



OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE

19 Avenue Georges Pompidou

BP 501

20189 Ajaccio Cedex 2

**Consultation sur le périmètre du service public
de transport maritime entre les ports
de Pruprà et Porto-Torres**

**Date et heure limite d'envoi des observations :
lundi 18 juin 2018 à 12h00**



La coopération au cœur de la Méditerranée

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
PARTIE 1 LES DIFFÉRENTES MODALITÉS D'EXÉCUTION DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC ...	5
1.1. Le cadre juridique européen	5
1.2. Le cadre juridique national	7
PARTIE 2 LE BESOIN DE SERVICE PUBLIC IDENTIFIÉ PAR LES AUTORITÉS CORSES	7
2.1. L'expression quantitative du besoin.....	7
2.2. L'expression qualitative du besoin	9
2.3 Caractéristiques de l'outil naval	9
2.4 Obligations sociales	9
PARTIE 3 LA CAPACITÉ DES COMPAGNIES MARITIMES À RÉPONDRE AU BESOIN DE SERVICE PUBLIC	10
3.1. Le cadre et le contenu des réponses des entreprises	10
3.1.1. Présentation de la compagnie et de son outil naval	10
3.1.2. Note relative à la vision de l'opérateur sur l'organisation actuelle et future de la ligne Prupia / Porto-Torres	10
3.1.4. Caractéristiques de l'infrastructure portuaire	11
3.2. La méthodologie.....	11
3.2.1. Précision des réponses.....	11
3.2.2. Phase d'interrogation et d'audition des compagnies	12
3.2.3. Modalités de transmission des réponses des compagnies	12

INTRODUCTION

- Par délibération n° 15/275 AC du 29 octobre 2015, l'Assemblée de Corse « *habilite le Président du Conseil Exécutif de Corse ou son représentant, à signer et, plus généralement, à prendre toutes dispositions afin d'assurer le maintien et le renforcement de la liaison maritime entre Propriano et Porto-Torres* ».
- Par délibération n° 15/144 AC du 25 juin 2015, l'Assemblée de Corse « *autorise le Président du Conseil Exécutif de Corse ou son représentant à élaborer et à mettre en œuvre les projets de coopération territoriale européenne afin de maintenir ou établir des liaisons maritimes régulières avec nos régions voisines transfrontalières afin de tendre vers une continuité territoriale inter-îles* ».

Jusqu'en 2016, la liaison entre Proprià (Corse) et Porto-Torres (Sardaigne) était reliée par une liaison maritime en 4 heures.

Cette liaison était assurée par l'initiative privée, en l'absence de tout régime d'obligations de service public (qu'il soit unilatéral ou conventionnel). Cependant, cette ligne n'a pas pu être maintenue de façon régulière, en raison notamment de l'incapacité des compagnies à l'assurer durant toute l'année, faute de rentabilité économique.

Les enjeux en termes de transport de marchandises (fret) sont pourtant particulièrement prégnants, avec notamment l'approvisionnement de la Corse en matières premières. A titre d'exemple, la fourniture de l'urée depuis la Sardaigne, en partie destinée à la production d'électricité pour les centrales thermiques de Corse, est importante pour le captage des gaz polluants dans l'île.

Quant au transport de passagers entre la Corse et la Sardaigne, il souffre d'un caractère de saisonnalité qui ne permet pas au marché de s'autoréguler. Il en résulte une pénalisation des travailleurs transfrontaliers, du tourisme et des résidents en général.



Figure 1 Carte de localisation

Ces facteurs confortent la nécessité d'une intervention de la Collectivité de Corse afin de pallier l'absence de toute initiative du secteur privé, durant la période hivernale notamment.

Afin de surmonter les difficultés liées à l'absence de connexions permanentes entre la Corse et la Sardaigne et pour optimiser et mettre en valeur les relations entre les îles, la Région autonome de Sardaigne (RAS) et la Collectivité de Corse envisagent la création conjointe d'un groupement européen de coopération territoriale (GECT). Ce GECT permettra de gérer des liaisons maritimes (et aériennes) transfrontalières sur la base du règlement européen 1082/2006 modifié par le règlement 1302/2013.

