	20 190	14 712
fév	21 714	4 000	7 722	11 145
mar	25 502	-	12 192	12 565
avr	15 714	4 200	23 976	14 630
mai	28 584	31 568	19 576	26 576
juin	44 430	44 264	40 438	43 044
juil	76 746	59 917	76 979	71 214
aou	119 526	78 054	59 604	85 728
sep	34 404	38 196	30 647	34 416
oct	3 861	5 688	18 800	9 450
nov	3 930	11 514	11 652	-
déc	2 100	17 952	13 479	-
TOTAL	396 460	299 349	335 255	323 479

V12. Offre capacitaire estimée ROLL + VL Ajaccio

Exprimée en ml

CAPACITE ROLL AJACCIO TOULON				
	2014	2015	2016	2017
jan	26 288	23 910	24 589	23 747
fév	19 595	20 805	24 143	20 513

CAPACITE ROLL AJACCIO TOULON				
	2014	2015	2016	2017
mar	21 537	22 515	26 110	22 299
avr	32 824	35 914	35 345	38 160
mai	28 340	24 771	18 569	20 272
juin	26 064	26 652	23 336	21 571
juil	26 057	25 102	28 836	29 416
aou	25 609	26 083	29 268	33 849
sep	23 784	24 101	23 471	23 807
oct	25 429	26 583	27 318	33 229
nov	19 899	19 384	22 023	-
déc	22 059	23 728	27 845	-
TOTAL	297 485	299 548	310 853	266 864

CAPACITE VL AJACCIO TOULON				
	2014	2015	2016	2017
jan	29 946	25 953	26 352	26 352
fév	22 360	22 759	24 755	22 360
mar	24 755	24 755	26 352	24 755
avr	78 544	79 514	93 089	85 332
mai	101 816	96 968	83 392	87 271
juin	110 544	115 392	106 665	95 029
juil	120 240	115 392	122 180	127 998
aou	117 331	119 271	124 119	126 058
sep	100 847	108 604	110 544	102 786
oct	75 635	80 483	79 514	79 514
nov	25 554	24 755	25 554	-
déc	25 554	27 950	25 554	-
TOTAL	833 126	841 796	848 071	777 455

CAPACITE VL AJACCIO NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	14 961	2 997	15 144	11 034
fév	16 287	3 000	5 793	8 360
mar	19 128	-	9 144	9 424
avr	11 787	3 150	17 982	10 973
mai	21 438	23 676	14 682	19 932
juin	33 324	33 198	30 330	32 284
juil	57 561	44 937	57 735	53 411
aou	89 643	58 542	44 703	64 296
sep	25 803	28 647	22 986	25 812
oct	2 895	4 266	14 100	7 087
nov	2 949	8 637	8 739	-

CAPACITE VL AJACIO NICE				
	2014	2015	2016	2017
déc	1 575	13 464	10 110	-
TOTAL	297 351	224 514	251 448	242 613

V.2 Offre capacitaire estimée de l'initiative privée sur Bastia

V21. Offre capacitaire estimée PAX Bastia

CAPACITE PAX BASTIA TOULON				
	2014	2015	2016	2017
jan	143 279	126 227	134 017	119 306
fév	117 271	111 454	124 004	113 855
mar	128 865	123 041	123 565	124 775
avr	113 568	119 987	122 745	133 456
mai	125 168	138 229	137 077	133 411
juin	114 144	115 623	141 185	138 387
juil	120 502	118 608	136 843	153 966
aou	116 669	124 608	127 365	161 523
sep	114 999	119 284	136 992	158 615
oct	121 506	143 354	128 002	147 763
nov	117 860	118 995	114 710	-
déc	127 635	125 798	121 479	-
TOTAL	1 461 466	1 485 208	1 547 984	1 385 057

CAPACITE PAX BASTIA NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	37 188	42 472	53 913	44 524
fév	36 508	34 508	39 250	36 755
mar	39 940	38 024	49 680	42 548
avr	61 978	76 729	102 800	80 502
mai	82 332	102 572	83 626	89 510
juin	108 509	121 989	162 118	130 872
juil	150 666	132 135	257 053	179 951
aou	160 187	125 034	208 684	164 635
sep	109 730	118 158	114 565	114 151
oct	57 606	65 744	54 540	59 297
nov	34 370	43 770	62 982	-
déc	38 476	45 671	67 723	-
TOTAL	917 490	946 806	1 256 934	942 746

V22. Offre capacitaire estimée ROLL + VL Bastia

Exprimée en ml

CAPACITE ROLL BASTIA TOULON				
	2014	2015	2016	2017
jan	24 518	20 300	23 309	20 639
fév	25 622	23 945	23 752	19 014
mar	29 114	27 407	26 041	28 336
avr	25 399	25 542	24 598	24 986
mai	15 897	15 844	15 826	14 958
juin	14 706	15 338	15 415	15 673
juil	16 310	16 007	15 559	17 665
aou	15 672	16 775	15 506	17 431
sep	15 205	14 561	15 137	23 721
oct	24 497	27 798	23 096	36 507
nov	28 543	29 007	26 162	-
déc	26 172	25 777	24 662	-
TOTAL	261 655	258 301	249 064	218 929

CAPACITE VL BASTIA TOULON				
	2014	2015	2016	2017
jan	29 547	25 953	27 151	23 957
fév	24 356	23 158	25 554	23 158
mar	26 752	25 554	25 554	26 352
avr	57 211	60 120	62 060	65 938
mai	63 029	68 847	67 878	65 938
juin	57 211	58 181	71 756	69 817
juil	61 090	60 120	63 999	75 635
aou	59 150	63 999	62 060	81 453
sep	58 181	60 120	65 938	75 635
oct	61 090	71 756	62 060	71 756
nov	24 755	25 155	23 957	-
déc	26 352	25 953	24 755	-
TOTAL	548 725	568 917	582 721	579 640

CAPACITE VL BASTIA NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	27 891	31 854	40 434	33 393
fév	27 381	25 881	29 439	27 567
mar	29 955	28 518	37 260	31 911
avr	46 485	57 546	77 100	60 377
mai	61 749	76 929	62 721	67 133
juin	81 381	91 491	121 590	98 154
juil	113 001	99 102	192 789	134 964

CAPACITE VL BASTIA NICE				
	2014	2015	2016	2017
aou	120 141	93 777	156 513	123 477
sep	82 299	88 620	85 923	85 614
oct	43 206	49 308	40 905	44 473
nov	25 779	32 829	47 238	-
déc	28 857	34 254	50 793	-
TOTAL	688 125	710 109	942 705	707 063

