

ASSEMBLEA DI CORSICA

ASSEMBLEE DE CORSE

**DELIBERATION N° 0 DE L'ASSEMBLEE DE CORSE
APPROUVANT LE RECOURS A DES CONVENTIONS DE DELEGATION DE
SERVICE PUBLIC LIGNE PAR LIGNE POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES
DE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS ENTRE
LE PORT DE MARSEILLE ET LES PORTS CORSES POUR UNE DUREE
DE 22 MOIS, A COMPTER DU 1ER MARS 2021 POUR VENIR A TERME
LE 31 DECEMBRE 2022**

SEANCE DU

L'an , le , l'Assemblée de Corse, convoquée, s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de M. Jean-Guy TALAMONI, Président de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** le règlement n° 3577/92 du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres,
- VU** le Code général des collectivités territoriales, titre II, livre IV, IV^{ème} partie, et notamment ses articles L. 1411-4, L 1411-5 et L. 4424-20,
- VU** le Code de la commande publique, et notamment ses articles L. 3111-1 et R. 3125-4,
- VU** le Code des transports,
- VU** la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence modifiée pour faire face à l'épidémie de Covid-19 et notamment son titre II,
- VU** l'ordonnance n° 2020-391 du 1^{er} avril 2020 visant à assurer la continuité du fonctionnement des institutions locales et de l'exercice des compétences des collectivités territoriales et des établissements publics locaux afin de faire face à l'épidémie de Covid-19,
- VU** les délibérations n° 16/183 AC de l'Assemblée de Corse du 6 septembre 2016 et n° 16/272 AC de l'Assemblée de Corse du 24 novembre 2016 autorisant le Président du Conseil Exécutif de Corse et celui de l'Office

des Transports de la Corse à mener les procédures aux fins de constitution de compagnies territoriales d'investissement et d'exploitation de la desserte maritime entre la Corse et le continent,

VU la délibération n° 18/266 AC de l'Assemblée de Corse du 27 juillet 2018 approuvant les obligations de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre les ports de Marseille, Toulon, Nice et les ports de Corse, modifiée par la délibération n° 19/128 AC de l'Assemblée de Corse du 25 avril 2019 afin de prendre en compte l'évolution du besoin de service public,

VU la délibération n° 18/267 AC de l'Assemblée de Corse du 27 juillet 2018 décidant de recourir à la convention de délégation de service public pour l'exploitation du transport maritime de passagers et de marchandises entre Marseille et les ports de Corse, du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020,

VU la délibération n° 19/179 AC de l'Assemblée de Corse du 27 juin 2019 :

- Approuvant le choix de la société Corsica Linea comme délégataire de service public au titre des lots n° 1 (ligne Ajaccio-Marseille), 2 (ligne Bastia-Marseille) et 5 (ligne Ile-Rousse-Marseille) sur la période allant du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020 ainsi que le contenu des conventions relatives auxdits lots et autorisant le Président du Conseil Exécutif de Corse à les signer ;
- Décidant de déclarer la procédure d'attribution infructueuse au titre des lots n° 3 (ligne Porto-Vecchio-Marseille) et 4 (ligne Porto-Vecchio-Marseille),

Et, en conséquence de cette infructuosité, autorisant le Conseil exécutif :

- A relancer, sur les mêmes bases que précédemment, la procédure relativement auxdits lots sur la période allant du 1^{er} février 2020 au 31 décembre 2020 ;
- A se rapprocher du délégataire, afin d'envisager la conclusion de concessions provisoires, aux mêmes conditions que les conventions actuelles, destinées à s'appliquer sur la période allant du 1^{er} octobre 2019 au 31 janvier 2020 afin de garantir la continuité du service public sur les ports de Porto-Vecchio et Propriano sur la période nécessaire à la désignation des nouveaux délégataires en charge d'assurer le service jusqu'au 31 décembre 2020

Ensemble, les conventions de concession conclues avec la compagnie Corsica Linea le 6 septembre 2019,

VU les conventions de concessions provisoires, non datées, conclues sans publicité ni mise en concurrence préalable avec le groupement « *Corsica Linea - La Méridionale* », délégataire sortant, afin d'assurer la continuité du service public sur les ports de Porto Vecchio et Propriano entre le

1^{er} octobre 2019 et le 31 janvier 2020,

VU les consultations publiques relatives au périmètre du service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le continent conduites entre le 9 février et le 17 mai 2018 et entre le 19 septembre 2019 et le 4 octobre 2019,

VU la note d'analyse établie par le cabinet conseil Odyssée Développement en date du 25 novembre 2019 relative au besoin de service public en desserte maritime Corse / Continent pour l'année 2020 ;

VU la délibération n° 19/437 AC de l'Assemblée de Corse du 29 novembre 2019 :

- Approuvant :
 - o La création d'une compagnie corse en charge du service public maritime sous la forme d'une Société d'Economie Mixte à Opération Unique (SEMOP) et décidant de recourir à un contrat de concession de service public qui sera attribué à celle-ci pour une durée de sept ans à compter du 1^{er} janvier 2021 ;
 - o Le périmètre et les caractéristiques des prestations à la charge du concessionnaire ;
- Autorisant le Président du Conseil Exécutif de Corse à lancer la procédure de sélection et prendre toutes mesures nécessaires pour la mener à son terme,

Ensemble :

- o Le rapport sur les modes de gestion présentant le périmètre du service public à concéder, les caractéristiques des prestations à la charge du concessionnaire ;
- o Le document de préfiguration comportant les principales caractéristiques de la future SEMOP ainsi que le coût prévisionnel de l'opération pour la Collectivité de Corse ;

VU le lancement, le 6 décembre 2019, de la procédure d'attribution du contrat de concession objet de la délibération n° 19/437 AC de l'Assemblée de Corse du 29 novembre 2019 susvisée,

VU la délibération n° 20/001 AC de l'Assemblée de Corse du 8 janvier 2020 décidant :

- Décidant de déclarer infructueuse et de classer sans suite la procédure de désignation des futurs délégataires en charge de l'exploitation des lignes Marseille-Porto-Vecchio et Marseille-Propriano entre le 1^{er} février 2020 et le 31 décembre 2020 ;
- Autorisant le Président du Conseil Exécutif de Corse à lancer une consultation aux fins d'attribution de concessions provisoires sur la

base d'un dossier simplifié (fréquences et horaires inchangés, en tenant compte de la note d'analyse Odysée Développement sus visée, dans le respect des articles L. 3126-1 et suivants, et R. 3126-1 et suivants du Code de la commande publique) sur la période allant du 1^{er} février 2020 au 30 avril 2020 ;

Ceci, afin de garantir la continuité du service public de desserte des ports de Porto-Vecchio et Propriano sur la période nécessaire à la désignation des nouveaux délégataires en charge d'assurer le service jusqu'au 31 décembre 2020 ;

- Habilitant le Président du Conseil exécutif de Corse à signer lesdites conventions, compte tenu de l'impératif de continuité du service et du fait que les caractéristiques essentielles de celles-ci sont connues de l'organe délibérant ;

VU la délibération n° 20/070 AC de l'Assemblée de Corse du 24 avril 2020, approuvant le choix de la société La Méridionale comme délégataire de service public pour l'exploitation des lignes Porto-Vecchio-Marseille et Propriano-Marseille sur la période allant du 1^{er} mai 2020 au 31 décembre 2020 ainsi que le contenu des conventions relatives auxdites lignes et autorisant le Président du Conseil Exécutif de Corse à les signer ;

Ensemble, les conventions de concession conclues avec la compagnie La Méridionale le 29 avril 2020,

VU la délibération n° 20/096 AC de l'Assemblée de Corse du 30 juillet 2020 portant prorogation du cadre général d'organisation et de déroulement des séances publiques de l'Assemblée de Corse prévu par la délibération n° 20/065 AC du 24 avril 2020,

VU la délibération n° 20/136 AC de l'Assemblée de Corse du 25 septembre 2020 renonçant à la procédure de sélection du ou des futurs opérateurs économiques devant conduire à l'attribution de la concession de l'exploitation du service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre la Corse et le continent dans le cadre d'une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP), pour les années 2021 à 2027 incluses ;

Ladite délibération prenant par ailleurs acte de la possibilité de recourir à la conclusion avec les actuels titulaires des contrats de délégation de service public en cours d'exécution à des concessions provisoires, destinées à couvrir la période allant du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2021 et invitant le Président du Conseil Exécutif de Corse, compte tenu des différentes procédures en cours devant la Commission européenne, à produire un rapport présentant et analysant les plus récentes observations de cette dernière ;

Ceci, afin de permettre à l'Assemblée de se prononcer en parfaite connaissance de cause sur les modalités d'organisation de la desserte maritime de la Corse pour la période du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2021 ;

VU le rapport d'information du Président du Conseil exécutif à l'Assemblée de Corse relatif à la continuité du service maritime à compter du 1^{er} janvier 2021 entre le port de Marseille et les ports de Corse, établi en exécution de la délibération n° 20/136 AC du 25 septembre 2020 susvisée,

VU le rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse établissant à la fois la nécessité de prolonger de deux mois les conventions conclues avec les actuels délégataires - durée strictement proportionnée à la passation d'une procédure de mise en concurrence pour l'attribution de la future concession - et la validité de la démarche au regard du droit de la commande publique,

CONSIDERANT que suivant la délibération n° 20/136 AC de l'Assemblée de Corse du 25 septembre 2020, l'Assemblée de Corse a renoncé à la procédure de sélection du ou des futurs opérateurs économiques devant conduire à l'attribution de la concession de l'exploitation du service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre la Corse et le continent dans le cadre d'une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP), pour les années 2021 à 2027 incluses ;

Ceci, et invitant le Président du Conseil Exécutif de Corse, compte tenu des différentes procédures en cours devant la Commission européenne, à produire un rapport présentant et analysant les plus récentes observations de cette dernière afin de lui permettre de se prononcer en parfaite connaissance de cause sur les modalités d'organisation de la desserte maritime de la Corse pour la période du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2021 ;

CONSIDERANT, ainsi que cela résulte de la première note d'analyse produite courant juillet 2020 par le bureau d'études GECODIA dans le cadre de la mission « *d'expertise économique de l'impact de la crise Covid-19 sur le transport maritime en Corse* » réalisée pour le compte de l'OTC, déjà évoquée lors de la session de l'Assemblée de Corse du 25 septembre 2020 que, s'agissant du besoin de service public à satisfaire (Cf. page 26/26 de sa note) : « *Ce n'est qu'en 2022 que le retour au niveau estimé dans le cadre de la procédure SEMOP serait retrouvé, hormis pour L'Île-Rousse qui conserverait un besoin inférieur de 9 % à celui estimé dans le cadre de la procédure SEMOP pour 2020.* »

CONSIDERANT que les approfondissements nécessaires à l'identification et la quantification du besoin de service public postérieurement à 2022 nécessitent, afin d'assurer la continuité du service public de la desserte maritime de la Corse, l'attribution de cinq nouvelles concessions - une par port insulaire à desservir - après mise en concurrence pour une durée de 22 mois, sur la période allant du 1^{er} mars 2021 au 31 décembre 2022 ;

CONSIDERANT que la délégation de service public apparaît en effet comme le mode de gestion le plus approprié pour répondre à la demande des usagers, particuliers et professionnels ;

CONSIDERANT que le délai nécessaire pour mener la procédure de passation à son terme ne permet pas d'envisager la désignation des nouveaux délégataires avant fin février 2021 ;

CONSIDERANT que les concessions en cours, lesquelles viennent à expiration le 31 décembre 2020, seront ainsi parallèlement prolongées pour une durée de deux mois afin d'assurer la continuité de la desserte sur les mois de janvier et février 2021 ;

CONSIDERANT que les caractéristiques des prestations attendues des futurs délégataires, lesquels seront désignés dans les conditions prévues aux articles L. 1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales, sont précisées à travers le rapport du Président du Conseil exécutif de Corse annexé à la présente ;

SUR rapport du Président du Conseil exécutif de Corse,

VU l'avis n° 2020- du Conseil Economique, Social, Environnemental et Culturel de Corse, en date du 2020,

SUR rapport de la Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,

SUR rapport de la Commission des Finances et de la Fiscalité,

APRES EN AVOIR DELIBERE

ARTICLE PREMIER :

DÉCIDE de recourir à des conventions de service public « *ligne par ligne* » pour l'exploitation des services de transport maritime de marchandises et de passagers entre les ports de Marseille, d'une part, et les ports d'Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano et Ile-Rousse, d'autre part.

Lesquelles conventions seront conclues pour une durée de 22 mois à compter du 1^{er} mars 2021, pour venir à terme le 31 décembre 2022.

ARTICLE 2 :

APPROUVE les caractéristiques des prestations que doit assurer chaque délégataire, telles que définies à travers le rapport présenté par le Président du Conseil Exécutif de Corse, étant précisé que ce dernier pourra ultérieurement en négocier les conditions précises conformément aux dispositions de l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales.

ARTICLE 3 :

AUTORISE le Président du Conseil Exécutif de Corse à prendre toutes dispositions nécessaires à la conduite de la procédure d'attribution des concessions de service public.

ARTICLE 4 :

La présente délibération fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Collectivité de Corse.

Aiacciu, le

Le Président de l'Assemblée de Corse,

Jean-Guy TALAMONI

Expertise économique de l'impact de la crise COVID 19 sur le transport maritime en Corse



Office des Transports de la Corse

Note d'analyse

Marché du transport maritime Corse- continent français

17 octobre 2020

SOMMAIRE

1 – Cadre réglementaire	4
1-1 – Cadre européen	4
1-2 – Cadre national et cadre territorial	5
2 – Le transport maritime Corse-continent français.....	8
2-1 –Transport maritime de passagers.....	8
2-2 – Transport de fret maritime	11
2-3 – Caractéristiques de la desserte	15
3 – Le marché du transport maritime Corse-continent français.....	17
3-1 –Marché du transport maritime de passagers	17
3-1-1 – Marché du transport maritime de passagers réguliers	17
3-1-1-1 – Identification d'un segment de marché de transport maritime de passagers réguliers	17
3-1-1-2 – Cas des déplacements médicaux.....	21
3-1-1-3 – Cas des déplacements étudiants.....	25
3-1-1-4 – Problématiques de la quantification du segment de demande de transport de passagers réguliers.....	26
3-1-1-5 – Caractéristiques propres du segment, notamment périmètre géographique	28
3-1-2 – Marché du transport maritime de passagers touristiques.....	29
3-2 –Marché du transport maritime de fret	31
3-2-1 – Fret roulant tracté.....	31
3-2-1-1 – Périmètre géographique du segment de marché : fret roulant tracté.....	32
3-2-1-2 – Déplacements convoyeurs	36
3-2-2 – Fret roulant non tracté.....	38
3-2-2-1 – Contraintes spécifiques portant sur le fret roulant non tracté.....	38
3-2-2-2 – Périmètre géographique du segment de marché : fret roulant non tracté.....	39
3-2-3 – Auto-commerce.....	43
4 – Evaluation du besoin en service public pour le transport maritime Corse-continent français	47
4-1 – Adaptation du cadre méthodologique concernant le calcul des capacités effectives en transport maritime	47
4-1-1 – Prise en compte de l'offre potentielle sans DSP	47
4-1-2 – Cadre méthodologique de calcul de l'offre pour les passagers.....	48
4-1-3 – Cadre méthodologique de calcul de l'offre effective de fret.....	48
4-1-3-1 – Offre en fret roulant tracté.....	48
4-1-3-1-1 – Influence du temps de chargement.....	48
4-1-3-1-2 – Influence de l'heure d'arrivée en Corse ou sur le continent	48
4-1-3-1-3 – Influence du taux de remplissage en VL suivant la saison.....	49
4-1-3-2 – Offre en fret roulant non tracté.....	49
4-1-3-3 – Offre en auto-commerce.....	49
4-2 – Evaluation du besoin en service public	49

4-2-1 – Précisions méthodologiques	49
4-2-2 – Evaluation du besoin en service public pour le transport maritime Corse-continent français	50
4-2-2-1 – Evaluation du besoin en service public pour le transport maritime de passagers Corse-continent français	50
4-2-2-2 – Evaluation du besoin en service public pour le transport maritime de fret roulant tracté et fret auto-commerce Corse-continent français	52
4-2-2-3 – Evaluation du besoin en service public pour le transport maritime de convoyeurs de fret roulant tracté Corse-continent français	54
4-2-2-4 – Evaluation du besoin en service public pour le transport maritime de fret roulant non tracté Corse-continent français	55

1 – Cadre réglementaire

1-1 – Cadre européen

Le cadre européen applicable à la desserte maritime entre la Corse et le continent est le cadre général. Les principaux éléments normatifs pertinents sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

1 – Cadre réglementaire européen	
Liberté du cabotage maritime et dérogations à ce principe pour les services d'intérêt économique général	- TFUE (notamment articles 56, 58, 100, 106, 107 et 108) - Règlement cabotage 3577/92 du 7 février 1992
Existence d'un besoin de service public pour le cabotage maritime et distinction entre obligations de service public et contrats de service public	Communication de la Commission européenne relative à l'interprétation du règlement (CE) n° 3577/92 du Conseil concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) – COM(2014) 232
Conditions d'octroi et de maintien d'une autorisation administrative préalable au cabotage maritime et modalités d'imposition d'obligations de service public et de contrat de service public	Arrêt de la Cour de Justice de l'Union Européenne du 20 février 2001 - Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) et autres contre Administración General del Estado - Affaire C-205/99
Notion d'aide d'État et modalités de compensation représentant la contrepartie d'obligations de service public (définition des 4 critères Altmark)	Arrêt de la Cour de Justice de l'Union Européenne du 24 juillet 2003 - Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg contre Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, en présence de Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht - Affaire C-280/00
Définition du périmètre de service public (« test SNCM »)	- Arrêt du Tribunal de l'Union du 1er mars 2017, France/Commission, T-366/13 - Arrêt du Tribunal de l'Union du 1er mars 2017, SNCM/Commission, T-454/13

Source : Gecodia

Le principe de la libre prestation des services de transport maritime, en vertu duquel chaque armateur de l'Union peut offrir des services de cabotage entre les ports de tout État membre, est introduit par le règlement (CEE) 3577/1992. Toutefois, des règles spécifiques préservent certaines liaisons maritimes mal desservies par les opérateurs privés. Ainsi, le règlement de 1992 donne la possibilité aux États membres d'intervenir sur le marché par le biais de restrictions d'accès au marché liées à des Obligations de Service Public (OSP) imposées aux opérateurs du cabotage maritime et d'aides publiques visant à compenser les coûts de la fourniture d'un service public. La Commission européenne contrôle que ces interventions publiques sont conformes au cadre réglementaire.

Il revient aux États membres (y compris aux autorités régionales et locales, le cas échéant) et non aux armateurs de décider sur quelles liaisons des OSP doivent être imposées. Ces OSP doivent se limiter aux exigences essentielles et satisfaire à la condition de non-discrimination envers tous les armateurs de l'Union désireux d'exploiter la ligne. Le règlement précise la nature des OSP qui peuvent être imposées, les procédures préalables, les conditions d'accès au marché (exclusivité, durée des contrats de service public) et les conditions pour octroyer une aide publique.

Notamment, avant de mettre en œuvre des obligations de service public, l'encadrement communautaire impose de procéder à un contrôle du marché, afin de déterminer si le marché libre ne peut fournir les prestations attendues par l'autorité publique. Ce test de marché doit constater, préalablement et pour des trajets précis, l'insuffisance des services réguliers de transport. Le règlement cabotage et sa communication interprétative de 2014 dégagent trois conditions cumulatives :

- un besoin réel de service public en raison de l'insuffisance des services réguliers de transport dans une situation de libre concurrence peut être démontré ;

- les conditions de la délégation sont nécessaires et proportionnées au but poursuivi ;
- un tel régime est fondé sur des critères objectifs, non discriminatoires et connus à l'avance des entreprises concernées.

La définition du besoin en service public (« Test SNCM ») fait l'objet d'une jurisprudence du Tribunal de l'Union :

« Ainsi, tout d'abord, s'il n'existe pas de demande des usagers pour tout ou partie des services entrant dans le périmètre du service public, tel que défini par les autorités nationales, ce service public ou son périmètre ne sauraient clairement être considérés comme nécessaires et proportionnés par rapport à un besoin réel de service public.

Ensuite, il ne saurait non plus y avoir un tel besoin si la demande des usagers est déjà 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, (...) en l'absence de carence de l'initiative privée, il ne saurait y avoir de besoin réel de service public.

Enfin, 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, encore faut-il que les autorités nationales privilégient l'approche qui porte le moins atteinte aux libertés essentielles au bon fonctionnement du marché intérieur. Or, comme le fait valoir à juste titre la Commission dans sa réponse à l'une des questions écrites du Tribunal, s'agissant du secteur du cabotage maritime, l'imposition d'OSP applicables à tous les transporteurs désireux d'offrir leurs services sur une liaison donnée et ne donnant pas nécessairement lieu à une compensation financière (...) entraîne des restrictions moins importantes de la libre prestation des services que l'octroi d'une compensation financière à un transporteur déterminé ou à un nombre limité de transporteurs dans le cadre d'une DSP. »

Enfin, les compensations publiques prévues doivent se conformer au cadre européen réglementaire sur les aides d'Etat et sur les services d'intérêt économique général. Les compensations de services publics ne constituent pas une aide d'Etat lorsque quatre critères sont cumulativement remplis (« arrêt Altmark ») :

- l'entreprise bénéficiaire a effectivement été chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations ont été clairement définies (critère 1) ;
- les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation ont été préalablement établis de façon objective et transparente, (critère 2) ;
- la compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (critère 3) ;
- lorsque le choix de l'entreprise chargée de l'exécution d'obligations de service public n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure de marché public, le niveau de la compensation nécessaire a été déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (critère 4).

1-2 – Cadre national et cadre territorial

Selon les termes de l'article L4424-18 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), « la Collectivité de Corse définit, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité et dans les conditions de l'article L. 4425-26, 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 tarifs ».

L'article L4424-19 précise que la Collectivité de Corse peut imposer des « obligations de service public [...] sur certaines liaisons aériennes ou maritimes pour assurer le principe de continuité territoriale. Ces obligations ont pour objet, dans le cadre adapté à chaque mode de transport, de fournir des services passagers ou fret suffisants en termes de continuité, régularité, fréquence, qualité et prix et, le cas échéant, de capacité, pour atténuer les contraintes liées à l'insularité et faciliter ainsi le développement économique de l'île, l'aménagement équilibré du territoire insulaire et le développement des échanges économiques et humains entre l'île et la France continentale ».

Cet article précise aussi que la « Collectivité de Corse peut également établir un régime d'aides individuelles à caractère social pour certaines catégories de passagers ».

Au titre de l'article L4424-20 CGCT, l'Office des Transports de la Corse (OTC) met en œuvre pour le compte de la Collectivité de Corse sa politique de continuité territoriale aérienne et maritime.

Les délibérations de l'Assemblée de Corse définissent le cadre territorial qui s'applique à la continuité territoriale dans le domaine du transport maritime.