Durant la période transitoire qui s'étendra jusqu'à la création du GECT et afin de combler le besoin de liaisons transfrontalières maritimes corso-sardes lié à l'absence de toute offre émanant des armateurs privés, la Collectivité de la Corse et la Région autonome de Sardaigne recherchent une solution juridique transitoire qui soit compatible avec la législation et la jurisprudence européennes.

Les autorités corses souhaitent donc mettre en œuvre de nouvelles modalités d'organisation de la desserte maritime Prupia / Porto-Torres, dans le respect du droit de l'Union européenne et du droit français.

Afin de se conformer aux règles de l'Union européenne en matière d'encadrement des SIEG, il faut en premier lieu définir le périmètre du futur service public de transport maritime ainsi que les modalités de sa mise en œuvre. Si l'initiative purement privée est défaillante, le service public de transport maritime peut être assuré :

- soit par des obligations unilatérales de service public (OSP),
- soit à défaut par un contrat de délégation de service public (DSP),
- soit par le cumul entre un régime unilatéral et conventionnel d'obligations de service public.

Afin d'identifier le futur périmètre de service public, il faut démontrer qu'il existe "*une carence de l'initiative privée*" en matière de desserte maritime entre les ports de Prupia et de Porto-Torres. La carence des compagnies maritimes en situation de libre concurrence ("*initiative privée*") peut être quantitative (capacités, fréquences, régularité insuffisantes) ou qualitative (ports desservis, tarifs pratiqués, horaires, capacité à transporter différents types de marchandises, dont les matières dangereuses, qualité de service à bord des navires, équipage des navires, etc.).

Les autorités corses conduisent depuis juillet 2017 des études destinées à établir un état des lieux de la ligne et s'il existe ou non une carence de l'initiative privée.

La comparaison entre la demande des utilisateurs, telle qu'elle résulte des flux constatés les années passées, et l'offre de service proposée par les compagnies maritimes en situation de libre concurrence, sert de base en principe pour identifier le périmètre des obligations de service public qui pourraient être imposées aux compagnies à compter de la date prévisionnelle du 1^{er} avril 2019.

La présente consultation a pour objet d'interroger les compagnies maritimes dans leur ensemble sur leurs capacités à satisfaire la demande de transport maritime de passagers et de marchandises entre les ports de Prupia et de Porto-Torres, telle qu'elle est exprimée par les utilisateurs.

Afin que les compagnies puissent répondre utilement à la présente consultation, il est mis à leur disposition l'état des lieux actuel de la desserte maritime Corse / Sardaigne, exprimé sur la base des données disponibles au 31 décembre 2017. Il s'agit de présenter les flux de passagers et les volumes de marchandises transportés entre la Corse et la Sardaigne (**annexe 1**).

Le niveau réel des obligations de service public que les autorités corses pourraient imposer aux compagnies maritimes à compter du 1^{er} avril 2019 se déduit en principe de la carence de l'initiative privée. A ce stade, le *niveau de service public* n'est pas arrêté par la Collectivité de Corse. Il n'est qu'indicatif et ne reflète aucunement le niveau de service public qui pourrait être exigé des compagnies maritimes. Cette information est uniquement destinée à éclairer les compagnies pour formuler leurs propositions.

Les compagnies peuvent proposer une autre méthode d'identification du niveau de service public, à la condition de justifier des raisons pour lesquelles elle lui paraît plus pertinente et qu'elle soit compatible avec le droit national et communautaire.

La première partie de la présente consultation rappelle les différentes modalités possibles d'organisation du service de transport maritime (**Partie 1**). La deuxième partie décrit les caractéristiques principales du niveau de service public (**Partie 2**).

La troisième partie porte sur le cadre de réponse des compagnies maritimes à la présente consultation. Tout armateur communautaire susceptible d'être intéressé par l'exploitation de la ligne Prupia / Porto-Torres, en tout ou partie, pourra présenter des observations relatives à ses capacités à prester les services et à satisfaire au besoin de service de transport maritime sur cette ligne (**Partie 3**).