V.3 Offre capacitaire estimée de l'initiative privée sur Porto Vecchio

V31. Offre capacitaire estimée PAX Porto Vecchio

CAPACITE PAX LIGNES PORTO VECCHIO TOULON				
	2014	2015	2016	2017
jan	-	-	1 896	1 896
fév	1 060	-	-	-
mar	-	-	-	-
avr	-	-	-	5 865
mai	-	-	-	4 000
juin	-	-	7 672	7 670
juil	-	-	1 955	9 582
aou	-	-	9 455	7 500
sep	-	-	5 731	7 670
oct	-	-	42 292	5 865
nov	-	-	1 880	-
déc	-	-	21 505	-
TOTAL	1 060	-	92 386	50 048

CAPACITE PAX PORTO VECCHIO NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	-	-	-	-
fév	-	-	-	-
mar	-	-	-	-
avr	-	-	-	-
mai	-	-	-	-
juin	-	-	14 630	14 630
juil	-	-	16 208	16 208
aou	-	-	17 997	17 997
sep	-	-	14 523	14 523
oct	-	-	1 896	1 896
nov	-	-	11 376	11 376
déc	-	-	11 376	11 376

CAPACITE PAX PORTO VECCHIO NICE				
	2014	2015	2016	2017
TOTAL	-	-	88 006	88 006

V32. Offre capacitaire estimée ROLL + VL Porto Vecchio

Exprimée en ml

CAPACITE ROLL PORTO VECCHIO TOULON				
	2014	2015	2016	2017
jan	-	-	340	340
fév	1 304	-	-	-
mar	-	-	-	-
avr	-	-	-	856
mai	-	-	-	408
juin	-	-	981	1 079
juil	-	-	171	1 119
aou	-	-	1 131	960
sep	-	-	744	1 079
oct	-	-	9 015	856
nov	-	-	614	-
déc	-	-	3 137	-
TOTAL	1 304	-	16 134	6 697

CAPACITE VL PORTO VECCHIO TOULON				
	2014	2015	2016	2017
jan	-	-	-	-
fév	799	-	-	-
mar	-	-	-	-
avr	-	-	-	5 818
mai	-	-	-	3 879
juin	-	-	5 818	3 879
juil	-	-	-	7 757
aou	-	-	-	-
sep	-	-	1 939	5 818
oct	-	-	19 394	3 879
nov	-	-	-	-
déc	-	-	4 791	-
TOTAL	799	-	31 942	31 030

CAPACITE VL PORTO VECCHIO NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	-	-	-	-
fév	-	-	-	-

CAPACITE VL PORTO VECCHIO NICE				
	2014	2015	2016	2017
mar	-	-	-	-
avr	-	-	-	-
mai	-	-	-	-
juin	-	-	10 974	10 974
juil	-	-	12 156	12 156
aou	-	-	13 497	13 497
sep	-	-	10 893	10 893
oct	-	-	1 422	1 422
nov	-	-	8 532	8 532
déc	-	-	8 532	8 532
TOTAL	-	-	66 006	66 006

V.4 Offre capacitaire estimée de l'initiative privée sur Propriano

V41. Offre capacitaire estimée PAX Propriano

CAPACITE PAX PROPRIANO TOULON				
	2014	2015	2016	2017
jan	0	0	0	0
fév	0	0	0	0
mar	0	0	0	0
avr	0	0	0	0
mai	0	0	0	0
juin	0	0	0	0
juil	0	0	0	0
aou	0	0	0	0
sep	0	0	0	0
oct	0	0	0	0
nov	0	0	0	0
déc	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0

V.5 Offre capacitaire estimée ROLL + VL Propriano

Exprimée en ml

CAPACITE ROLL PROPRIANO TOULON				
	2014	2015	2016	2017
jan	0	0	0	0
fév	0	0	0	0
mar	0	0	0	0

CAPACITE ROLL PROPRIANO TOULON				
	2014	2015	2016	2017
avr	0	0	0	0
mai	0	0	0	0
juin	0	0	0	0
juil	0	0	0	0
aou	0	0	0	0
sep	0	0	0	0
oct	0	0	0	0
nov	0	0	0	0
déc	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0

V.6 Offre capacitaire estimée de l'initiative privée sur Ile Rousse

V61. Offre capacitaire estimée PAX Ile Rousse

CAPACITE PAX ILE ROUSSE TOULON				
	2014	2015	2016	2017
jan	-	1 060	-	1 896
fév	1 060	4 240	-	5 792
mar	-	2 120	-	-
avr	15 104	13 507	37 280	30 952
mai	37 824	26 625	23 400	39 930
juin	36 281	47 788	57 663	42 057
juil	104 984	108 457	102 694	92 415
aou	104 882	132 432	103 890	97 282
sep	30 819	30 937	56 352	48 584
oct	5 912	3 792	17 640	15 820
nov	8 032	-	-	-
déc	4 240	-	7 820	-
TOTAL	349 138	370 958	406 739	374 728

CAPACITE PAX ILE ROUSSE NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	3 048	3 124	15 578	7 250
fév	8 316	4 064	4 500	5 627
mar	3 048	7 112	5 968	5 376
avr	11 636	-	1 896	4 511
mai	16 300	5 757	-	7 352
juin	52 918	28 437	9 549	30 301
juil	165 231	114 172	55 877	111 760
aou	185 980	173 200	137 126	165 435
sep	67 544	51 853	38 354	52 584

CAPACITE PAX ILE ROUSSE NICE				
	2014	2015	2016	2017
oct	4 064	-	-	1 355
nov	4 292	8 952	19 098	-
déc	2 032	13 128	9 549	-
TOTAL	524 409	409 799	297 495	391 551

V62. Offre capacitaire estimée ROLL + VL Ile Rousse

Exprimée en ml

CAPACITE ROLL ILE ROUSSE TOULON				
	2014	2015	2016	2017
jan	-	1 304	-	340
fév	1 304	5 216	-	1 021
mar	-	2 608	-	-
avr	3 818	2 874	6 844	6 098
mai	5 070	3 745	2 514	6 553
juin	5 094	6 614	7 666	6 399
juil	13 284	12 775	12 360	11 341
aou	13 186	16 328	13 190	12 215
sep	3 462	3 396	6 377	5 796
oct	3 289	681	2 622	4 262
nov	5 897	-	-	-
déc	5 216	-	1 141	-
TOTAL	59 618	55 541	52 712	54 026

CAPACITE VL ILE ROUSSE TOULON				
	2014	2015	2016	2017
jan	-	799	-	799
fév	799	3 194	-	799
mar	-	1 597	-	-
avr	7 757	6 788	17 454	15 515
mai	19 394	13 576	11 636	19 394
juin	18 424	24 242	25 212	21 333
juil	53 332	54 302	58 181	46 545
aou	53 332	68 847	56 241	46 545
sep	15 515	15 515	31 030	25 212
oct	5 818	1 939	7 757	7 757
nov	3 993	-	-	-
déc	3 194	-	1 597	-
TOTAL	181 558	190 799	209 109	183 897