Le cadre actuel est défini par la délibération n°20/136 AC « renonçant à la procédure de sélection du ou des futurs opérateurs économiques devant conduire à l'attribution de la concession de l'exploitation du service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre la Corse et le continent dans le cadre d'une société d'économie mixte à opérateur unique (SEMOP), pour les années 2021 à 2027 incluses et organisant la continuité de la desserte des cinq ports de Corse sur la période du 1^{er} janvier ou 31 décembre 2021 ». Par cette délibération, il a été décidé de :

- « renoncer à la procédure de sélection du ou des futurs opérateurs économiques devant conduire à l'attribution de la concession de l'exploitation du service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre la Corse et le continent dans le cadre d'une Société d'Economie Mixte à Opération Unique (SEMOP), pour les années 2021 à 2027 incluses » ;
- « prendre acte de la possibilité de recourir à la conclusion avec les actuels titulaires des contrats de délégation de service public en cours d'exécution à des concessions provisoires aux conditions telles que précédemment présentées, destinées à couvrir la période allant du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2021 » ;
- de tenir compte des différentes procédures en cours devant la Commission européenne, des remarques et observations de cette dernière, afin de finaliser le cadre à mettre en œuvre au-delà du 31 décembre 2020, notamment celui d'un nouvel appel d'offre pour la conclusion d'une DSP.

La délibération et le rapport du Président du Conseil exécutif de Corse précise le besoin en service public, la fréquence, les horaires, le tarif et les compensations publiques pour les lignes Aiacciu-Marseille, Bastia-Marseille, L'Isula-Marseille, Portivechju-Marseille et Pruprià-Marseille.

De plus, l'organisation générale de la desserte maritime entre le continent et la Corse est encadrée à l'aide d'un régime d'obligations de service public unilatérales, en sus du régime conventionnel. Les délibérations n°18/266 et n°19/128 de l'Assemblée de Corse définissent ces obligations de service public pour une durée de dix ans (jusqu'au 30 septembre 2029). Le tableau ci-dessous en reprend les principaux éléments.

2 – Obligations de service public imposées par le régime d'OSP unilatérales Corse-continent français

	OSP			
Ports continentaux	Marseille, Toulon, Nice			
Fréquences hebdomadaires	<u>Marseille</u>	2j / 7 en saison hiver 2j / 7 en avant saison et arrière-saison d'été 3j / 7 en haute saison d'été		
	<u>Toulon</u>	2j / 7 en saison hiver 2j / 7 en avant saison et arrière-saison d'été 2j / 7 en haute saison d'été		
	<u>Nice</u>	2j / 7 en saison hiver 2j / 7 en avant saison et arrière-saison d'été 2j / 7 en haute saison d'été		
Tarifs résidents	<u>Fret</u>	<u>Tarif conventionnel</u> : 42.5 EUR/ml <u>Tarif export</u> : 20 EUR/ml <u>Tarif export +</u> : 15 EUR/ml		<u>Voiture de commerce</u> : inférieure à 4 m : 146 EUR entre 4 et 4,5 m : 160 EUR supérieure à 4,5 m : 175 EUR
	<u>Passagers</u>	<u>Passage</u> adulte: 35 EUR enfant : 20 EUR	<u>Installation</u> cabinet hublot : 51 EUR cabine intérieure : 46 EUR fauteuil : 7 EUR	<u>Véhicule</u> inférieur ou égal à 4,5 m : 46 EUR entre 4,5 et 5 m : 51 EUR supérieur à 5 m : 56 EUR
Personnels	Respect de la législation française applicable aux personnels de bord			
Environnement	Respect des normes environnementales (convention MARPOL et directives européennes notamment)			

Source : Office des Transports de la Corse

2 – Le transport maritime Corse-continent français

2-1 – Transport maritime de passagers

Sources des données

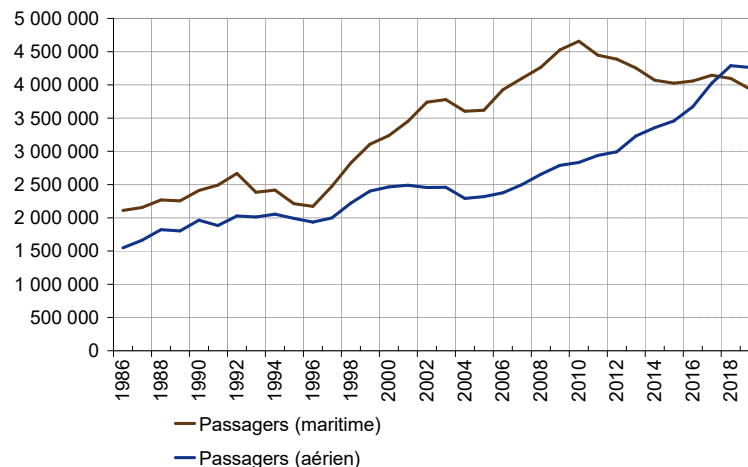
Les données utilisées dans cette section ont pour source l'Observatoire Régional des Transports de la Corse (ORTC), sauf mention contraire.

Entre 1986 et 2019, le trafic global¹ du transport hors croisières et plaisance de passagers aériens ou maritimes entre la Corse et le continent est passé de 3,66 millions de pax à 8,20 millions de pax (+124 %). Les liaisons avec la France sont majoritaires, avec les trois quarts du trafic total en 2019. L'Italie est le second axe de transport (17 % du trafic), avec des liaisons uniquement par voies maritimes. Les liaisons vers d'autres pays ne pèsent que 8 % du trafic total, et se font uniquement par voies aériennes.

Le trafic de passagers a évolué par phase sur les dernières décennies. Il a connu une relative stagnation entre la fin des années 80 et le milieu des années 90, à la fois pour l'aérien et le maritime. Le maritime a ensuite été dynamique de la fin des années 90 au milieu des années 2000, tandis que le transport aérien restait atone. A partir de 2005 et jusqu'en 2010, les deux modes de transport ont enregistré des progressions solides. Sur ces périodes, la part du transport maritime est restée dominante. Son importance s'est renforcée continûment entre 1995 et 2010, le poids atteignant 63 % du trafic total cette dernière année.

Depuis 2010, la tendance précédente s'est interrompue. La progression du trafic aérien s'est accentuée tandis que le maritime perd en passagers quasiment année après année. La répartition modale globale s'est rapidement infléchi et en 2016, le trafic aérien est devenu le premier mode de transport de passagers pour la Corse. Toutefois, la part de marché des deux modes est restée équilibrée entre ces deux produits.

3 – Trafic de passagers de la Corse (flux entrées+sorties, en pax)

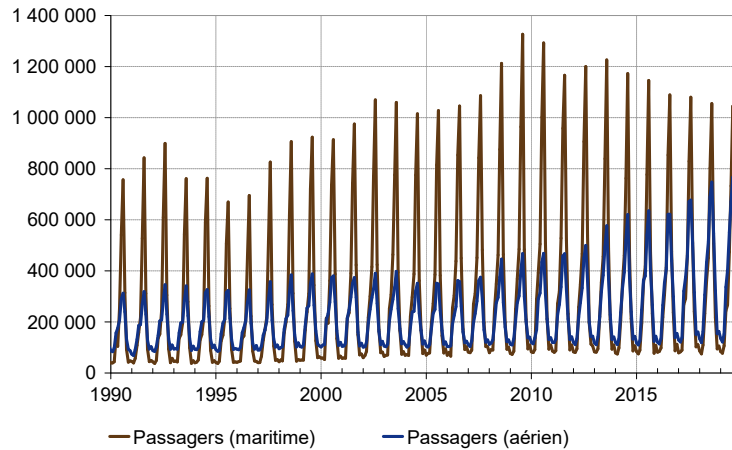


Sources : ORTC, Gecodia – Regionalytics®

Les deux modes de transport sont fortement saisonniers, reflétant l'importance du tourisme dans la demande exprimée pour un voyage de Corse ou vers la Corse. Le maritime présente une pointe plus marquée que l'aérien sur la période juin-septembre, avec 69 % du trafic annuel contre 58 % pour l'aérien. Cette pointe s'est conservée sur les 30 dernières années, même si un lent étalement est observé sur la dernière décennie.

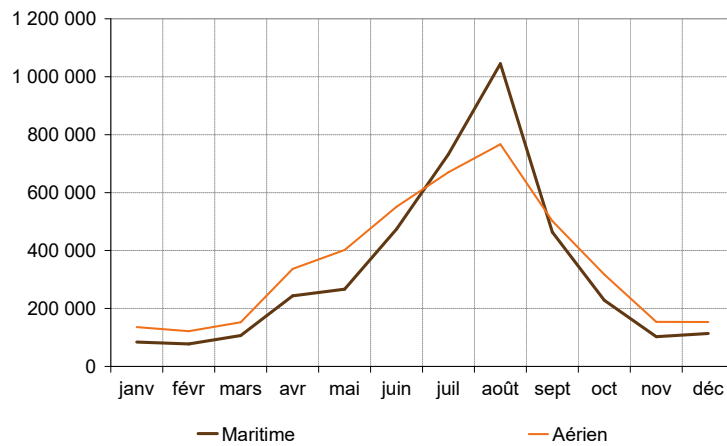
¹ Cumul des entrées et sorties sur l'ensemble de l'année.

4 – Trafic mensuel de passagers de la Corse (flux entrées+sorties, en pax)



Sources : ORTC, Gecodia – Regionalytics®

5 – Profil mensuel du trafic passagers de la Corse (2019, flux entrées+sorties, en pax)

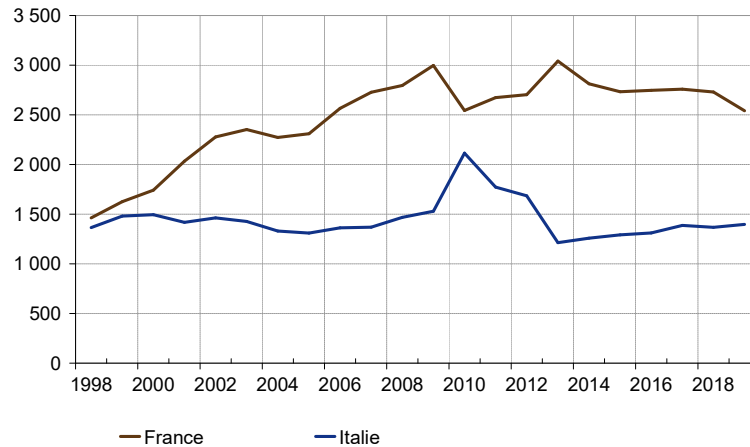


Sources : ORTC, Gecodia – Regionalytics®

Le hors saison connaît aussi une progression du trafic induite par une progression de la demande résidente (démographie et augmentation du niveau de vie). Ainsi, les flux sur les mois de janvier-février et novembre-décembre progressent de près de 3 % pour le maritime entre 2010 et 2019 tandis que le trafic global est en fort recul (-16 %). Pour l'aérien, la hausse du trafic sur ces mois est moins marquée (+12 % entre 2010 et 2019 contre +50 % pour le trafic annuel) mais souligne tout de même une dynamique endogène.

Le trafic maritime de la Corse vers l'extérieur se fait vers le continent français et le continent italien. Le trafic maritime international pèse 33 % du trafic total en moyenne entre 2014 et 2019, exclusivement avec l'Italie. Ce trafic est aussi saisonnier : 49 % du trafic annuel sur juillet-août en 2019, contre 43 % pour le trafic français.

6 – Trafic maritime de passagers de/vers la Corse par pays (flux entrées+sorties, en nb)



Sources : ORTC, Gecodia – Regionalytics®

Les ports de Corse concernés par les liaisons maritimes extérieures (hors croisières) sont Ajaccio, Bastia, L'Isula, Portivechju et Pruprià. Les ports continentaux sont :

- vers l'Italie essentiellement Livourne (38 % du trafic maritime Corse-Italie en 2018), Savona (22 %), Santa Teresa (20 %) et Gênes (15 %). Un trafic marginal existe aussi vers Golfo Aranci, Piombino, Porto Ferraio et Porto Torres ;
- vers la France Toulon, Marseille et Nice.

Avec la France, les lignes avec les trois ports continentaux sont soumises à OSP unilatérales avec tous les cinq ports corses. Les lignes avec Marseille ne sont desservies que par les compagnies sous DSP pour les cinq ports corses. Le port de Pruprià est le seul qui ne soit desservi que par une seule liaison avec le continent (Marseille, à travers la liaison DSP). Les autres ports corses ont tous des liaisons avec trois ports du continent français (Marseille, Nice, Toulon).

Le trafic français est plus important hors DSP que sur les lignes en DSP. Le port de Toulon concentre 58 % du trafic annuel vers la France en 2019. Depuis l'ouverture à la concurrence au début des années 2000, le port de Toulon a rapidement gagné en part de marché au détriment de Marseille et de Nice. Ainsi, les lignes de DSP maritime avec la Corse sont passées d'une part de marché de 45 % en 2000 à 31 % en 2010 et à 26 % en 2019. Le port de Nice est passé d'un trafic avec la Corse représentant 46 % du total au début des années 2000 à 16 % en 2019. La saisonnalité du trafic de passagers est plus forte sur les lignes avec Toulon (42 % du trafic annuel avec les ports corses sur les mois de juillet et d'août en 2019) ou avec Nice (59 %) que sur les lignes avec Marseille (32 %).

Entre 2015 et 2019, le trafic maritime de passagers avec la France s'est tassé, principalement du fait du repli du trafic avec Nice. Ce recul est particulièrement fort pour les ports d'Ajaccio et de L'Isula. Pour les ports d'Ajaccio, Bastia et de L'Isula le trafic avec Toulon est stabilisé entre 2015 et 2019. Les liaisons avec Marseille ont peu évolué en nombre de pax pour les ports d'Ajaccio et de Bastia mais le trafic a nettement progressé entre l'Isula et Marseille et entre Portivechju et Marseille. Pour Portivechju, l'ouverture de liaisons après 2015 avec Toulon (avec une progression très importante en 2019) et Nice ne s'est pas traduite par une diminution du trafic maritime avec Marseille. La liaison entre Pruprià et Marseille enregistre un net recul.

Un trafic de Véhicules Légers (VL) accompagne le trafic de passagers. En moyenne, pour un VL transporté, le nombre de passagers est de 2,7 en 2019. Ce ratio recule très lentement sur les dernières années (2015 : 2,8).

2-2 – Transport de fret maritime

Sources des données

Les données utilisées dans cette section ont pour source l'Observatoire Régional des Transports de la Corse (ORTC), sauf mention contraire.

Le trafic de fret aérien est négligeable en volume². Seul le trafic maritime est pris en compte dans ce qui suit. L'analyse ne porte que sur le trafic roll, les flux pour les hydrocarbures et le ciment ne sont pas pris en compte.

Le trafic de fret roll avec l'Italie n'est pas inclus dans ce qui suit. L'objectif est d'analyser l'éventuel besoin en service public en lien avec les cadres européens, nationaux et territoriaux encadrant le cabotage maritime entre la Corse et le continent français. Cette approche se justifie par la profondeur des liens logistiques et des logiques d'approvisionnement des principaux importateurs de la Corse. Les flux vitaux de fret, pouvant justifier de l'existence d'un besoin en service public, se font exclusivement avec le continent français.

Notamment, pour les importations de biens de consommation, le flux de marchandises des magasins opérant des Grandes et Moyennes Surfaces (GMS) est très largement déterminé par les liens entre ces magasins et les centrales d'achat de l'enseigne à laquelle ils sont affiliés sur le continent³. Or, ces enseignes⁴ sont exclusivement des chaînes françaises.

Pour assurer la livraison des magasins, la grande distribution repose principalement sur des entrepôts de taille régionale (logistique « endogène ») générant un flux de camions importants et réguliers pour l'approvisionnement des magasins. Au niveau des enseignes, les entrepôts d'approvisionnement des centrales d'achat auxquelles sont rattachés les magasins de l'île sont principalement en région PACA, notamment autour de Marseille, sur le sillon rhodanien et, plus marginalement, près de Toulon. Des enseignes ont aussi des centres logistiques en dehors de cette région mais toujours en France (à titre d'exemple, les groupes Système U et Auchan ont leurs principaux entrepôts autour de Nîmes). Les flux d'approvisionnement des magasins corses se font quasi-intégralement via ces bases logistiques, dans l'alimentaire ou hors alimentaire.

Les politiques commerciales en Corse sont en grande partie pilotées au niveau national. Les enseignes ont une liberté d'action limitée, y compris les magasins indépendants. Les magasins doivent notamment appliquer les promotions et les politiques définies au niveau des centrales nationales. Les marges de manœuvre locales sont encadrées sur les produits de grande consommation à la fois par la politique de prix des enseignes et par la réglementation.

Enfin, malgré un coût du transport maritime avec l'Italie continentale inférieur de près de 30 % à celui pratiqué dans le cadre de la continuité territoriale⁵, le flux maritime de

² Les aéroports d'Ajaccio et Bastia ne réalisent que 9 600 tonnes de trafic fret en 2018 (source : SOeS – mémento du transport 2018) pour un total de 2,26 millions de tonnes pour le total du fret maritime (source ORTC).

³ En Corse, 5 grandes enseignes alimentaires sont présentes sur les circuits hypermarchés et supermarchés. Les supérettes sont principalement des unités liées à ces grandes enseignes. Les grandes enseignes françaises hors alimentaire sont aussi implantées en Corse.

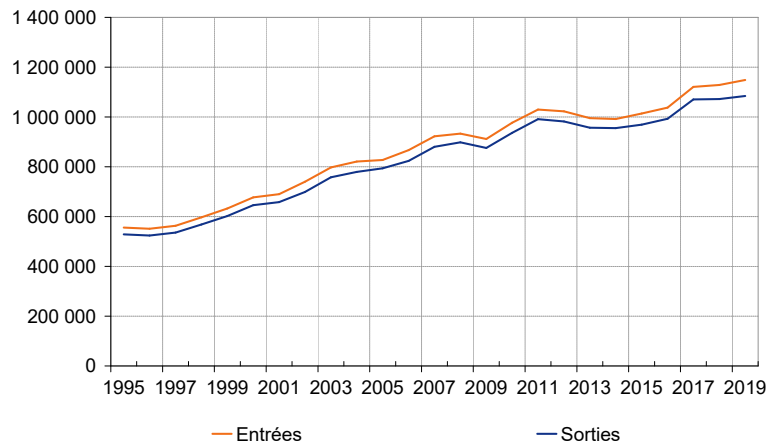
⁴ « Produits de consommation courante en Corse - Niveaux et mécanismes de formation des prix », rapport de synthèse, Gecodia, février 2019.

⁵ Selon les cotations disponibles chez les opérateurs privés, le coût pour un passage maritime serait d'environ 25 €/ML sur l'Italie contre 35 €/ML avec Marseille à compter de l'automne 2019 dans le cadre de la DSP de continuité territoriale.

fret entre la Corse et l'Italie est seulement de 310 353 ML transportés en 2019 contre 2 248 113 ML pour le trafic entre les ports français et les ports corses.

Par conséquent, le mode de consommation en Corse est aligné sur les normes du continent français et l'appareil commercial est intrinsèquement lié à celui des grands opérateurs français. Les flux de fret pour les biens de consommation sont donc très largement dictés par des logiques intégrées nationales. Pour les autres catégories de biens (biens d'équipement, biens intermédiaires), l'existence de barrières réglementaires⁶ et logistiques⁷ fortes rend complexe la mise en place d'un approvisionnement par un autre canal que celui des liaisons avec le continent français.

7 – Evolution du fret Corse-continent français (ML, variation annuelle, %)



Sources : ORTC, Gecodia

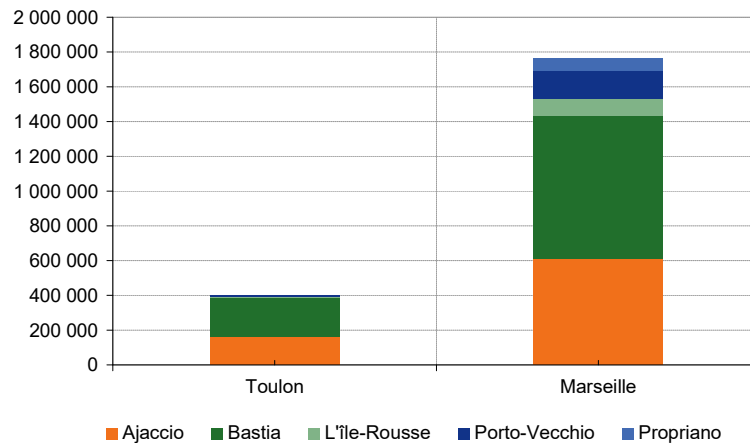
Le trafic français a progressé de 1,08 millions de ML (entrées+sorties) à 2,23 millions de ML entre 1995 et 2019 (+106 %). Les volumes en tonne sont aussi en progression, avec +86 % sur la même période, à 1,50 millions de tonnes transportées (entrées+sorties). Le trafic de fret évolue de façon plus régulière que le flux de passagers. Entre le milieu des années 90 et 2010, il progresse de 4 % par an en moyenne⁸ pour les mètres linéaires, restant dans un intervalle [+2 %/an ; +8 %/an]. Les répercussions de la phase de stagnation économique au début de la décennie 2010 ont interrompu cette tendance, avec une stagnation des flux de fret de 2012 à 2015. La reprise qui a suivi ne se retrouve que modérément dans le trafic, avec une progression de +3 %/an en moyenne sur 2015-2019.

⁶ Par exemple, règles relatives à l'étiquetage, à la traçabilité, à l'information du consommateur, à la sécurité. Des différences dans les processus de certification et les contrôles par les administrations italiennes et françaises peuvent engendrer des barrières à l'importation depuis l'Italie.

⁷ Notamment, la création de liens avec de nouvelles centrales d'achat et les différences dans le comportement alimentaire ou les volumes disponibles.

⁸ Taux de croissance annuel moyen 1995-2010.

8 – Répartition des flux de fret entre les ports corses et les ports de Marseille et de Toulon (ML, entrées+sorties, moyenne 2016-2019)



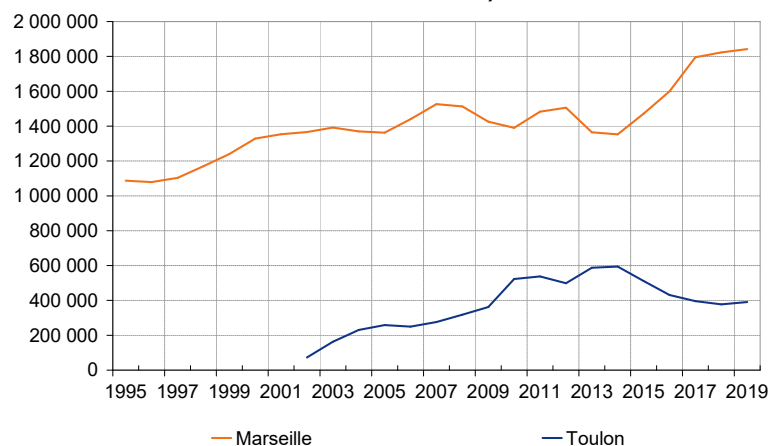
Sources : ORTC, Gecodia

Le trafic entre la Corse et les ports français concerne surtout les liaisons avec Marseille, sous le régime de DSP, et de Toulon.