PARTIE 1 LES DIFFÉRENTES MODALITÉS D'EXÉCUTION DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC

1.1. Le cadre juridique européen

La ligne Prupia / Porto-Torres est une liaison maritime internationale qui relie deux États membres de l'Union européenne, l'Italie et la France. C'est donc le règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers (cabotage international) qui s'applique à cette liaison.

Les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime de 2004¹ permettent que des obligations de service public soient imposées ou que des contrats de service public soient conclus lorsqu'un service de transport international est nécessaire pour répondre à des besoins impératifs de transports publics.

Il est également permis que des compensations financières pour l'exécution de ces services soient versées à condition qu'elles soient soumises aux règles et procédure prévues par le traité :

"Dans le domaine du cabotage maritime, des obligations de service public (OSP) peuvent être imposées ou des contrats de service public (CSP) peuvent être conclus pour les services indiqués à l'article 4 du règlement (CEE) n° 3577/92. Pour ces services, les OSP et les CSP et leurs compensations doivent remplir les conditions prévues dans cette disposition et respecter les règles et procédures prévues par le traité en matière d'aides d'État telles qu'interprétées par la Cour de justice.

La Commission admet que lorsqu'un service de transport international est nécessaire pour répondre à des besoins impératifs de transports publics, des OSP peuvent être imposées, ou des CSP peuvent être conclus, à condition que toute compensation soit soumise auxdites règles et procédures prévues par le traité" (communication C (2004) 43, point 9). »

Concernant le marché du transport maritime international, soumis à la concurrence actuelle ou potentielle des autres opérateurs établis dans les États membres de l'Union, les compensations financières versées aux compagnies qui exécutent des sujétions de service public sont susceptibles d'être qualifiées d'aides d'État, que seule l'application de l'article 106, paragraphe 2 du TFUE, permet d'autoriser.

¹ Communication de la Commission C(2004) 43 — Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime (JO C 13 du 17.1.2004, p. 3).

L'article 1^{er} du règlement du 22 décembre 1986 du Conseil européen garantit la pleine application du principe de libre prestation des services de transport maritime entre États membres pour les armateurs ressortissants des États membres.

Une fois que le périmètre des obligations de service public à exploiter par les compagnies maritimes est identifié, il faut déterminer quel est le mode d'exploitation de ces obligations qui est le mieux à même :

- de répondre à la demande des usagers,
- de garantir la mise en œuvre des objectifs fixés par les autorités corses.

Dans le cas du cabotage international, le règlement du 22 décembre 1986 ne prévoit pas expressément d'exceptions au principe de libre prestation des services maritimes. Il faut donc s'en référer au régime propre aux aides d'État et à l'encadrement SIEG pour déterminer selon quelles modalités les sujétions de service public peuvent être imposées aux exploitants.

Deux modalités d'exécution des sujétions de service public principales se distinguent :

- l'institution d'un régime unilatéral d'obligations de service public²,
- la conclusion d'un contrat de service public³ (régime de la concession issu de la directive 2014/23/UE du 26 février 2014) avec les compagnies maritimes.

En tout état de cause, avant d'envisager de confier l'exécution de sujétions de service public à une ou plusieurs compagnies maritimes, il faut caractériser le service public, c'est-à-dire que les autorités nationales compétentes doivent avoir constaté, pour la ligne maritime concernée, l'insuffisance des services réguliers de transport dans le cas où la prestation de ceux-ci serait laissée aux seules forces du marché.

Par ailleurs, le régime de service public doit apparaître nécessaire et proportionné au but consistant à assurer la suffisance des services de transport régulier à destination et en provenance des îles⁴.

Concernant la liaison Prupia / Porto-Torres, les sujétions de service public qui pourraient être imposées aux compagnies maritimes ne devront être justifiées qu'en cas de carence de l'initiative privée à répondre spontanément à la demande des utilisateurs.

