

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

Identification d'un besoin quantitatif de service public

-

Rapport actualisé

12 septembre 2019

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
Partie I Identifier un besoin de service public	5
I. Les étapes d'identification d'un besoin de service public.....	5
II. Prouver qu'il existe une demande des utilisateurs	6
Partie II Les flux constatés	7
I. le trafic Passagers	7
A. Un trafic passagers fortement saisonnier et qui s'oriente vers l'aérien.....	7
B. Analyse des lignes maritimes régulières de passagers	8
C. Analyse des lignes maritimes régulières de véhicules de tourisme.....	14
II. le trafic Fret.....	15
A. Analyse des lignes maritimes régulières de fret	15
B. Desserte maritime fret Corse / continent.....	15
C. Desserte maritime de fret Corse / Marseille	16
D. Desserte maritime de fret Corse / Toulon	18
E. Desserte maritime de fret Corse / Nice	21
Partie III Démontrer une carence de l'initiative privée	22
I. Une carence de l'initiative privée sur les ports continentaux et insulaires.....	22
A. Comment déterminer la carence de l'initiative privée ?	22
B. La comparaison entre l'offre capacitaire des compagnies en situation de libre concurrence et les flux de PAX et de fret constatés	22
II. Offre capacitaire estimée	25
III. Évaluation quantitative du besoin de service public Corse / continent	27
A. Ajaccio	27
B. Bastia.....	28
C. Porto Vecchio	29
D. Propriano	30
E. Ile Rousse	31
F. Synthèse du besoin de service public	33
Liste des illustrations	34
Liste des tableaux	35

