



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

**Étude sur le périmètre du besoin de service public  
de transport maritime de passagers et de  
marchandises entre la Corse et le continent**

31 mai 2018

## TABLE DES MATIERES

<b>Table des matières.....</b>	<b>2</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>3</b>
<b>I. La méthode d'identification du besoin de service public .....</b>	<b>3</b>
I.1 Les principes méthodologiques .....	3
I.2 Les erreurs de calcul (VL et nombre de traversées) .....	4
I.3 La prise en compte des effets perturbateurs du marché.....	4
I.4 La prise en compte d'une offre capacitaire supplémentaire des compagnies délégataires..	4
I.5 Le taux de remplissage des navires .....	5
I51. Sur le caractère exploitable des données .....	5
I52. Sur les capacités des navires déclarées par Corsica Ferries .....	6
I53. Sur la méthode de calcul suivie par Corsica Ferries (VL/ROLL) .....	6
I54. Sur la prise en compte de la capacité du navire Mega Express .....	8
I55. Sur les prétendues erreurs invoquées par Corsica Ferries .....	10
I56. Sur les erreurs numériques d'estimations commises par Corsica Ferries .....	10
I.6 Le taux de conversion des garages .....	11
<b>II. Le besoin quantitatif de service public déduit de l'analyse capacitaire.....</b>	<b>11</b>
II.1 Les résultats de l'analyse capacitaire.....	12
II.2 Les conclusions sur le niveau du besoin de service public.....	12
II.3 Le cas du port de Propriano.....	12
II.4 La carence de l'initiative privée en matière de transport de véhicules légers .....	13
II.5 La complémentarité PAX / fret peut-elle justifier le maintien d'un BSP en matière de transport de passagers ? .....	13
<b>III. Les modalités d'intervention de la Collectivité de Corse (OSP, DSP ou cumul).....</b>	<b>14</b>
III.1 Transport de passagers .....	14
III.2 Transport de marchandises .....	15
<b>IV. Le besoin qualitatif de service public déduit des résultats du test et des auditions.....</b>	<b>16</b>
IV.1 La substituabilité des ports continentaux.....	17
IV11. En matière de transport de marchandises .....	17
IV12. En matière de transport de passagers.....	17
IV.2 La tarification .....	18
IV21. Transport de fret .....	18
IV22. Transport de passagers .....	21
IV.3 Les horaires et les fréquences.....	22
<b>V. La cartographie du besoin de service public.....</b>	<b>24</b>

## INTRODUCTION

A la suite des consultations publiques qui ont eu lieu en avril et mai, des auditions des compagnies et des autorités portuaires des 17 et 18 mai 2018, la présente note a vocation à consolider l'analyse du périmètre du besoin de service public de mars 2018. Elle prend notamment en compte les compte-rendus des auditions et les observations formulées par les compagnies et les autorités portuaires.

Il en ressort que le bien-fondé de la méthodologie suivie par l'OTC n'a pas été fondamentalement remise en cause par les compagnies, sinon sur le taux d'abattement de 20 % et sur le taux de conversion des garages sur lesquels les compagnies ont exprimé des avis divergents **(1.)**.

L'analyse capacitaire conduit aux résultats suivants :

- il n'existe plus de besoin quantitatif de service public en matière de transport de passagers et de leurs véhicules dans la mesure où l'offre capacitaire fournie par l'initiative privée suffit à répondre à la demande globale des utilisateurs, à l'exception de la desserte du port de Propriano. En revanche, il resterait un besoin de service public qualitatif qui justifie le maintien d'un régime d'OSP
- il existe un besoin qualitatif de service public en matière de transport de marchandises entre la Corse et le continent. L'offre capacitaire de l'initiative privée ne permet pas de répondre au volume global de la demande des utilisateurs en matière de fret, en croissance importante depuis ces trois dernières années **(2.)**.

La carence quantitative de l'initiative privée en matière de transport de marchandises et l'absence de carence quantitative en matière de transport de passagers suppose de déterminer à quelles conditions l'Office des transports de la Corse doit intervenir sur le marché pour répondre à la demande des utilisateurs. Pour le transport de passagers, un régime d'OSP suffit pour répondre à la demande des utilisateurs en termes de fréquences et de tarifs. Pour le transport de marchandises, une concession de services est nécessaire pour répondre à la demande des chargeurs et des opérateurs économiques **(3.)**.

Les analyses conduisent à dresser une cartographie globale du besoin de service public **(4.)**.

### I. La méthode d'identification du besoin de service public

#### I.1 Les principes méthodologiques

Comme exposé dans le test du marché, l'enjeu consiste à démontrer s'il existe "*une carence de l'initiative privée*" en matière de transport de passagers et de marchandises entre les ports corses et le continent.

La carence des compagnies maritimes en situation de libre concurrence ("*initiative privée*") peut être quantitative (capacités) ou qualitative (ports desservis, tarifs pratiqués, horaires, capacité à transporter différents types de marchandises, dont les matières dangereuses, équipage des navires, etc.). Il s'agit ici d'analyser la carence quantitative de l'initiative privée. La carence qualitative a été évaluée dans les réponses au test du marché et lors des auditions **(cf. point IV.)**.

La carence quantitative de l'initiative privée est estimée par la différence entre l'offre capacitaire des compagnies maritimes en situation de libre concurrence (hors DSP) et les flux de passagers (PAX), véhicules et de marchandises effectivement constatés durant ces quatre dernières années (2014/2017).

**Les compagnies n'ont pas contesté les principes de cette méthode, conforme aux prescriptions de la Commission européenne.**

Si les conditions de mise en œuvre de cette méthode ont été remises en cause par une compagnie sur certains paramètres de calcul, la simulation ne modifie pas les conclusions partagées par l'OTC et par cette même compagnie.

### **I.2 Les erreurs de calcul (VL et nombre de traversées)**

La société Corsica Ferries a relevé des erreurs de calcul relatives au volume de véhicules transportés et au nombre de traversées. L'OTC avait entre-temps rectifié les statistiques fournies, de sorte que le trafic et le nombre de rotations sont conformes à la réalité.

### **I.3 La prise en compte des effets perturbateurs du marché**

Selon la Corsica Ferries, la méthode de calcul retenue par l'OTC pour apprécier le niveau d'intervention de l'initiative privée ignore la barrière à l'entrée du marché que constitue la DSP sur les services de transport maritime exploités à partir du port de Marseille<sup>1</sup>. Ces facteurs, bien qu'ayant partiellement pu avoir par définition un effet perturbateur de la concurrence, n'ont plus à être pris en compte car :

- ils sont liés, pour la plupart, à des facteurs qui n'existent plus aujourd'hui (service supplémentaire, surcompensation, etc)
- il est impossible de les quantifier. La compagnie elle-même n'évalue pas l'impact de ces effets sur son offre capacitaire.

### **I.4 La prise en compte d'une offre capacitaire supplémentaire des compagnies délégataires**

La Corsica Ferries considère que l'OTC aurait dû prendre en compte les capacités susceptibles d'être offertes, dans le cadre d'une libre concurrence, par les compagnies actuellement et historiquement délégataires.