CAPACITE VL ILE ROUSSE NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	2 286	2 343	11 685	5 438
fév	6 237	3 048	3 375	4 220
mar	2 286	-	4 476	2 254
avr	8 727	5 334	1 422	5 161
mai	12 225	4 317	-	5 514
juin	39 690	21 327	7 161	22 726
juil	123 924	85 629	41 907	83 820
aou	139 485	129 900	102 846	124 077
sep	50 661	38 889	28 767	39 439
oct	3 048	-	-	-
nov	3 219	6 714	14 325	-
déc	1 524	9 846	7 161	-
TOTAL	393 312	307 347	223 125	292 649

VI. Trafics constatés Corse / continent (Marseille, Toulon et Nice)

VI.1 Trafic constaté sur Ajaccio

VI11. Trafic constaté PAX Ajaccio

PAX REALISE TOULON + MARSEILLE+ NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	23 962	23 640	24 439	20 376
fév	20 273	19 924	23 408	21 753
mar	27 662	24 293	25 810	23 506
avr	53 757	54 450	66 702	75 423
mai	95 891	98 930	76 485	73 146
juin	106 178	99 735	94 546	94 691
juil	184 826	190 807	197 147	207 926
aou	282 290	260 423	235 918	253 537
sep	106 614	116 924	105 132	109 777
oct	58 221	71 831	62 965	64 855
nov	24 787	22 397	23 688	
déc	31 577	31 090	30 942	
TOTAL	1 016 038	1 014 444	967 182	944 0

VI12. Trafic constaté ROLL + VL Ajaccio

Exprimée en ml

ROLL REALISE AJACCIO TOULON + MARSEILLE+NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	52 289	50 803	52 140	58 882
fév	49 127	49 690	53 775	57 623
mar	54 819	59 056	61 456	72 552
avr	61 170	60 979	63 685	65 690
mai	57 331	58 033	64 277	68 925
juin	63 041	67 168	66 909	75 069
juil	66 346	68 637	65 218	70 960
aou	51 711	54 696	58 369	65 577
sep	54 748	57 922	59 506	65 798
oct	60 234	59 335	57 538	70 918
nov	49 852	49 795	56 737	
déc	48 380	50 039	53 732	
TOTAL	669 048	686 153	713 342	671 994

VL REALISE AJACCIO TOULON + MARSEILLE+NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	29 412	30 642	29 913	26 019
fév	26 661	26 091	28 698	30 819
mar	35 433	31 578	34 086	71 058
avr	58 407	58 656	71 862	91 770
mai	124 869	113 244	90 927	108 177
juin	133 977	119 436	113 826	163 377
juil	177 636	183 951	189 708	228 204
aou	266 376	247 182	225 486	193 659
sep	131 349	149 001	133 959	96 342
oct	66 696	81 336	73 488	21 522
nov	33 540	31 134	31 623	
déc	37 029	37 332	37 470	
TOTAL	1 121 385	1 109 583	1 061 046	1 030 947

VI.2Trafic constaté sur Bastia

VI21. Trafic constaté PAX Bastia

PAX REALISE TOULON + MARSEILLE+ NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	37 955	39 906	37 847	35 033
fév	34 203	34 645	39 737	35 637
mar	44 068	40 206	43 184	39 016

PAX REALISE TOULON + MARSEILLE+ NICE				
	2014	2015	2016	2017
avr	71 867	76 813	83 648	88 810
mai	103 595	114 093	93 844	89 552
juin	112 341	104 020	103 784	115 693
juil	188 135	175 792	216 020	201 509
aou	261 631	219 974	238 305	252 317
sep	117 621	118 621	117 554	129 380
oct	80 663	90 866	81 599	78 507
nov	37 136	34 070	36 668	
déc	55 234	50 635	47 230	
TOTAL	1 144 449	1 099 641	1 139 420	1 065 454

VI22. Trafic constaté ROLL + VL Bastia

Exprimée en ml

ROLL REALISE BASTIA TOULON + MARSEILLE+NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	77 675	79 781	78 127	79 489
fév	75 564	77 700	81 867	79 676
mar	86 589	93 936	91 898	100 240
avr	92 460	88 667	87 193	90 259
mai	89 180	82 768	87 112	93 466
juin	94 793	94 709	89 587	94 766
juil	94 228	94 092	87 781	90 145
aou	75 574	78 351	83 626	84 738
sep	81 012	83 235	81 408	81 061
oct	85 891	80 556	78 970	87 996
nov	80 312	81 578	84 818	
déc	78 304	77 193	77 727	
TOTAL	1 011 582	1 012 566	1 010 114	881 836

VL REALISE BASTIA TOULON + MARSEILLE+NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	45 222	45 900	45 078	42 597
fév	41 349	41 112	47 076	41 883
mar	53 766	49 776	53 469	50 247
avr	77 898	80 082	91 296	97 230
mai	114 768	127 116	109 779	109 209
juin	135 321	121 038	124 065	141 090
juil	175 851	164 436	205 656	195 273
aou	244 302	206 820	228 357	244 989
sep	145 122	147 345	147 588	160 515
oct	93 816	103 254	94 245	93 042

VL REALISE BASTIA TOULON + MARSEILLE+NICE				
	2014	2015	2016	2017
nov	48 213	46 422	46 842	
déc	60 138	59 451	56 673	
TOTAL	1 235 766	1 192 752	1 250 124	1 176 075

VI.3Trafic constaté sur Porto Vecchio

I11. Trafic constaté PAX Porto Vecchio

PAX REALISE TOULON + MARSEILLE+ NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	1 313	2 362	1 769	5 129
fév	2 749	2 331	2 761	5 762
mar	3 760	2 736	2 742	5 602
avr	5 509	5 503	5 518	10 587
mai	9 066	7 408	7 567	8 743
juin	8 806	8 999	18 178	18 486
juil	14 942	15 288	28 941	31 964
aou	32 834	21 513	34 388	32 766
sep	10 049	9 428	15 368	16 485
oct	6 593	6 916	16 853	8 800
nov	2 674	2 345	5 297	
déc	3 072	3 466	8 529	
TOTAL	101 367	88 295	147 911	144 324

I12. Trafic constaté ROLL + VL Porto Vecchio

Exprimée en ml

ROLL REALISE PORTO VECCHIO TOULON + MARSEILLE+NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	5 989	7 836	5 926	8 029
fév	7 535	8 633	9 145	10 481
mar	8 167	9 301	9 357	16 158
avr	11 163	11 519	12 561	13 682
mai	12 618	12 486	12 816	17 088
juin	10 904	14 863	18 437	20 529
juil	10 812	16 049	18 599	18 482
aou	11 045	13 245	14 160	16 407
sep	9 775	11 332	12 745	14 942
oct	9 874	8 671	13 076	13 168
nov	5 959	5 679	10 743	8 115
déc	6 072	6 841	8 186	
TOTAL	109 913	126 455	145 751	157 081