INTRODUCTION

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

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

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

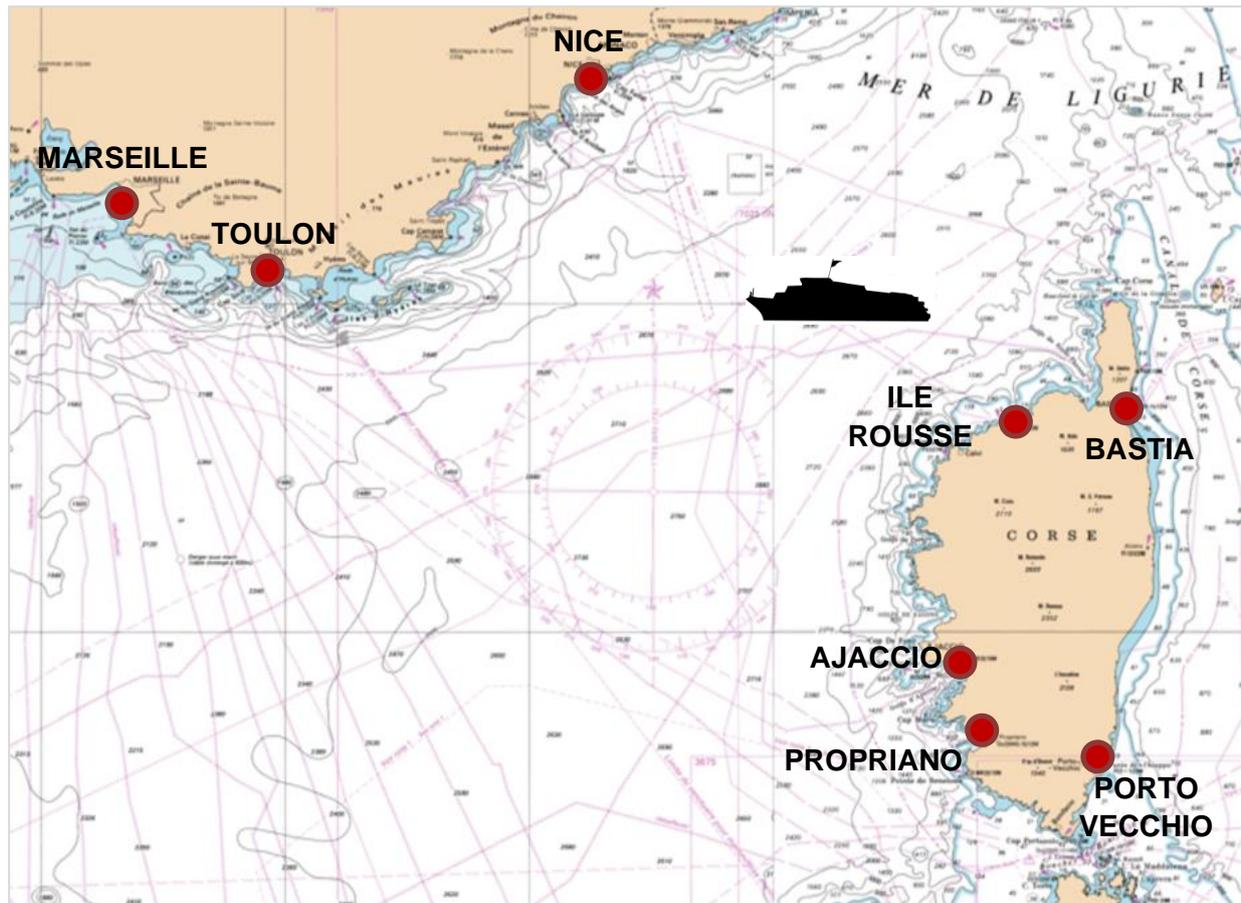


Figure 1 Ports de la desserte régulière Corse / continent français

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

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

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

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

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

En effet, les études de 2017 avaient conclu à un besoin résiduel de service public pour la desserte maritime entre la Corse et le continent français :

- en termes de fret pour les 5 ports de desserte ;
- pour le trafic passager du port de Propriano.

tel que décrit dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1 Besoin de service public quantitatif estimé en 2017 (test du marché du 2 mai 2018)

Trafic	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio	Propriano	Ile Rousse
PAX	-1 396 154	-1 905 480	-99 066	65 047	-307 741
VL (ml)	-8 451	-467 693	-2 214	24 201	-7 896
ROLL (ml)	499 741	794 349	159 816	223 609	45 169

La présente note a vocation à actualiser ces estimations quantitatives du besoin de service public de desserte maritime entre la Corse et le continent français dans le cadre de la continuité territoriale.

Partie I Identifier un besoin de service public

Le règlement du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres² (règlement cabotage) constitue le principal fondement des règles européennes applicables à la desserte maritime entre la Corse et le continent.

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

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

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

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

La présente analyse a vocation à actualiser l'analyse de la carence établie par la Collectivité de Corse en 2017 de l'initiative privée concernant la desserte maritime entre la Corse et le continent, qui justifiait la nécessité de restreindre, dans une certaine mesure, la libre prestation de services en matière de cabotage national, par l'institution d'un régime d'OSP et l'attribution d'un contrat de délégation de service public.

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

I. Les étapes d'identification d'un besoin de service public

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

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

² N°3577/92.

II. Prouver qu'il existe une demande des utilisateurs

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

La demande de transport maritime entre la Corse et le continent s'analyse à travers des données quantitatives, liées au volume de fret et de PAX qui correspond à une certaine demande de transport d'ores et déjà satisfaite, mais également à travers des données plus subjectives, liées aux souhaits exprimés par les utilisateurs et aux objectifs poursuivis par la CdC (*cf.* rapport 2017).

Partie II Les flux constatés

I. le trafic Passagers

A. Un trafic passagers fortement saisonnier et qui s'oriente vers l'aérien

Avec 3,4 millions de passagers en 2018, représentant 55% de part de marché du trafic passagers entre la Corse et le continent français, l'aérien a dépassé le maritime dès 2014.

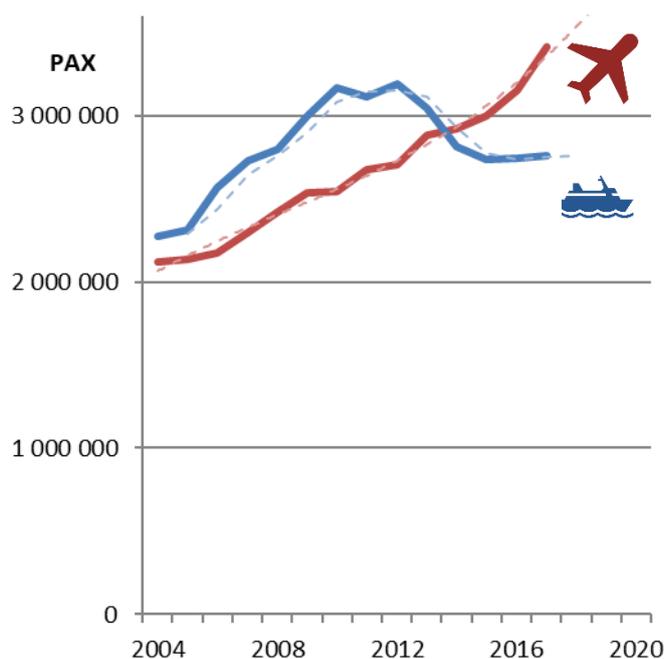


Figure 2 Trafic maritime et aérien passagers Corse / continent français 2000-2018 et tendances

A moins d'avoir une raison particulière de choisir le bateau (véhicule, bagages encombrants, conditions météorologiques, obligation médicale...), les passagers se tournent vers l'avion au vu des temps de parcours comparés de l'avion, des accès directs aux principales métropoles nationales et européennes, et des tarifs pratiqués.