L'offre capacitaire des compagnies délégataires ne peut pas être prise en compte dans l'analyse globale car :

---

<sup>1</sup> Ces perturbations du marché résulteraient d'une exclusivité de fait accordée aux délégataires, du maintien artificiel d'une offre surcapacitaire entre Marseille et la Corse (en particulier de 2007 à 2013), d'un subventionnement important et de certaines décisions prises par la Collectivité de Corse relatives à l'aide sociale.

- il est impossible de quantifier cette offre capacitaire complémentaire avec précision en raison d'une configuration de la concurrence qui s'est cristallisée depuis de nombreuses années
- cette offre capacitaire supplémentaire hors DSP ne modifie pas substantiellement l'offre capacitaire globale de l'initiative privée (36 traversées supplémentaires / 3792 traversées effectuées par Corsica Ferries en 2016 et en 2017).
- si l'offre capacitaire des compagnies délégataires était prise en compte, il faudrait également prendre en compte l'effet « *protecteur de la concurrence* » issu du régime unilatéral d'obligations de service public qui existe depuis aussi longtemps que la DSP.

**Il n'y a donc pas d'erreur sur l'estimation des capacités du marché.**

### **I.5 Le taux de remplissage des navires**

Le calcul de l'offre capacitaire PAX / VL 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 / VL du navire correspondant.

Le taux de remplissage a subi un abattement de 20 % pour tenir compte :

- de l'impossibilité de remplir totalement un navire au niveau opérationnel (gabarits des remorques, configurations des navires, restrictions matières dangereuses)
- de la nécessité de conserver une marge de sécurité pour éviter un effet de saturation.

Pour Corsica Ferries, la capacité réelle de ses navires aurait été sous-estimée au motif que les certificats délivrés par RINA (organisme de classification) tiendraient compte des restrictions précitées et constitueraient donc déjà la capacité réelle.

Les éléments produits par la Corsica Ferries ne permettent pas de remettre en cause le bien-fondé de la méthodologie conduite par l'OTC.

#### **I51. Sur le caractère exploitable des données**


Le fichier proposé par Corsica Ferries à l'appui de sa réponse au test de marché comporte 38 onglets et plus de 198 000 cellules non vides. Aucune notice n'était fournie initialement (une brève « note explicative » a été fournie dans un second temps).

L'OTC ne peut donc garantir la teneur de chaque formule mais a évalué la qualité de l'analyse par échantillonnage.

## I52. Sur les capacités des navires déclarées par Corsica Ferries

A l'appui de sa candidature en juillet 2014, Corsica Ferries avait envoyé des déclarations datant de 2007 de la société de classification italienne RINA décrivant les navires de la flotte de Corsica Ferries.

7/102


**RINA**

DECLARATION  
No. 20690460

A l'attention de tous ceux qui sont concernés

En ce qui concerne le navire nommé :

**« MEGA EXPRESS »**

Profil :

- Type : 28024 GT
- Année de construction : 2007
- Port d'immatriculation : Gènes (Italie)
- Numéro officiel : 0819
- Numéro RINA : 78579
- Numéro IAO : 0203174

Nous certifions

1) Que les caractéristiques suivantes sont réelles :


a) Caractéristiques du navire

- Longueur : 176,15 m
- Largeur : 24,80 m
- Tirant d'eau : 6,40 m

Compte tenu des informations susmentionnées, le navire peut pratiquer les ports de :

- Marseille
- Bastia
- Ajaccio
- Portofino
- Cali
- Be Rousse

b) Stabilisateur anti-roulis : Oui



d) Vitesse : 28 nœuds  
 Ce navire peut parcourir dans des conditions normales :  
 244 milles en 8 heures et 43 minutes (Cagliari - Marseille)  
 211 milles en 7 heures et 32 minutes (Cagliari - Portofino)  
 190 milles en 6 heures et 47 minutes (Portofino - Marseille)  
 165 milles en 6 heures et 30 minutes (Ajaccio - Marseille)  
 167 milles en 6 heures (Cagliari - Be Rousse - Marseille)

d) Description du garage

Capacité du garage (Mètres Linéaires de pont - Véhicules de tourisme)

Mètres Linéaires de Pont	Véhicules de tourisme
713	132
641	178
569	224
497	268
425	312
353	352
281	392
209	432
137	472
65	512
0	552

Hauteur sous pont (frein/avant) : 4,50 m

Voies de couloir : 35 unités

e) Description des espaces passagers

- Nombre de passagers : 1205
- Nombre d'installations communes : 1715 (places assises)
- Climatisation : Oui, n°4 A/C station
- Nombre de cabines avec service : 200 (nombre total de 1188)
- Les cabines peuvent être fermées à clé de l'intérieur
- Surface des cabines : minimum de 2,2 m2 par couchette
- Cabine pour handicapé : 2 (nombre total de 11) (possibilité d'aménagement de 2 supplémentaires sans aucun problème technique)
- Niveau sonore en régime de croisière : < 60 decibels
- Ascenseur : 2 ascenseurs, 1 monte-charge, 1 escalier roulant
- Rampe d'accès dédiée exclusivement aux piétons de 2,00 m de largeur protégée par des balustrades en proximité de l'escalier roulant
- Consigne à bagage : Oui
- Chien : Non (espace dédié aux chiens au pont 5 avec possibilité)

RINA Société par actions  
 Viale dell'Industria, 1 - 00198 ROMA (ITALIA)

PLUS SERVICES DEPARTAMENT  
 Viale dell'Industria, 1 - 00198 ROMA (ITALIA)

Figure 1 Déclaration RINA concernant le navire Mega Express

Sur la base des éléments fournis par Corsica Ferries, l'OTC n'a aucun moyen de savoir si ces éléments ont été estimés en conditions opérationnelles réelles, notamment avec des escales courtes comme pratiquées par Corsica Ferries, ou sur un plan théorique (par une analyse des plans de ponts par exemple).

Certaines fiches font d'ailleurs mention que les éléments avancés par RINA le sont « *compte tenu [d]es informations susmentionnées, et après les travaux de modification actuellement en cours.* » (Mega Express IV)

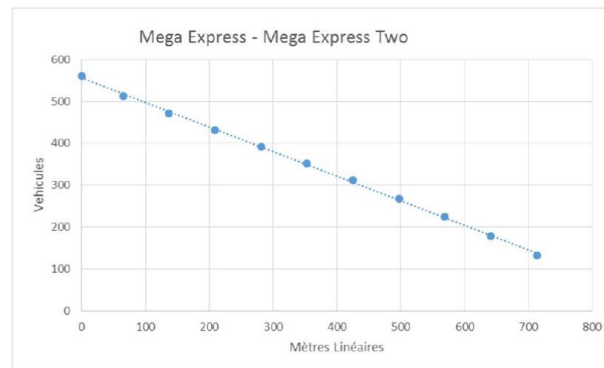
On peut constater que les certificats RINA ne font pas état de capacités réelles ou théoriques mais indiquent des niveaux de capacités différents selon la répartition Fret / VL.

## I53. Sur la méthode de calcul suivie par Corsica Ferries (VL/ROLL)

Les éléments illustrant l'arbitrage entre véhicules (VL) et fret (ml) lors des remplissages des garages ont été repris avec les pièces de candidature à l'appel d'offre de 2017.