Les flux vers ou à partir de Nice sont négligeables dans le cadre de cette analyse (15 135 mètres linéaires en 2019, moins de 1 % du trafic annuel). Ils ne sont pas repris pour les ML mais les indications sont données pour les tonnages, à titre d'information.

Sur les dernières années, le port de Marseille domine largement le trafic, perturbations temporaires liées aux mouvements sociaux et aux interruptions de trafic afférentes mises à part. La tendance à l'augmentation des flux de fret avec le port de Toulon qui prévalait entre 2002 et 2014 s'est d'ailleurs inversée. Le poids du trafic de fret avec Marseille était tombé graduellement à 70 % mais, depuis 2015, Marseille a repris une partie du trafic (82 % du trafic annuel total en 2019). La croissance du trafic sur les liaisons en DSP est donc importante sur les dernières années, tandis que l'évolution est négative pour les flux de fret avec Toulon.

9 – Flux de fret entre les ports corses et les ports de Marseille et de Toulon (ML, entrées+sorties)

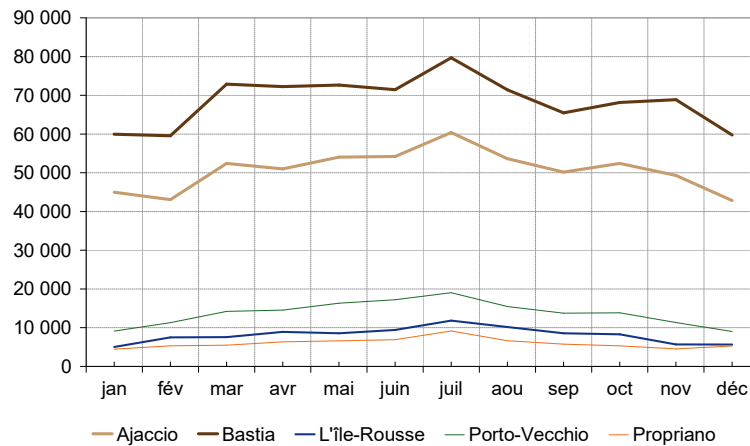


Sources : ORTC, Gecodia

La saisonnalité de l'activité économique en Corse se retrouve dans les trafics de fret. Le port de Marseille absorbe à la fois le trafic saisonnier imputable à la hausse des importations de la Corse alimentant l'activité économique et le report de trafic du port de Toulon, du fait de la baisse des capacités d'accueil des navires de la Corsica Ferries. Le trafic de fret avec la Corse du port de Toulon présente une saisonnalité inversée, avec une

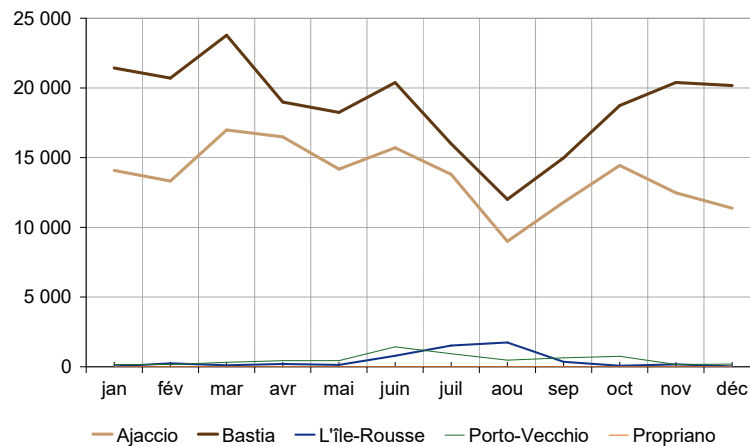
forte baisse des ML transportés sur les mois de juillet à septembre, avec une pointe inversée en août.

10 – Flux mensuels de fret entre les ports corses et le port de Marseille (ML, entrées+sorties, moyenne 2016-2019)



Sources : ORTC, Gecodia

11 – Flux mensuels de fret entre les ports corses et le port de Toulon (ML, entrées+sorties, moyenne 2016-2019)



Sources : ORTC, Gecodia

Au sein des ports de Corse, les liens de fret avec Marseille sont très majoritairement concentrés sur Bastia et Ajaccio. Entre 2016 et 2019, le port de Bastia représente 48 % des flux avec les ports continentaux français, pour 36 % sur Ajaccio. Les liaisons sur Portivechju (8 %), L'Isula (5 %) et Pruprià (3 %) sont faibles. Les ports secondaires desservent des bassins économiques limités en taille et plus saisonniers dans leur activité. De plus, en Corse, les bases logistiques des principaux transporteurs se trouvent dans les deux principaux pôles économiques, avec une prédominance de la région bastiaise. Les liaisons avec Toulon sont très faibles pour Portivechju et L'Isula et nulles avec Pruprià. Pour Ajaccio et Bastia, les flux avec Toulon représentent en moyenne sur 2016-2019 respectivement 21 % et 22 % du trafic annuel de fret (ML).

Le trafic en tonne montre un déséquilibre important et persistant entre les importations et les exportations. Le ratio imports/exports se situe autour de 5,5 sur longue période. Il diminue sur les dernières années, avec un ratio qui passe sous 5 en 2019. A l'importation, un navire transporte en moyenne 1,1 tonnes par mètre linéaire, soit un ratio cohérent avec le poids de 2 palettes chargées par ML dans une remorque standard. A

l'exportation, ce ratio tombe à 0,2 T/ML. Sur les liaisons avec Marseille, le poids moyen du ML transporté est plus important à l'importation (1,1 T/ML contre 0,8 T/ML sur Toulon).

2-3 – Caractéristiques de la desserte

Les compagnies et les navires assurant la desserte de la Corse avec le continent français sont présentés dans les tableaux ci-dessous.

12 – Compagnies maritimes et navires

	Navires		Capacité d'emport		
	Nom	Code IMO	pax	ML	VL
Corsica Ferries	MEGA EXPRESS 1	9203174	1 756	713	560
	MEGA EXPRESS 2	9203186	1 756	713	560
	MEGA EXPRESS 3	9208083	2 108	1 000	680
	MEGA EXPRESS 4	9086590	1 880	1 535	650
	MEGA EXPRESS 5	9035101	1 965	851	560
	MEGA SMERALDA	8306486	2 000	850	560
	MEGA ANDREA	8306498	2 000	850	560
	MEGA PASCAL LOTA	9365398	2 300	1 930	665
	CORSICA MARINA II	7349039	1 500	920	550
	CORSICA VICTORIA	7305253	1 700	850	480
	SARDINA VERA	7360617	1 500	800	450
	SARDINIA REGINA	7205910	1 700	850	480
	Moby Lines	MOBY AKI	9299393	2 200	1 950
MOBY CORSE		7615414	1 370	837	470
MOBY DADA		7911533	2 000	1 950	480
MOBY DREA		7361312	1 800	910	500
MOBY KISS		7358755	1 450	504	420
MOBY NIKI		7350090	1 400	920	410
MOBY OTTA		7361324	1 800	910	500
MOBY VINCENT		7360605	1 600	920	550
MOBY WONDER		9214367	1 880	1 950	665
MOBY ZAZA		8020642	2 050	700	530
Corsica Linea	A NEPITA	9211511	1 200	1 924	661
	DANIELLE CASANOVA	9230476	2 400	1 027	700
	JEAN NICOLI	9161948	1 500	2 304	600
	MEDITERRANEE	8705395	2 780	679	700
	MONTE D'ORO	8911516	528	1 616	130
	PASCAL PAOLI	9247510	655	2 300	130
	PAGLIA ORBA	9050826	544	2 000	120
	VIZZAVONA	9138006	800	2 459	600
La Méridionale	GIROLATA	9088859	816	2 250	1 000
	KALLISTE	9050618	550	2 340	150
	PIANA	9526332	750	2 486	200

Sources : ORTC, sources diverses, traitements et calculs Gecodia

Les liaisons, régulières ou saisonnières, sont assurées par des navires mixtes « Ro-Pax⁹ », mêlant capacités d'emport de passagers, de véhicules légers et de fret roulier. Quelques liaisons ont été assurées par la Corsica Linea avec un cargo « Ro-Ro¹⁰ » (Stena Carrier, n'assurant pas de transport de passagers) mais elles sont anecdotiques dans le total des traversées.

Le tableau ci-dessous indique la nature des rotations effectuées entre la Corse et le continent français entre 2015 et 2019. Il est à noter que le nouveau cadre d'OSP unilatérales mis en œuvre à partir de fin 2019 (cf. 1-2) a modifié la fréquence des liaisons en imposant un nombre minimum de rotations en hiver.

⁹ Acronyme anglais Roll-On-Roll-Off-Passenger-ship, navire roulier accueillant également des passagers.

¹⁰ Acronyme anglais Roll-on/Roll-off, navire roulier cargo n'accueillant pas de passagers.

13 – Type de liaisons entre la Corse et le continent français entre 2015 et 2019

Corsica Ferries

	Marseille	Toulon	Nice
Aiacciu	-	Régulières	Saisonnnières
Bastia	-	Régulières	Régulières
L'Isula	-	Régulières	Régulières
Portivechju	-	Saisonnnières	Saisonnnières
Pruprià	-	-	-

Moby Lines

	Marseille	Toulon	Nice
Aiacciu	-	-	-
Bastia	-	-	Saisonnnières
L'Isula	-	-	-
Portivechju	-	-	-
Pruprià	-	-	-

Corsica Linea

	Marseille	Toulon	Nice
Aiacciu	Régulières	-	-
Bastia	Régulières	-	-
L'Isula	Régulières	-	-
Portivechju	Régulières	-	-
Pruprià	Régulières	-	-

La Méridionale

	Marseille	Toulon	Nice
Aiacciu	Régulières	-	-
Bastia	Régulières	-	-
L'Isula	Régulières	-	-
Portivechju	Régulières	-	-
Pruprià	Régulières	-	-

Source : Gecodia

3 – Le marché du transport maritime Corse-continent français

Les décisions successives de la Commission européenne¹¹ et de l'Autorité de la concurrence ont précisé le périmètre des marchés de services concernant le transport maritime entre la Corse et le continent.

La Commission Européenne considère que « *les principaux marchés concernés par l'opération sont les marchés des services de transport maritime régulier de passagers et de marchandises (activité de ferry)* ». Ainsi, l'offre de places de passagers et l'offre de fret linéaire ne sont pas substituables, nonobstant le fait que ces deux services peuvent être assurés sur les mêmes navires mixtes.

3-1 – Marché du transport maritime de passagers

Toujours en lien avec les décisions successives permettant de définir le périmètre du marché du transport maritime de passagers, il est précisé que le marché pertinent « *inclut le transport de passagers et des véhicules de tourisme* ». Le produit « transport aérien de passagers » n'est donc pas pris en compte dans cette analyse car il constitue un marché distinct.

Toutefois, ces décisions laissent ouvertes deux questions :

- L'existence d'une segmentation en deux marchés distincts : un marché de transport régulier (au sens d'organique) et un marché de transport touristique ;
- ou l'existence d'une segmentation en deux marchés distincts : un marché de passagers voyageant en période de basse saison et un marché de passagers voyageant en période de pointe.

Dans le cadre de ce rapport, il est proposé d'analyser une segmentation en deux parties :

- un segment de transport régulier, organique et lié aux besoins de déplacements de base des résidents et de l'économie corse ;
- un segment de transport touristique, lié aux déplacements touristiques des résidents et des non résidents.

3-1-1 – Marché du transport maritime de passagers réguliers

3-1-1-1 – Identification d'un segment de marché de transport maritime de passagers réguliers

Premièrement, la caractérisation d'un potentiel segment de marché organique pour transport maritime de passagers nécessite de définir cette demande particulière.

Pour les mois de basse saison de janvier à mars puis de novembre à décembre, en dehors des périodes de vacances scolaires, le flux de passagers¹² atteint un plancher entre les ports de Corse et les ports continentaux. Ce plancher est atteint sans exception sur les données observées (2015-2019) pour trois périodes successives : entre la fin des vacances de la Toussaint et le début des vacances de Noël ; entre la fin des vacances de Noël et le

¹¹ Voir notamment : décision de la Commission européenne du 9 juillet 2003 concernant l'aide à la restructuration que la France envisage de mettre à exécution en faveur de la Société nationale maritime Corse-Méditerranée N° C(2003)-2153 ; Décision de concentration de la Commission européenne N° COMP/M.4206 - Veolia Transport-BCP/SNCM ; Décision du Conseil de la concurrence N° 06-MC-03 du 11 décembre 2006 relative à des demandes de mesures conservatoires dans le secteur du transport maritime entre la Corse et le continent.

¹² Analyse réalisée à partir des données quotidiennes de trafic de l'ORTC. Les données transmises débutent en janvier 2015 et s'arrêtent en octobre 2019.

début des vacances d'hiver ; entre la fin des vacances d'hiver et le début des vacances de printemps.

Au niveau des lignes maritimes avec le continent français, les phases de plancher précisées précédemment sont visibles sur toutes les dessertes. Le faible nombre de rotations maritimes sur Nice ainsi qu'entre Toulon et Portivechju en basse saison pour les années observées ne permet pas d'observer ce plancher de façon aussi nette que sur les autres lignes. Il est vraisemblable qu'un plancher serait aussi nettement visible sur ces lignes en présence d'une offre de transport stable.

En dehors des périodes de vacances (voyages touristiques des résidents en dehors de Corse) et en dehors du trafic touristique extérieur (voyages de touristes extérieurs à la Corse), il existe donc un trafic régulier de passagers. Ce trafic régulier est l'expression d'une demande de base de deux sous-segments. D'une part, les déplacements pour raisons personnelles des résidents et des non résidents (visites familiales, santé, déplacements sportifs, culturels ou scolaires...). D'autre part, les déplacements pour motifs professionnels ou étudiants (affaires, trajet entre le domicile familial et le lieu d'étude) des résidents et des non résidents.

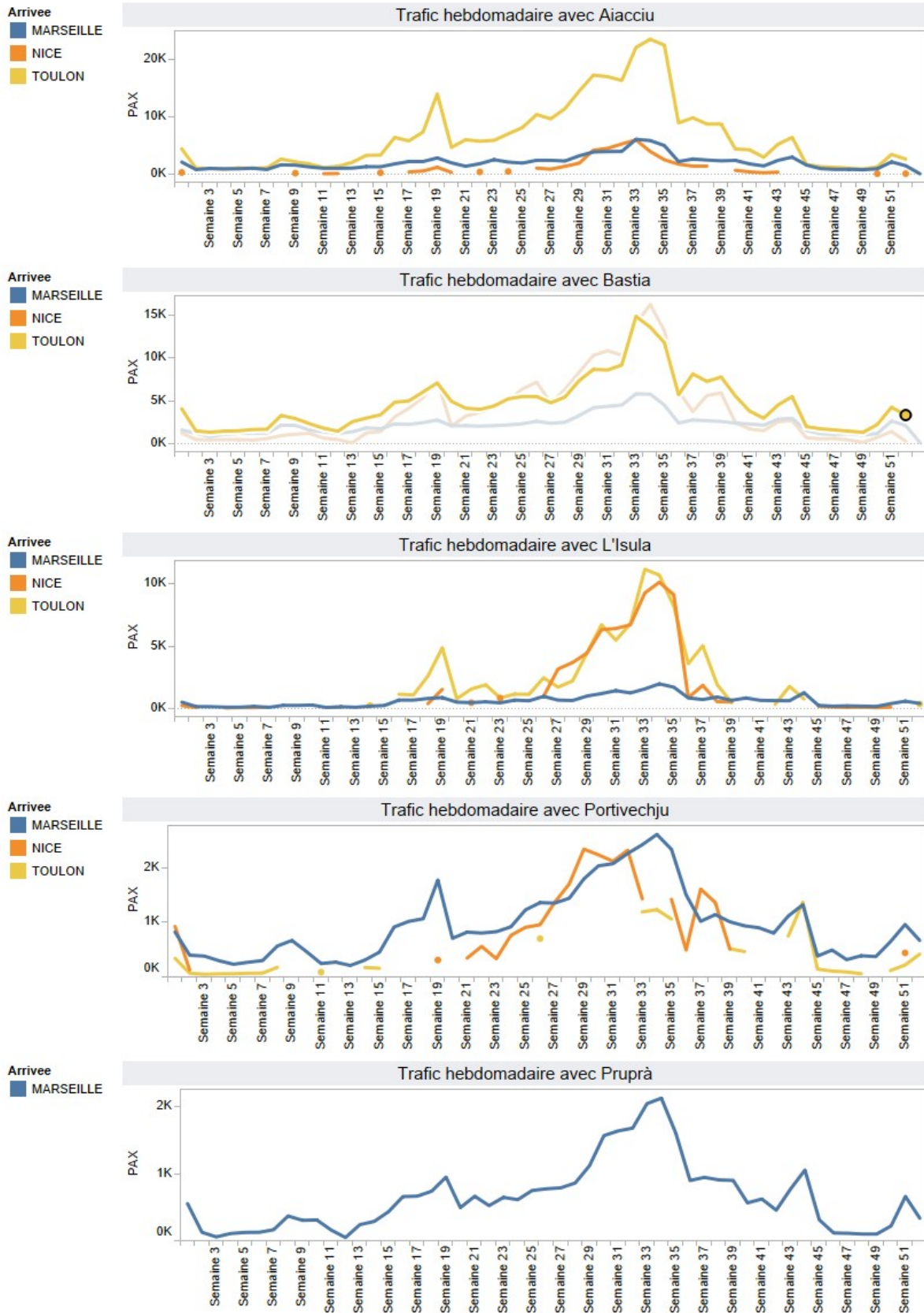
Cette demande n'est donc pas strictement une demande résidente mais correspond aux besoins de base des résidents (notamment trajets familiaux impératifs, déplacements étudiants et déplacements médicaux) et de l'économie (voyages pour motifs professionnels entrants ou sortants).

Ces déplacements existent tout au long de l'année, même si les périodes de vacances peuvent diminuer cette demande. Toutefois, il n'est pas possible d'identifier de façon directe ce segment. Les données pour distinguer le trafic régulier du trafic touristique ne sont pas récoltées directement par l'ORTC ou l'OTC. De plus, une approche par le code postal de lieu de résidence renseignée à la réservation auprès des compagnies par les passagers ne permet ni de s'assurer de l'exhaustivité du décompte des passagers concernés, ni de la raison effective du déplacement, ni de tenir compte des déplacements entre le continent français et la Corse rattachés à la demande régulière.

Dans leurs réponses à la consultation auprès des opérateurs maritimes actifs sur les lignes régulières avec la Corse¹³, les compagnies Corsica Linea et La Méridionale soulignent que la segmentation proposée est cohérente avec leur approche du marché du transport maritime de passagers. En revanche, la Corsica Ferries conteste cette définition. Toutefois, elle ne fournit aucun éléments quantitatifs ou qualitatifs permettant d'apprécier la validité de ses observations selon lesquelles seule est pertinente une segmentation du marché selon que notre client voyage avec ou sans véhicule. Cette approche semble peu cohérente avec les spécificités qualitatives soulignées par les réponses des autres compagnies, notamment avec les éléments de sondage fournis par la Corsica Linea, qui bien que partiels et non directement exploitables dans le cadre de la définition retenue pour le trafic de passagers réguliers (cf. point 3-1-1-5), plaident pour un comportement spécifique et segmentable pour la demande résidente.

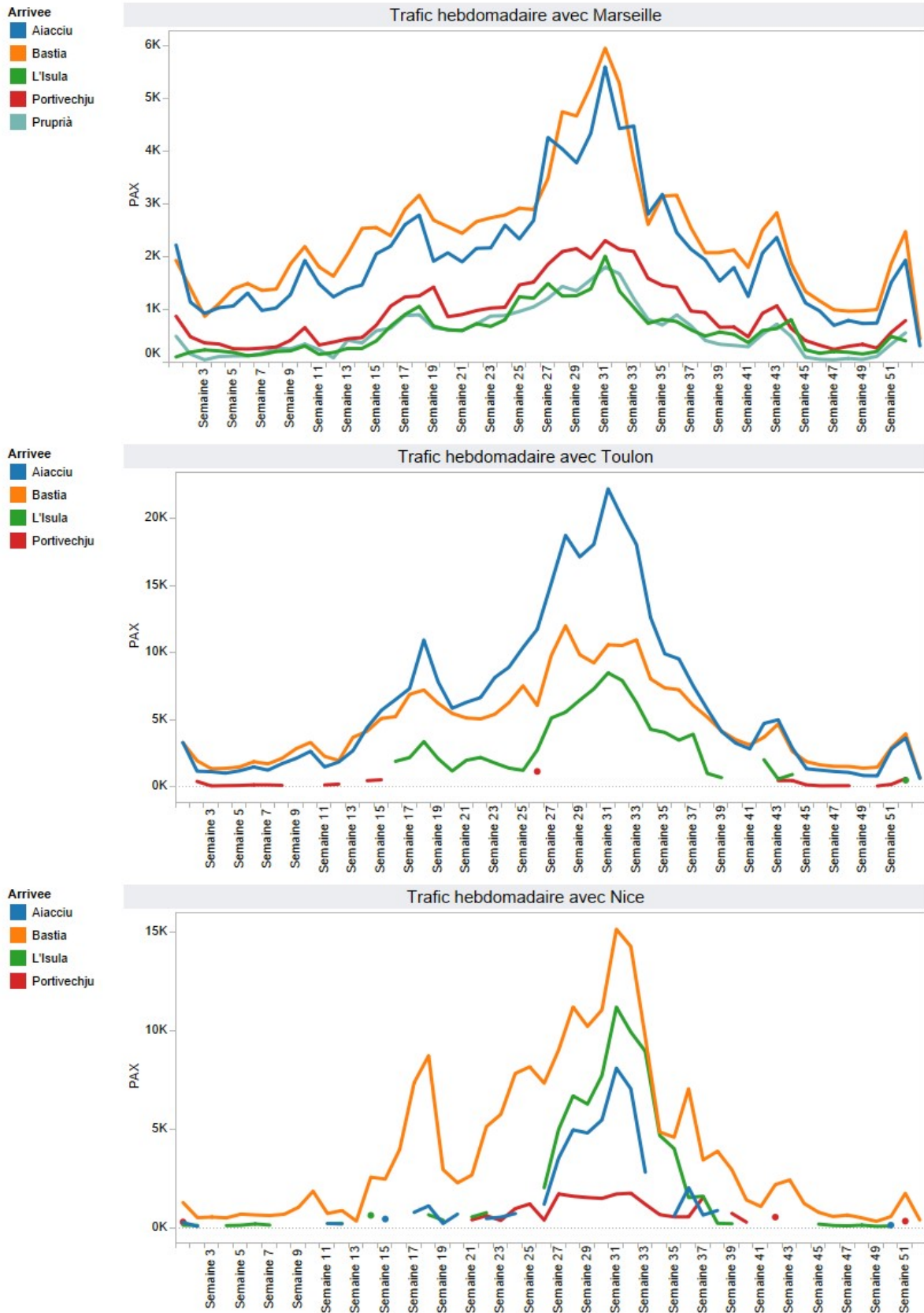
¹³ Consultation flash menée en octobre 2020 auprès des compagnies opérations des lignes régulières entre la Corse et le continent français.