Ce mouvement s'est accentué depuis l'arrivée des vols low-costs, dont le trafic dépasse 1,4 millions de passagers en 2018 et représente 34 % de la desserte aérienne³.

L'utilisation de l'avion semble donc être devenue la norme en matière de trafic de passagers entre la Corse et le continent.

Pour autant, le trafic passagers résidents maritime doit être maintenu afin de satisfaire les besoins de la population insulaire pour laquelle ce mode de transport est incontournable (étudiants, personnes médicalisées...).

³ ORTC : Principaux flux de transport de la Corse en 2018, avril 2019, Ajaccio

B. Analyse des lignes maritimes régulières de passagers

L'analyse des trafics passagers entre les ports corses et ports continentaux français (Marseille, Toulon, Nice) et italiens (Savona, Gênes, Livourne) ainsi que sardes (Porto Torres, Santa Teresa, Golfo Aranci) fait clairement apparaître (cf. Figure 3) une position majoritaire des ports français (trafics passagers cumulés de 2 732 136 passagers en 2018) sur les ports italiens (1 366 672 passagers en 2018).

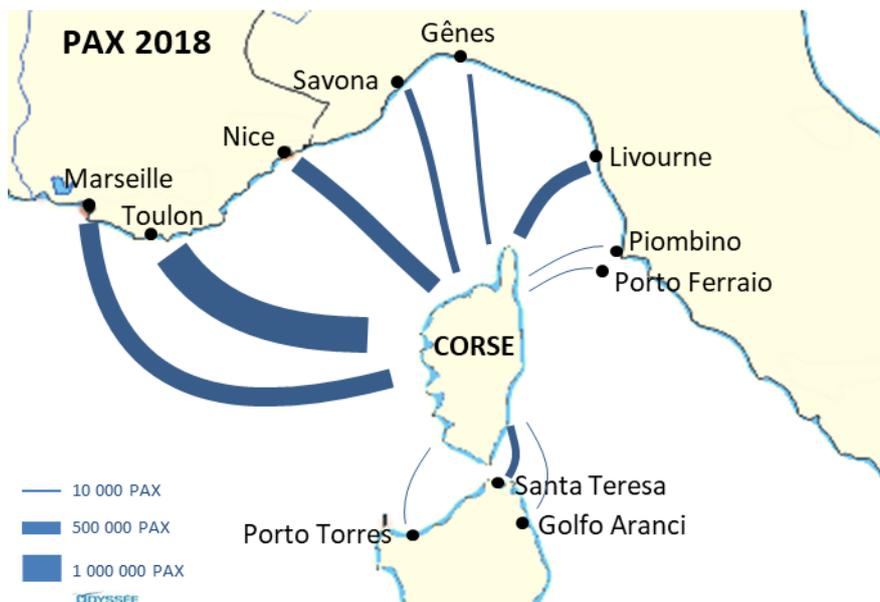


Figure 3 Trafic passagers Corse / continent (France et Italie)

1. Desserte maritime de passagers Corse / continent

Le trafic passagers Corse / continent français concerne les ports de Toulon (1 366 911 passagers en 2018), Marseille (690 078 passagers) et Nice (675 147 passagers).

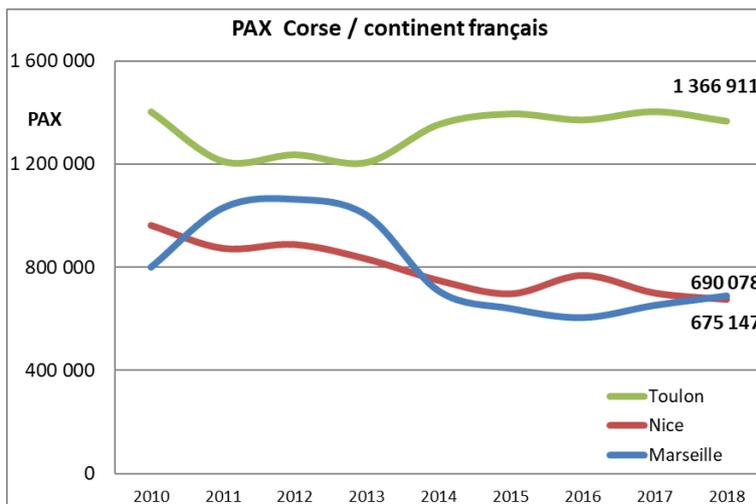


Figure 4 Trafic passagers Corse / continent français

Toulon est un port important pour le transport des passagers concernant la desserte maritime de la Corse. Sa proximité nautique de l'île, mais également le dynamisme de la compagnie maritime escalant

à ce port (Corsica Ferries), expliquent le poids important (50% du trafic Corse / continent français en 2016) du trafic passagers de Toulon.