## Les mega express

Mega Express – Mega Express Two



CANDIDATURE 44

Figure 2 Occupation VL / fret des garages du Mega Express

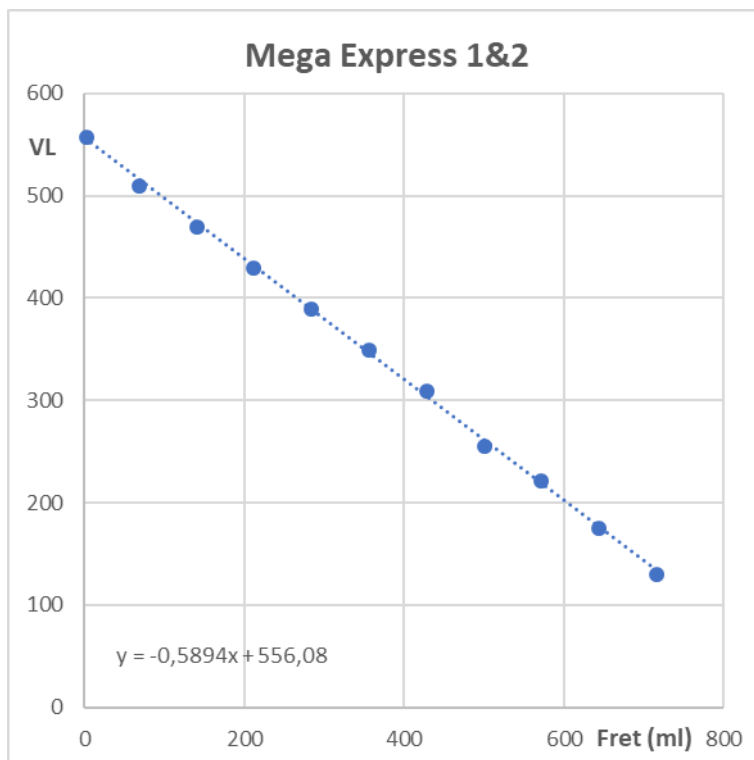
D'après Corsica Ferries « Ayant transporté 135 VL, la capacité disponible en ROLL est donc donnée par les paramètres de la régression (feuille « info ») qui est de : 541 ml de ROLL ( $713 - 1.27 \times 135 = 541$ ). »

Selon la méthode CFF, avec 352 VL transportés, la capacité fret disponible serait donc de  $713 - 1.27 \times 352 = 265$  ml or d'après le certificat RINA du MegaExpress (cf. détail ci-dessous) elle est de 353 ml

Mètres Linéaires de Fret	Véhicules de tourisme
713	132
641	178
569	224
497	268
425	312
353	352
281	392
209	432
137	472
65	512
0	560

L'équation utilisée par Corsica Ferries confond abscisse et ordonnée (cf. Figure 2) et de ce fait inverse les capacités VL et fret pour tous les navires.

L'équation devrait être  $FRET (ml) = 945 - 1,697 VL$



Dans l'exemple fourni, l'erreur minore les capacités réelles, mais cela jette un doute sur la validité des formules des 198 000 cellules de la feuille de calcul.

#### I54. Sur la prise en compte de la capacité du navire Mega Express

Dans le fichier excel transmis par Corsica Ferries, seules les caractéristiques du Mega Express sont utilisées pour les liaisons vers/depuis Nice (ex. onglet Ajaccio / Nice) pour estimer les capacités.



annexe\_2\_analyse\_capacitaire\_vcf.xlsx - Excel

AG	AH	AI	AJ	AK	AL	AM	AN	AO	AP
			sep	56 728	60 894	59 946	54 798		sep
			oct	42 516	45 240	48 474	48 864		oct
			nov	34 380	33 268	35 406	0		nov
			déc	36 634	40 516	37 304	0		déc
			<b>TOTAL</b>	<b>589 472</b>	<b>595 094</b>	<b>611 788</b>	<b>523 648</b>		<b>TOTAL</b>

MEGA EXPRESS 1				
CAP VEH Ajaccio Nice CE	2014	2015	2016	2017
jan	1 680	0	5 600	4 480
fév	6 720	1 120	4 480	3 920
mar	7 840	0	4 480	3 360
avr	3 920	1 680	7 840	6 720
mai	11 760	8 960	5 600	6 720
juin	12 320	12 880	12 880	7 840
juil	16 240	17 360	22 400	20 160
aoû	23 520	22 400	17 360	28 000
sep	10 080	11 200	8 960	10 080
oct	1 680	1 680	5 040	0
nov	1 120	3 920	3 360	0
déc	1 120	4 480	3 920	0
<b>TOTAL</b>	<b>98 000</b>	<b>85 680</b>	<b>101 920</b>	<b>91 280</b>

Veh moy				
	2014	2015	2016	2017
jan	129	144	135	135
fév	131	147	137	142
mar	155	170	154	158
avr	221	230	218	270
mai	330	325	316	294

Figure 3 Onglet Ajaccio / Nice

Or, les plans de rotation 2018 transmis à l'OTC indiquent l'utilisation sur la ligne de Nice des Mega Andrea, Mega Smeralda, Mega Express 5, Pascal Lota, Sardinia Vera, Corsica Victoria (certains aux capacités d'emport largement inférieures en véhicules et en fret au Mega Express).

**Dans le cas du Corsica Victoria, les capacités d'emport sont de 500 ml de garage (contre 713 ml pour le Mega Express, soit un biais de +42 %) et de 380 VL (contre 560 VL pour le Mega Express, soit un biais de +47 %).**

Dans la note fournie concernant les « erreurs manifestes de l'OTC » figurent de nombreuses utilisations d'autres navires que le Mega Express (1 ou 2) sur la période 2014-2017, dont :

- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 22 mai 2015
- MEGA ANDREA est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 27 septembre 2016
- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 31 août 2016
- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 02 décembre 2014
- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 18 juin 2014
- MEGA SMERALDA est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 14 septembre 2016
- MEGA EXPRESS IV est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 24 septembre 2014
- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 06 juillet 2015
- MEGA ANDREA est arrivé dans le port de BASTIA depuis le port de NICE le 10 avril 2016
- MEGA ANDREA est arrivé dans le port de BASTIA depuis le port de NICE le 22 avril 2016
- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 14 octobre 2016

- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 14 septembre 2014
- MEGA EXPRESS V est arrivé dans le port de BASTIA depuis le port de NICE le 29 décembre 2016
- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 21 juillet 2014
- ...

**Dans son analyse numérique, Corsica Ferries n'utilise donc pas les navires réellement utilisés sur la desserte maritime entre la Corse et le continent français.**

#### I55. Sur les prétendues erreurs invoquées par Corsica Ferries

La « note sur les erreurs manifestes de l'OTC » transmise le 25 mai dernier par la Corsica Ferries révélerait de prétendues erreurs de méthodologie.

Ainsi :

- « Des données transmises par l'OTC le 16 mai 2018, le navire SARDINIA REGINA est arrivé dans le port de BASTIA depuis le port de SAVONA le 12 avril 2014 à 06:50 avec 205 ML de ROLL alors que l'OTC maintient dans son étude du 4 avril 2018 que ce même navire ne peut transporter que 204 ML de ROLL affichant ainsi un taux de remplissage de 100%. »

**Or, l'OTC n'a considéré dans son analyse de la continuité territoriale que les lignes françaises.**

Le Sardinia Regina ne dessert d'ailleurs pas le continent français et ses caractéristiques ne sont donc pas incluses dans le fichier excel de l'OTC.