14 – Profil hebdomadaire du trafic maritime de passagers entre les ports de Corse et les ports du continent français par ligne (2018, trafic sortant de Corse, en pax)



Sources : ORTC, traitements et calculs Gecodia

15 – Profil hebdomadaire du trafic maritime de passagers entre les ports du continent français et les ports de Corse par ligne (2018, trafic entrant en Corse, en pax)



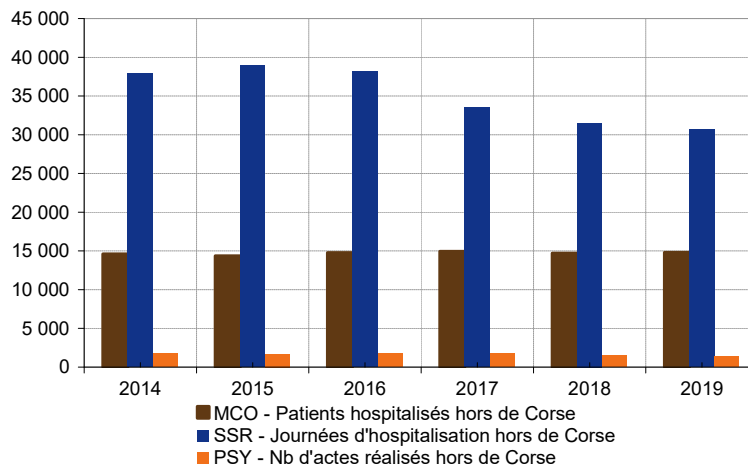
Sources : ORTC, traitements et calculs Gecodia

3-1-1-2 – Cas des déplacements médicaux

Les études précédentes de l'OTC ont identifié un besoin en termes de transports adaptés pour les malades corses, notamment du fait de l'insuffisance de l'offre de soins dans les établissements situés en Corse. Compte tenu de leur caractère impérieux, seules les activités d'hospitalisation en Médecine, Chirurgie et Obstétrique (MCO), celles de Soins de Suite et Réadaptation (SSR) et celles en Psychiatrie (PSY) sont retenues dans ce qui suit comme pouvant faire l'objet d'un éventuel besoin en service public. Ce sous-segment est une partie du trafic régulier.

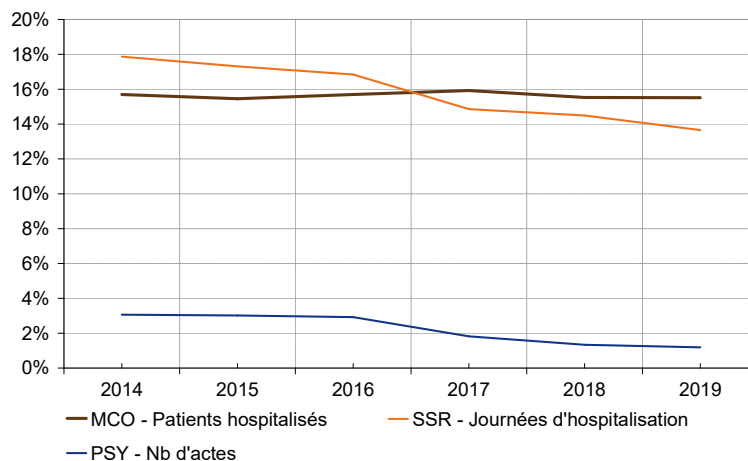
Les données ATIH-Scansanté¹⁴ montrent que ces activités MCO et SSR présentent bien des taux de fuite (activités réalisées hors de Corse pour des patients résidant en Corse) significatifs, avec un nombre important de séjours ou de journées d'hospitalisation réalisé sur le continent.

16 – Activité hospitalière réalisée hors de Corse pour des patients résidant en Corse



Sources : ATIH – Scansanté, Gecodia – Regionalytics®

17 – Taux de fuite pour les patients résidant en Corse (activité réalisée hors de Corse, en % de la consommation totale de soins des patients corses)



Sources : ATIH – Scansanté, Gecodia – Regionalytics®

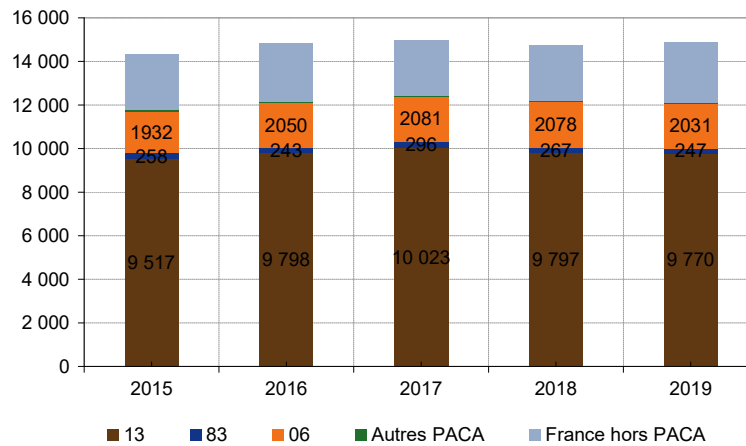
Pour l'activité MCO, 9 780 séjours en hospitalisation par an ont été réalisés en moyenne entre 2015 et 2019 sur la région marseillaise¹⁵, 2030 sur la région niçoise, 260 sur la région toulonnaise et 60 pour d'autres territoires de la région PACA (essentiellement

¹⁴ Les données ATIH-Scansanté sont disponibles pour les années 2014-2019 pour les données générales et pour les années 2015-2019 pour les données par lieu de soins sauf pour l'activité SSR (2015-2018).

¹⁵ Pas de données pour 2019, comme indiqué dans la note n°3.

Vaucluse). La demande de déplacements de patients corses (aller-retour, hors accompagnant) est évaluée à 24 300 pax par an entre la Corse et la région PACA.

18 – Séjours en hospitalisation MCO hors de Corse des patients résidents corses par département (nb de séjours)

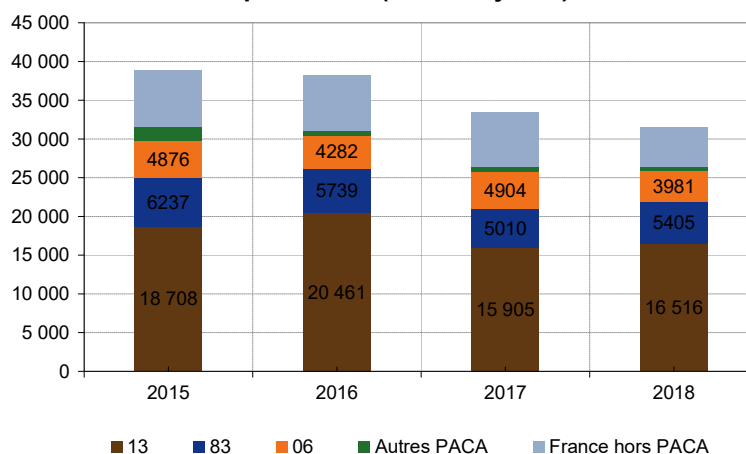


Sources : ATIH – Scansanté, Gecodia – Regionalytics®

Pour l'activité SSR, 17 900 journées d'hospitalisation par an ont été réalisées en moyenne entre 2015 et 2018 sur la région marseillaise¹⁶, 4 500 sur la région niçoise, 5 600 sur la région toulonnaise et 5 900 pour d'autres territoires de la région PACA (essentiellement Vaucluse).

Le nombre de déplacements médicaux liés à ces soins est estimé à partir du nombre de séjours concernés. La source ATIH-Scansanté indique que sur les 5 110 séjours d'hospitalisation complète¹⁷ de patients corses (soit 227 598 journées), le taux de fuite est de 14,5 % en 2018 (14,9 % en 2017, pas de données disponibles en dehors de 2017 et 2018). En considérant que le nombre de jour d'hospitalisation complète par séjour est identique quelque soit le lieu de soins (45 jours/séjour), le nombre de déplacements de patients corses (aller-retour, hors accompagnant) vers la région PACA est donc estimé à 1 380 pax par an.

19 – Journées d'hospitalisation SSR hors de Corse des patients résidents corses par département (nb de séjours)



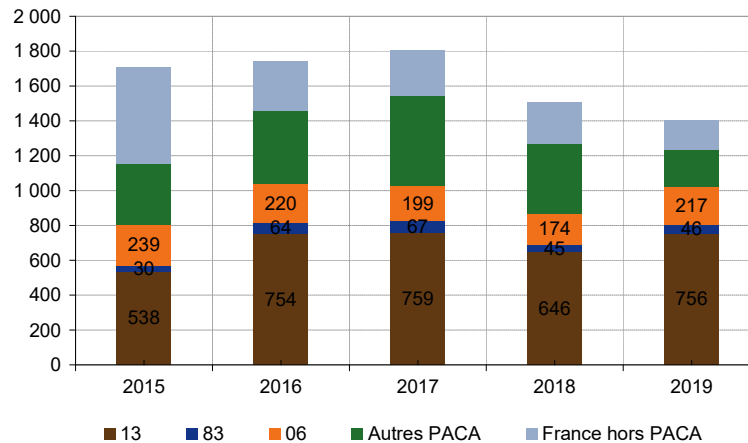
Sources : ATIH – Scansanté, Gecodia – Regionalytics®

¹⁶ Id.

¹⁷ Les séjours pour hospitalisations partielles en dehors de Corse de patients corses sont négligeables.

Pour les actes PSY, 690 actes par an ont été réalisés en moyenne entre 2015 et 2019 sur la région marseillaise¹⁸, 210 sur la région niçoise, 50 sur la région toulonnaise et 380 dans d'autres territoires de la région PACA (essentiellement Vaucluse). La demande de déplacements de patients corses (aller-retour, hors accompagnant) pour la région PACA est évaluée à 2 700 pax par an.

20 – Actes PSY hors de Corse des patients résidents corses par département (nb de séjours)



Sources : ATIH – Scansanté, Gecodia – Regionalytics®

De plus, ces déplacements peuvent aussi concerner un accompagnant (cas des mineurs, patients handicapés, patients âgés...), que ces déplacements soient ou non remboursés par la sécurité sociale. La répartition par âge des patients de l'activité MCO, SSR ou PSY pour l'ensemble des patients corses est donnée par la source ATIH-Scansanté (année 2017 et 2018). Il est supposé que cette répartition est homogène pour les patients corses que l'activité ait lieu en Corse ou hors de Corse. En supposant qu'un accompagnant est systématiquement présent avant 19 ans et après 75 ans et que seule une personne sur deux est accompagnée pour les autres classes d'âge, un déplacement médical (aller-retour) d'un patient corse engendre un besoin en transport supplémentaire de 1,4 pax (aller-retour).

Enfin, pour l'activité MCO uniquement, un déplacement supplémentaire au titre de la visite post-hospitalisation. Pour cette catégorie spécifique, le nombre d'accompagnant par déplacement est abaissé. Un déplacement au titre de la visite post-hospitalisation (aller-retour) d'un patient corse engendre un besoin en transport supplémentaire de 1,2 pax (aller-retour).

Le tableau ci-dessous indique le nombre estimé de déplacements pour des patients corses vers la région PACA.

¹⁸ Id.

**21 – Estimation des déplacements médicaux de patients résidents corses et de leurs accompagnants
(flux Corse-PACA, pax)**

Activités MCO	2015	2016	2017	2018	2019
Bouches-du-Rhône	49 488	50 950	52 120	50 944	50 804
Alpes-Maritime	10 046	10 660	10 821	10 806	10 561
Var	1 342	1 264	1 539	1 388	1 284
Autres dép. PACA	411	338	120	281	338
Total	61 287	63 211	64 600	63 419	62 988

Activités SSR	2 015	2016	2017	2018	2019
Bouches-du-Rhône	1 164	1 273	990	1 028	
Alpes-Maritime	303	266	305	248	
Var	388	357	312	336	
Autres dép. PACA	110	32	40	28	
Total	1 965	1 929	1 647	1 640	

Activités PSY	2 015	2016	2017	2018	2019
Bouches-du-Rhône	1 506	2 111	2 125	1 809	2 117
Alpes-Maritime	669	616	557	487	608
Var	84	179	188	126	129
Autres dép. PACA	966	1 176	1 456	1 137	605
Total	3 226	4 082	4 326	3 559	3 458

Toutes activités	2015	2016	2017	2018	2019
Bouches-du-Rhône	52 159	54 334	55 234	53 781	
Alpes-Maritime	11 019	11 542	11 684	11 541	
Var	1 814	1 800	2 039	1 851	
Autres dép. PACA	1 487	1 546	1 616	1 446	
Total	66 478	69 223	70 572	68 618	

Source : Gecodia

Au final, les déplacements pour raisons médicales impérieuses (hospitalisations, soins de suite et psychiatrie), incluant les accompagnants, à partir de la Corse et à destination de la région de PACA sont évalués à 68 700 pax par an en moyenne entre 2015 et 2018. L'essentiel des déplacements est à destination du département des Bouches-du-Rhône (78 % du total). Ces déplacements peuvent se faire par avion ou bateau.

Cette estimation est cohérente avec les données disponibles sur les dépenses en transport hors transport terrestre de l'assurance maladie tous régimes confondus¹⁹. Entre 2015 et 2019, ces dépenses s'établissent à 10,1 M€ par an en moyenne. Compte tenu du coût moyen d'un billet aérien ou maritime et de la part remboursé par la sécurité sociale (hors remboursement des mutuelles), ceci correspond à 67 100 pax par an en moyenne sur cette période.

Les déplacements par avion vers Marseille et Nice sont obtenus à partir des données CPAM 2B (accord de transport). Ils sont extrapolés sur l'ensemble de la Corse à travers la population annuelle recensée par département. Le tableau ci-dessous souligne l'importance de ce mode de transport sur Nice (près de 100 % du trafic estimé) et une progression de la part de l'aérien dans le trafic estimé pour les déplacements médicaux ente la Corse et la région PACA.

¹⁹ Données ARS (« état financier régional relatif aux dépenses »).

22 – Déplacements médicaux de patients résidents corses et de leurs accompagnants en avion (flux Corse-PACA, pax)

Avion	2015	2016	2017	2018	2019
Bouches-du-Rhône		31 578	37 501	39 937	42 875
Alpes-Maritime		9 581	10 773	12 227	13 096
Var		-	-	-	-
Autres dép. PACA		-	-	-	-
Total		41 159	48 274	52 165	55 971

Sources : source confidentielle, estimation et calculs Gecodia

Les estimations précédentes montrent que les déplacements médicaux vers la région toulonnaise sont très faibles (3 % du total en 2018). La majorité de ces déplacements se font par voies aériennes.

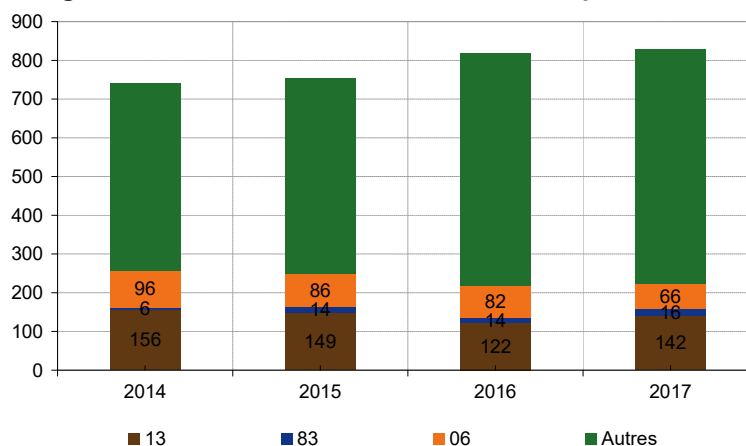
Enfin, le trafic maritime pour raisons médicales vers Nice est négligeable et le trafic maritime pour raisons médicales vers Marseille représente environ 13 000 pax par an en moyenne sur 2018-2019.

3-1-1-3 – Cas des déplacements étudiants

Les études précédentes de l'OTC ont identifié un besoin en termes de transports pour les étudiants corses. Notamment, l'Académie de Corse indique que sur les 1 042 néo-bacheliers corses qui ont poursuivi leurs études, 296 ont quitté la Corse pour rejoindre un établissement de métropole (principalement PACA) en 2014, soit un taux de fuite de 28 %. Ce sous-segment est une partie du trafic régulier.

En l'absence de comptage fiable du nombre d'étudiants corses poursuivant leurs études sur le continent, une estimation doit être faite à partir des données Insee – recensement. Il est possible de reconstituer sur la période 2014-2017²⁰ la mobilité résidentielle des étudiants partant de Corse pour s'inscrire sur le continent, quel que soit leur niveau d'études. En moyenne annuelle, 790 étudiants ont déménagé sur le continent pour poursuivre leurs études.

23 – Migrations résidentielles Corse - Continent pour les étudiants



Sources : Insee – recensement, calculs et traitements Gecodia

Les déménagements vers la région PACA sont d'environ 250 par an. En prenant pour hypothèse que la durée moyenne des études est de 3,4 ans et que ces étudiants réalisent 5 déplacements vers la Corse par an (vacances + rentrée scolaire), le besoin en

²⁰ Années de recensement disponibles au moment de la réalisation de cette note. Les données utilisées sont issues des fichiers détails sur les migrations résidentielles au niveau communal publiés par l'Insee.

déplacements (aller-retour) est de 8 400 par an. L'essentiel des déplacements est à destination des départements des Bouches-du-Rhône (57 % du total) et des Alpes-Maritimes (33 %).

24 – Estimation des déplacements étudiants (flux Corse-PACA, pax)

	2014-17
Bouches-du-Rhône	4 836
Alpes-Maritime	2 802
Var	429
Autres dép. PACA	373
Total	8 440

Source : Gecodia

Ces déplacements peuvent se faire par avion ou bateau. Il est impossible à ce stade de ventiler de façon précise la répartition modale pour ces déplacements.

Dans sa réponse à la consultation menée auprès des opérateurs maritimes, la Corsica Linea estime à au global à 20 000 voyages aller-retour entre le continent et la Corse le besoin en transport des étudiants corses effectuant leur étude sur le continent (40 000 pax), à partir d'une démarche proche de celle indiquée ci-dessus. La compagnie effectue ensuite un parallèle avec le flux moyen de 15 000 passagers 18-25 ans sur la période Novembre – Avril de 2016 à 2019. Toutefois, ceci surévalue le trafic étudiant car tous les 15-24 ans ne peuvent être assimilés à des étudiants résidents se déplaçant entre leur lieu d'études et leur domicile familial.

En conclusion, cette demande spécifique semble faible et difficilement identifiable au regard de l'évaluation de la demande de transport de passagers réguliers (cf. 3-1-1-4).

3-1-1-4 – Problématiques de la quantification du segment de demande de transport de passagers réguliers

Les déplacements réguliers, notamment les déplacements médicaux et étudiants, existent tout au long de l'année, même si les périodes de vacances peuvent diminuer cette demande. Toutefois, il n'est pas possible d'identifier de façon directe ce segment. Les données pour différencier entre le trafic régulier et le trafic touristique ne sont pas récoltées par l'ORTC ou l'OTC. De plus, une approche par le code postal de lieu de résidence renseignée à la réservation auprès des compagnies par les passagers ne permet ni de s'assurer de l'exhaustivité du décompte des passagers concernés, ni de la raison effective du déplacement, ni de tenir compte des déplacements entre le continent français et la Corse rattachés à la demande régulière.

Compte tenu du caractère permanent de la demande régulière, l'approche proposée par l'Autorité de la concurrence visant à scinder le trafic général entre trafic de basse saison et trafic sur les autres mois n'est pas à même de bien évaluer ce segment de marché.

En l'absence de données exploitables pour identifier directement ce segment de demande, il est proposé d'estimer à partir des données observées les semaines de plancher le trafic régulier de passagers entre la Corse et le continent français.

Méthode de calcul pour la demande régulière de passagers

La méthode adoptée pour caractériser cette demande de base est donc :

- à partir des flux quotidiens, extraire les semaines correspondant au plancher de trafic pour les mois de janvier à avril puis de novembre à décembre, en excluant les périodes de vacances scolaires ;
- extrapoler sur l'ensemble des 52 semaines le trafic hebdomadaire moyen de base en tenant compte de l'offre disponible (nombre de traversées) par semaine ;
- limiter la prise en compte de l'offre journalière quand elle est présente à une seule rotation par ligne ;
- ne retenir qu'une fraction (75 %) de cette demande pour tenir compte des trajets touristiques pouvant avoir lieu durant la basse saison.

Le tableau ci-après indique les résultats pour l'estimation conduite suivant la méthode précédente. Le trafic régulier représente 20 % du trafic de passagers entre la Corse et le continent français en 2018 et 18 % en 2019. Son poids dans le trafic par port continental est nettement plus important sur Marseille que sur Toulon ou Nice, surtout avec les lignes sur Aiacciu et Bastia.

25 – Trafic maritime de passagers réguliers (pax annuels)

	2015	2016	2017	2018	2019	% trafic (port)	
						2018	2019
Toulon							
Aiacciu	98 644	98 464	91 470	96 791	78 780	14%	12%
Bastia	149 376	153 903	130 917	134 719	107 065	27%	20%
L'Isula	0	0	0	0	0	0%	0%
Portivechju	0	2 906	4 137	3 558	10 191	23%	16%
Pruprià	-	-	-	-	-	-	-
Marseille							
Aiacciu	66 787	67 448	68 964	78 062	61 370	36%	30%
Bastia	92 579	81 702	96 678	98 921	86 863	40%	37%
L'Isula	9 838	15 417	14 868	17 592	17 416	28%	26%
Portivechju	23 456	24 283	24 413	26 623	26 805	27%	27%
Pruprià	20 453	17 931	13 599	13 432	14 624	21%	26%
Nice							
Aiacciu	0	18 166	19 197	0	0	0%	0%
Bastia	65 607	70 801	50 506	55 298	41 504	14%	15%
L'Isula	7 704	10 678	13 576	16 535	11 164	12%	16%
Portivechju	0	0	9 265	0	0	0%	0%
Pruprià	-	-	-	-	-	-	-
Total							
Aiacciu	165 431	184 078	179 631	174 853	140 150	18%	15%
Bastia	307 562	306 406	278 101	288 938	235 432	25%	22%
L'Isula	17 542	26 095	28 444	34 127	28 580	9%	9%
Portivechju	23 456	27 189	37 815	30 181	36 996	19%	21%
Pruprià	20 453	17 931	13 599	13 432	14 624	21%	26%
Total	534 444	561 699	537 590	541 531	455 782	20%	18%

Source : Gecodia

Cette approche présente plusieurs limites, sous-évaluant vraisemblablement la demande régulière effective :

- dans les cas où plusieurs rotations par jour sont présentes, la méthode retenue ne prend en compte qu'une seule traversée. Or, l'augmentation des rotations à partir du printemps pourrait entraîner une augmentation de la demande régulière qui trouverait des rotations plus adaptées à ses besoins ;
- pour les liaisons présentant un caractère très saisonnier, avec très peu voire pas de rotation sur les mois de janvier-mars et novembre-décembre, la méthode ne permet pas de calculer le trafic régulier ;
- les déplacements étudiants sont mal pris en compte du fait de l'exclusion des périodes de vacances scolaires.