2. Desserte maritime de passagers Corse / Marseille

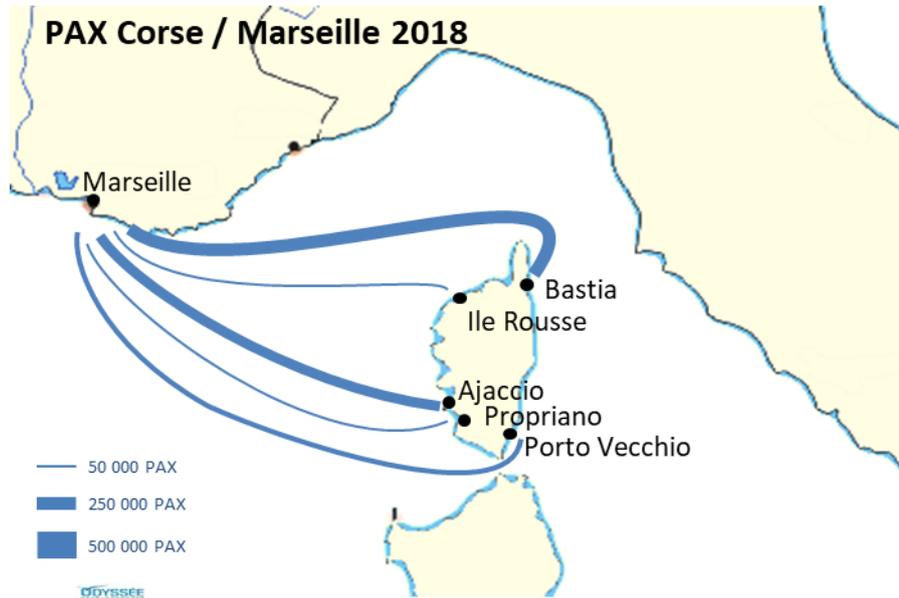


Figure 5 Répartition géographique du trafic PAX Corse / Marseille

La saisonnalité (Figure 6) est très marquée avec un ratio haute saison (d’octobre à mars) / basse saison (d’avril à septembre) de 3,0. Le trafic passager atteint son niveau maximum en août (181 275 passagers en moyenne sur la période 2010-2018), et minimum en février (26 546 passagers).

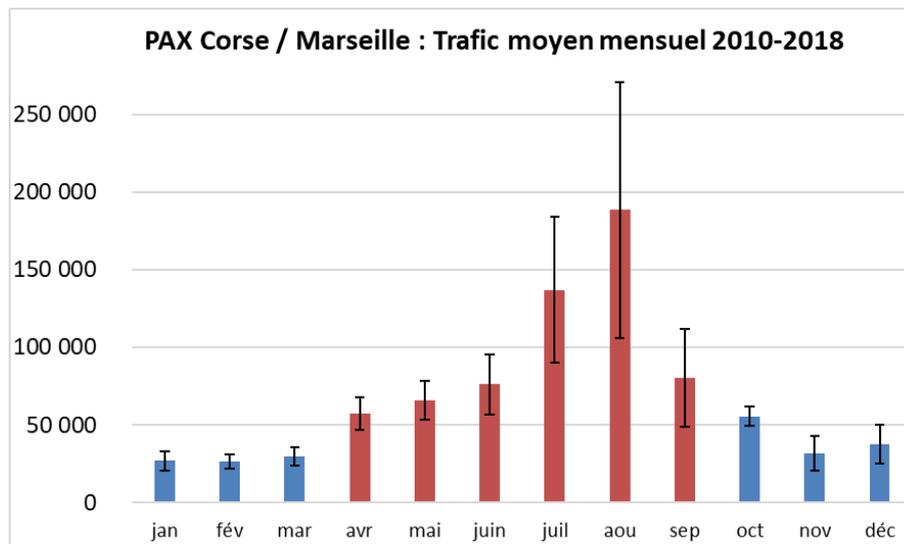


Figure 6 Saisonnalité du trafic passagers Corse / Marseille

Le trafic passagers Corse / Marseille est en hausse de +11% en basse saison sur la période 2010-2018 pour s’établir à 35 835 PAX/mois en 2018, et en baisse de -22% en haute saison pour atteindre 79 178 PAX/mois (Figure 7).