- « Des données transmises par l'OTC le 16 mai 2018, le navire MEGA SMERALDA est parti du port de BASTIA vers le port de TOULON le 29 octobre 2015 à 20:03 avec 222 ML de ROLL alors que l'OTC maintient dans son étude du 4 avril 2018 que ce même navire ne peut transporter que 204 ML de ROLL affichant ainsi un taux de remplissage de 109%. »

La modélisation saison / hors-saison de l'OTC relative au fret pour le Mega Smeralda correspond à une capacité roll de 255 / 425 ml donc un taux de remplissage < 100 %

- « Des données transmises par l'OTC le 16 mai 2018, le navire MEGA SMERALDA est arrivé dans le port de BASTIA depuis le port de TOULON le 12 mai 2015 à 07:10 avec 421 véhicules légers (VL) alors que l'OTC maintient dans son étude du 4 avril 2018 que ce même navire ne peut transporter que 385 véhicules légers (VL) affichant ainsi un taux de remplissage de 109%. »

La modélisation saison / hors-saison de l'OTC relative au VL ne repose pas sur le nombre de véhicules mais sur un linéaire de pont disponible, donc l'OTC n'aurait pas pu faire cette allégation.

#### I56. Sur les erreurs numériques d'estimations commises par Corsica Ferries

Les estimations de capacités de Corsica Ferries sont donc entachées d'erreurs numériques manifestes qui remettent en cause la qualité de ses analyses

**En conséquence, les éléments mis en avant par Corsica Ferries ne justifient pas que l'OTC reconsidère sa démarche méthodologique.**

**Il n'y a donc pas d'erreur dans ce calcul prudentiel des capacités.**

### **I.6 Le taux de conversion des garages**

Comme expliqué dans le rapport de besoin de service public (p. 54), l'OTC a décidé d'appliquer différents taux de conversion des garages afin de prendre en compte la répartition Fret / VL en fonction de la saisonnalité des configurations des entrepôts.

La méthode qui consiste à prendre en compte des taux de conversion des garages distinguant les VL et le fret paraît justifiée et cohérente dans la mesure où il est impossible de déterminer, pour chaque traversée, la configuration effective des garages. N'appliquer aucun taux de conversion des garages revient à considérer que chaque navire serait en capacité d'accueillir cumulativement 100 % de VL et 100 % de ROLL. Cela reviendrait à dépasser la capacité réelle du navire.

Corsica Ferries estime que la capacité réelle de ses navires a été sous-évaluée. Elle a communiqué un échantillon d'exemples prouvant que ses navires ont réellement transportés plus de VL ou plus de Fret que la capacité annoncée comme maximale par l'OTC.

Corsica Ferries n'a cependant pas fourni les fichiers de données exploitables susceptibles de vérifier ces assertions.

Dans la mesure où la compagnie Corsica Ferries transporte principalement du PAX en saison, il est cohérent de considérer que (avec les entrepôts) :

- en saison, les garages sont majoritairement occupés par des VL (170 % des linéaires de fret visés dans les fiches techniques des navires) et à titre secondaire par du ROLL (25 %)
- hors-saison, les garages sont toujours majoritairement occupés par des VL mais dans une moindre mesure. L'écart des taux de conversion est alors moins important durant cette période : 100 % pour les VL et 50 % pour le ROLL.

Il n'y a donc pas d'erreur méthodologique concernant l'estimation des occupations des garages.

## **II. Le besoin quantitatif de service public déduit de l'analyse capacitaire**

Une fois les modalités de mise en œuvre de la méthodologie arrêtées, il convient de l'appliquer aux données transmises par les compagnies, l'ORTC et les autorités portuaires.

Il en ressort les résultats suivants, distinguant le transport de passagers et le transport de marchandises.

## II.1 Les résultats de l'analyse capacitaire

L'analyse capacitaire conduit aux résultats suivants :

Hypo 80%	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio	Propriano	Ile Rousse	Total
PAX	- 1 396 154	- 1 905 480	- 99 066	65 047	- 307 741	- 3 643 394
VL	- 8 451	- 467 864	- 6 892	26 218	- 5 956	- 462 945
ROLL	499 741	794 349	159 816	97 224	45 169	1 596 300

## II.2 Les conclusions sur le niveau du besoin de service public

On peut déduire de cette analyse les éléments suivants :

- il n'existe plus de besoin quantitatif de service public en matière de transport de passagers et de leurs véhicules entre quatre des cinq ports corses (Bastia, Ajaccio, Ile-Rousse et Porto-Vecchio) et le continent dans la mesure où l'offre capacitaire fournie par l'initiative privée suffit à répondre à la demande globale des utilisateurs.

En revanche, on constate que l'offre capacitaire de l'initiative privée ne suffit pas à répondre à la demande des utilisateurs à destination du Port de Propriano.

- il existe un besoin quantitatif de service public en matière de transport de marchandises entre les cinq ports corses et le continent. L'offre capacitaire de l'initiative privée ne permet pas de répondre au volume global de la demande des utilisateurs, par ailleurs en croissance importante depuis ces trois dernières années.

La Corsica Linea considère qu'il subsiste un besoin de service public pour le résident mais n'appuie sa démonstration d'aucune donnée chiffrée.

## II.3 Le cas du port de Propriano

La logique mathématique supposerait de considérer qu'il existe une carence de l'initiative privée à destination du port de Propriano qui justifierait l'intervention de l'Office des transports de la Corse.

La compagnie Corsica Ferries déclare qu'il pourrait exister un besoin de service public résiduel en matière de transport de PAX / VL concernant le port de Propriano à la seule condition que les ports d'Ajaccio ou Porto Vecchio ne soient pas considérés comme substituables. Or, la compagnie considère que ces deux ports sont substituables<sup>2</sup>. Il n'existerait donc pas pour elle de besoin quantitatif de service public à destination du port de Propriano.

<sup>2</sup> Selon la compagnie, l'essentiel des passagers voyageant avec leur véhicule, les ports d'Ajaccio et de Propriano répondent au même besoin et, partant, doivent être regardés, du côté de la demande, comme substituables. L'exemple de la fermeture du port de Calvi (au seul bénéfice d'Ile Rousse) par les autorités publiques, la disparition du service de pointe et le transfert des passagers sur les lignes ajacciennes lors des arrêts techniques illustreraient cette substituabilité.

Les opérateurs de transport terrestre consultés lors du test de marché sont d'un avis contraire, arguant de difficultés de circulation ne permettant pas aux transporteurs routiers de réaliser leur circuit de desserte dans la journée, surtout en saison.

En l'état, il semble logique de considérer qu'il existe un besoin de service public de transport de passagers vers ou depuis le port de Propriano, au regard du déficit permanent de capacités.

#### **II.4 La carence de l'initiative privée en matière de transport de véhicules légers**

Lors de son audition, la Corsica Ferries a déclaré que l'OTC a surestimé, à plusieurs reprises, le trafic observé en nombre de véhicules légers. Elle cite deux exemples.