La consultation auprès des opérateurs maritimes ou de la Chambre de commerce et d'industrie de Corse²¹ n'a pas fait remonter d'objection sur cette méthodologie.

3-1-1-5 – Caractéristiques propres du segment, notamment périmètre géographique

Compte tenu des contraintes de confort, de proximité et de régularité (cf. point 3-1-1-2 et 3-1-1-3) pouvant peser sur le segment de marché, il apparaît qu'il forme effectivement un segment distinct de celui du trafic touristique de passagers.

Les contraintes spécifiques (fatigue, situation de dépendance, proximité avec le lieu de soins) en termes de dessertes ne permettent pas de conclure à une substituabilité entre les ports continentaux pour le sous-segment de la desserte des déplacements médicaux. Sur cet aspect, le besoin éventuel de service public pour les déplacements médicaux maritimes avec les régions toulonnaise, marseillaise et niçoise doit donc être regardé calculé de façon indépendante suivant les routes maritimes.

Toutefois, l'analyse actuelle est limitée par l'absence d'élément de consultation publique ou de sondage auprès de la population résidente. Par conséquent, il n'est pas à ce stade possible de conclure de façon claire sur un périmètre géographique restreint sur les autres sous-segments de la demande en transport maritime de passagers réguliers.

Seule la Corsica Linea a fourni des éléments sur la caractéristique de la demande régulière. Elle considère que pour la demande « régulière », les ports continentaux ne sont pas substituables. Elle appuie son analyse principalement sur un sondage OpinionWay réalisé auprès de la population corse²² en juillet 2019. Concernant le port continental de transit, ce sondage donne des résultats proches du résultat de l'estimation précédente concernant la répartition du trafic entre Marseille et Toulon. Toutefois, la conclusion sur l'absence de substituabilité semble excessive au regard des informations reprises du sondage dans la réponse à la consultation. En effet, l'estimation (cf. 3-1-1-4) indique que le trafic de passagers réguliers par Marseille est minoritaire sur Ajaccio (44 % du trafic annuel) et sur Bastia (37 % du trafic annuel), ce qui ne ressort pas du sondage. Cette différence provient vraisemblablement de la comptabilisation du trafic touristique des résidents. La méthode proposée au point 3-1-1-4 exclut ce trafic du marché du transport maritime des passagers réguliers. De plus, des indications sur un éventuel renoncement au voyage en

²¹ Consultation flash menée en octobre 2020.

²² La méthodologie de l'étude indique que celle-ci a été menée auprès d'un échantillon de 514 personnes représentatif de la population corse âgée de 18 ans et plus. L'échantillonnage a été réalisé selon la méthode des quotas, tenant compte des critères de sexe, d'âge, de catégorie socioprofessionnelle, de catégorie d'agglomération et de département. Cette méthodologie permet d'assurer la significativité des résultats dans leur ensemble et permet également de segmenter l'analyse selon chacun des critères.

Les entretiens ont été réalisés par téléphone entre le 26 juin et le 3 juillet 2019 en appliquant les procédures et règles de la norme ISO 20252. Comme le précise la note d'enquête d'OpinionWay, les résultats de ce sondage doivent être lus sans omettre les marges d'incertitude qui persistent : de 1,9 à 4,4 points au plus pour un échantillon de 500 répondants.

cas d'absence de route via un port continental (Marseille, Nice ou Toulon) ne sont pas présentes.

L'éventuel besoin en service public sera donc calculé dans ce rapport en agrégeant les trafics passagers sur les trois ports continentaux concernés en dehors des déplacements pour raisons médicales.

Cependant, ceci ne préjuge pas de la possibilité de conclure à une substituabilité partielle entre ports continentaux pour ce segment du marché si des éléments sont produits en ce sens, notamment par une consultation publique plus large.

Les déplacements pour raisons médicales sont considérés comme spécifiques à chaque route maritime entre la Corse et un port continental. Les ports continentaux ne sont pas substituables pour ce sous-segment.

3-1-2 – Marché du transport maritime de passagers touristiques

Le trafic touristique est défini comme le trafic total auquel est soustrait le trafic régulier défini précédemment. Ce trafic est à la fois généré par les résidents (flux liés au tourisme corse hors de Corse) et les non résidents (flux liés au tourisme extérieur).

Conformément aux travaux des années précédentes menés par l'OTC, aux décisions successives des autorités de contrôle et aux réponses à la consultation auprès des compagnies maritimes effectuée en octobre 2020, ce segment du trafic est considéré comme faisant l'objet d'une substituabilité entre ports continentaux (Marseille, Toulon et Nice).

Le tableau ci-après indique les résultats pour l'estimation conduite suivant la méthode précédente. Le trafic touristique est dominant sur toutes les lignes, même si les liaisons avec Toulon et surtout Nice présentent une prépondérance très marquée.

26 – Trafic maritime de passagers touristiques (pax annuels)

	2015	2016	2017	2018	2019	% trafic (port)	
Toulon						2018	2019
Aiacciu	585 950	553 102	561 929	577 189	605 688	86%	88%
Bastia	369 824	350 010	400 849	360 006	435 205	73%	80%
L'Isula	186 889	196 001	200 526	182 865	182 744	100%	100%
Portivechju	0	15 134	13 344	11 783	53 611	77%	84%
Pruprià	-	-	-	-	-	-	-
Marseille						2018	2019
Aiacciu	131 619	116 433	148 603	140 399	145 187	64%	70%
Bastia	140 946	137 244	131 096	147 532	145 158	60%	63%
L'Isula	32 000	30 744	35 110	46 347	50 675	72%	74%
Portivechju	64 839	65 946	67 952	71 021	72 340	73%	73%
Pruprià	58 637	49 015	51 448	50 329	42 408	79%	74%
Nice						2018	2019
Aiacciu	131 444	113 569	116 259	90 852	36 269	100%	100%
Bastia	281 309	345 760	345 091	337 814	240 005	86%	85%
L'Isula	174 308	115 943	111 880	127 238	58 998	88%	84%
Portivechju	0	39 642	34 432	45 400	16 493	100%	100%
Pruprià	-	-	-	-	-	-	-
Total						2018	2019
Aiacciu	849 013	783 104	826 791	808 440	787 144	82%	85%
Bastia	792 079	833 014	877 036	845 352	820 368	75%	78%
L'Isula	393 197	342 688	347 516	356 450	292 417	91%	91%
Portivechju	64 839	120 722	115 728	128 204	142 444	81%	79%
Pruprià	58 637	49 015	51 448	50 329	42 408	79%	74%
Total	2 157 765	2 128 543	2 218 519	2 188 775	2 084 781	80%	82%

Source : Gecodia

3-2 –Marché du transport maritime de fret

Sources des données

Les données utilisées dans cette section ont pour source les données transmises par les compagnies sur les lignes qu'elles desservent. Des différences minimales peuvent apparaître entre le total des segments et les données de trafic total de l'ORTC du fait de périmètres légèrement différents, seul le fret tarifé au mètre linéaire étant retenu dans ce qui suit.

Les décisions précitées de la Commission européenne et de l'Autorité de la concurrence ont laissé ouverte la question d'une segmentation du trafic roll entre fret tracté et le fret inerte²³.

Dans le cadre de ce rapport, il est proposé d'analyser une segmentation en deux segments pour le marché de transport maritime de fret roll :

- un segment de transport de fret tracté ;
- un segment de transport de fret non tracté (inerte) ;
- un segment de transport de fret auto-commerce.

Les réponses à la consultation auprès des opérateurs maritimes, auprès du Syndicat Professionnel des Transporteurs Corses²⁴ (SPTC) et de la Chambre de commerce de Corse soulignent la pertinence de cette approche.

3-2-1 – Fret roulant tracté

Ce segment du marché du transport maritime de fret roulier entre la Corse et le continent français est constitué du transport de marchandises à l'aide d'un véhicule de plus de 6 mètres disposant de son propre moyen de propulsion (fourgons, camions et assimilés, semi-remorques couplées à un tracteur routier).

Ces véhicules ou ces ensembles peuvent donc être embarqués et débarqués sans manutention portuaire. Toutefois, les conducteurs peuvent laisser leur véhicule ou leur ensemble sur le quai du port de départ, à charge à l'opérateur maritime de procéder à l'embarquement et au débarquement. Un conducteur prend ensuite en charge le véhicule ou l'ensemble sur le quai du port de destination.

Ce type de fret impose peu de contrainte pour l'embarquement ou de débarquement sur un navire mixte ou un cargo, même en cas d'absence de conducteur embarqué. Ce fret est compatible avec une durée d'escale courte et un embarquement concomitant aux opérations sur les véhicules légers.

Toutefois, le cas du transport de matières dangereuses impose des contraintes plus fortes, avec une réglementation plus restrictive pour le port de Toulon dont la rade accueille également des activités militaires sensibles.

²³ Dans le cas du fret tracté, les remorques sont mobiles et autonomes et peuvent donc être embarquées et débarquées sans l'assistance des entreprises de manutention portuaire. A l'inverse, dans le cas du fret inerte, les remorques sont dételées par les entreprises de transport, stabilisées à l'aide de béquilles et laissées sur les quais du port de départ pour un embarquement futur. L'embarquement et le débarquement nécessitent l'utilisation de tracteurs et une manutention spécifique sur le port et à bord.

²⁴ Consultation flash menée en octobre 2020.

27 – Trafic maritime de fret roulant tracté (ML annuels)

	2015	2016	2017	2018	2019	% trafic (port)	
Toulon						2018	2019
Aiacciu	211 255	179 107	166 648	160 558	151 873	95%	91%
Bastia	293 475	243 520	213 098	210 477	218 104	96%	93%
L'Isula	3 454	2 630	3 150	3 056	2 465	99%	97%
Portivechju	0	6 509	9 807	4 458	8 241	78%	57%
Pruprià	-	-	-	-	-	-	-
Marseille						2018	2019
Aiacciu	105 440	127 110	101 818	115 366	113 475	16%	16%
Bastia	205 003	208 978	171 454	169 065	163 708	18%	18%
L'Isula	18 481	22 234	24 358	23 989	26 837	24%	23%
Portivechju	28 308	34 563	31 526	35 935	43 109	17%	19%
Pruprià	20 731	20 667	19 919	17 304	17 507	25%	24%
Total						2018	2019
Aiacciu	316 695	306 217	268 466	275 924	265 348	32%	31%
Bastia	498 478	452 498	384 552	379 542	381 812	33%	33%
L'Isula	21 935	24 864	27 508	27 045	29 302	26%	25%
Portivechju	28 308	41 072	41 333	40 393	51 350	19%	21%
Pruprià	20 731	20 667	19 919	17 304	17 507	25%	24%
Total	886 147	845 318	741 778	740 208	745 319	31%	30%

Sources : Données des compagnies, Gecodia

3-2-1-1 – Périmètre géographique du segment de marché : fret roulant tracté

Pour ce segment du trafic de fret, le périmètre géographique du marché au niveau des ports continentaux peut être apprécié sur deux critères :

- la capacité des ports à admettre le trafic ;
- le coût supplémentaire du passage par un port ou un autre suivant le point de départ du fret dans le sens continent-Corse ou le point de destination du fret dans le sens Corse-continent.

La question du coût environnemental du passage par un port ou un autre suivant le point de départ du fret dans le sens continent-Corse ou le point de destination du fret dans le sens Corse-continent est un critère pertinent de différenciation entre les ports continentaux. Du strict point de vue du droit communautaire, la prise en compte des externalités environnementales serait admissible pour apprécier le besoin de service public. Les procédures d'appel d'offre de ces dernières années ont notamment introduit un critère de développement durable portant sur l'optimisation de la consommation de combustible fossile, sur la protection du milieu marin, sur la réduction des rejets atmosphériques et sur la gestion des déchets. Toutefois, la question de l'inscription de la minimisation de l'empreinte environnementale de l'ensemble de la chaîne logistique de la Corse parmi les objectifs de la continuité territoriale, y compris sur le continent, reste à l'appréciation des autorités nationales et territoriales. L'analyse qui suit ne reprend pas ce critère à ce stade. Ceci ne préjuge pas de l'introduction de ce critère à l'avenir si de futures délibérations de l'Assemblée de Corse inscrivent explicitement la minimisation de l'empreinte environnementale de l'ensemble de la chaîne logistique de la Corse, du point de départ au point d'arrivée des marchandises, comme un objectif de la continuité territoriale.

Sur le premier point, les infrastructures portuaires actuellement utilisées pour les liaisons de la Corse avec Marseille, Toulon et Nice peuvent accepter du fret roulant tracté. Toutefois, le règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses pour le Port de Toulon-La Seyne-Brégaillon (2020) précise que la manutention de marchandises dangereuses de classe 1 (matières explosibles) et 2 (gaz comprimés, liquéfiés ou dissous) est interdite pour le port de commerce (Toulon-Côte-d'Azur), y compris sur le môle d'armement en présence de mouvement de passagers. Le port de Toulon-

Brégaillon peut recevoir ces classes, mais ne peut recevoir de navires mixtes. De même, le port de Nice ne permet pas le transport de ces matières dangereuses. Par conséquent, du fait de l'absence de desserte sur le port de Toulon-Brégaillon ainsi que l'absence d'une desserte Ro-Ro de la Corse, seul le port de Marseille peut assurer l'embarquement ou le débarquement des matières dangereuses de classes 1 et 2.

Ce fret spécifique représente 1 350 ML par an en moyenne sur 2018 et 2019.

Sur le second point, le critère de coût doit être apprécié au regard de la définition de la continuité territoriale. Selon les termes de l'article L4424-18 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), « *la Collectivité de Corse définit, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité et dans les conditions de l'article L. 4425-26, 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 tarifs* ». Pour le transport de fret, « *atténuer les contraintes de l'insularité* » revient à limiter autant que possible le surcoût lié au passage maritime. Par conséquent, pour une marchandise partant de Corse ou à destination de Corse, la continuité territoriale doit permettre de s'assurer que le trajet global (routier en Corse + maritime + routier en France continentale) soit fait à moindre coût, dans la limite d'une référence à un trajet routier équivalent en distance²⁵.

28 – Distance entre les ports continentaux (km et h)

	Marseille	Toulon	Nice
Marseille	-	60	210
Toulon	60	-	160
Nice	210	160	-

	Marseille	Toulon	Nice
Marseille	-	1h	2h30
Toulon	1h	-	2h
Nice	2h30	2h	-

Source : Google Maps

Par conséquent, suivant le point de départ et d'arrivée des marchandises, le passage par un port continental ou un autre peut entraîner une différence de coût susceptible d'être incompatible avec l'objectif de continuité territoriale, ce qui revient à réduire la substituabilité entre ces ports.

²⁵ Cf. Etudes de 2017 et 2018 de l'OTC.

29 – Référentiel prix de revient pour le transport routier (2019)

	Coût moyen du transport routier		
	Régional 40T	Avec gr. froid	Unité
Carburant / km	0,307	0,31	€/km
Pneumatiques / km	0,03	0,03	€/km
Entretien-réparations / km	0,09	0,09	€/km
Terme kilométrique (hors péages)	0,42	0,42	€/km
Péages / km (tous kilomètres confondus)	0,08	0,08	€/km
Terme kilométrique avec péages	0,50	0,50	€/km
Salaires et autres éléments de rémunération / heure	14,08	14,08	€/h
Charges sur salaires et autres rémunérations / heure	3,04	3,04	€/h
Frais de déplacement / heure	2,08	2,08	€/h
Terme horaire	19,20	19,20	€/h
Coût de détention du véhicule moteur / jour	49,79	58,61	€/j
Coût de détention du véhicule tracté / jour	15,38	24,74	€/j
Assurances / jour	11,87	12,33	€/j
Taxes / jour	2,18	1,89	€/j
Coûts de structure et autres charges / jour	80,29	133,37	€/j
Terme journalier	159,51	230,94	€/j
Groupe froid - fuel / heure d'utilisation	-	1,46	€/h

Sources : CNR

Le coût du transport routier est approché à l'aide des distances et à l'aide de la référence de coût publiée par le Comité National Routier (CNR) pour le transport régional. Il est retenu pour un trajet aller-retour (on suppose que le même port continental est utilisé à l'aller et au retour). Dans le cas de cette analyse, seuls les coûts relatifs au terme kilométrique et au terme horaire sont retenus car il est supposé que le trajet se fait avec un passage de nuit (livraison en Corse en matinée ou retour à l'entrepôt continental en matinée), ce qui revient à égaliser le terme journalier suivant les ports.

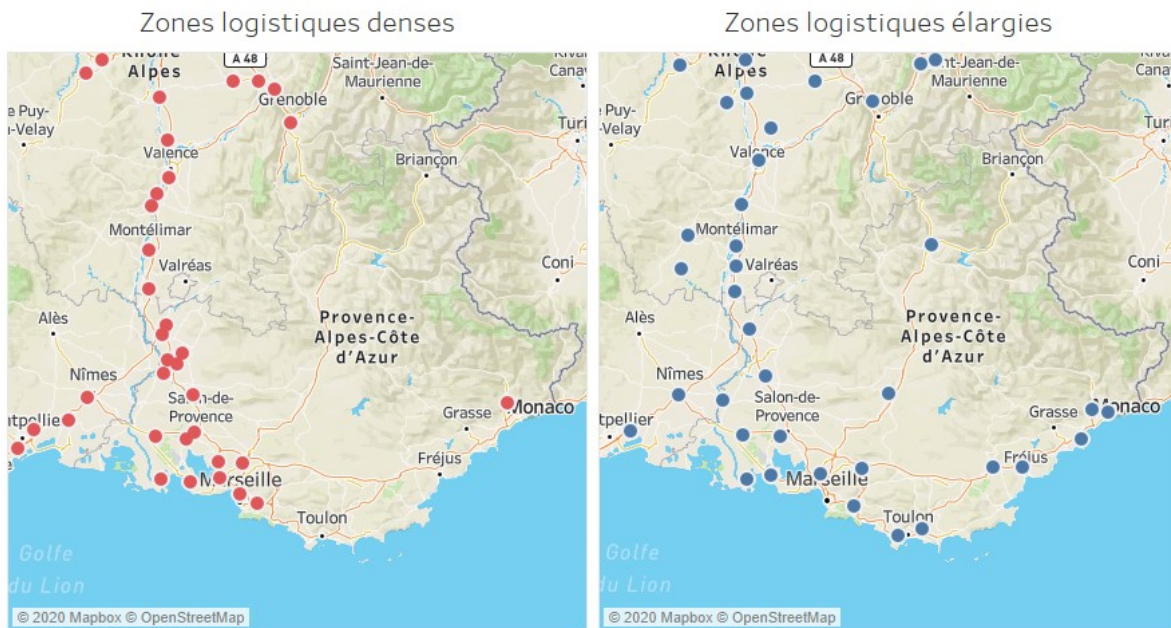
30 – Coût d'un trajet entre les ports continentaux desservant la Corse (transport non réfrigéré, en €)

	Marseille	Toulon	Nice
Marseille	0	60	210
Toulon	60	0	160
Nice	210	160	0

Source : Gecodia

L'essentiel des marchandises importées en Corse ou exportées de Corse ont pour origine ou destination les centres logistiques de la région PACA. Ces centres sont essentiellement au nord et à l'ouest de la région marseillaise. Notamment, la réponse à la consultation du SPTC (38 % des ML transportés entre la Corse et le continent pour le fret roulant tracté) montre que 84 % flux ont pour origine ou destination le département des Bouches-du-Rhône.

31 – Zones logistiques du sud-est de la France



Source : SOeS (Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015)

Par conséquent, le port de Nice présente un allongement logistique important. De fait, malgré un tarif attractif (autour de 25 € du ML²⁶) entre sur les lignes Corse-Nice, le trafic de fret roulant tracté est très faible.

En effet, pour un camion de 12 ML au départ de l'ouest de la région PACA, le surcoût pour charger sur Nice par rapport au port de Marseille serait de 12,7 €/ML et par rapport à Toulon de 9,8 €/ML, ce qui fait passer le coût du passage maritime par Nice à près de 38 €/ML (hors frais annexes) par rapport à Marseille et à 35 €/ML par rapport à Toulon contre une référence à 35 €/ML par Marseille ou Toulon.

Les deux critères précédents permettent toutefois de constater que le port de Nice n'est pas substituable au port de Toulon ou au port de Marseille pour le trafic de fret roulant tracté. Ceci justifie d'exclure le très faible trafic de fret sur Nice de l'analyse générale.

Pour un camion au départ de l'est de la région, le choix entre Toulon et Marseille est aussi susceptible d'être influencé par le surcoût lié au trajet routier supplémentaire. Le tarif observé²⁷ sur les lignes Corse-Toulon pour le fret roulant tracté est de 35 €/ML (38 €/ML sur Portivechju). L'allongement logistique induit un surcoût pour le passage maritime de 4,1 €/ML, portant le coût total (hors frais annexes) à près de 39 €/ML. Ce tarif est moins attractif que celui pratiqué actuellement dans le cadre de la DSP sur Marseille (35 €/ML).

La baisse progressive du tarif de la DSP sur Marseille depuis 2015 (42,5 €/ML avant le 1^{er} octobre 2016, 40 €/ML du 1^{er} octobre 2016 au 31 septembre 2019 puis 35 €/ML à partir du 1^{er} octobre 2019) a réduit l'écart avec le tarif pratiqué sur Toulon. Cette réduction conjuguée au surcoût logistique routier décrit précédemment explique qu'une partie du trafic de fret roulant tracté présent sur Toulon se soit reportée sur Marseille.

Toutefois, ce résultat n'est vrai que pour un départ ou une destination au nord ou à l'ouest de la région marseillaise. Si cette zone concentre l'essentiel des zones logistiques denses et élargies du quart sud-est français, il existe aussi quelques zones autour de

²⁶ Source : 23 relevés journaliers effectués entre juillet et août 2020 sur le site <https://www.corsica-ferries.fr/fret-maritime/fret-maritime.html> pour un trajet à 1 semaine, 1 mois et 2 mois.

²⁷ Source : 23 relevés journaliers effectués entre juillet et août 2020 sur le site <https://www.corsica-ferries.fr/fret-maritime/fret-maritime.html> pour un trajet à 1 semaine, 1 mois et 2 mois.

Toulon ou à l'est de la région toulonnaise. Dans le cas d'un trajet vers ces zones, c'est le passage par Marseille qui présente un surcoût ou un coût très proche pour le trajet.