Une fois cette carence établie, les sujétions devront être à la fois nécessaires, en ce sens qu'elles devront répondre à un besoin réel que le jeu des forces du marché ne permet pas de satisfaire, et strictement proportionnées à l'objectif qu'elles poursuivent.

² L'article 2-4 du règlement cabotage national définit les obligations de service public comme des obligations que "s'il considérait son propre intérêt commercial, l'armateur communautaire en question n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions".

³ L'article 2-3 du règlement cabotage national définit le contrat de service public comme un contrat conclu entre les autorités compétentes d'un État membre et un armateur communautaire dans le but de fournir au public des services de transport suffisant.

⁴ CJCE, 20 février 2001, *Analir*.

Cet objectif consistera, dans le cadre du Programme INTERREG-VA Italie France Maritime, à assurer la continuité de la desserte et promouvoir le développement des relations économiques, culturelles et de coopération avec continuité et coûts équitables entre la Corse et la Sardaigne.

1.2. Le cadre juridique national

Deux délibérations ont été adoptées par l'Assemblée de Corse :

- Par délibération n° 15/144 AC du 25 juin 2015, l'Assemblée de Corse « *autorise le Président du Conseil Exécutif de Corse ou son représentant à élaborer et à mettre en œuvre les projets de coopération territoriale européenne afin de maintenir ou établir des liaisons maritimes régulières avec nos régions voisines transfrontalières afin de tendre vers une continuité territoriale inter-îles* »
- Par délibération n° 15/275 AC du 29 octobre 2015, l'Assemblée de Corse « *habilite le Président du Conseil Exécutif de Corse ou son représentant, à signer et, plus généralement, à prendre toutes dispositions afin d'assurer le maintien et le renforcement de la liaison maritime entre Propriano et Porto-Torres* ».

Ces deux délibérations s'inscrivent dans le cadre de l'accord international entre la France et l'Italie du 26 novembre 1993 concernant la coopération transfrontalière entre collectivités territoriales, accord publié par le décret n° 96-8 du 2 janvier 1996.

PARTIE 2 LE BESOIN DE SERVICE PUBLIC IDENTIFIÉ PAR LES AUTORITÉS CORSES

2.1. L'expression quantitative du besoin

A la date de la présente consultation, une seule compagnie maritime réalise, sporadiquement et sans véritable information des usagers, des traversées entre les ports de Prupia et de Porto-Torres. Cette desserte est réalisée sans encadrement juridique. Elle relève du champ de "l'initiative privée"⁵.

L'exploitation de la ligne accuserait un déficit d'exploitation structurel qui trouverait sa cause dans un taux de remplissage insuffisant des navires et donc, dans l'insuffisance de recettes pour compenser les charges d'exploitation. L'historique de la desserte maritime entre la Corse et la Sardaigne, et plus spécifiquement entre Prupia et Porto-Torres, démontre qu'au cours des 7 dernières années, l'exploitation de la ligne a été "*sinistrée*", du fait d'un taux de remplissage des navires insuffisant, lui-même encouragé par une offre de transport inadaptée.

Le résultat des études menées par l'Office des Transports de la Corse en 2017 / 2018 est annexé à la présente consultation (**annexe 1**).

⁵ Il n'existe pas de régime unilatéral d'obligations de service public imposées aux compagnies désireuses d'exploiter cette ligne.

Les fortes fluctuations de flux liées à des facteurs exogènes (rotations supprimées, maintien artificiel de la ligne malgré son caractère déficitaire, départ de certains opérateurs) complexifient la méthode d'identification de la carence de l'initiative privée et donc, du besoin de service public. L'analyse de ce besoin ne peut pas reposer sur une analyse capacitaire qui consisterait à comparer l'offre capacitaire théorique des compagnies en situation de libre concurrence et les flux constatés pour les 3 dernières années (2015 à 2017) sur la ligne Pruprià / Porto-Torres.