Les données VL concernées ont été modifiées sur la base des statistiques revues de l'ORTC

#### **II.5 La complémentarité PAX / fret peut-elle justifier le maintien d'un BSP en matière de transport de passagers ?**

Selon la Corsica Linea, l'activité de transport de passagers et celle du transport de marchandises ne peuvent pas être distinguées car le cumul de ces deux activités permet une péréquation financière, permettant notamment de limiter les coûts. Si le périmètre du besoin de service public de transport de passagers peut être réduit, il ne doit pas se limiter au transport de marchandises au risque de remettre en cause l'équilibre global de la desserte, économique et social.

Ces arguments ne nous semblent pas devoir être pris en compte par l'Office des transports de la Corse dans l'analyse de l'existence ou pas d'un besoin de service public en termes de transport de passagers car :

- les arguments de nature « *sociologique* » ne sont pas pris en considération par les institutions européennes dans l'identification d'un besoin de service public
- la disparition du besoin de service public compensé concernant le transport de passagers ne signifie pas qu'il n'existe plus de « *lien* » avec l'utilisateur car la compagnie délégataire de service peut continuer d'exploiter, en parallèle, des lignes de transport de passagers en régime unilatéral d'OSP :
  - le surcoût occasionné par les seules sujétions de service public associées au transport de marchandises est compensé si besoin par la contribution versée par l'OTC au délégataire
  - les coûts supportés par la compagnie associés au transport de passagers sont couverts par les recettes perçues sur les usagers, avec la mise en place d'une comptabilité analytique fine et étroitement contrôlée permettant de ventiler la structuration des coûts PAX/fret
- la nécessité d'un équilibre économique de la desserte Corse / continent et l'impossibilité d'imputer certains coûts au fret (commandant, technicien, personnels de contrôle de la sécurité, carburant) constituent des arguments fondés mais ils n'en sont pas moins inopérants

s'agissant de l'étude du périmètre du besoin de service public, qui doit reposer sur une analyse juridique et non économique. Ces arguments relèvent du mode d'exploitation et de ventilation des activités de transport de marchandises et de passager au sein de la comptabilité de la compagnie. Il serait juridiquement erroné de considérer que les difficultés pour ventiler les coûts du transport de passagers et de marchandises justifient le cumul PAX/fret au sein d'une future DSP. Ce raisonnement conduit à inverser le régime juridique et la notion.

**L'analyse économique invoquée par la compagnie, bien que légitime et fondée, n'intervient qu'au stade du calcul du montant de la compensation et non pour justifier un besoin de service public en matière de transport de passagers.**

### **III. Les modalités d'intervention de la Collectivité de Corse (OSP, DSP ou cumul)**

Dans son arrêt du 1<sup>er</sup> mars 2017, le Tribunal de l'Union 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.

Il s'agit de vérifier par quel moyen il peut être répondu à la demande des utilisateurs en matière de desserte maritime entre la Corse et le continent, tant en matière de passagers, de véhicules légers que de marchandises. Il faut choisir entre les différents modes d'exécution des sujétions de service public celui qui restreint le moins la libre prestation de services.

#### **III.1 Transport de passagers**

Conformément aux critères européens, l'absence de besoin quantitatif de service public issue de l'analyse capacitaire devrait en principe conduire à considérer qu'aucune intervention de la Collectivité de Corse et de l'Office des transports de la Corse n'est nécessaire pour permettre de répondre à la demande des utilisateurs. Le marché du transport de passagers entre la Corse et le continent devrait être abandonné aux « *forces du marché* », en application du règlement cabotage du 7 décembre 1992.

Mais comme précisé dans le test du marché, l'expression du besoin de service public distingue le « *besoin quantitatif* » (analyse capacitaire) et le « *besoin qualitatif* » (p. 9 et 10).

Le test du marché invitait les compagnies et les utilisateurs à s'exprimer sur leurs capacités à répondre à la demande qualitative des utilisateurs en l'absence de tout dispositif de régulation par la puissance publique (hors OSP et hors DSP) :

*« La compagnie décrit dans quelle mesure il lui paraît possible de répondre à la demande globale des utilisateurs telle qu'elle ressort des trafics constatés sur les 3 dernières années (annexe 2), sans intervention de la Collectivité de Corse (hors OSP et hors CDSP) ».*

La Corsica Ferries déclare que :

*« (...) A la rigueur, pourrait simplement être maintenu, un régime d'OSP généralisées tel qu'il existe aujourd'hui permettant d'éviter le risque d'écrémage du marché résultant de l'exploitation de liaisons maritimes entre la Corse et le continent uniquement en haute saison »*  
(p. 24 de la réponse).

La Méridionale déclare qu'il existe toujours une carence de l'initiative privée en matière de transport de passagers qui justifie le maintien d'un régime unilatéral « d'OSP généralisées sur tous les ports français (y compris Marseille) destiné à garantir un traitement homogène entre les différents ports continentaux, mais sans contrepartie financière pour éviter toute dérive potentielle de mobilisation de fonds publics non indispensables. Ce régime doit viser tous les résidents corses en leur garantissant un tarif réduit toute l'année et des catégories sociales plus restreintes que dans le précédent mécanisme »  
(p. 15 de la réponse).

La Corsica Linea déclare quant à elle qu'il existe toujours une carence de l'initiative privée qui justifie le maintien d'une intervention de la Collectivité de Corse sous la forme d'un **cumul** entre le régime unilatéral d'OSP **et** le régime conventionnel avec compensation financière (DSP), qu'il s'agisse du transport de PAX / VL ou de marchandises. Les deux activités ne peuvent pas être distinguées car le cumul de ces activités permet une péréquation financière.

**On constate ainsi qu'aucune des trois compagnies qui a répondu au test ne propose spontanément d'exploiter une activité de transport maritime de passagers en marché libre, sans régime unilatéral d'OSP. Il existe une carence qualitative qui justifie le maintien d'un régime OSP.**

L'initiative privée ne semble pas pouvoir répondre à la demande qualitative exprimée par les utilisateurs en termes de tarifs, de fréquences et d'horaires tout au long de l'année.

En revanche, le cumul OSP/DSP ne semble pas justifié (hormis Propriano) : aucune justification avancée par la Corsica Linea n'est convaincante.

### III.2 Transport de marchandises

La Corsica Linea et la Méridionale ont toutes les deux confirmé la nécessité de maintenir un régime conventionnel d'obligations de service public, et donc compensé financièrement. Il existe toujours une carence de l'initiative privée qui justifie le maintien d'une intervention de la Collectivité de Corse sous la forme d'un cumul entre le régime unilatéral d'OSP **et** le régime conventionnel avec compensation financière (DSP) et les deux activités (PAX + FRET) peuvent difficilement être distinguées car leur cumul permet une péréquation financière.

Pour la Corsica Ferries, il existe une carence de l'initiative privée concernant le transport de marchandises mais il peut être répondu à la demande des usagers par un simple régime unilatéral d'OSP et non par un régime conventionnel accompagné d'une compensation financière, compte-tenu des caractéristiques particulières du transport de marchandises, de la réversibilité plus simple entre OSP et DSP et de la meilleure efficacité d'un régime OSP.

La compagnie Corsica Ferries ne démontre pas en quoi le transport de marchandises répondrait à moins de contraintes techniques mais développe une série d'arguments.