Les observations du SPTC (38 % du trafic ML en fret roulant tracté), de la Corsica Linea et de la Méridionale montrent une domination nette de la zone logistique marseillaise, à la fois en termes de base logistique pour les camions ou ensembles tractés et en termes de lieu d'implantation des chargeurs. La Corsica Linea évalue la part des marchandises chargées dans les Bouches-du-Rhône à près de 85 % des flux sur ses lignes pour le fret roulant tracté. Le SPTC évalue que le fret roulant tracté qu'il transporte est chargé à 84 % dans les Bouches-du-Rhône et que ce flux se dirige pour les ports d'Ajaccio et Bastia à près de 87 %.

La Corsica Ferries n'a fourni aucun éléments qualitatifs ou quantitatifs sur ces points concernant son trafic dans sa réponse à la consultation flash d'octobre 2020.

Ces éléments sont cohérents avec les informations précédentes sur l'implantation des zones logistiques dans le quart sud-est de la France et l'optimisation logistique qui en découle (minimisation du coût routier).

Par conséquent, pour la part identifiable à ce stade du trafic en fret roulant tracté (trafic SPTC), l'objectif de minimisation du surcoût logistique tel qu'il découle de la définition de la continuité territoriale entre la Corse et le continent français implique que la substituabilité des ports de Marseille et de Toulon n'est que partielle, avec un rattachement sur Marseille des trois quarts du trafic en fret roulant tracté et du transport de matières dangereuses de classes 1 et 2 (pour lesquelles seul le port de Marseille peut accepter ces marchandises).

Par conséquent, le besoin éventuel en service public sera calculé pour ce segment de la façon suivante :

- **20 % du trafic en fret roulant tracté du port de Marseille est rattaché structurellement au port de Marseille. Cependant, ceci ne préjuge pas de la possibilité de conclure à une substituabilité partielle entre ports continentaux pour ce segment du marché si des éléments sont produits en ce sens, notamment par une consultation publique plus large auprès des chargeurs et des transporteurs ;**
- **Le reste du trafic est agrégé sur les ports de Marseille et de Toulon.**

3-2-1-2 – Déplacements convoyeurs

Le segment du transport de fret roulant tracté génère un trafic combiné de convoyeurs associés. Ces convoyeurs sont considérés comme des passagers au sens du trafic général.

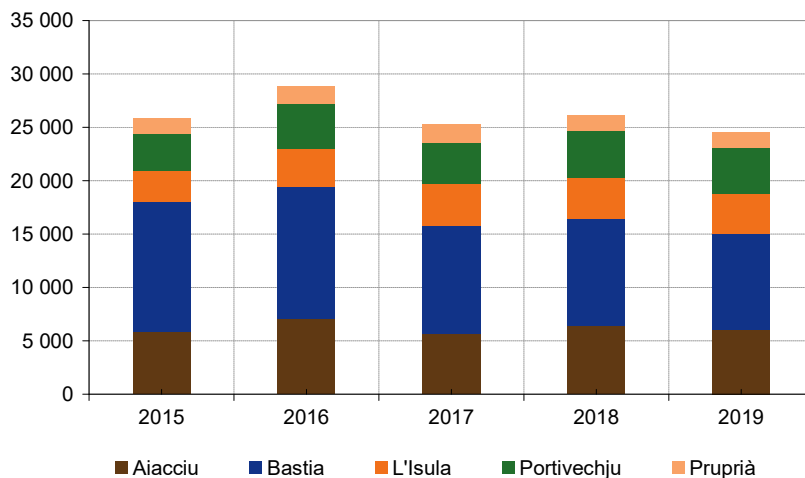
Méthode de calcul pour le nombre de convoyeurs dans le cadre du transport combiné avec le fret roulant tracté

La méthode adoptée pour estimer le nombre de convoyeurs transportés est la suivante :

- à partir des données sur les lignes sous DSP, il est calculé un nombre moyen de convoyeurs par ML de fret roulant tracté transporté pour chaque port corse. Les données ont été fournies dans le cadre de la consultation d'octobre 2020 par ces opérateurs maritimes ;
- ce ratio est appliqué sur les lignes avec Toulon (pour les mêmes ports corses). La Corsica Ferries n'a pas matériellement eu le temps de fournir ces données.

Ce trafic est évalué à environ 25 300 pax par an pour l'ensemble des liaisons entre la Corse et le port de Marseille (entrées + sorties).

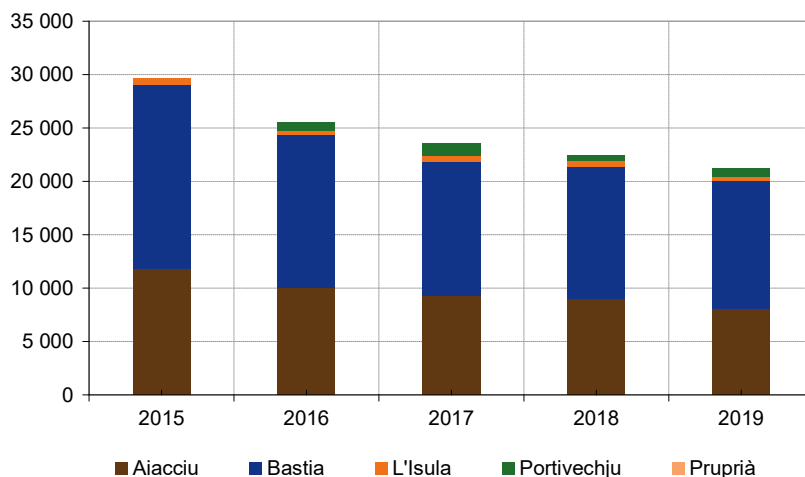
32 – Trafic de convoyeurs (pax annuels) avec Marseille



Source : Gecodia

Ce trafic est évalué à environ 21 800 pax par an pour l'ensemble des liaisons entre la Corse et le port de Toulon (entrées + sorties).

33 – Trafic de convoyeurs (pax annuels) avec Toulon



Source : Gecodia

3-2-2 – Fret roulant non tracté

34 – Trafic maritime de fret roulant non tracté (ML annuels)

Toulon	2015	2016	2017	2018	2019	% trafic (port)	
						2018	2019
Aiacciu	-	-	-	-	-	-	-
Bastia	-	-	-	-	-	-	-
L'Isula	-	-	-	-	-	-	-
Portivechju	-	-	-	-	-	-	-
Pruprià	-	-	-	-	-	-	-

Marseille	2015	2016	2017	2018	2019	2018	2019
	Aiacciu	369 427	410 499	502 304	523 881	517 243	74%
Bastia	514 870	525 802	673 086	677 137	679 866	74%	73%
L'Isula	58 443	66 295	67 904	73 562	85 222	73%	73%
Portivechju	99 169	106 549	128 055	141 659	155 777	69%	69%
Pruprià	54 186	47 066	53 039	52 324	54 153	75%	75%

Total	2015	2016	2017	2018	2019	2018	2019
	Aiacciu	369 427	410 499	502 304	523 881	517 243	60%
Bastia	514 870	525 802	673 086	677 137	679 866	59%	59%
L'Isula	58 443	66 295	67 904	73 562	85 222	71%	72%
Portivechju	99 169	106 549	128 055	141 659	155 777	67%	65%
Pruprià	54 186	47 066	53 039	52 324	54 153	75%	75%
Total	1 096 095	1 156 211	1 424 388	1 468 563	1 492 261	61%	61%

Sources : Données des compagnies, Gecodia

Ce segment du marché du transport maritime de fret roulier entre la Corse et le continent français est constitué du transport de marchandises à l'aide d'une semi-remorque détachée de son tracteur. La remorque est détachée du tracteur sur le quai de départ, puis montée à bord par un engin de traction portuaire spécifique, avant de subir l'opération inverse dans le port d'arrivée où un autre tracteur routier conduit par un autre convoyeur poursuit l'acheminement de la remorque vers sa destination finale.

3-2-2-1 – Contraintes spécifiques portant sur le fret roulant non tracté

Ce segment de fret impose des contraintes importantes sur les infrastructures portuaires qui l'accueillent, surtout en termes de temps d'escale (temps long imposé par la manutention portuaire à l'embarquement et au débarquement) et de présence de zones de transit (terre-pleins permettant le stockage des remorques avant embarquement ou après débarquement).

Concernant la nécessité d'une escale longue pour ce type de fret, le règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche (RGP) et le règlement particulier de police du port maritime de TOULON-LA SEYNE « activité dominante commerce » précisent notamment que le délai fixé pour le chargement ou le déchargement est calculé à partir de la cadence de référence de 750 véhicules/ jour pour le fret roulant non accompagné. Ceci suppose donc une cadence proche de 35 remorques par heure de travail. Ceci est conforme à la cadence observée sur le port de Marseille.

Or, le trafic de fret roulant non tracté observé en 2019 avec Marseille (pas de trafic sur Toulon ou Nice) est de :

- 90 remorques par traversée de ou vers Aiacciu ;
- 110 remorques par traversée de ou vers Bastia ;
- 15 remorques par traversée de ou vers L'Isula ;
- 26 remorques par traversée de ou vers Portivechju ;
- 10 remorques par traversée de ou vers Pruprià.

Par conséquent, pour les deux ports principaux de Corse, les opérations de manutention nécessitent à minima des escales de 7h pour assurer les seules opérations concernant le fret roulant non tracté (débarquement puis embarquement des remorques). Les navires mixtes transportant aussi des VL et du fret roulant tracté, le temps d'escale minimum est nécessairement rallongé à 9 h car les opérations correspondantes ne peuvent avoir lieu en même temps que celles du fret non tracté. Pour les ports secondaires, le temps d'escale minimum est réduit (4h).

Selon les données des délégataires, les produits alimentaires représentent 38 % du total annuel des produits transportés (en ML, moyenne 2018-2019) vers la Corse à partir de Marseille. 90 % des ventes se font dans les grandes surfaces alimentaires²⁸ (supermarchés et hypermarchés).

La gestion des flux entre les entrepôts et les magasins se fait en ABC pour la plupart des marchandises en Corse :

- Jour A : commandes ;
- Jour B : préparation et le départ pour embarquement sur un ferry assurant la liaison avec la Corse (J+1) ;
- Jour C : débarquement dans un port corse et livraison en magasin (J+2).

Pour ces magasins, la marchandise doit être reçue prioritairement avant l'ouverture à la clientèle. Pour des raisons pratiques mais aussi de sécurité (mouvements de matériels roulants et de charges lourdes), la mise en rayon doit se faire le plus possible sans présence de clientèle dans les travées. Ceci impose donc une arrivée des remorques sur le quai en Corse entre 5 et 8 h. Par conséquent, pour assurer un approvisionnement compatible avec le fonctionnement des grandes surfaces alimentaires²⁹, les navires doivent partir en fin de journée du continent afin d'être présents dans le port corse concerné aux heures adéquates.

3-2-2-2 – Périmètre géographique du segment de marché : fret roulant non tracté

Pour ce segment du trafic de fret, le périmètre géographique du marché au niveau des ports continentaux peut être apprécié sur deux critères :

- la capacité des ports à admettre le trafic ;
- le coût supplémentaire du passage par un port ou un autre suivant le point de départ du fret dans le sens continent-Corse ou le point de destination du fret dans le sens Corse-continent.

Comme précisé au point 3-2-1-1, l'analyse qui suit ne préjuge pas de l'introduction d'un critère environnemental à l'avenir si de futures délibérations de l'Assemblée de Corse introduisent explicitement la minimisation de l'empreinte environnementale de l'ensemble de la chaîne logistique de la Corse, du point de départ au point d'arrivée des marchandises, comme un objectif de la continuité territoriale.

Sur le premier point, les infrastructures portuaires de Toulon (port de commerce) et de Nice (port de commerce) desservant actuellement la Corse ne sont pas à même d'accepter un trafic de fret roulant non tracté. Elles ne disposent pas de terre-pleins nécessaires pour accueillir un nombre important de remorques non tractées. La Corsica Ferries indique ne pas proposer ce service sur l'un ou l'autre des ports.

²⁸ Le marché pour les magasins de l'univers de la distribution alimentaire (hors boucherie, boulangerie et poissonnerie) est de 1 090 millions d'euros de chiffre d'affaire (2012 ; source : Insee) y compris pour les produits de grande consommation non alimentaire avec une concentration sur les GMS qui pèsent 90 % du marché. Les supérettes et les épicerie présentent des parts de marchés plus importantes en Corse par rapport au niveau national.

²⁹ Le marché pour les magasins de l'univers de la distribution alimentaire (hors boucherie, boulangerie et poissonnerie) est de 1 090 millions d'euros de chiffre d'affaire (2012 ; source : Insee) y compris pour les produits de grande consommation non alimentaire avec une concentration sur les GMS qui pèsent 90 % du marché. Les supérettes et les épicerie présentent des parts de marchés plus importantes en Corse par rapport au niveau national.

Concernant les zones de transit, les terre-pleins nécessaires pour accueillir une rotation de 500 à 600 remorques (soit l'équivalent d'une rotation journalière Corse-continent) ne sont présents que sur les ports de Marseille et Toulon-Brégaillon.

Toutefois, Toulon-Brégaillon ne dispose que d'un poste à quai Ro-Ro. Ainsi, il n'est pas possible d'assurer plus d'une rotation quotidienne avec un port corse compte tenu des contraintes de temps d'escale et d'heure de départ.

Ces éléments sont confirmés par l'étude CETE Méditerranée - DREAL PACA « Réserves de capacité en PACA - Transport maritime » (Novembre 2011) qui souligne que le nombre maximum d'escales au port de Toulon-Brégaillon pour les navires Ro-Ro est de 350 par an.

Pour les produits alimentaires de grande consommation, le flux de la grande distribution est très largement déterminé par les liens entre les magasins et leur centrale d'achat sur le continent. En dehors des produits frais (fruits, légumes, viandes et poissons), les flux directs Producteurs-Magasins sont marginaux en Corse comme sur le Continent, y compris pour les supérettes. L'île ne présente pas d'entrepôt logistique lié directement ou indirectement (prestataire) aux enseignes.

Pour assurer la livraison des magasins, la grande distribution alimentaire repose principalement sur des entrepôts de taille régionale générant un flux de camions importants et réguliers pour l'approvisionnement des magasins. Au niveau des enseignes, les entrepôts d'approvisionnement des centrales d'achat auxquelles sont rattachées les magasins de l'île sont en région PACA autour de Marseille ou de Toulon et en région Occitanie autour de Nîmes. Les groupes Système U et Auchan ont leurs principaux entrepôts en dehors de la région PACA (autour de Nîmes). Les flux d'approvisionnement des magasins corses se font quasi-intégralement via ces bases logistiques. Ces entrepôts sont de taille inférieure à 100 000 m² et sont spécialisés afin de regrouper sur une plateforme logistique des produits ayant des caractéristiques logistiques très différentes (origines, conditionnements, fragilité, taux de rotation, périssabilité...).

Leclerc (centrale d'achat régionale LECASUD)

- 1 base principale à Le Luc (83) :

52 000 m² concentrant 86% des flux régionaux passant par plate-forme (hors approvisionnement local) avec produits DPH, Bazar, frais (3/5ème de l'activité frais), textile, épicerie, F&L (75%), surgelés et liquides.

- 3 bases sous-traitées :

Pierrelatte (9 000 m² pour le liquide : eaux, minérales, boissons pour 14% des flux régionaux).

Aix Les Milles (3 000 m² pour le restant des produits frais).

Peynier - Rousset (10 000 m² pour les liquides).

Système U (distribution Grand Sud)

- 1 base principale à Vendargues (34) :

97 000 m² pour le non alimentaire (45 000 m²), le DPH/Epicerie/Liquides (31 000 m²) et le Frais/F&L/Surgelés (21 000 m²).

- 1 base sous-traitée à Arles :

35 000 m² pour les liquides, l'épicerie et les produits DPH.

Carrefour (Logidis)

- 2 bases principales à :

Salon-de-Provence 57 000 m² dont 38 000 m² pour les produits d'épicerie, 11 100 m² pour les produits frais et les F&L et 8 000 m² pour les produits surgelés pour les formats Super et Proxi.

Nîmes : 27 000 m² pour les produits d'épicerie à faible rotation, DPH.

- 6 bases sous-traitées :

Brignoles : 30 000 m² pour l'épicerie A/B.

Grans-Miramas : 30 000 m² pour les liquides (alcool).

Base Cavaillon : 30 000 m² pour l'épicerie A/B.

Aix-les-Milles : 20 000 m² pour les produits frais.

Béziers : 27 000 m² pour les produits frais.

Saint Denis : 30 000 m² pour les textiles.

Casino (Easydis)

- 1 base principale à Aix Les Milles :

70.000 m² pour Hyper et Super (49 000 m²) et proximité (22 500 m²). Frais, Epicerie, DPH, Liquides (HM & SM) et Frais, F&L, DPH, Epicerie, Liquides (proximité).

- 2 bases sous-traitées :

Vitrolles : 11.000 m² pour les produits d'importation (Italie et d'Espagne).

Toulon - La Farlède : 21 000 m² pour les Liquides/DPH.

Auchan

- 2 bases principales :

Nîmes : environ 70 000 m² (Epicerie, DPH, Parfumerie, Boissons)

Garons : environ 58 000 m² (Epicerie, DPH, Parfumerie, Boissons)

- 2 bases secondaires :

Cavaillon : 5 000 m² (produits d'entretien)

Le Pontet : 10 000 m² (frais autre que F&L)

Pour certains PGC, des intermédiaires du commerce de gros (certains surgelés & produits frais libre service de marques nationales) se maintiennent en Corse. Ces intermédiaires sont des sociétés spécialisées dans le commerce de gros de frais et de surgelé et commercialisent en Corse des grandes marques nationales (Lactalis, Danone, Fleury Michon...). Les centres logistiques de ces groupes sont autour de Marseille.

Concernant les flux de transport, les enseignes font principalement appel à des prestataires corses. Les principaux transporteurs sont les groupes FILAC, ROCCA, SETEC, STEB, TRANSCAUSSE DPT CORSE, SMTRT, SOCORDIS, CYRNOS AMC, MAURIZI TRANSPORTS et LA CASINCAISE. Tous ces opérateurs (80 % des remorques transportées par la Corsica Linea) ont une implantation en région marseillaise pour leur tracteur routier.

Pour évaluer le surcoût éventuel d'un passage par Toulon-Brégaillon plutôt que par Marseille et son impact sur les prix finaux en Corse, le coût du transport est estimé à l'aide d'un calcul basé sur un coût théorique pour une semi-remorque.

Le coût du transport routier est approché à l'aide :

- des distances moyennes entre les ports de Marseille et Toulon-Brégaillon ;
- un aller-retour pour la remorque avec l'entrepôt ;
- un aller-retour sur Marseille du tracteur routier seul (retour à la base logistique continentale des transporteurs puis un départ pour aller récupérer la remorque sur le quai de Toulon-Brégaillon) ;
- la référence publiée par le Comité National Routier (CNR) pour le transport régional « Régional EA ».

35 – Impact du choix du port de Toulon sur le coût d'un trajet routier entrepôt-magasin pour un magasin GMS alimentaire

Distance supplémentaire Toulon (km)

	Trajet tracteur + remorque	Retour tracteur sur Marseille
Distance moyenne (route)	60	60
Distance aller-retour	120	120

Temps de conduite supplémentaire Toulon (h)

	Trajet tracteur + remorque	Retour tracteur sur Marseille
Distance moyenne (route)	0,8	0,8
Distance aller-retour	1,6	1,6

Coût de transport supplémentaire pour un semi-remorque par Toulon (A/R, en €)

	Trajet tracteur + remorque	Retour tracteur sur Marseille	Total
Régional 40T	91	91	120
Frigo 40T	92	93	240

Source : Gecodia

Pour un trajet moyen entrepôt-magasin passant par Toulon, compte tenu de la localisation des entrepôts, la distance effectuée par la route sur le continent est rallongée pour toutes les enseignes (y compris pour les approvisionnements hors centrale chez les groupes Lactalis ou Danone), hormis pour le groupe E.Lecerc dont la base logistique est située au Luc et la base de La Farlède de Easydis (base secondaire de 21k m² contre 70k m² +11k m² pour Aix Les Milles et Vitrolles).

Le coût supplémentaire pour les magasins n'appartenant pas au groupe E.Leclerc est d'environ 180 € pour un trajet aller-retour, soit 13,2 €/ML supplémentaires (6,6 €/ML par traversée) pour une desserte par Toulon plutôt que par Marseille.

De plus, le trajet supplémentaire pour le tracteur routier entre le port et sa base logistique (ou l'entrepôt de la centrale d'achat) diminue mécaniquement le nombre de rotations quotidiennes par tracteur, donc la rentabilité journalière pour le transporteur. Les observations du SPTC (63 % du trafic ML en fret roulant non tracté) montrent que 90 % des bases logistiques des tracteurs routiers sont dans les Bouches-du-Rhône. Cette problématique est donc structurelle pour l'essentiel du fret roulant non tracté.

La compensation de cette perte de rentabilité induirait un surcoût supplémentaire lié au terme journalier imputé par remorque (159,5 €/jour). Le passage de 4 rotations à 3 par tracteur implique un surcoût par remorque de 13 € (0,9 €/ML A/R). Pour une rotation passant de 2 remorques à 1, le surcoût est de 79,8 € (5,7 €/ML A/R).

De ce point de vue, les ports de Marseille et de Toulon apparaissent non substituables pour une large part des flux de fret (le groupe E.Leclerc ne représente que 37 % des surfaces de ventes pour les supermarchés et hypermarchés) concernant les produits alimentaires de grande consommation.

Cette analyse peut être étendue aux autres produits transportés par remorque non tractée. En effet, le surcoût est essentiellement lié au trajet supplémentaire du tracteur routier avec sa base logistique. Or, comme indiqué précédemment, les implantations de ces bases logistiques pour les transporteurs assurant les opérations pour le fret non tracté sont presque exclusivement à l'est ou au nord du port de Marseille.

En conclusion, les deux critères précédents permettent de constater que :

- le port de Nice et le port de Toulon (partie Toulon-Côte-d'Azur) est non substituable au port de Toulon-Brégaillon ou au port de Marseille pour le trafic de fret roulant non tracté ;
- le port de Toulon-Brégaillon est non substituable au port de Marseille.

3-2-3 – Auto-commerce

Ce segment du marché du transport maritime de fret roulier entre la Corse et le continent français est constitué de véhicules légers (véhicules utilitaires légers et véhicules particuliers) destinés à l'activité de service des loueurs automobiles ou à l'activité de vente des concessionnaires automobiles.

Ces véhicules sont livrés sur la zone de chargement par des intermédiaires spécialisés (entreprises spécialisées dans l'affrètement de véhicules automobiles) qui embarquent ensuite ces véhicules pour une livraison en Corse. Les retours peuvent être organisés de la même façon. Toutefois, une partie importante de véhicules importés en Corse rejoignent ensuite le marché de l'occasion. Le trafic est donc déséquilibré entre aller et retour.