La méthode classique d'identification d'un besoin de service public pour la ligne maritime Pruprià / Porto-Torres est inopérante en raison d'une offre de services inexistante car maintenue artificiellement.

Par ailleurs, les études menées par l'Office des Transports de la Corse en 2017 / 2018 démontrent que le nombre de traversées hebdomadaire (1 rotation hebdomadaire le jeudi) est insuffisant pour susciter et contribuer à relancer la dynamique d'une ligne de transport aux attraits indéniables. Les transporteurs qui utilisaient la ligne ont stoppé leur activité sur la Sardaigne en raison de la diminution des rotations, déplorant l'impossibilité de maintenir les échanges avec une seule rotation. On constate que le transport de fret était plus important lorsqu'il y avait 2 rotations (2010 et 2011) voire 3 (2012 et 2013), démontrant des opportunités réelles de développement.

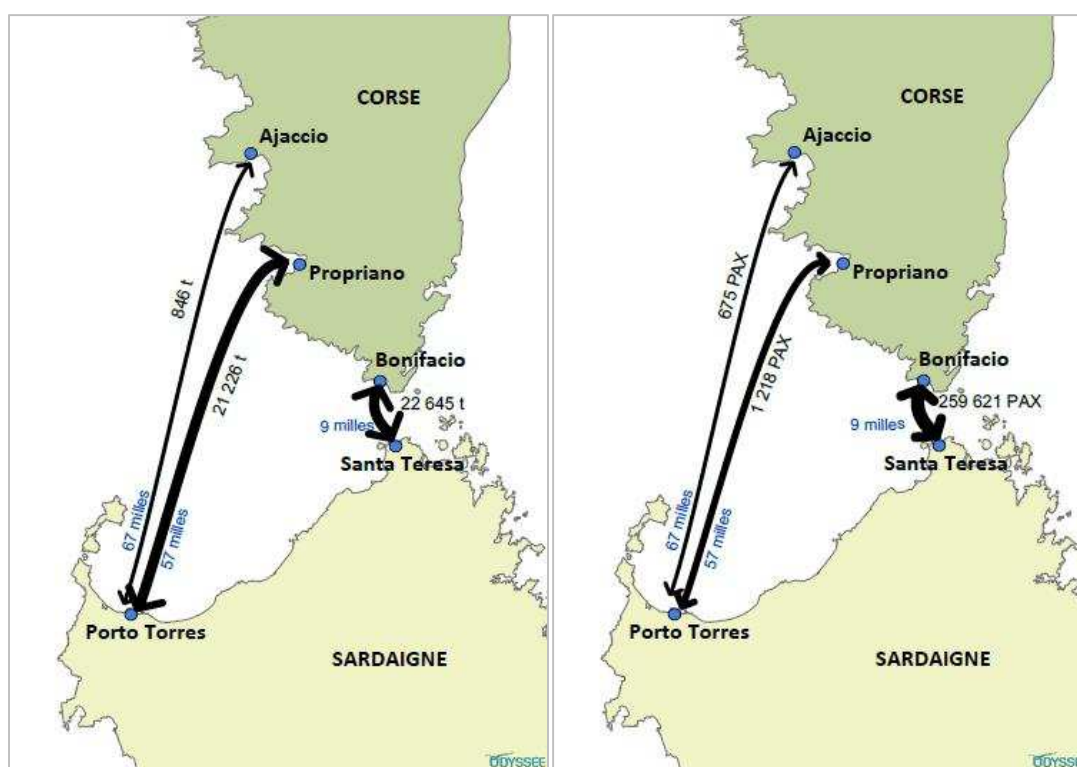


Figure 2 Lignes et trafics fret / passagers 2016 entre la Corse et la Sardaigne

Compte-tenu de ces éléments, il est souhaité que les compagnies formulent leurs propositions ou observations en prenant en compte les paramètres ci-avant décrits, en indiquant le volume de marchandises et le nombre de passagers qu'elle seraient susceptibles de pouvoir transporter et en prenant en compte les perspectives de relance de la dynamique économique.