Cependant, les observations de Corsica Ferries semblent correspondre à sa pratique de l'export de fret à titre résiduel et ne prend pas en compte :

- les contraintes de la chaîne logistique et les nécessités d'un acheminement fin des matières et denrées en Corse
- la qualification des navires, qui sont mixtes et soumis à la réglementation voyageurs, dès lors qu'ils embarquent plus de 12 passagers (ce qui est le cas pour le fret corse avec les convoyeurs)
- l'existence d'un modèle de fret embarqué (avec chauffeurs)
- l'absence de Ro-Ro standards sur le marché en raison des caractéristiques d'accès aux ports corses
- l'inadéquation des horaires de fonctionnement des ports et du traitement des passagers en horaires décalés, voire non définis.

Par ailleurs, l'expérience conduite par la CM Holding en 2016 du modèle Ro-Ro n'a duré que 45 jours et conduit à un résultat déficitaire qui rend cette perspective peu réaliste pour l'instant. La Corsica Ferries ne démontre pas que le modèle Ro-Ro serait viable économiquement.

Il n'y a d'ailleurs eu aucune réponse en ce sens au test du marché.

La rapidité avancée par Corsica Ferries pour la conclusion d'un contrat de DSP n'est que relative et à toute fin pratique, les 12 mois de procédure après un « *dysfonctionnement du marché* » constaté seraient incompatibles avec les impératifs d'approvisionnement de la Corse en denrées alimentaires et autres biens.

L'argument tiré de la meilleure efficacité du régime d'OSP est inexploitable car rien ne démontre qu'un régime d'OSP répondrait de manière plus efficace à la demande des utilisateurs.

Aucune compagnie ne démontre qu'elle exercerait spontanément une activité de transport de marchandises au départ du port de Marseille ou de Toulon sans compensation financière, tout au long de l'année et à un volume de marchandises capable de répondre à la demande des utilisateurs.

#### **IV. Le besoin qualitatif de service public déduit des résultats du test et des auditions**

Lors de la consultation publique, les compagnies maritimes devaient exprimer le niveau de service qu'elles se proposaient de réaliser en situation de libre concurrence.

Seules 3 compagnies maritimes sur les 4 desservant la Corse ont répondu. Aucune autre compagnie maritime ne s'est montrée intéressée par la consultation, même dans une situation de libre concurrence. L'initiative privée apparaît donc comme très réduite.

Contrairement aux contrats de service public, le règlement cabotage du 7 décembre 1992 donne une liste précise et exhaustive du contenu des obligations de service public. Elles doivent s'en tenir à des exigences concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à prester le service, les tarifs pratiqués et l'équipage du navire.



#### IV.1 La substituabilité des ports continentaux

La Commission européenne s'est interrogée sur la substituabilité entre les ports continentaux du point de vue de la demande. Selon la Commission européenne et afin de répondre aux critères imposés par la Cour de justice, il faudrait ne viser aucun port continental de « *service public* » puisque tous les ports sont considérés, par les utilisateurs, comme substituables. Tous sont à même de répondre à leurs besoins.

Or, cette analyse « globale » ne valait que lorsque le transport de passagers et de marchandises étaient appréhendés de la même manière. Les décisions de justice et les avis des différentes autorités (Tribunal de l'Union européenne, Conseil d'État, Autorité de la Concurrence etc) concernaient pour la plupart le transport de passagers.

Cette analyse ne paraît plus pertinente aujourd'hui dès lors que le besoin de service public se limite au transport de marchandises. La question de la substituabilité entre les ports continentaux ne doit s'appréhender aujourd'hui qu'au regard de l'aptitude de chaque port à accueillir des marchandises et non du point de vue du transport de passagers.

##### IV11. En matière de transport de marchandises

La Corsica Ferries considère que, concernant le transport de passagers et de véhicules légers, les ports de Marseille et Toulon sont totalement substituables, à la différence du transport de marchandises, pour lequel ils ne sont pas substituables. Il existe bien une activité de transport de fret au départ du port de Toulon mais le volume de marchandises reste limité par l'infrastructure portuaire (500 000 / 600 000 ml par an). L'activité de transport de marchandises pourrait se développer à partir du port de Brégailon mais à long terme, pour permettre la mise en place de la chaîne logistique amont.

Les autorités portuaires corses et les compagnies délégataires considèrent à l'unanimité que les ports de Marseille et de Toulon ne sont pas substituables.

Le rapport de besoin de service public de mars 2018 a déjà largement démontré l'absence de substituabilité entre les ports de Toulon et de Marseille en matière de fret.

Le test du marché et les auditions des compagnies délégataires, des représentants des chaînes logistiques des chargeurs et des autorités portuaires confortent cette analyse. Il n'y a pas de substituabilité entre les ports de Marseille et de Toulon.

##### IV12. En matière de transport de passagers

Alors que la Corsica Ferries considère que les ports de Toulon et de Marseille sont substituables, pour la Méridionale, la substituabilité entre Marseille et les autres ports continentaux, notamment Toulon, n'est que partielle. La ville de Marseille accueille 2/3 des besoins en matière de soins médicaux des ressortissants de Corse et il en est de même pour les étudiants. La substituabilité n'est pas avérée. Les demandeurs de soins médicaux et les étudiants sont à proportion des deux-tiers à destination du port de Marseille. Les ports continentaux ne sont pas substituables dans la pratique. Selon les études réalisées par la compagnie, 20 % des passagers de la Méridionale sont des résidents corses, avec des fluctuations importantes dans l'année.

Pour la Corsica Linea, les ports de Marseille et Toulon ne sont pas substituables car Marseille représente le point d'entrée/sortie du continent français "*naturel*" le plus pratique. La desserte depuis le port de Marseille répond à des besoins distincts et non- substituables :

- un besoin de passagers résidents pour des raisons éducatives et médicales. Il n'existe pas de phénomène de report de la demande vers Toulon qui ne constitue pas une alternative à l'arrivée à Marseille (exemple : absence de CHU, offre universitaire)
- un besoin de passagers voyageant dans le cadre d'une activité de tourisme qui, malgré la dominance de l'offre depuis Toulon, choisissent de partir depuis Marseille car l'offre « low-cost » actuellement proposée par les opérateurs opérant depuis Toulon ne leur convient pas
- la complémentarité de l'offre de PAX est nécessaire car elle permet, au-delà des besoins sociaux, sociétaux et touristiques, de réduire les coûts de la compensation financière globale versée au titre du contrat de service public.

Il ressort de l'analyse capacitaire et des réponses au test du marché que le maintien d'un régime conventionnel de service public avec compensation n'est plus démontré, et qu'il ne résulte pas de données quantitativement vérifiables.

L'absence de substituabilité entre les ports de Marseille et de Toulon concernant la demande particulière de transport des résidents corses pour des raisons médicales et professionnelles (traversées pendulaires des étudiants) n'est pas contestée par l'Office des transports de la Corse. Mais cette demande particulière, limitée à 17 % des passagers transportés par la compagnie, peut être satisfaite sous un simple régime unilatéral d'OSP, sans compensation financière.