VL REALISE PORTO VECCHIO TOULON + MARSEILLE+NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	1 713	2 943	2 235	6 099
fév	3 567	3 087	3 450	7 422
mar	4 644	3 834	3 696	7 638
avr	6 393	6 399	5 775	11 754
mai	10 083	8 544	9 438	11 325
juin	10 089	9 876	21 726	22 530
juil	10 887	14 358	26 769	31 194
aou	19 428	18 636	31 491	30 282
sep	11 961	11 358	19 407	20 724
oct	7 725	8 070	20 136	11 025
nov	3 603	3 348	7 296	
déc	3 825	3 960	10 227	
TOTAL	93 918	94 413	161 646	159 993

VI.4Trafic constaté sur Propriano

113. Trafic constaté PAX Propriano

PAX REALISE TOULON + MARSEILLE				
	2014	2015	2016	2017
jan	972	2 074	1 839	1 757
fév	1 711	1 877	1 761	1 694
mar	2 329	2 132	2 309	1 056
avr	4 072	4 990	5 154	4 672
mai	6 986	7 282	5 439	5 110
juin	8 150	6 830	6 327	6 574
juil	11 299	14 077	13 367	12 371
aou	21 762	22 671	13 325	14 435
sep	7 493	6 974	6 828	7 332
oct	5 439	5 344	5 199	5 293
nov	2 645	1 991	2 311	6 209
déc	2 841	2 848	3 087	
TOTAL	75 699	79 090	66 946	66 503

VI.5Trafic constaté ROLL + VL Propriano

Exprimée en ml

ROLL REALISE PROPRIANO MARSEILLE				
	2014	2015	2016	2017
jan	5 101	4 822	3 897	5 333
fév	6 176	5 130	4 250	5 337
mar	7 580	7 253	5 806	4 357
avr	7 129	6 445	6 416	5 750
mai	7 450	6 372	6 599	6 648
juin	8 926	7 299	6 220	7 574
juil	6 781	8 294	8 163	9 076
aou	6 332	6 199	6 174	7 058
sep	6 298	6 478	5 481	6 054
oct	6 990	6 290	5 189	5 510
nov	5 054	6 603	4 758	
déc	4 205	4 006	4 934	
TOTAL	78 022	75 191	67 887	7 058

TRAFICS VEHICULES TOURSIME PROPRIANO MARSEILLE (ML)				
	2014	2015	2016	2017
jan	472	810	774	814
fév	793	789	849	735
mar	1 077	1 034	1 084	478
avr	1 560	1 949	1 960	1 675
mai	2 607	2 734	2 153	1 846
juin	3 503	2 728	2 562	2 671
juil	3 867	4 761	4 472	4 152
aou	6 879	7 331	4 416	4 641
sep	3 152	2 950	2 942	2 981
oct	2 187	2 132	2 194	2 131
nov	1 248	938	1 023	
déc	1 174	1 168	1 271	
TOTAL	28 519	29 324	25 700	22 124

VI.6Trafic constaté sur Ile Rousse
I14. Trafic constaté PAX Ile Rousse

PAX REALISE TOULON + MARSEILLE+ NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	861	1 419	2 573	2 568

PAX REALISE TOULON + MARSEILLE+ NICE				
	2014	2015	2016	2017
fév	1 818	2 161	1 794	3 039
mar	2 520	2 300	1 877	2 410
avr	13 329	9 250	16 204	18 071
mai	27 349	16 138	13 120	19 926
juin	33 981	27 061	28 476	34 047
juil	116 905	113 548	92 351	90 526
aou	182 294	189 047	150 981	135 298
sep	45 390	37 994	41 892	45 441
oct	7 844	6 167	12 970	12 320
nov	3 282	2 049	2 191	
déc	3 938	3 605	4 354	
TOTAL	439 511	410 739	368 783	363 646

I15. Trafic constaté ROLL + VL Ile Rousse

Exprimée en ml

ROLL REALISE ILE ROUSSE TOULON + MARSEILLE+NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	3 092	3 868	2 881	4 958
fév	4 710	5 557	4 390	5 860
mar	4 547	5 026	5 938	6 801
avr	6 744	6 892	9 354	7 813
mai	7 350	6 692	8 594	8 601
juin	7 037	8 854	11 880	9 985
juil	9 029	12 201	11 734	12 788
aou	8 550	10 442	10 539	12 933
sep	7 206	8 192	8 698	9 574
oct	6 854	7 241	7 924	8 616
nov	3 962	3 176	6 267	
déc	3 870	4 276	4 926	
TOTAL	72 951	82 417	93 125	87 929

VL REALISE ILE ROUSSE TOULON + MARSEILLE+NICE				
	2014	2015	2016	2017
jan	1 107	1 866	1 491	3 210
fév	2 457	3 123	2 421	3 690
mar	3 216	1 788	2 046	3 249
avr	13 227	10 215	18 090	17 571
mai	28 794	18 111	15 528	23 211
juin	39 951	31 335	33 954	40 923
juil	113 046	107 775	87 093	86 271

VL REALISE ILE ROUSSE TOULON + MARSEILLE+NICE				
	2014	2015	2016	2017
aou	176 577	183 300	145 512	129 942
sep	56 628	47 331	53 562	55 932
oct	8 958	7 110	12 027	13 425
nov	3 399	3 879	3 558	
déc	2 805	4 005	4 998	
TOTAL	450 165	419 838	380 280	377 424

VII. Tableau des interlocuteurs auditionnés et des validations de compte-rendus

Nom	Prénom	Structure	Fonction	Date entretien	Date demande validation	Validation avec correction cas échéant	Absence de retour
Acquaviva	Bernard	Hypermarché Leclerc Ile-Rousse	Directeur	28/07/17	08/11/2017		X
Albertini	Philippe	CCIT Bastia et de la Haute-Corse	Directeur Général	11/09/17	08/11/2017	X	
Anchetti	Pierre	Groupe Anchetti : GEDIMAT / WELDOM	Dirigeant	27/09/17	08/11/2017		X
Battesti	François	SAPV	Dirigeant	04/10/17	08/11/2017	X	
Bindinelli	Stéphane	Corsefret	Dirigeant	25/07/17	13/11/2017	X	
Borromei	Vanina	Office des Transports de la Corse	Présidente	15/09/17	13/11/2017		X
Casanova	Jean-Philippe	Fédération Française du Pilotage Maritime	Président	08/09/17 l'entretien n'a pas eu lieu			
Castellani Dehaye	Victor Benoit	La Méridionale	Directeur Délégué pour la Corse Directeur Général Délégué	29/08/17	13/11/2017		X
Cherici	Emmanuel	La Casincaise	Dirigeant	02/08/17	13/11/2017	X	
Ciabriani	Jeannine	ETM	Dirigeant	05/09/17	08/11/2017		X
Evangelista	Jean-Michel	SETEC	Directeur Général	08/09/17			
Franceschi	Henri	Conseil économique, social et culturel de Corse	Président	18/09/17	08/11/2017	X	
Giudicelli	Bernard	UMIH	Président	28/07/17	08/11/2017		X
Giudicelli	Marie-Louise	CCIT d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud	Direction des concessions portuaires de Corse du Sud	29/08/17	08/11/2017		X
Guidoni	Guillaume	Agence de Développement Economique de la Corse	Conseiller économique	19/09/17	08/11/2017	X	
Leclerc	Jean-François	UFC Que Choisir de Corse	Secrétaire Général	11/09/17 l'entretien n'a pas eu lieu			
Leonetti	Didier	CCIT Ajaccio et de la Corse du Sud	Directeur Général	20/09/17	08/11/2017		X