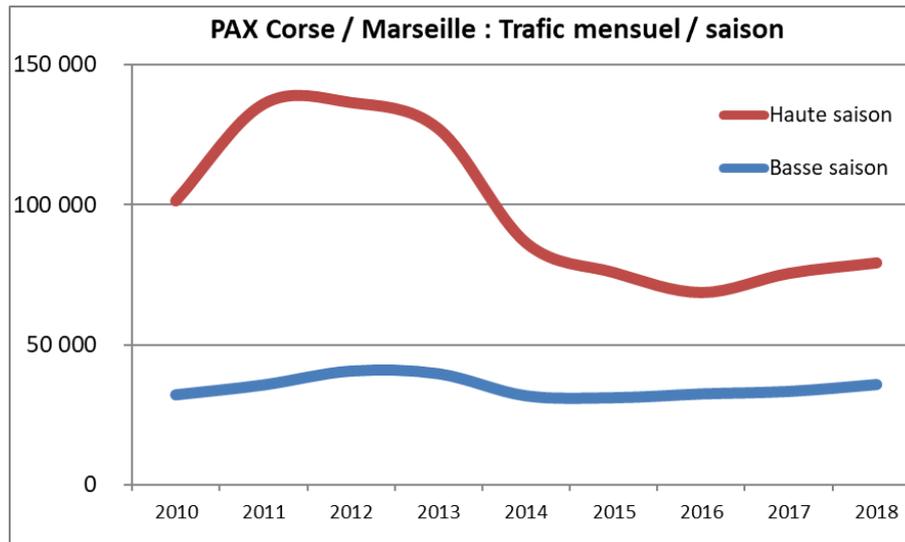


Figure 7 Tendence du trafic passagers mensuel Corse / Marseille

Si la tendance est à la reprise sur 2016-2018, les dernières observations indiquent un ralentissement pour la saison 2019 avec une baisse de -4,4 % entre juillet 2018 et juillet 2019.