	OSP	DSP (fret uniquement)
Ports	Marseille, Toulon, Nice	Marseille

## IV.2 La tarification

### IV21. Transport de fret

Le tarif fret a été progressivement revu à la baisse ces dernières années, suivant la volonté de la Collectivité de Corse. 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 du tarif au mètre linéaire de la distance maritime entre Corse et Continent (3 cas seront proposés infra), en supposant qu'elle soit équivalente à la distance terrestre :

	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 1. Estimation du prix de revient équivalent routier avec péage<sup>3</sup>

	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 2. Estimation du tarif au mètre linéaire<sup>4</sup>

Le tableau ci-dessus présente 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 des hypothèses de travail retenues par le Comité National Routier<sup>5</sup>.

Compte-tenu de ces résultats, il apparaît opportun de réduire le tarif du mètre linéaire de fret, roulant ou conventionnel à 35 €, tant dans le cadre du régime d'obligation de service public (contre actuellement 42, 5 €), que dans celui de la délégation de service public (actuellement 40 €).

Ce travail d'estimation a permis 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 (situé entre 35 € et 43 € le mètre linéaire suivant les trajets).

Ce travail a également permis d'identifier des marges de manœuvre possibles en matière de réduction du tarif fret en s'alignant sur le tarif « plancher » de l'estimation, soit 35 € le mètre linéaire. Cette pratique tarifaire sera ainsi de nature à limiter encore le préjudice de l'insularité pour les transports routiers basés en Corse, qui doivent s'affranchir d'un certain nombre de coûts indirects, mais toujours liés à l'insularité.

Toutefois, pour La Méridionale, toute réduction du tarif fret, en régime OSP ou en régime DSP, ne pourrait se traduire que par un déséquilibre économique de l'exploitation qui devrait être compensé par l'enveloppe de compensation, *a priori* réévaluée. Dans le prolongement de cette idée, l'Office des transports de la Corse demande aux compagnies maritimes délégataires de mettre en place la comptabilité analytique la plus fine possible, ventilant le plus fidèlement possible les coûts spécifiques liés à l'activité fret et à l'activité passagers.

<sup>3</sup> Source : [https://www.corse.fr/La-continuite-territoriale\\_a434.html](https://www.corse.fr/La-continuite-territoriale_a434.html)

<sup>4</sup> Source : *ibidem*.

<sup>5</sup> Elles intègrent notamment 3 types de coûts : le coût kilométrique comprenant les coûts liés au carburant, pneumatiques, entretien-réparations, péages, le coût horaire conducteur comprenant sa rémunération, les cotisations employeurs, frais de déplacement, le coût fixe journalier comprenant le financement et renouvellement du véhicule, les assurances, la taxe à l'essieu, les coûts indirects de structure.

La Corsica Linea précise qu'à cette baisse du tarif fret maritime devra s'ajouter l'indexation sur la variation du prix de carburant, de sorte qu'en pratique, les usagers devront s'acquitter d'un tarif global plus élevé que le tarif plancher à 35 €. Il restera néanmoins en deçà des tarifs actuellement pratiqués.

Selon la Corsica Ferries, une modulation tarifaire en fonction des jours de la semaine serait souhaitable pour prendre en compte le différentiel de trafic selon les jours.

Un système de contrôle pourrait être mis en place pour s'assurer du bénéfice lié à la révision de la grille tarifaire, bénéfice qui devra profiter à l'ensemble de la population résidant en Corse.

La grille tarifaire relative aux tarifs « Export », « Export Plus » et « Matière Première » reste inchangée. Plus globalement, il est préconisé la mise en place d'actions de communication visant à informer sur la nouvelle grille tarifaire, précisant le cas échéant, le montant hors taxes et le montant toutes taxes comprises.

A la lecture de ces enseignements, la grille tarifaire proposée est la suivante :

**Sous OSP**

Pour un trajet	Tarifs fret (€ HT)
<b>Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel</b>	<b>35</b>
<b>Voiture dite de commerce <sup>2)</sup></b>	
Inférieur à 4 m	146
Entre 4 et 4,5 m	160
Supérieure à 4,5 m	175

### Sous DSP

Pour un trajet	Tarifs fret (€ HT)
<b>Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel</b>	<b>35</b>
<b>Le mètre linéaire « Export » ou « Matière première » <sup>1)</sup></b>	20
<b>Le mètre linéaire "Export plus" <sup>1)</sup></b>	15
<b>Voiture dite de commerce <sup>2)</sup></b>	
Inférieur à 4 m	146
Entre 4 et 4,5 m	160
Supérieure à 4,5 m	175

### IV22. Transport de passagers

Même si aucune décision n'a été actée par l'Office des Transports de la Corse, des préconisations ont été formulées, telles que :

- la mise en place d'un tarif unique résident, ou plus globalement, une simplification de la grille tarifaire pour le passager, permettant notamment d'offrir une meilleure lisibilité des prix
- la révision à la baisse éventuelle du tarif maximal résident
- la baisse éventuelle du tarif maximal de transport des véhicules de tourisme pour les résidents en régime unilatéral d'OSP. Au total, il pourrait être déterminé un tarif « acceptable » pour le tandem « couple + voiture »
- une fluctuation du tarif résidents suivant les saisons
- la possibilité pour les compagnies maritimes d'accorder de manière systématique un tarif résident pour le billet retour d'un malade ayant fait l'objet d'une évacuation sanitaire au départ de la Corse
- de même, un système de contrôle pourrait être élaboré pour s'assurer des retombées de ces actions.

En outre, une des principales pistes d'amélioration adressées, cette fois-ci, à l'attention des compagnies maritimes, reste la mise en place d'un système de contrôle en vue d'une comptabilisation la plus fidèle possible des flux résidents transitant au sein des navires. Enfin, elles pourraient être également tenues d'informer le passager résident, de tarifs plus attractifs (type tarif promotionnel par exemple), sous réserve de conditions plus restrictives.

Plus globalement, il serait souhaitable de procéder à une refonte de l'enveloppe de compensation au profit d'un affichage fret / passager.

En l'état, la grille tarifaire (inchangée) est la suivante pour le régime d'OSP :

<b>Aller simple par personne (ou unité)</b>		<b>Tarifs résidents corses € HT (maxima)</b>
<b>Passage</b>	Adulte	26
	Enfant	14
<b>Installation</b>	Cabine hublot	49
	Cabine intérieure	45
	Fauteuil	7
<b>Véhicule (1)</b>	Inférieur ou égal à 4,5 m	33
	Entre 4,5 m et 5 m	37
	Supérieur à 5 m	41

- ✓ sont éligibles au tarif « résident », toutes les personnes justifiant de leur domicile principal, 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 %.

### IV.3 Les horaires et les fréquences

Il ressort des résultats de la consultation publique et des auditions que la problématique des horaires et des fréquences est structurante pour le transport de marchandises mais qu'elle est plus neutre pour les passagers. Cependant, dans la mesure où la plupart des navires qui exploitent des lignes Corse / continent sont des navires mixtes, les contraintes et exigences horaires propres au transport de marchandises se répercutent sur le transport de passagers.