Nom	Prénom	Structure	Fonction	Date entretien	Date demande validation	Validation avec correction cas échéant	Absence de retour
Maurizi	Jean-Marie	Syndicat Professionnel des Transporteurs Routiers de la Corse	Président	04/09/17	08/11/2017		X
Mattei	Pierre	Corsica Ferries	PDG	15/09/17		X	
Moreschi	Marie	Corsica Gastronomica	Dirigeant	31/07/17	13/11/2017	X	
Mosnier	Lionel	Port de Toulon-La Seyne-Brégaillon	Commandant adjoint	28/09/17			
				l'entretien n'a pas eu lieu			
Ollandini	Jean-Marc	Groupe Ollandini	Dirigeant	29/08/17	13/11/2017	X	
Perfettini	Christophe	Direction des concessions portuaires de Haute-Corse	Direction des concessions portuaires de Haute-Corse	25/07/17	08/11/2017	X	
Querci	Dominique	FILAC	Directeur	25/07/17	14/11/2017	X	
Salducci	Jean-Philippe	Station de pilotage Marseille Fos	Président	03/10/17			
				l'entretien n'a pas eu lieu			
Serpentini	Maddalena	Chambre d'Agriculture Régionale de Corse	Chargée de mission recherche et développement	12/09/17	08/11/2017	X	
Sorba	François	Agence Sorba	Dirigeant	13/09/17	08/11/2017	X	
Trojani	Pascal	STEB	Dirigeant	02/08/17	08/11/2017		X
Villanova	Pierre-Antoine	Corsica Linea	Directeur Général	31/07/17	13/11/2017	X	
Vincent	Olivier	Station de pilotage maritime de Toulon – La Seyne	Président	11/09/17			
				l'entretien n'a pas eu lieu			

VIII. Description des compagnies maritimes

Compagnie	Date de création	Statut juridique	Effectifs	Chiffre d'affaires	Siège social	Flotte	Lignes
Corsica Ferries	1968	SAS	1 000 à 1 700	295 M€	Bastia	13	Ajaccio - Nice Ajaccio - Toulon Ajaccio - Porto Torres Bastia - Golfo Aranci Bastia - Livourne Bastia - Piombino Bastia - Porto Ferrario Bastia - Savona Bastia - Toulon Calvi - Nice Calvi - Savona Calvi - Toulon Ile Rousse - Livourne Ile Rousse - Nice Ile Rousse - Savona Ile Rousse - Toulon Porto Vecchio - Nice Porto Vecchio - Porto Torres
Corsica Linea	2016	SAS	875	200 M€	Marseille	6	Ajaccio - Marseille Bastia - Marseille Ile Rousse - Marseille Porto Vecchio - Marseille Propriano - Marseille
La Meridionale	1937	SA à conseil d'administration	600	68 M€	Marseille	3	Ajaccio - Marseille Bastia - Marseille Ile Rousse - Marseille Porto Vecchio - Marseille Propriano - Marseille Propriano - Porto Torres

<i>Raison sociale</i>	<i>Activité</i>	<i>Date de création</i>	<i>Statut juridique</i>	<i>Effectif</i>	<i>Siège social</i>	<i>CA</i>
<i>Groupe Anchetti</i>	Distribution de matériaux de construction	1997	SAS	80	Ajaccio	29 000 000 €
<i>La Casincaise</i>	Transporteur routier - société frigorifique alimentaire	1979	SARL	70	Lucciana	7 342 800 €
<i>Corsefret</i>	Transporteur routier - fret et voitures neuves	1975	SARL unipersonnelle	80	Lucciana	3 863 600 €
<i>Corsica Gastronomia</i>	Transformation de produits alimentaires	1990	SAS	45	Ajaccio	7 500 000 €
<i>ETM</i>	Travaux publics	1949	SAS	100	Porto-Vecchio	21 200 000 €
<i>FILAC</i>	Transporteur routier - marchandises, grande distribution et messagerie	1995	SAS	70	Biguglia	19 879 300 €
<i>Leclerc Ile-Rousse</i>	Grande distribution - hypermarché	1990	SAS	170	Ile-Rousse	50 000 000 €
<i>Maurizi transports</i>	Transporteur routier de fret - carburants, grues, vins et spiritueux...	1989	SARL	20	San Giuliano	4 648 900 €
<i>Groupe Olandini</i>	Tour operateur - location de voitures - autocariste - hôtelier	1890	SARL	170	Ajaccio	90 000 000 €

Ports et niveaux de service public

<i>SAPV</i>	Manutention portuaire	1968	SA à conseil d'administration		Porto-Vecchio	1 653 700 €
<i>Agence Sorba</i>	Agence maritime	1900	SARL	24	Propriano	1 149 600 €
<i>STEB</i>	Transporteur routier - marchandises pour la grande distribution, médicaments	1967	SAS	50	Furiani	16 000 000 €

IX. Tarification

Pour mémoire, les tableaux ci-dessous présentent les tarifs actuellement pratiqués pour les deux activités « passager » et fret, les points de divergence entre régimes figurant en orange :

a) Les tarifs pour l'activité « passager »

i. Sous OSP

<i>Aller simple par personne (ou unité)</i>		<i>Tarifs résidents corses € HT (maxima)</i>
Passage	Adulte	35
	Enfant	20
Installation	Cabine hublot	51
	Cabine intérieure	46
	Fauteuil	7
Véhicule	Inférieur ou égal à 4,5 m	46
	Entre 4,5 m et 5 m	51
	Supérieur à 5 m	56

ii. Sous DSP

Des tarifs différenciés sont appliqués entre :

- Les passagers résidents Corses qui peuvent avoir accès aux tarifs résidents corses de base et aux tarifs résidents contraints ;
- Les passagers non-résidents Corses pour lesquels une seule grille tarifaire est proposée.

<i>Aller simple par personne (ou unité)</i>		<i>Tarifs résidents corses € HT (maxima)</i>
Passage	Adulte	35
	Enfant	18
Installation	Cabine hublot	49
	Cabine intérieure	45
	Fauteuil	7
Véhicule (1)	Inférieur ou égal à 4,5 m	44
	Entre 4,5 m et 5 m	49
	Supérieur à 5 m	54

<i>Aller simple par personne (ou unité)</i>		<i>Tarifs Résidents contraints (€)</i>
Passage	Adulte	25
	Enfant	14
Installation	Cabine hublot	34
	Cabine intérieure	32
	Fauteuil	5
Véhicule ⁽¹⁾	Inférieur ou égal à 4,5 m	31
	Entre 4,5 et 5 m	34
	Supérieur à 5 m	38

On rappellera que :

- Sont éligibles au tarif « résident », toutes les personnes justifiant de leur domicile principal et de l'immatriculation de leur éventuel véhicule en Corse, ayant acheté un billet en Corse et effectuant la première traversée au départ d'un port insulaire ;

- En outre, un tarif résident contraint est proposé, non remboursable et non modifiable, mais faisant l'objet d'un abattement de 30%.