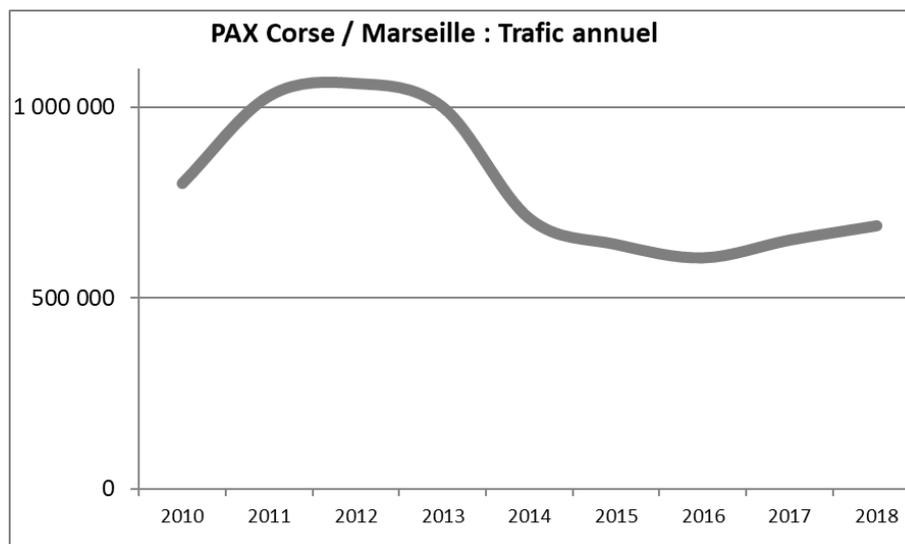


Figure 8 Tendence du trafic passagers annuel Corse / Marseille

3. Desserte maritime de passagers Corse / Toulon

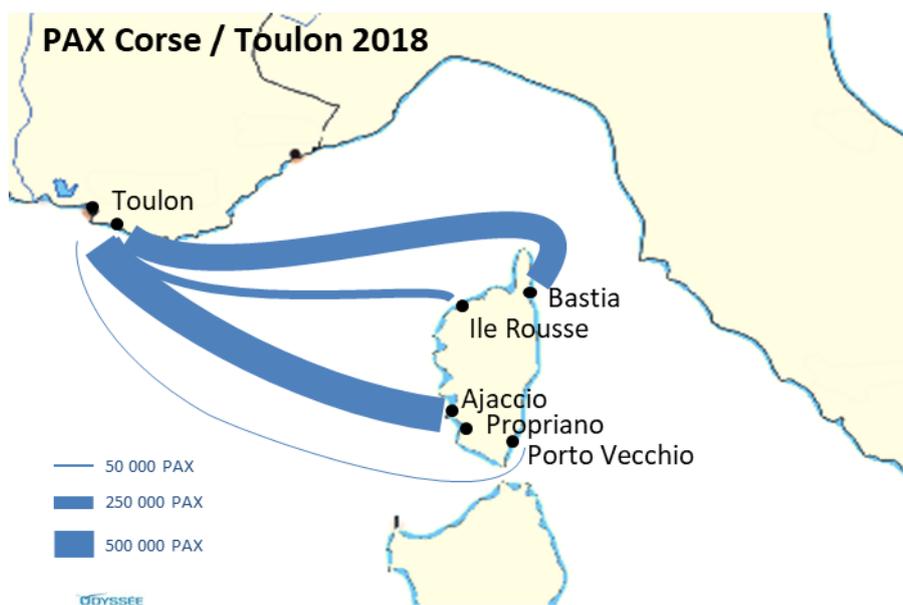


Figure 9 Répartition géographique du trafic PAX Corse / Toulon

La saisonnalité (Figure 10) est très marquée avec un ratio haute saison (d’avril à septembre) / basse saison de 3,9 (d’octobre à mars). Le trafic passager atteint son niveau maximum en aout (309 028 passagers en moyenne sur la période 2010-2018), et minimum en février (30 770 passagers).

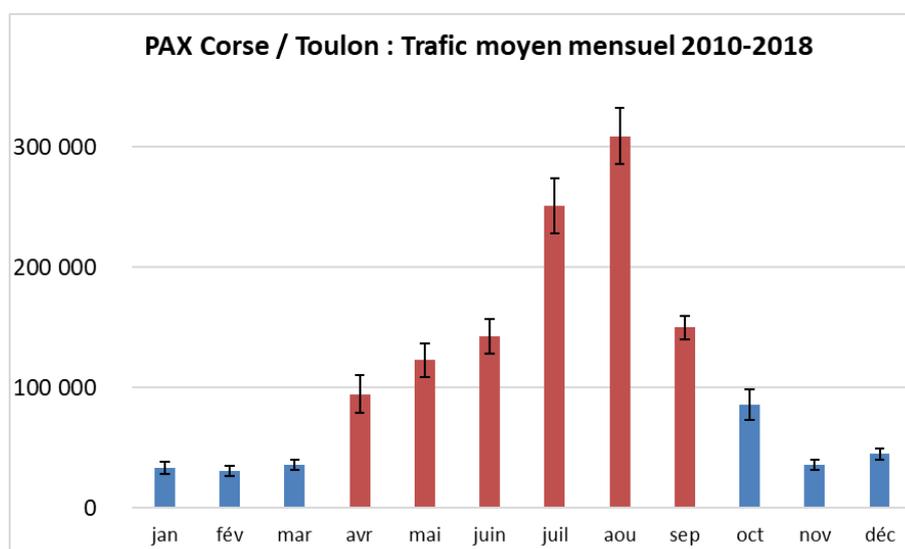


Figure 10 Saisonnalité du trafic passagers Corse / Toulon

Le trafic roulier Corse / Toulon est en baisse de -4% en basse saison sur la période 2010-2018 et de -2% en haute saison (Figure 11). Le trafic 2018 était de 43 271 PAX/mois en basse saison et de 184 547 PAX/mois en haute saison.