2.2. L'expression qualitative du besoin

A ce stade, la Collectivité de Corse n'a pas fixé de niveau définitif de sujétions à imposer aux compagnies maritimes concernant la régularité, la continuité, la qualité et la tarification des services.

Les compagnies maritimes doivent être en mesure de réaliser 3 rotations (soit un aller et un retour direct entre Prupia et Porto-Torres) par semaine, espacées d'au moins 24 heures, sur toute l'année.

Les compagnies sont invitées à formuler le niveau de tarification qui leur semble le plus pertinent au regard des différentes modalités d'exécution du service décrites en Partie 1.

Il est rappelé que ce besoin découle d'une appréciation dynamique d'un redémarrage d'une activité économique entre les deux îles, supposant un nombre de rotations suffisant pour générer une attractivité en termes de débouchés et de flux. Ce système sera évalué à l'occasion de la création effective du GECT.

Cette fréquence correspond à celle qui doit être assurée conjointement par l'ensemble des opérateurs.

2.3 Caractéristiques de l'outil naval

Outre l'application des normes techniques et des normes relatives à la sécurité et à la sûreté des passagers et du fret, les navires utilisés pour la satisfaction des besoins exprimés ci-dessus devront :

- être en mesure de réaliser le transport de passagers et de fret (y compris cargaisons spécifiques) au regard des capacités et infrastructures portuaires existantes,
- respecter les normes environnementales et plus généralement toutes dispositions européennes, législatives et réglementaires relatives à la protection de l'environnement et à la réduction de la pollution de la mer et de l'air, (Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 – Convention MARPOL),
- être équipés de dispositifs de signalement des cétacés.

2.4 Obligations sociales

A ce stade, les compagnies sont libres de formuler toute proposition d'optimisation du schéma de desserte portant sur l'équipage des navires et les personnels sédentaires (hors navires) et la gestion sociale de l'entreprise en tant que gage de pérennité et de continuité.

PARTIE 3 LA CAPACITÉ DES COMPAGNIES MARITIMES À RÉPONDRE AU BESOIN DE SERVICE PUBLIC

3.1. Le cadre et le contenu des réponses des entreprises

Toute compagnie maritime susceptible de vouloir exploiter un service de transport maritime entre le port de Prupia et le port de Porto-Torres a la possibilité de déposer auprès de l'Office des transports de la Corse un dossier comprenant les éléments suivants.

3.1.1. PRÉSENTATION DE LA COMPAGNIE ET DE SON OUTIL NAVAL

Chaque compagnie est invitée à transmettre sa "*fiche d'identité*" ainsi que le descriptif de l'outil naval qu'elle est susceptible d'affecter pour les services de desserte maritime Corse / Sardaigne.

Ce document comportera notamment :

- une fiche de présentation de l'entreprise (siège social, nombre de salariés en distinguant les marins / personnels techniques / administratifs, chiffre d'affaires, description de la flotte),
- ses références en matière de desserte régulière de passagers et de fret.

3.1.2. NOTE RELATIVE À LA VISION DE L'OPÉRATEUR SUR L'ORGANISATION ACTUELLE ET FUTURE DE LA LIGNE PRUPIÀ / PORTO-TORRES

Chaque compagnie est invitée à transmettre une note présentant son analyse de l'exploitation actuelle et future de la ligne Prupia / Porto-Torres selon les sujétions de service public visées en **Partie 2**.

Elle propose des horaires de dessertes visant à optimiser le fonctionnement de la chaîne logistique et d'approvisionnement.

La compagnie décrit dans quelle mesure il lui paraît possible de répondre à la mise en place de 3 rotations hebdomadaires, sans intervention de la Collectivité de Corse (hors OSP et hors CDSP).

Cette hypothèse se base sur l'absence de tout régime unilatéral ou conventionnel d'obligations de service public. La compagnie considère qu'elle intervient sur le marché de la ligne maritime Prupia / Porto-Torres en situation de libre concurrence, en considération de ses propres capacités et sans prendre en compte les capacités des autres compagnies concurrentes.