Tarifs Non-résidents corses (€)					
Aller simple par personne (ou unité)		Tarif mini ⁽²⁾ Basse Saison Du 03/11/16 Au 30/03/17	Tarif mini ⁽²⁾ Moyenne Saison Du 31/03/17 au 22/06/17 Et du 04/09/17 au 30/09/17	Tarif mini ⁽²⁾ Haute Saison Du 23/06/17 Au 03/09/17	Tarif maxi Toutes saisons
Passage	Adulte	19	26	33	76
	Enfant	12	15	19	40
Installation	Cabine hublot	37	46	54	140
	Cabine intérieure	32	37	43	120
	Fauteuil	4	5	6	10
Véhicule ⁽¹⁾	Inférieur ou égal à 4,5 m	24	39	55	163
	Entre 4,5 m et 5 m	25	42	60	175
	Supérieur à 5 m	29	47	66	203

b) Les tarifs pour l'activité fret

De la même manière, le tarif fret appliqué varie suivant le régime :

i. Sous OSP.

Pour un trajet	Tarifs fret (€ HT)
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	42.5
Voiture dite de commerce ²⁾	
Inférieur à 4 m	146
Entre 4 et 4,5 m	160
Supérieure à 4,5 m	175

ii. Sous DSP

Pour un trajet	Tarifs fret (€ HT)
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	40
Le mètre linéaire « Export » ou « Matière première » ¹⁾	20
Le mètre linéaire "Export plus" ¹⁾	15
Voiture dite de commerce ²⁾	
Inférieur à 4 m	146
Entre 4 et 4,5 m	160
Supérieure à 4,5 m	175

On soulignera la mise en place de tarifs spécifiques ²¹ :

- Un tarif « export » pour les liaisons Corse-Continent applicable aux productions agricoles agroalimentaires et aux produits manufacturés ou industriels réalisés en Corse ;
- Un tarif « Export plus » applicable au transport de marchandises élaborées en Corse à partir de matières premières produites et transformées en Corse certifiées par un organisme compétent ;
- Un tarif « Matières premières » pour des liaisons Corse-Continent applicable au fret des matières premières à destination de la Corse et destinées à être transformées en Corse, à la condition que l'acquéreur n'en soit pas le consommateur final.

Il est à noter que l'ensemble de ces initiatives a vocation à soutenir le commerce extérieur et en particulier, l'appareil productif en Corse. A ce titre, on rappellera le fort déséquilibre des échanges entre Corse-Continent : ainsi, l'Université de Corse avait estimé que les importations (agriculture et industrie confondues) représentaient en 2009 environ 6 101 millions d'euros par an (dont 5 815 millions en provenance du reste de la France).

De manière générale, concernant le tarif fret de base, il a progressivement été revu à la baisse ces dernières années, suivant la volonté de la Collectivité de Corse, qui a toujours souhaité réduire le handicap de l'insularité en Corse, au bénéfice de la population locale et son économie. Historiquement

²¹ Assemblée de Corse, délibération n°17/245 AC de l'Assemblée de Corse portant règlement pour le traitement des tarifs export, export plus et matières premières dans le cadre du transport maritime de fret, 28 juillet 2017, 31 pages

en effet, « en application des dispositions de l'article 73 de la loi du 13 mai 1991, la Collectivité Territoriale de Corse définit, sur la base du principe de continuité territoriale, destiné à atténuer les contraintes de l'insularité, les modalités d'organisation des transports maritimes et aériens entre l'île et toute destination de la France continentale, en particulier en matière de desserte et de tarifs²² ». Plus précisément, « à l'origine, la continuité territoriale est gérée directement par l'Etat et s'applique uniquement aux transports maritimes. Elle consiste à pratiquer un tarif comparable à ceux des transports terrestres²³ ».

Ainsi, actuellement, le tarif fret maritime en Corse s'élève à 42.50 € le mètre linéaire sous le régime d'OSP et 40 € dans le cadre de la DSP. A titre de comparaison, les tableaux ci-dessous présentent une estimation théorique normée du fret routier exprimé en euros par mètre linéaire sur une distance équivalente à la distance maritime entre Corse et Continent (3 cas seront proposés infra) :

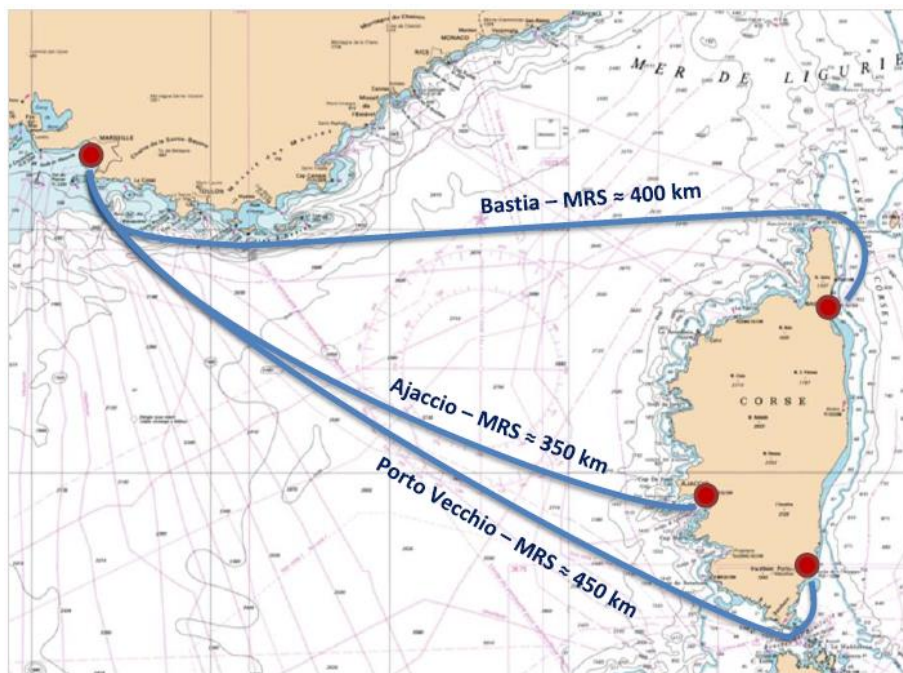


Figure 1 fond de carte SHOM

Figure 110. Distance maritime entre Marseille et 3 ports Corses : Bastia, Ajaccio et Porto-Vecchio²⁴