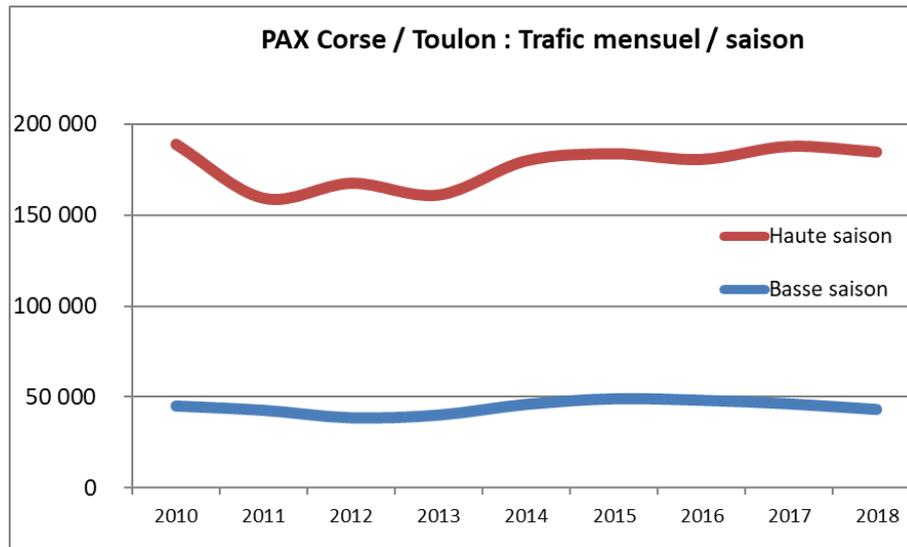


Figure 11 Tendence du trafic passagers mensuel Corse / Toulon

Globalement, la liaison Corse / Toulon a perdu -3 % entre 2010 et 2018. Les dernières observations pour Toulon font apparaître une reprise de 5 % sur 12 mois en juillet 2019.

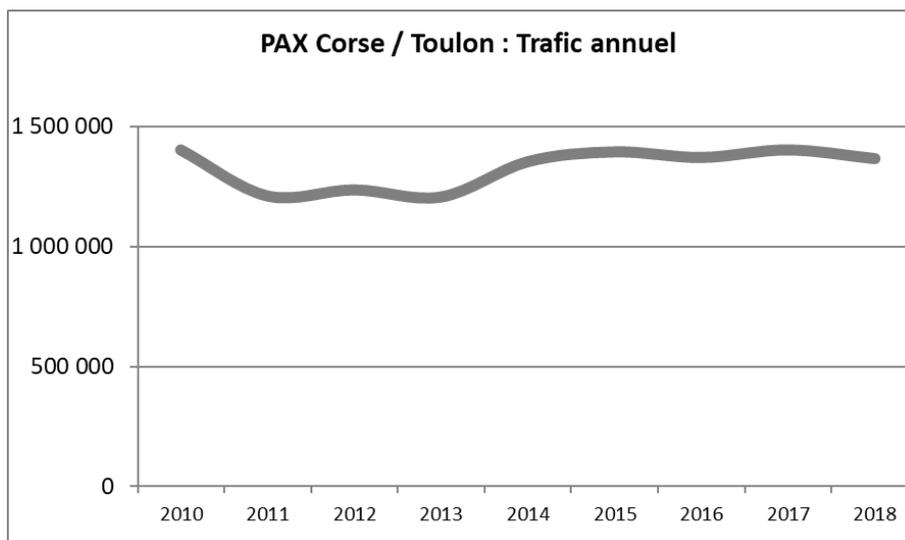


Figure 12 Tendence du trafic passagers annuel Corse / Toulon

4. Desserte maritime de passagers Corse / Nice

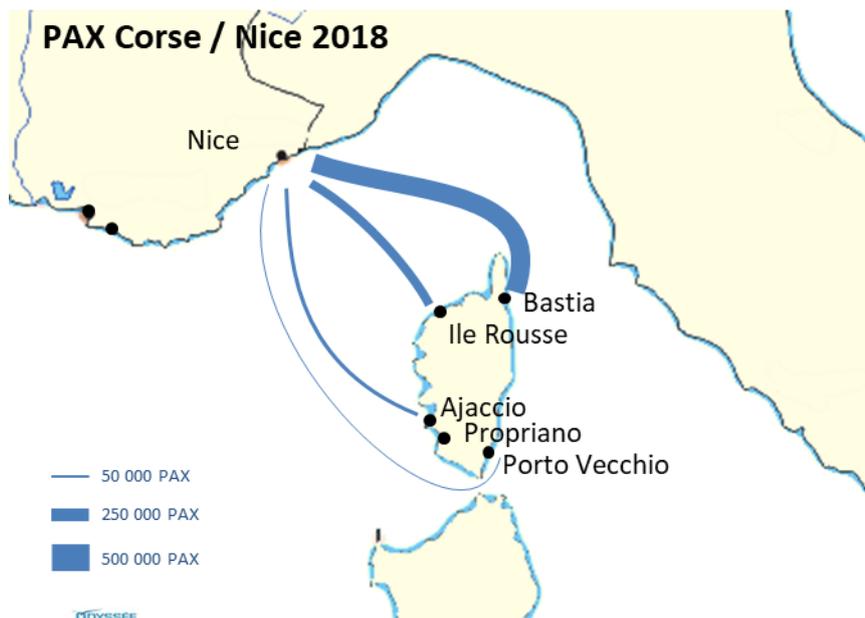


Figure 13 Répartition géographique du trafic PAX Corse / Nice

La saisonnalité (**Figure 14**) est très fortement marquée avec un ratio haute saison / basse saison (d’octobre à mars) de 9,5. Le trafic passager atteint son niveau maximum en aout (244 484 passagers en moyenne sur la période 2013-2018), et minimum en février (7 267 passagers).