Elle indique quel niveau de service elle serait en capacité de fournir, en termes de nombre hebdomadaire de rotation, de capacité (fret, véhicules légers, passagers), de tarifs, d'horaires, de qualité de service.

La compagnie est invitée à justifier ses déclarations par des données précises et circonstanciées afin d'évaluer la pertinence de la réponse, en indiquant notamment :

- le descriptif précis des services qu'il est ou sera en mesure de mettre en œuvre afin d'assurer l'exécution des services (nombre de rotation(s), fréquences, régularité, tarifs). **Une présentation sous format Tableur (Microsoft Excel ou équivalent), avec des cellules non protégées, faisant notamment apparaître le positionnement de l'opérateur est vivement souhaitée,**
- le descriptif précis des navires que l'entreprise pourrait être en capacité de mobiliser pour l'exécution des services à compter du 1^{er} avril 2019, comportant entre autres le type de navire proposé, ses capacités (passagers, véhicules de tourisme, fret),
- le prévisionnel de trafic que la compagnie envisagerait d'assurer (PAX, fret et VL), son évolution dans le temps du 1^{er} avril 2019 au 31 décembre 2021, en tenant compte des différences saisonnières (par ex. entre fret et VL).

3.1.4. CARACTÉRISTIQUES DE L'INFRASTRUCTURE PORTUAIRE

Les compagnies maritimes décriront quelles sont leurs capacités à accéder aux quais mis à disposition par les ports de Prupia et de Porto-Torres, et pour celles qui n'exploitent pas encore des services de desserte maritime entre ces deux ports, par quels moyens elles pourraient accéder aux quais.

A ce titre, elles indiqueront :

- dans quelle mesure la dimension de leurs navires permet ou permettrait d'accéder aux infrastructures portuaires corses et sardes,
- quels créneaux horaires elles privilégient ou pourraient privilégier pour l'accès aux quais,
- quel niveau maximum de redevances d'accès aux quais des ports corses et sardes leur semble ou leur semblerait commercialement acceptable pour chacun des créneaux horaires privilégiés.

Ces informations sont nécessaires afin d'identifier la capacité actuelle globale des opérateurs à accéder aux quais des ports desservis.

3.2. La méthodologie

3.2.1. PRÉCISION DES RÉPONSES

L'attention des compagnies est attirée sur le fait que les analyses fournies seront d'autant plus pertinentes qu'elles comporteront des éléments précis, permettant de considérer que l'opérateur serait réellement en mesure de mettre en œuvre les préconisations qu'il présente.

L'analyse doit être menée en fonction des contraintes ou avantages et des obligations de service

public propres à chacune d'elles.

3.2.2. PHASE D'INTERROGATION ET D'AUDITION DES COMPAGNIES

A l'issue de la présente consultation des opérateurs, et selon le degré de précisions des réponses obtenues, la Collectivité de Corse se réserve la possibilité de solliciter de la part des opérateurs qui se seront manifestés des précisions sur leurs propositions et leurs visions de l'organisation qu'ils soumettent afin d'en vérifier la faisabilité.

3.2.3. MODALITÉS DE TRANSMISSION DES RÉPONSES DES COMPAGNIES

Les observations des entreprises doivent être transmises au plus tard le 18 juin 2018, à 12h00 (heure de Paris) à l'Office des transports de la Corse :

- soit par voie postale ou remise en main propre contre récépissé, contenant au moins une version électronique (clé USB ou autre) à l'adresse suivante :
Office des Transports de la Corse
19, Avenue Georges Pompidou
BP 501 20189 Ajaccio cedex 2

- soit directement sur la plateforme électronique à l'adresse suivante :
<https://www.isula.corsica/https://www.isula.corsica/Consultation-publique>

Les réponses des compagnies maritimes ne seront pas engageantes. Elles ont uniquement vocation à déterminer le niveau adéquat de besoin de service public en évaluant la capacité prévisible des opérateurs à répondre à ce besoin.

Annexe 1 : État des lieux de la desserte maritime entre la Corse et la Sardaigne