	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio
Distance	350 km	400 km	450 km
Temps de référence (pour l'application du terme horaire)	7,8 h	8,7 h	9,5 h
Prix de revient équivalent routier (avec péage)	441 €	494 €	547 €

Tableau 2. Estimation du prix de revient équivalent routier avec péage²⁵

²² https://www.corse.fr/La-continuite-territoriale_a434.html

²³ Ibidem

²⁴ Source : Travaux préliminaires réalisés par Odyssee Développement

²⁵ Source : Ibidem

	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio
Prix de vente équivalent routier	468 €	494 €	580 €
Prix au mètre linéaire (sur la base d'une remorque standard)	35 €/ml	39 €/ml	43 €/ml

Tableau 3. Estimation du tarif au mètre linéaire²⁶

Le tableau ci-dessus présente donc une estimation de ce que pourrait être le tarif du fret routier pour des distances équivalant les distances maritimes Bastia-Marseille, Ajaccio-Marseille et Porto-Vecchio-Marseille. Ces estimations reposent sur la méthodologie et les valeurs proposées par le Comité National Routier. L'encadré ci-dessous décrit la méthode de calcul²⁷ adoptée :

Le calcul du prix de revient est issu de la somme de 3 types de coûts :

- Le coût kilométrique comprenant les coûts liés au carburant, pneumatiques, entretien-réparations, péages. Il est estimé à 0.456 € le kilomètre ;
- Le coût horaire conducteur comprenant sa rémunération, les cotisations employeurs, frais de déplacement. Il est estimé à 19.69 € de l'heure ;
- Le coût fixe journalier comprenant le financement et renouvellement du véhicule, les assurances, la taxe à l'essieu, les coûts indirects de structure. Il est estimé à 162.79 € pour une journée de 10 heures.

En outre, la vitesse moyenne retenue pour les calculs est de 60 km/h.

Il est à noter que 2 heures ont été ajoutées dans le calcul du terme horaire, correspondant aux temps de chargement / déchargement.

Par ailleurs, les distances maritimes concernées correspondent en terme routier à du cabotage régional.

Enfin, le taux de marge retenu pour le calcul du prix de vente est de 6%.

Ce travail d'estimation permet ainsi de mettre en exergue la concordance du tarif fret actuellement pratiqué dans le cadre des régimes d'OSP et de DSP (respectivement 42.50 et 40 € le mètre linéaire), avec le tarif fret équivalent terrestre (entre 35 € et 43 € le mètre linéaire suivant les trajets), et ce en se basant sur les indications en termes de coûts proposées par le Comité National Routier.

A l'heure actuelle, la Collectivité entame donc une réflexion autour de la possibilité de la mise en place d'un tarif fret unique équivalant à la fourchette basse du tarif routier soit 35 € le mètre linéaire.

En effet, un certain nombre de paramètres peut venir encore accroître le coût du transport maritime, pour un transporteur routier opérant des liaisons Corse-continent, comme la nature des chargements, la possibilité de limiter les retours à vide, ou encore l'intensité concurrentielle pesant sur le marché. A cet égard, force est de constater que :

- S'il n'existe pas de données permettant d'identifier la nature des chargements, l'on sait que 75% des produits consommés proviennent de l'extérieur. En outre, la majeure partie des produits importés serait des produits alimentaires, des matériaux de construction... en somme à l'image des grandes entreprises identifiées sur le marché insulaire ;
- S'agissant des retours à vide, le déséquilibre des échanges ne laisse aucun doute sur le fait que la majeure partie des retours est réalisée à vide, pour un départ depuis le continent, augmentant

²⁶ Source : Ibidem

²⁷ Source : Ibidem

encore le coût global du trajet maritime : aussi, les seules périodes pour lesquelles les retours à vide sont limités, pourraient coïncider avec la période de commercialisation des clémentines Corses, soit les mois de novembre et décembre, ou encore la tenue d'évènementiel d'envergure, tel que le salon international de l'agriculture ;

- Globalement, la filière du transport routier en Corse reste très émietée (composée majoritairement de petites structures), et le handicap lié à l'insularité, ont pu générer une intensité capitalistique plus forte qu'ailleurs pour la filière insulaire.
- Enfin, ce coût n'intègre que très partiellement (via le terme horaire) la rupture de charge liée au changement de mode de transport terrestre / maritime.

Table des illustrations

Figure 1 Ports de la desserte régulière Corse / continent français	6
Figure 2 Principaux métiers maritimes et portuaires	12
Figure 3 Exemples théoriques d'organisation de ferries avec ponts et entreponts	18
Figure 4 Plan de pont du Mega Express 3 de Corsica Ferries France	19
Figure 5 Plan de pont du Paglia Orba	19
Figure 6 Plan de pont du Piana	20
Figure 7 Trafic maritime et aérien passagers Corse / continent français 2000-2016 et tendances	36
Figure 8 Saisonnalité du trafic PAX (graphique : ORTC 2016)	37
Figure 9 Trafic passagers Corse / continent (France et Italie) 2016	37
Figure 10 Trafic passagers Corse / continent français 2010-2016	38
Figure 11 PAX Corse / Marseille 2016	38
Figure 12 Saisonnalité du trafic passagers Corse / Marseille 2010-2016	39
Figure 13 Tendence du trafic passagers mensuel Corse / Marseille 2010-2016	39
Figure 14 PAX Corse / Toulon 2016	40
Figure 15 Saisonnalité du trafic passagers Corse / Toulon 2010-2016	40
Figure 16 Tendence du trafic passagers mensuel Corse / Toulon 2010-2016	41
Figure 17 PAX Corse / Nice 2016	41
Figure 18 Saisonnalité du trafic passagers Corse / Nice 2013-2016	42
Figure 19 Tendence du trafic passagers mensuel Corse / Nice 2013-2016	42
Figure 20 Trafic véhicule Corse / continent français 2010-2016	43
Figure 21 Trafic véhicules de tourisme Corse / continent français en 2016	43
Figure 22 Trafic roulier Corse / continent (France et Italie) 2016	44
Figure 23 Trafic roulier Corse / continent français 2010-2016	44
Figure 24 Carte du trafic roulier Corse / Marseille 2016	45
Figure 25 Saisonnalité du trafic roulier Corse / Marseille 2010-2016	46
Figure 26 Tendence du trafic roulier mensuel Corse / Marseille 2010-2016	46
Figure 27 Carte du trafic roulier Corse / Toulon 2016	47
Figure 28 Saisonnalité du trafic roulier Corse / Toulon 2010-2016	47
Figure 29 Tendence du trafic roulier mensuel Corse / Toulon 2010-2016	48
Figure 30 Carte du trafic roulier Corse / Nice 2016	48
Figure 31 Principaux flux de marchandises en France	69