Il apparaît de manière très claire que :

- la durée de navigation doit être rythmée de façon à garantir l'horaire sans devoir pousser les moteurs et la consommation
- les acteurs de la chaîne logistique et les transporteurs routiers souhaitent maintenir les contraintes horaires concernant la desserte des ports corses, éventuellement en prévoyant une heure maximale d'arrivée des navires à 06h le matin, tenant compte de la nécessité de livrer les magasins ou chantiers avant leur ouverture
- la durée de navigation, qui doit être rythmée de façon à garantir l'horaire sans devoir pousser les moteurs et la consommation
- la contrainte logistique, le respect de la chaîne du froid pour les denrées alimentaires exigent que les marchandises arrivent aux points de livraison avant 09h, heure d'ouverture des grandes et moyennes surfaces. Elle constitue donc la première catégorie d'utilisateurs professionnels utilisant la desserte maritime Corse / continent.
- dans la mesure où il n'existe pas d'entrepôts de stockage en Corse, notamment pour le frais, les marchandises transitent entre le continent et la Corse en flux tendus, sans perspective concrète de flexibilité qui ne correspond pas, en tout état de cause, aux besoins des

commerçants et opérateurs économiques locaux tels qu'ils ont été exprimés en réponse à la consultation publique.

- tout au plus serait-il envisageable de catégoriser les flux de marchandises en fonction de leurs caractéristiques propres pour prendre en compte les contraintes d'exploitation propres à chacune d'entre elles (denrées alimentaires – matières pour la construction BTP – produits destinés aux grandes surfaces ou aux petits commerçants etc). Mais en l'état, la configuration des opérateurs et l'organisation de la logistique ne sont pas encore adaptés à une catégorisation des flux de marchandises selon leurs caractéristiques, d'autant que même dans le secteur de la construction, l'organisation est en flux tendu. Dans tous les cas, il n'appartient pas à l'OTC d'influencer telle organisation de la logistique : il doit seulement s'assurer que la grille horaire et les fréquences qu'il déterminera sont adaptés à la demande actuelle des usagers.

En conséquence, il est préconisé d'établir la grille horaire et de fréquences suivante, distinguant le régime d'OSP et le régime de DSP.

La saison été court du 1<sup>er</sup> avril au 31 octobre.

L'avant saison d'été court du 1<sup>er</sup> avril au 30 juin.

La haute saison d'été court du 1<sup>er</sup> juillet au 31 août.

L'arrière-saison d'été court du 1<sup>er</sup> septembre au 31 octobre.

La saison hiver court du 1<sup>er</sup> novembre au 31 mars.

	<b>OSP</b>			<b>DSP</b>	
<b>Horaires</b>	-			Départ entre 19h00 et 20h30 Arrivée entre 6h00 et 07h30 Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire	
<b>Fréquences</b>	<b>PAX + FRET PAX</b>	MARSEILLE	1 en saison hiver 2 en avant saison et arrière-saison d'été 3 en haute saison d'été	<b>FRET</b>	BAS : 7j / 7 + 15 rotations annuelles AJA : 7j / 7 PVO : 3j / 7 PRO : 3j / 7 IRS : 3j / 7 (matières dangereuses : 1 j/ 7) + 10 rotations annuelles
		TOULON	1 en saison hiver 1 en avant saison et arrière-saison d'été 2 en haute saison d'été		
		NICE	1 en saison hiver 1 en avant saison et arrière-saison d'été 2 en haute saison d'été		
				<b>PAX</b>	PROPRIANO 3j/7

## V. La cartographie du besoin de service public

	OSP		DSP																																		
Volume de PAX / FRET	PAX	-	<table><tr><td>Hypo 80%</td><td>Ajaccio</td><td>Bastia</td><td>Porto Vecchio</td><td>Propriano</td><td>Ile Rousse</td><td>Total</td></tr><tr><td>PAX</td><td>- 1 396 154</td><td>- 1 905 480</td><td>- 99 066</td><td>65 047</td><td>- 307 741</td><td>- 3 643 394</td></tr><tr><td>VL</td><td>- 8 451</td><td>- 467 864</td><td>- 6 892</td><td>26 218</td><td>- 5 956</td><td>- 462 945</td></tr><tr><td>ROLL</td><td>499 741</td><td>794 349</td><td>159 816</td><td>97 224</td><td>45 169</td><td>1 596 300</td></tr></table>							Hypo 80%	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio	Propriano	Ile Rousse	Total	PAX	- 1 396 154	- 1 905 480	- 99 066	65 047	- 307 741	- 3 643 394	VL	- 8 451	- 467 864	- 6 892	26 218	- 5 956	- 462 945	ROLL	499 741	794 349	159 816	97 224	45 169	1 596 300
	Hypo 80%	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio	Propriano	Ile Rousse	Total																														
	PAX	- 1 396 154	- 1 905 480	- 99 066	65 047	- 307 741	- 3 643 394																														
VL	- 8 451	- 467 864	- 6 892	26 218	- 5 956	- 462 945																															
ROLL	499 741	794 349	159 816	97 224	45 169	1 596 300																															
FRET	-																																				
Port	Toulon, Marseille, Nice		Marseille																																		
Fréquences hebdomadaires	MARSEILLE	1j / 7 en saison hiver 2j / 7 en avant saison et arrière-saison d'été 3j/ 7 en haute saison d'été	BAS : 7j / 7 + 15 rotations supplémentaires / an AJA : 7j / 7 PVO : 3j / 7 PRO : 3j / 7 IRS : 3j / 7 (matières dangereuses : 1 j/ 7 + 10 rotations supplémentaires / an)																																		
	TOULON	1j/ 7 en saison hiver 1j / 7 en avant saison et arrière-saison d'été 2j / 7en haute saison d'été																																			
	NICE	1j / 7 en saison hiver 1j / 7 en avant saison et arrière-saison d'été 2j /7 en haute saison d'été																																			
Horaires	-		Départ entre 18h30 et 20h Arrivée à quai entre 6h00 et 7h30 Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire																																		
Tarifs	FRET	35 € / ml (fret roulant ou conventionnel) Voitures de commerce : <ul style="list-style-type: none"><li>- Inférieur à 4 m : 146 €</li><li>- Entre 4 et 4,5 m : 160</li><li>- Supérieure à 4,5 m : 175 €</li></ul>	FRET	35 € / ml (fret roulant ou conventionnel) Voitures de commerce : <ul style="list-style-type: none"><li>- Inférieur à 4 m : 146 €</li><li>- Entre 4 et 4,5 m : 160</li><li>- Supérieure à 4,5 m : 175 €</li></ul> ML Export ou Matière Première : 20 € / ML Export + : 15 €																																	
	PAX	<b>Passage</b> : adulte : 35 € / enfant : 20 € <b>Installation</b> : cabinet hublot : 51 € / cabine intérieure : 46 € / fauteuil : 7 € <b>Véhicule</b> : inf. ou = à 4,5 m : 46 € / entre 4,5 et 5 m : 51 € / sup. 5 m : 56 €	PAX	<b>Passage</b> : adulte : 26 € / enfant : 14 € <b>Installation</b> : cabinet hublot : 49 € / cabine intérieure : 45 € / fauteuil : 7 € <b>Véhicule</b> : inf. ou = à 4,5 m : 33 € / entre 4,5 et 5 m : 37 € / sup. 5 m : 41 €																																	
Personnels	Respecter la législation française (décret 99-195), dont le SMIC maritime		Respecter la législation française, (décret 99-195), dont le SMIC maritime																																		
Environnement	Respect des normes environnementales (MARPOL + directives UE)		Optimisation des consommations et des rejets des navires + protection des cétacés																																		