Ces véhicules peuvent être embarqués et débarqués sans manutention portuaire autre que la nécessité de mettre à disposition un conducteur pour procéder à l'embarquement et au débarquement. Un conducteur prend ensuite en charge le véhicule sur le quai du port de destination.

Ce type de fret impose peu de contraintes pour l'embarquement ou le débarquement sur un navire mixte ou un cargo. Ce fret est compatible avec une durée d'escale courte et un embarquement concomitant aux opérations sur les véhicules légers.

36 – Trafic maritime de fret auto-commerce (ML annuels)

						% trafic (port)	
	2015	2016	2017	2018	2019	2018	2019
Toulon							
Aiacciu	284	2 124	7 727	8 175	14 247	5%	9%
Bastia	372	3 882	7 814	8 488	16 096	4%	7%
L'Isula	20	52	32	20	81	1%	3%
Portivechju	0	138	1 062	1 229	6 096	22%	43%
Pruprià	-	-	-	-	-	-	-
Marseille							
Aiacciu	38 425	41 829	46 873	66 385	64 068	9%	9%
Bastia	40 503	45 506	51 711	73 036	82 186	8%	9%
L'Isula	1 927	2 287	2 433	3 503	4 441	3%	4%
Portivechju	13 609	12 398	14 937	28 542	26 022	14%	12%
Pruprià	525	450	508	526	868	1%	1%
Total							
Aiacciu	38 709	43 953	54 600	74 560	78 315	9%	9%
Bastia	40 875	49 388	59 525	81 524	98 282	7%	8%
L'Isula	1 947	2 339	2 465	3 523	4 522	3%	4%
Portivechju	13 609	12 536	15 999	29 771	32 118	14%	13%
Pruprià	525	450	508	526	868	1%	1%
Total	95 665	108 666	133 097	189 904	214 105	8%	9%

Sources : Données des compagnies, ORTC, Gecodia

Pour ce segment du trafic de fret, le périmètre géographique du marché au niveau des ports continentaux peut être apprécié sur deux critères :

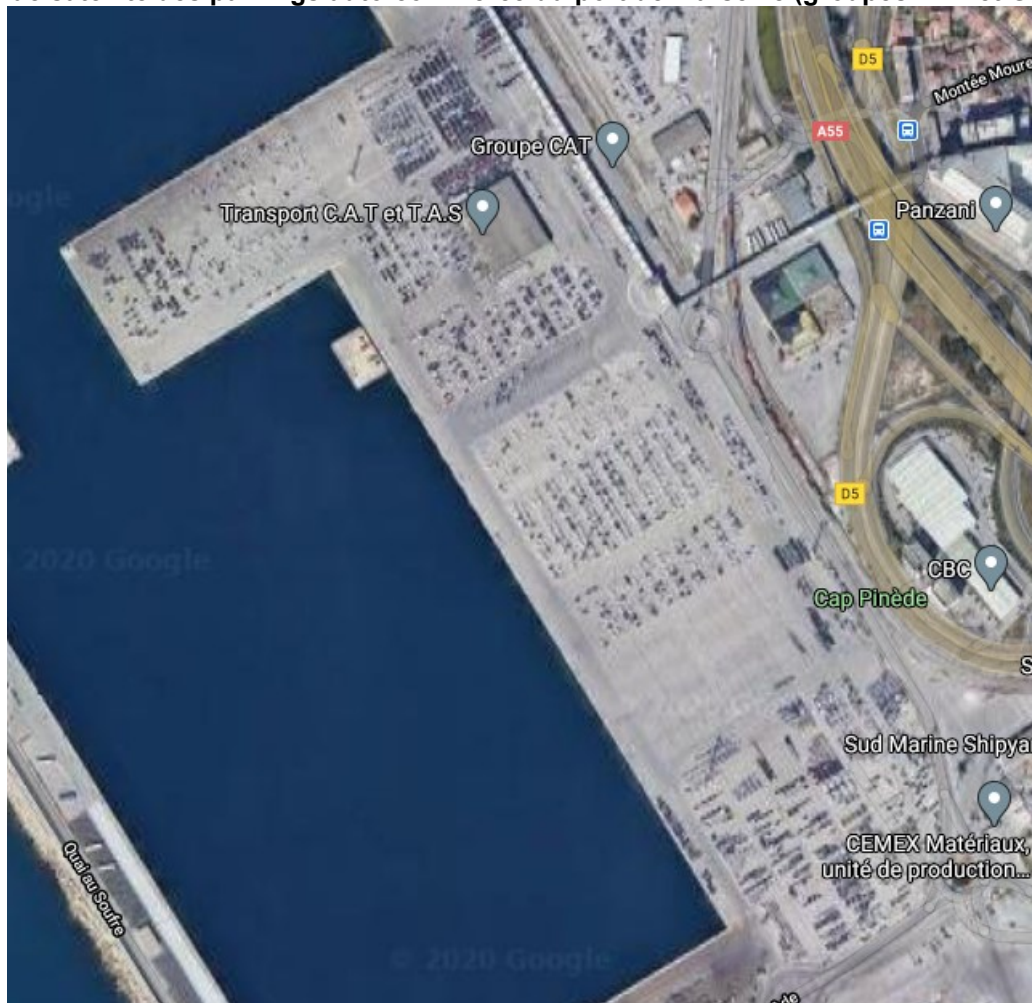
- la capacité des ports à admettre le trafic ;
- le coût supplémentaire du passage par un port ou un autre suivant le point de départ du fret dans le sens continent-Corse ou le point de destination du fret dans le sens Corse-continent.

Comme précisé au point 3-2-1-1, l'analyse qui suit ne préjuge pas de l'introduction d'un critère environnemental à l'avenir si de futures délibérations de l'Assemblée de Corse introduisent explicitement la minimisation de l'empreinte environnementale de l'ensemble de la chaîne logistique de la Corse, du point de départ au point d'arrivée des marchandises, comme un objectif de la continuité territoriale.

Sur le premier point, les infrastructures portuaires de Toulon (port de commerce), de Nice et de Marseille desservant actuellement la Corse peuvent admettre un trafic de fret auto-commerce.

Toutefois, pour les intermédiaires assurant les volumes les plus importants pour cette activité (notamment groupes CAT et GEFICO), le nombre de véhicules traités imposent de disposer d'un branchement avec une infrastructure ferroviaire et de surfaces de parking conséquentes pour stocker les véhicules après importations de leur lieu de production (principalement Espagne, nord de la France, Europe de l'Est).

37 – Vue satellite des parkings auto-commerce du port de Marseille (groupes CAT et GEFCO)



Source : Google Maps

Seul le port de Marseille offre actuellement ces possibilités. Les groupes CAT et GEFCO y sont d'ailleurs implantés. D'après les données de Corsica Linea, quatre opérateurs spécialisés assurent plus de 80 % du trafic annuel de cette compagnie pour le fret auto-commerce en 2018 et 2019 entre Marseille et la Corse : CAT SAS, GEFCO FRANCE SAS, TRANSCAUSSE DPT CORSE et SOGRITA. CAT SAS et GEFCO FRANCE SAS représentent près des 75 % de la demande de la Corsica Linea en 2018 et 66 % en 2019.

Par conséquent, si une substituabilité partielle est possible pour de petits volumes entre les ports de Marseille et de Toulon et Nice, les opérateurs les plus importants dépendent structurellement du port de Marseille pour leur activité.

Sur le second point, une approche similaire à celle détaillée au point 3-2-2-1 permet de considérer que le port de Nice est non substituable pour cette activité aux ports de Marseille et de Toulon. Le port de Toulon présente un surcoût qui semble compensé par un coût du transport moins élevé. En effet, les tarifs de la DSP sont de 146 € par véhicule pour une longueur de moins de 4 mètres et de 160 € pour un véhicule entre 4 et 4,5 mètres. Le site de réservation des particuliers de la Corsica Ferries indique des tarifs entre 50 et 100 € pour un véhicule entre 4 et 5 mètres fin septembre. En tenant compte des opérations d'embarquement et de débarquement de l'auto-commerce, le coût total est vraisemblablement légèrement inférieur aux tarifs DSP.

En conclusion, les deux critères précédents permettent de constater que :

- le port de Nice est non substituable au port de Toulon ou au port de Marseille pour le trafic de fret auto-commerce ;
- les ports de Marseille et de Toulon ne sont que partiellement complémentaires pour un trafic de fret auto-commerce, les intermédiaires à fort volume opérant structurellement sur le port de Marseille.

Par conséquent, le besoin éventuel en service public sera calculé pour ce segment de la façon suivante :

- **le fret généré par les chargeurs CAT SAS ET GEFECO est rattaché structurellement au port de Marseille ;**
- **Le reste du trafic est agrégé sur les ports de Marseille et de Toulon.**

4 – Evaluation du besoin en service public pour le transport maritime Corse-continent français

4-1 – Adaptation du cadre méthodologique concernant le calcul des capacités effectives en transport maritime

La méthodologie des études précédentes de l'OTC³⁰ est amendée dans le cadre de cette note pour estimer l'offre capacitaire de l'initiative privée entre la Corse et le continent français en passagers et en fret.

Les données AIS³¹ port calls (source : Astra Paging) ont été mobilisées pour suivre les rotations point-à-point (hors trafic avec escale). Ces données retenues pour le décompte des rotations diffèrent légèrement des données mises à disposition dans les études précédentes par la Capitainerie du port de Toulon et la CCI de Nice Côte d'Azur (Riviera Ports) qui peuvent créer des doubles comptes (exemple : rotation Toulon - L'Isula - Aiacciu). Les données AIS sont disponibles à une échelle horaire (heure d'entrée ou heure de sortie du port) pour les années 2015 à 2019.

Les données retenues par les études précédentes pour les capacités nominales des navires (pax, voiture et ML) effectuant les rotations pour la Corsica Ferries, la Corsica Linea, La Méridionale et de Moby Lines ont été légèrement amendées et complétées (cf. 2-3).

4-1-1 – Prise en compte de l'offre potentielle sans DSP

L'objectif de l'approche capacitaire est d'identifier un éventuel besoin de service public, soit une carence de marché sur une ou des lignes entre la Corse et le continent français (cf. 4-2). Dans ce cadre une offre capacitaire hors DSP doit être calculée afin de mesurer si le marché sous OSP unilatérales est à même d'absorber la demande totale observée sur les différents segments du transport de passagers et du transport de fret.

L'approche retenue permet de calculer la capacité mobilisée mensuellement par l'initiative privée à partir de/à destination de Toulon et de Nice. Toutefois, il se pose la question de l'offre potentielle que les compagnies Corsica Linea et La Méridionale pourrait offrir si elles opéraient non pas sous DSP mais sous OSP.

Sur ce point, l'OTC note qu'il n'est pas possible à ce jour de déterminer quelle serait l'offre capacitaire purement privée sur la desserte maritime entre la Corse et le continent, dans la mesure où l'ensemble du trafic de passagers et de fret entre la Corse et la France continentale est opéré sous un régime unilatéral d'obligations de service public. Concernant l'offre sous DSP, l'OTC estime qu'il est impossible techniquement d'évaluer l'offre capacitaire dans un autre régime (OSP unilatérales) que les compagnies délégataires des conventions de DSP. En effet, l'offre sous DSP ne reflète pas les capacités inhérentes et spontanées de ces compagnies.

Cette approche est retenue dans le cadre de cette analyse car le fait même de disposer d'une compensation pour assurer un service structurellement déficitaire constitue bien un élément qui écarte les compagnies délégataires d'un fonctionnement sous OSP

³⁰ Principales études fournies par l'OTC dans le cadre du présent rapport : étude qualitative sur le besoin de service public datée du 29 mars 2018 ; étude sur la desserte portuaire datée du 30 avril 2018 ; étude sur la pertinence de la grille tarifaire datée du 30 avril 2018 ; étude de parangonnage de liaisons maritimes dans l'Union européenne datée du 16 février 2018 ; étude sur le périmètre du besoin de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le continent date du 31 mai 2018 et actualisé en septembre 2019 ; note sur l'évolution du besoin de service public de desserte maritime Corse / continent pour l'année 2020 date du 25 novembre 2019.

³¹ Le Système d'identification automatique (SIA) ou Automatic Identification System (AIS) est un système d'échanges automatisés de messages entre navires par radio VHF qui permet aux navires et aux systèmes de surveillance de trafic de connaître l'identité, le statut, la position et la route des navires se situant dans la zone de navigation.

unilatérales sans compensation publique. Les compagnies maritimes opérant actuellement sous DSP indiquent dans leurs réponses à la consultation d'octobre 2020 qu'elles seraient dans l'incapacité d'opérer un trafic régulier de fret ou de passagers sous OSP.

De plus, la Commission européenne note « *les paramètres retenus par la France, notamment pour estimer la capacité offerte par l'offre commerciale ne relevant pas de la DSP (mais soumise au régime d'OSP unilatérales) sont plausibles et réalistes*³² ». Toutefois, la Commission européenne souligne :

- « *que l'approche retenue pourrait légèrement surestimer la carence de marché, dans la mesure où il n'aurait pas été tenu compte des capacités susceptibles d'être offertes dans le cadre d'un marché sans DSP ou hors DSP par La Méditerranéenne (dont la flotte se compose de 3 navires) et Corsica Linea (dont la flotte se compose de 6 navires) » ;*
- « *que l'attribution de DSP successives [...] a eu pour corollaire l'absence de services commerciaux entre le port de Marseille et les ports Corses, alors que la France a pourtant longuement exposé l'importance de la demande - qualifiée de « naturelle » - des résidents et de l'économie corses pour une liaison à destination de Marseille ».*

La Commission précise que « *compte tenu de la durée limitée et du champ plus réduit des différents lots de la DSP 2019-2020 et 2020, la Commission ne peut conclure à ce stade sur la possibilité que la libre prestation de services puisse suffire à satisfaire le besoin de service public* ».

Par conséquent, compte tenu de la durée prévue par la procédure envisagée (moins de 2 ans), l'offre potentielle qui pourrait être offerte par les compagnies délégataires sous forme d'OSP unilatérales sans compensation ne peut être prise en compte.

4-1-2 – Cadre méthodologique de calcul de l'offre pour les passagers

L'offre de passagers pour une traversée et pour une ligne est donnée directement par la capacité nominale du navire concerné (cf. 2-3). Les données AIS port calls donnent accès aux données sur les traversées pour les navires par jour et par ligne. Par agrégation (somme), ceci permet de disposer des données sur la capacité pax par ligne.

4-1-3 – Cadre méthodologique de calcul de l'offre effective de fret

4-1-3-1 – Offre en fret roulant tracté

4-1-3-1-1 – Influence du temps de chargement

Compte tenu des spécificités propres aux opérations d'embarquement et de débarquement du fret roulant tracté, le temps d'escale n'est pas retenu comme une variable pouvant influencer la capacité effective d'emport des navires en fret roll tracté.

4-1-3-1-2 – Influence de l'heure d'arrivée en Corse ou sur le continent

Le trafic roll tracté est un trafic d'acheminement pour la Corse ou d'exportation de marchandises de la Corse. Pour un débarquement de marchandises en Corse, la nécessité de se rendre au point de livraison (avec un trajet intra-corse) et de procéder sur place à une manutention pour décharger le véhicule impliquent nécessairement que l'heure d'arrivée dans le port corse soit antérieure à 15h. Pour une livraison sur le continent le même raisonnement est appliqué.

Les données AIS port call donnent les heures d'arrivée des navires dans les ports continentaux ou corses. Seules les traversées ayant des heures d'arrivée antérieures à 15 h

³² « Aide d'État SA.49207 (2019/C, ex-2017/PN, ex-2018/FC, ex-2019/N, ex-2019/NN)– France – Desserte maritime de la Corse post 2019 », lettre à l'Etat membre, C(2020) 1089 final.

sont retenues comme offrant une capacité d'emport effective de fret roulant tracté. Par agrégation (somme), ceci permet de disposer des données sur la capacité roll tracté par ligne.

4-1-3-1-3 – Influence du taux de remplissage en VL suivant la saison

Afin de prendre en compte la configuration des garages et la capacité roll disponible en fonction de la saisonnalité des configurations des entreponts³³, un coefficient mensuel est appliqué à la capacité nominale pour convertir celle-ci en capacité effective pour le roll tracté.

Ce coefficient est calculé pour l'année 2019 de la façon suivante :

- La capacité nominale est obtenue par ligne et par mois par la somme des capacités VL (cf. 2-3) de chaque navire effectuant une traversée ;
- Le taux de remplissage VL nominal est obtenu par ligne et par mois par le ratio VL transporté / capacité VL nominale. Les résultats sont moyennés par trimestre (ex. coefficient de janvier = moyenne janvier-mars) ;
- Il est ensuite appliqué une formule de conversion entre capacité VL occupée et capacité roll restant : capacité roll restante = $-75,06 \% * \text{taux de remplissage VL nominal} + 99,34 \%$ ³⁴ ;

Le coefficient correcteur³⁵ de 80 % est conservé.

Ces corrections conduisent à réévaluer à la hausse les capacités par rapport à la méthode retenue en 2018.

4-1-3-2 – Offre en fret roulant non tracté

Il n'existe pas à ce jour d'offre privée pour le fret roulant non tracté.

4-1-3-3 – Offre en auto-commerce

L'offre de l'initiative privée en capacité de transport maritime de fret auto-commerce est assimilée à celle du fret roulant tracté.

4-2 – Evaluation du besoin en service public

4-2-1 – Précisions méthodologiques

Conformément à la méthodologie suivie par les études précédentes, le besoin éventuel de service public est calculé par différence entre l'offre capacitaire hors DSP estimée et le trafic observé ligne par ligne par segment de marché de transport maritime de passagers et de fret.

Pour la demande en transport en passagers (pax) et en fret (ML), il est tenu compte des données disponibles sur le premier semestre 2020 et de la projection des flux de fret et de passagers sur la période 2020-2022 dans le scénario central de la prospective socio-économique. La demande en transports médicaux est considérée comme stabilisée sur son niveau de 2019.

Pour les capacités de transport, les données pour janvier-juillet 2020 sont disponibles. L'analyse des rotations sur juin et juillet a montré un rattrapage puis une normalisation des capacités de transport, avec un nombre de rotations qui revient fin juillet

³³ Cf. « Étude relative à l'identification d'un besoin de service public pour la desserte maritime entre la Corse et le continent » avril 2018 - page 17 et suivantes.

³⁴ Cf. « 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) page 5 à 8.

³⁵ Cf. « Étude sur le périmètre du besoin de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le continent » (4 avril 2018).

en ligne avec les capacités de 2019. Par conséquent, il est supposé que les capacités pax et ML par mois sont stabilisées à partir de juillet 2020 et jusqu'à la fin de 2022 à leur niveau de 2019, sans modification de l'offre mensuelle.

Compte tenu des remarques portant sur les périmètres géographiques des segments du marché du transport maritime de passagers, les deux segments ne sont pas dissociés et le besoin en service public est calculé au niveau du trafic agrégé de passagers. Compte tenu des remarques portant sur la demande identifiée en termes de déplacements médicaux des résidents, notamment sa destination géographique, la demande en transport maritime à destination du port de Marseille (flux négligeables pour Toulon et Nice) est structurellement rattachée à ce port.

En cas d'identification d'une substituabilité partielle ou une non-substituabilité entre ports continentaux pour le segment du marché « passagers réguliers » par une consultation auprès des particuliers usagers, ceci ne préjuge pas de la possibilité de calculer un besoin en service public éventuel par segment.

Compte tenu des remarques portant sur les segments du marché du transport maritime de fret, notamment les périmètres géographiques, le calcul d'un besoin de service public éventuel est effectué par segment.

Pour le fret roulant non tracté, la non substituabilité entre les ports de Marseille et de Toulon-Brégailon conduit à rattacher intégralement au port de Marseille la demande en transport et le besoin de service public afférant.

Pour le fret roulant tracté, la substituabilité partielle entre les ports de Marseille et de Toulon conduit à rattacher structurellement au port de Marseille 20 % du volume pour chaque ligne. Ceci représente en moyenne 150 000 ML sur 2018-2019.

Pour les auto-commerces, la substituabilité partielle entre les ports de Marseille et de Toulon conduit à rattacher structurellement au port de Marseille les volumes des groupes CAT SAS et GEFCO. Ceci représente en moyenne 27 000 véhicules sur 2018-2019, soit (longueur moyenne d'un véhicule 4,2 m) 113 400 ML.

38 – Trafic auto-commerce rattaché au port de Marseille (ML, total annuel)

Toulon	2018	2019
Aiacciu	39 425	35 220
Bastia	43 298	42 297
L'Isula	2 555	2 452
Portivechju	19 129	16 311
Pruprià	-	-
Total	104 407	96 280

Source : Gecodia

4-2-2 – Evaluation du besoin en service public pour le transport maritime Corse-continent français

4-2-2-1 – Evaluation du besoin en service public pour le transport maritime de passagers Corse-continent français

Lorsque la capacité de l'offre totale hors DSP est supérieure au trafic réalisé, le besoin en service public est nul. Les tableaux ci-après indiquent donc 0 pour ces périodes.

En termes de transport de passagers, pour les ports d'Aiacciu, Bastia et L'Isula, la variation du trafic sur 2020, 2021 et 2022 ainsi que le maintien des moyens de transport ne permettent pas d'identifier un besoin de service public pour le trafic général. Dans tous les scénarii, la reprise du trafic postérieure à 2020 ne modifie pas ce constat. Pour le port de

Pruprià et le port de Portivechju, le recul du trafic de passagers sur 2020 puis la reprise sur 2021 et 2022 engendrent une baisse du besoin en service public puis une normalisation.

Il est tenu compte de la demande structurellement rattachée à chaque port en passagers réguliers se déplaçant pour raisons médicales identifiée aux points 3-1. Cette demande est retirée du calcul d'un éventuel besoin en service public et réintégrée ensuite sur le besoin en service public (absence d'offre privée hors DSP sur Marseille, cf. 4-1-1).

Il convient donc de noter que le besoin indiqué dans les tableaux ci-après est celui qui existe pour une desserte par Marseille.

Compte tenu des réserves exprimées au point 3-1-1, le besoin en service public ci-dessous est calculé en l'état des connaissances et est susceptible d'être révisé si les éléments en provenance d'une consultation publique plus large le justifient.