Figure 32 Localisation des ports de Sète, Marseille, Toulon et Nice	74
Figure 33 Trafic moyen mensuel ROLL Corse / Marseille	75
Figure 34 Trafic moyen mensuel VL Corse / Marseille 2010-2016	75
Figure 35 Trafic moyen mensuel ROLL Corse / Toulon	76
Figure 36 Trafic moyen mensuel VL Corse / Toulon	76
Figure 37 Tarifs comparés entre poids lourd et véhicule léger pour 15 ml de pont	77
Figure 38 Infrastructures portuaires de Toulon	78
Figure 39 Plan d'occupation du port de Nice	83
Figure 41 Trafic passagers Corse / Italie 2014-2016	86
Figure 42 Saisonnalité du trafic passagers Bastia / Marseille 2010-2016	87
Figure 43 Tendence du trafic passagers mensuel Bastia / Marseille 2010-2016	87
Figure 44 Saisonnalité du trafic passagers Ajaccio / Marseille 2010-2016	88
Figure 45 Tendence du trafic passagers mensuel Ajaccio / Marseille 2010-2016	88
Figure 46 Saisonnalité du trafic passagers Ile Rousse / Marseille 2010-2016	89
Figure 47 Tendence du trafic passagers mensuel Ile Rousse / Marseille 2010-2016	89
Figure 48 Saisonnalité du trafic passagers Porto Vecchio / Marseille 2010-2016	90
Figure 49 Tendence du trafic passagers mensuel Porto Vecchio / Marseille 2010-2016	90
Figure 50 Saisonnalité du trafic passagers Propriano / Marseille 2010-2016	91
Figure 51 Tendence du trafic passagers mensuel Propriano / Marseille 2010-2016	91
Figure 52 Saisonnalité du trafic passagers Bastia / Toulon 2010-2016	92
Figure 53 Tendence du trafic passagers mensuel Bastia / Toulon 2010-2016	92
Figure 54 Saisonnalité du trafic passagers Ajaccio / Toulon 2010-2016	93
Figure 55 Tendence du trafic passagers mensuel Ajaccio / Toulon 2010-2016	93
Figure 56 Saisonnalité du trafic passagers Ile Rousse / Toulon 2010-2016	94
Figure 57 Tendence du trafic passagers mensuel Ile Rousse / Toulon 2010-2016	94
Figure 58 Trafic véhicule Corse / continent (France et Italie) 2016	95
Figure 59 Trafic de voitures de tourisme accompagnées Corse / continent italien	95
Figure 60 Trafic véhicules de tourisme Corse / Italie en 2016	96
Figure 61 Saisonnalité du trafic véhicule Corse / Marseille 2010-2016	96
Figure 62 Tendence du trafic véhicule mensuel Corse / Marseille 2010-2016	97
Figure 63 Saisonnalité du trafic véhicule Bastia / Marseille 2010-2016	97
Figure 64 Tendence du trafic véhicules mensuel Bastia / Marseille 2010-2016	98
Figure 65 Saisonnalité du trafic véhicules Ajaccio / Marseille 2010-2016	98

Figure 66	Tendance du trafic véhicule mensuel Ajaccio / Marseille 2010-2016	99
Figure 67	Saisonnalité du trafic véhicule Ile Rousse / Marseille 2010-2016	99
Figure 68	Tendance du trafic véhicules mensuel Ile Rousse / Marseille 2010-2016	100
Figure 69	Saisonnalité du trafic véhicules Porto Vecchio / Marseille 2010-2016	100
Figure 70	Tendance du trafic véhicules mensuel Porto Vecchio / Marseille 2010-2016	101
Figure 71	Saisonnalité du trafic véhicules Propriano / Marseille 2010-2016	101
Figure 72	Tendance du trafic véhicules mensuel Propriano / Marseille 2010-2016	102
Figure 73	Saisonnalité du trafic véhicules Corse / Toulon 2010-2016	102
Figure 74	Tendance du trafic véhicules mensuel Corse / Toulon 2010-2016	103
Figure 75	Saisonnalité du trafic véhicules Bastia / Toulon 2010-2016	103
Figure 76	Tendance du trafic véhicules mensuel Bastia / Toulon 2010-2016	104
Figure 77	Saisonnalité du trafic véhicules Ajaccio / Toulon 2010-2016	104
Figure 78	Tendance du trafic véhicules mensuel Ajaccio / Toulon 2010-2016	105
Figure 79	Saisonnalité du trafic véhicules Ile Rousse / Toulon 2010-2016	105
Figure 80	Tendance du trafic véhicules mensuel Ile Rousse / Toulon 2010-2016	106
Figure 81	Trafic roulier Corse / Italie 2014-2016	107
Figure 82	Saisonnalité du trafic roulier Bastia / Marseille 2010-2016	107
Figure 83	Tendance du trafic roulier mensuel Bastia / Marseille 2010-2016	108
Figure 84	Saisonnalité du trafic roulier Ajaccio / Marseille 2010-2016	108
Figure 85	Tendance du trafic roulier mensuel Ajaccio / Marseille 2010-2016	109
Figure 86	Saisonnalité du trafic roulier Ile Rousse / Marseille 2010-2016	109
Figure 87	Tendance du trafic roulier mensuel Ile Rousse / Marseille 2010-2016	110
Figure 88	Saisonnalité du trafic roulier Porto Vecchio / Marseille 2010-2016	110
Figure 89	Tendance du trafic roulier mensuel Porto Vecchio / Marseille 2010-2016	111
Figure 90	Saisonnalité du trafic roulier Propriano / Marseille 2010-2016	111
Figure 91	Tendance du trafic roulier mensuel Propriano / Marseille 2010-2016	112
Figure 92	Saisonnalité du trafic roulier Bastia / Toulon 2010-2016	112
Figure 93	Tendance du trafic roulier mensuel Bastia / Toulon 2010-2016	113
Figure 94	Saisonnalité du trafic roulier Ajaccio / Toulon 2010-2016	113
Figure 95	Tendance du trafic roulier mensuel Ajaccio / Toulon 2010-2016	114
Figure 96	Saisonnalité du trafic roulier Ile Rousse / Toulon 2010-2016	114
Figure 97	Tendance du trafic roulier mensuel Ile Rousse / Toulon 2010-2016	115
Figure 98	Carte de la rade de Marseille et distribution des vents	116

Figure 99 Infrastructures portuaires de Marseille Est	120
Figure 100 Accès routiers de Marseille Est	121
Figure 101 Réseau logistique autour de Marseille-Fos	123
Figure 102 Localisation des établissements industriels et logistiques de plus de 100 salariés	123
Figure 103 Isochrone depuis le port de Marseille	124
Figure 104 Carte de la rade de Toulon et distribution des vents	126
Figure 105 Projet de nouveau quai croisière	130
Figure 106 Isochrone depuis le port de Toulon	130
Figure 107 Carte du port de Nice	131
Figure 108 Plan d'occupation du port de Nice	133
Figure 109 Carte du port de Sète	135
Figure 110 Espaces portuaires de Sète	136
Figure 1. Distance maritime entre Marseille et 3 ports Corses : Bastia, Ajaccio et Porto-Vecchio	163