**39 – Besoin annuel de service public de transport maritime de passagers Corse / continent
(trafic général, en pax)
Projections 2020-2022 (scénario central)**

	2018	2019	2020 (p)	2021 (p)	2022 (p)
Aiacciu	4 325	3 853	3 853	3 853	3 853
Bastia	5 481	5 453	5 453	5 453	5 453
L'Isula	975	1 093	1 093	1 093	1 093
Portivechju	26 699	27 014	25 501	21 916	25 819
Pruprià	63 761	57 032	39 785	51 899	54 751

Source : Gecodia

40 – Besoin mensuel de service public de transport maritime de passagers Corse / continent (trafic général, en pax)

Projections 2020-2022 (scénario central)

	2020				
	Ajacciu	Bastia	L'Isula	Portivechju	Pruprià
Janvier	336	476	95	476	1 048
Février	324	459	92	15 649	1 714
Mars	328	464	93	1 486	1 232
Avril	340	482	97	130	10
Mai	333	471	94	1 212	361
Juin	328	464	93	125	4 353
Juillet	291	412	83	111	9 664
Août	188	267	53	72	9 672
Septembre	358	507	102	137	4 600
Octobre	401	567	114	1 559	2 950
Novembre	340	481	96	661	2 022
Décembre	286	404	81	3 882	2 158
Total	3 853	5 453	1 093	25 501	39 785

En grisé : données observées

	2021				
	Ajacciu	Bastia	L'Isula	Portivechju	Pruprià
Janvier	336	476	95	129	2 198
Février	324	459	92	2 270	1 955
Mars	328	464	93	126	1 493
Avril	340	482	97	8 994	4 149
Mai	333	471	94	127	4 251
Juin	328	464	93	125	4 954
Juillet	291	412	83	809	8 554
Août	188	267	53	72	11 002
Septembre	358	507	102	137	5 233
Octobre	401	567	114	2 968	3 356
Novembre	340	481	96	1 357	2 300
Décembre	286	404	81	4 801	2 455
Total	3 853	5 453	1 093	21 916	51 899

	2022				
	Ajacciu	Bastia	L'Isula	Portivechju	Pruprià
Janvier	336	476	95	129	2 318
Février	324	459	92	2 493	2 062
Mars	328	464	93	405	1 575
Avril	340	482	97	9 673	4 377
Mai	333	471	94	127	4 484
Juin	328	464	93	125	5 226
Juillet	291	412	83	2 368	9 024
Août	188	267	53	72	11 606
Septembre	358	507	102	137	5 520
Octobre	401	567	114	3 511	3 540
Novembre	340	481	96	1 625	2 427
Décembre	286	404	81	5 154	2 590
Total	3 853	5 453	1 093	25 819	54 751

Source : Gecodia

4-2-2-2 – Evaluation du besoin en service public pour le transport maritime de fret roulant tracté et fret auto-commerce Corse-continent français

Compte tenu du caractère imbriqué de l'offre en fret roulant tracté et en auto-commerce (cf. points 4-1-3-1 et 4-1-3-3), le calcul d'un éventuel besoin de service public pour ces deux segments du marché du transport maritime de fret entre la Corse et le continent français est réalisé en agrégeant les deux segments.

Toutefois, il est tenu compte de la demande structurellement rattachée à Marseille en fret roulant tracté et en auto-commerces identifiée aux points 3-2-2, 3-2-3 et 4-2-1. Cette demande est retirée du calcul d'un éventuel besoin en service public et réintégrée ensuite sur le besoin en service public (absence d'offre privée hors DSP sur Marseille, cf. 4-1-1).

Il convient donc de noter que le besoin indiqué dans les tableaux ci-après est celui qui existe pour une desserte par Marseille. En cas d'une desserte par Toulon, la demande structurellement rattachée à Marseille identifiée pour le fret roulant tracté et les auto-commerces doit être distingué.

Lorsque la capacité de l'offre totale hors DSP est supérieure au trafic réalisé, le besoin en service public est nul. Les tableaux ci-après indiquent donc 0 pour ces périodes.

L'écart entre la capacité de l'offre privée et les flux observés permettent d'identifier un besoin de service public pour le trafic de fret roulant tracté et le trafic de fret auto-commerce persistant et significatif sur l'ensemble des ports corses. Dans le cadre du scénario central, les projections montrent que les besoins en service public vont baisser en 2020 avant de remonter progressivement. L'évolution sur 2021 est aussi modérée car la remontée de la demande projetée est moins rapide que celle des capacités privées offertes sur cette année. La reprise à partir de 2021 sera forte mais le besoin estimé resterait sur cette année nettement inférieur à l'évaluation faite pour 2019. Il reviendrait en 2022 proche de son niveau de 2019.

Compte tenu des réserves exprimées au point 3-2-1, le besoin en service public ci-dessous est calculé en l'état des connaissances et est susceptible d'être révisé si les éléments en provenance d'une consultation publique plus large le justifient.

**41 – Besoin annuel de service public de transport maritime de fret roulant tracté et fret auto-commerce Corse / continent (ML)
Projections 2020-2022 (scénario central)**

	2018	2019	2020 (p)	2021 (p)	2022 (p)
Ajacciu	132 628	98 647	66 477	90 366	96 167
Bastia	136 174	145 120	106 678	126 797	137 329
L'Isula	15 121	17 323	11 734	15 537	16 153
Portivechju	57 964	67 740	41 612	63 814	66 236
Pruprià	17 830	18 375	14 537	16 721	17 373

Source : Gecodia

42 – Besoin mensuel de service public de transport maritime de fret roulant tracté et fret auto-commerce Corse / continent (ML)

Projections 2020-2022 (scénario central)

2020					
	Ajacciu	Bastia	L'Isula	Portivechju	Pruprià
Janvier	6 635	9 971	159	1 874	221
Février	7 444	18 036	2 154	5 670	1 895
Mars	5 156	7 508	1 012	3 729	1 169
Avril	2 119	4 282	0	2 403	237
Mai	3 198	4 941	1 522	3 836	545
Juin	11 473	15 411	2 750	3 387	1 515
Juillet	7 745	12 494	1 161	1 633	2 510
Août	3 568	4 973	519	993	1 624
Septembre	4 452	6 686	449	1 069	1 494
Octobre	5 137	8 905	609	6 199	1 309
Novembre	5 065	8 630	200	5 708	1 187
Décembre	4 485	4 841	1 198	5 112	831
Total	66 477	106 678	11 734	41 612	14 537

En grisé : données observées

2021					
	Ajacciu	Bastia	L'Isula	Portivechju	Pruprià
Janvier	4 502	10 815	988	3 960	1 172
Février	5 236	8 042	2 915	6 445	1 342
Mars	9 687	14 407	2 778	8 476	1 181
Avril	11 623	12 195	2 157	9 700	1 263
Mai	15 928	16 757	1 584	9 270	1 410
Juin	9 771	15 831	992	2 677	1 298
Juillet	9 570	13 816	1 176	3 671	2 687
Août	4 596	5 135	531	1 018	1 642
Septembre	4 679	7 493	449	1 234	1 478
Octobre	5 231	8 879	609	6 424	1 295
Novembre	5 042	8 630	196	5 773	1 149
Décembre	4 501	4 798	1 164	5 166	804
Total	90 366	126 797	15 537	63 814	16 721

2022					
	Ajacciu	Bastia	L'Isula	Portivechju	Pruprià
Janvier	4 668	11 225	1 029	4 105	1 218
Février	5 430	8 749	3 020	6 651	1 395
Mars	10 046	16 480	2 878	8 761	1 227
Avril	12 053	12 658	2 244	10 023	1 312
Mai	16 517	18 625	1 656	9 614	1 465
Juin	10 133	16 432	1 022	2 845	1 348
Juillet	10 905	14 342	1 211	3 866	2 792
Août	5 423	5 330	547	1 051	1 706
Septembre	5 672	8 934	462	1 366	1 535
Octobre	5 425	9 216	671	6 652	1 345
Novembre	5 228	10 356	202	5 971	1 194
Décembre	4 668	4 980	1 212	5 331	836
Total	96 167	137 329	16 153	66 236	17 373

Source : Gecodia

4-2-2-3 – Evaluation du besoin en service public pour le transport maritime de convoyeurs de fret roulant tracté Corse-continent français

Le besoin en trafic de convoyeurs est directement relié au besoin en service public persistant sur le trafic de fret roulant tracté. L'existence ou non d'une carence de marché est donc différente suivant que la satisfaction de ce besoin de service public lié au fret roulant tracté se fait par Toulon ou par Marseille.

Compte tenu des réserves exprimées au point 3-2-1, le besoin en service public ci-dessous est calculé en l'état des connaissances et est susceptible d'être révisé si les éléments en provenance d'une consultation publique plus large le justifient.

**43 – Trafic de convoyeurs liés au besoin en service public de fret roulant tracté Corse / continent (pax annuels)
Projections 2020-2022 (scénario central)**

	2018	2019	2020 (p)	2021 (p)	2022 (p)
Aiacciu	4 584	2 815	2 552	2 675	2 774
Bastia	4 477	4 207	3 670	3 955	4 105
L'Isula	1 973	1 996	1 494	1 780	1 855
Portivechju	3 417	3 568	2 031	3 344	3 480
Pruprià	1 464	1 464	1 151	1 332	1 384

Convoyeurs uniquement

Source : Gecodia

**44 – Besoin mensuel de service public de transport maritime de convoyeurs de fret roulant tracté Corse / continent (pax)
Projections 2020-2022 (scénario central)**

2020

	Aiacciu	Bastia	L'Isula	Portivechju	Pruprià
Janvier	347	375	22	57	17
Février	300	393	286	315	142
Mars	174	316	129	209	94
Avril	73	171	0	13	18
Mai	170	272	196	160	44
Juin	250	375	369	93	117
Juillet	239	326	92	87	201
Août	165	243	72	70	134
Septembre	199	303	62	75	121
Octobre	225	342	76	317	104
Novembre	201	329	28	306	96
Décembre	211	227	160	328	63
Total	2 552	3 670	1 494	2 031	1 151

En grisé : données observées

2021

	Aiacciu	Bastia	L'Isula	Portivechju	Pruprià
Janvier	190	370	134	208	95
Février	188	311	359	420	106
Mars	259	385	321	436	89
Avril	264	336	255	445	96
Mai	226	314	162	370	114
Juin	252	410	55	97	106
Juillet	267	360	100	244	215
Août	174	253	74	74	135
Septembre	206	309	62	78	120
Octobre	233	350	76	330	103
Novembre	203	329	27	310	93
Décembre	213	227	155	331	61
Total	2 675	3 955	1 780	3 344	1 332

2022

	Aiacciu	Bastia	L'Isula	Portivechju	Pruprià
Janvier	197	384	140	217	99
Février	195	322	372	434	110
Mars	268	400	333	451	93
Avril	274	349	266	461	99
Mai	234	326	170	387	118
Juin	261	426	57	109	111
Juillet	277	374	103	260	223
Août	180	263	76	76	141
Septembre	214	321	64	80	125
Octobre	241	363	84	343	107
Novembre	211	341	28	321	96
Décembre	221	236	162	342	63
Total	2 774	4 105	1 855	3 480	1 384

Source : Gecodia

4-2-2-4 – Evaluation du besoin en service public pour le transport maritime de fret roulant non tracté Corse-continent français

L'absence d'offre hors DSP pour le fret roulant non tracté conduit suivant la méthodologie retenue à un besoin en service public égal à la demande observée. Ce besoin

est identifié pour l'ensemble des ports corses et ne peut être satisfait que sur le port de Marseille, conformément aux observations précédentes.

45 – Besoin annuel de service public de transport maritime de fret roulant non tracté Corse / continent (ML)
Projections 2020-2022 (scénario central)

	2018	2019	2020 (p)	2021 (p)	2022 (p)
Aiacciu	523 881	517 243	478 969	491 381	509 562
Bastia	677 137	679 866	626 720	639 074	663 359
L'Isula	73 562	85 222	62 967	78 404	80 756
Portivechju	141 659	155 777	137 348	147 988	152 724
Pruprià	52 324	54 153	45 903	49 279	51 201

Source : Gecodia

46 – Besoin mensuel de service public de transport maritime de fret roulant non tracté Corse / continent (ML)
Projections 2020-2022 (scénario central)

2020					
	Aiacciu	Bastia	L'Isula	Portivechju	Pruprià
Janvier	18 229	20 965	1 891	2 492	858
Février	49 357	59 629	8 095	18 057	4 641
Mars	40 296	61 918	3 523	12 087	3 879
Avril	37 891	57 003	0	6 344	2 989
Mai	42 284	55 289	4 318	12 296	3 812
Juin	49 964	63 020	8 588	15 252	5 663
Juillet	48 877	61 852	9 925	15 677	6 973
Août	40 198	52 103	7 358	11 833	4 501
Septembre	37 709	48 114	5 592	11 112	4 087
Octobre	44 474	53 375	5 443	12 282	3 139
Novembre	38 891	52 053	3 470	10 117	2 724
Décembre	30 800	41 399	4 766	9 800	2 637
Total	478 969	626 720	62 967	137 348	45 903

En grisé : données observées

2021					
	Aiacciu	Bastia	L'Isula	Portivechju	Pruprià
Janvier	37 293	51 706	3 370	8 027	3 735
Février	32 157	42 034	10 456	11 068	4 570
Mars	43 978	55 421	7 870	13 758	3 895
Avril	44 033	59 234	6 126	14 439	4 160
Mai	44 367	58 852	6 518	14 682	4 181
Juin	37 200	51 861	6 707	11 718	4 385
Juillet	54 627	68 401	10 742	17 521	7 466
Août	42 431	54 418	7 521	12 491	4 551
Septembre	38 939	49 160	5 592	11 474	4 042
Octobre	45 924	54 535	5 443	12 683	3 105
Novembre	39 304	52 053	3 396	10 225	2 637
Décembre	31 128	41 399	4 664	9 904	2 553
Total	491 381	639 074	78 404	147 988	49 279

2022					
	Aiacciu	Bastia	L'Isula	Portivechju	Pruprià
Janvier	38 673	53 670	3 471	8 283	3 880
Février	33 346	43 631	10 769	11 422	4 748
Mars	45 606	57 527	8 106	14 198	4 047
Avril	45 663	61 485	6 310	14 901	4 322
Mai	46 008	61 088	6 714	15 152	4 345
Juin	38 577	53 831	6 908	12 093	4 556
Juillet	56 648	71 000	11 064	18 082	7 757
Août	44 001	56 486	7 747	12 890	4 728
Septembre	40 379	51 028	5 760	11 841	4 200
Octobre	47 623	56 607	5 606	13 088	3 226
Novembre	40 759	54 031	3 498	10 552	2 740
Décembre	32 279	42 972	4 804	10 221	2 652
Total	509 562	663 359	80 756	152 724	51 201

Source : Gecodia

Note corrective portant sur le trafic de convoyeurs et les déplacements médicaux

22/10/2020

Rédacteur : Guillaume Guidoni

1 – Données sur le trafic convoyeurs

Dans sa réponse à la consultation flash d'octobre 2020, la Corsica Ferries n'a pas fourni de données concernant les flux enregistrés par la compagnie sur ses lignes avec la Corse. En l'absence de ces données, le flux sur Toulon a été estimé à partir des flux observés sur les lignes en DSP (données transmises par Corsica Linea et La Méridionale). **Les résultats se trouvent en pages 36 et 37 de la note d'analyse du 17 octobre 2020.**

Or, la Corsica Ferries a envoyé par ailleurs dans des observations récentes transmises aux autorités française et européenne des tableaux portant sur les flux mensuels de convoyeurs sur ses lignes entre janvier 2018 et juin 2019 (annexe 11 de son courrier).

Le cabinet Gecodia n'a été destinataire que le 21 octobre de ces éléments nouveaux sur les flux de convoyeurs entre la Corse et le continent français.

Par ailleurs, deux échanges (21 et 22 octobre) avec la compagnie Corsica Linea ont conduit à préciser les données transmises dans le cadre de la consultation. Cela a amené à ne pas retenir ces données qui portent sur l'ensemble du trafic Marseille (CL +LM) et non sur le seul trafic de cette compagnie, les données convoyeur de La Méridionale ayant été fournies par ailleurs par cette dernière compagnie pour 2018 et présentant un écart avec ce qu'indique Corsica Linea. **La correction de ces écarts a des répercussions mineures dans le total et le besoin en service public calculé.**

2 – Impact sur les flux convoyeurs

Selon les données de la Corsica Ferries, sur les lignes entre Toulon et la Corse, le flux de convoyeurs est de 16 510 pax en 2018. L'évaluation Gecodia (22 400 pax) est donc trop élevée par rapport à l'observation.

1 – Trafic de convoyeurs entre les ports corses et Toulon (flux entrées+sorties, en pax)

	Toulon Convoyeurs				
	2015	2016	2017	2018	2019*
Aiacciu				6 764	3 696
Bastia				9 331	5 220
L'Isula				225	120
Portivechju				190	129
Pruprià					

* janvier-juin Source : Corsica Ferries

Source : Corsica Ferries (annexe 11)

Il s'avère que l'hypothèse d'un ratio convoyeurs/ML identique pour chaque port corse sur les lignes avec Toulon ou sur les ligne avec Marseille est fautive. Comme l'indique le tableau ci-dessous, il existe un écart entre le ratio sur Toulon et le ratio sur Marseille, avec moins de convoyeurs par ML transporté entre Toulon et la Corse qu'entre Marseille et la Corse.

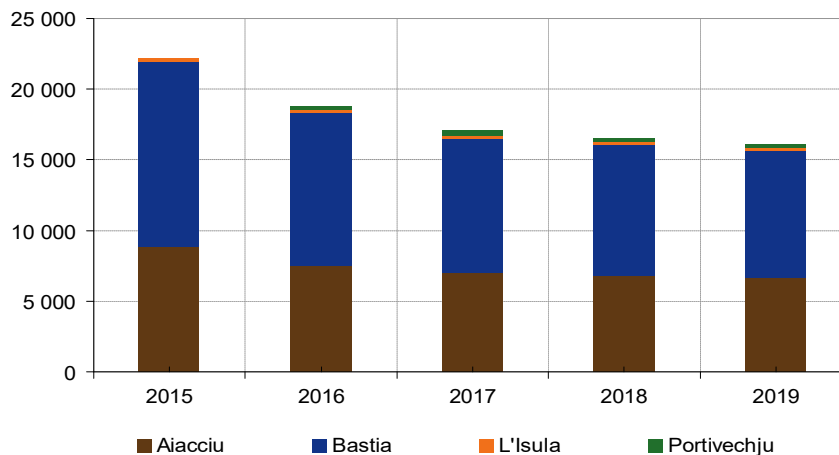
2 – Ratio convoyeurs/ML sur les lignes avec la Corse (pax par ML)

	Marseille	Toulon
Aiacciu	0,06	0,04
Bastia	0,06	0,04
L'Isula	0,16	0,07
Portivechju	0,12	0,04
Pruprià	0,08	

Sources : Compagnies, calculs Gecodia

Par conséquent, le nombre de convoyeurs transportés sur les lignes avec Toulon est revu à la baisse à 18 100 pax par an en moyenne sur 2015-2019, avec un total autour de 16 000 pax annuels en fin de période.

3 – Ratio convoyeurs/ML sur les lignes avec la Corse (pax par ML)



Sources : Corsica Ferries, estimations et calculs Gecodia

Le différentiel entre le ratio convoyeurs/ML sur Toulon et celui sur Marseille souligne qu'il n'existe pas une symétrie dans la demande de fret roulant tracté accompagné entre les deux ports.

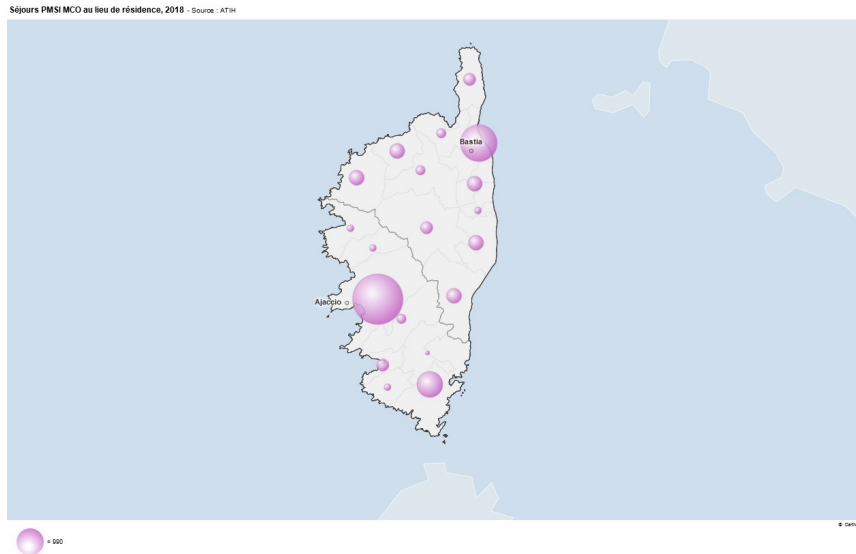
Par conséquent, ceci renforce le caractère non substituable d'une partie de la demande enregistrée sur les lignes Corse-Marseille. Dans le cadre des données actuelles, seules les informations du SPTC peuvent être attachées structurellement sur Marseille. Elle a été limitée à 20 % pour tenir rester sur une évaluation conservatrice.

3 – Problématique de la ventilation des déplacements pour raisons médicales et impact sur le BSP pax

La ventilation de la demande de transport maritime pour des déplacements médicaux dans le cadre de la note du 17 octobre 2020 a été faite au prorata de la demande estimée en passagers réguliers. Comme souligné par l'OTC, cette approche présente le désavantage majeur de s'écarter des informations localisées disponibles sur le site ATIH-Scansanté.

En effet, en 2018, 5 070 séjours MCO dans des établissements des Bouches-du-Rhône ont été enregistrés pour des patients résidents dans le département de Corse-du-Sud contre 4 727 pour des patients résidents en Haute-Corse. De plus la répartition entre territoires (cf. carte ci-dessous) n'est pas non plus en ligne avec la répartition du trafic de passagers réguliers.

4 – Séjours MCO effectué dans les Bouches-du-Rhône par des patients corses, par département (2018, nb)



Sources : ATIH-Scansanté

Ainsi, il est proposé de substituer à l'approche précédente une ventilation par la part de l'activité MCO par territoire. Enfin, la disponibilité des lignes sur les ports secondaires (3 rotations/semaine et non 7/7) conduit à concentrer sur les ports principaux 85 % du trafic départemental.

Ceci modifie le nombre de pax par ports corses avec Marseille, avec une hausse sur Ajaccio et Bastia et une baisse sur les ports secondaires. Le tableau ci-dessous présente l'impact sur le BSP passagers.

5 – Besoin annuel de service public de transport maritime de passagers Corse / continent (trafic général, en pax) Projections 2020-2022 (scénario central)

	2018	2019	2020 (p)	2021 (p)	2022 (p)
Ajaccio	5 194	5 194	5 194	5 194	5 194
Bastia	5 857	5 857	5 857	5 857	5 857
L'Isula	1 034	1 034	1 034	1 034	1 034
Portivechju	26 335	26 532	24 637	21 052	24 955
Pruprià	63 761	57 032	39 785	51 899	54 751

Source : Gecodia

Quel que soit le motif du déplacement, le BSP pax est donc celui indiqué ci-dessous.

6 – Besoin annuel de service public de transport maritime de passagers Corse / continent (pax) Projections 2020-2022 (scénario central)

	2021 (p)	2022 (p)
Ajaccio	8 016	8 120
Bastia	10 071	10 232
L'Isula	2 814	2 888
Portivechju	21 052	24 955
Pruprià	51 899	54 751

Source : Gecodia