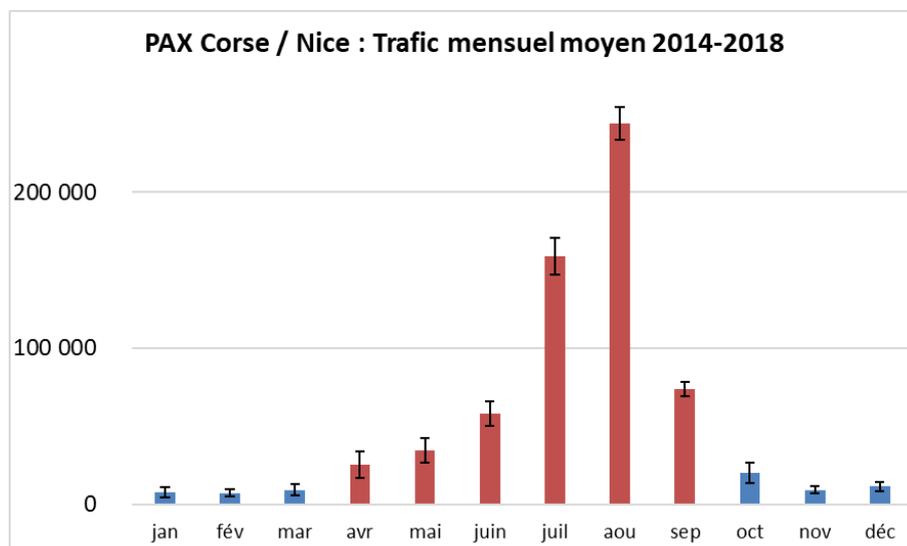


Figure 14 Saisonnalité du trafic passagers Corse / Nice

Le trafic PAX Corse / Nice est en baisse de -11% en basse saison sur la période 2013-2016 et en baisse de -6% en haute saison (**Figure 15**). En 2018, le trafic était de 9 736 PAX/mois en basse saison et de 102 452 PAX/mois en haute saison.

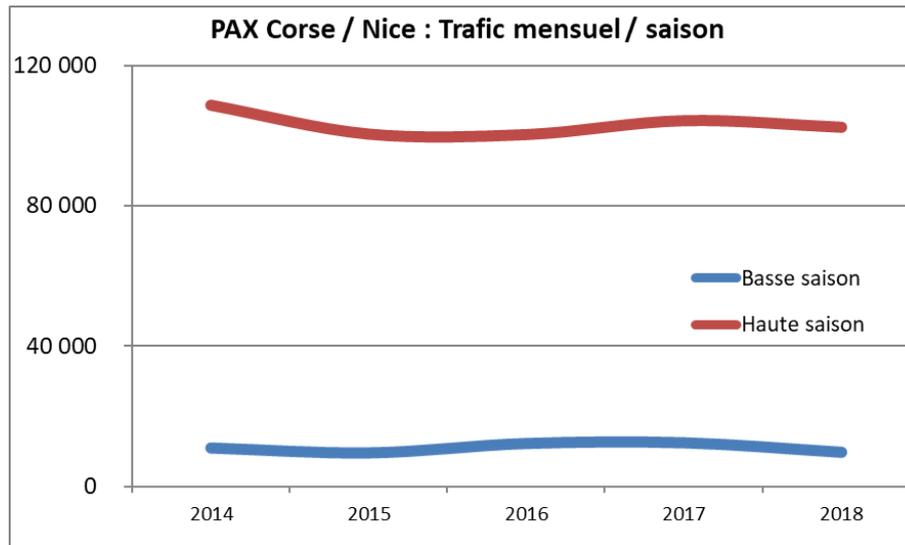


Figure 15 Tendence du trafic passagers mensuel Corse / Nice

Globalement le trafic PAX est en baisse de -6 % depuis sur la période 2014-2018. Les dernières observations pour Nice sont en baisse de -17% entre juillet 2018 et juillet 2019.

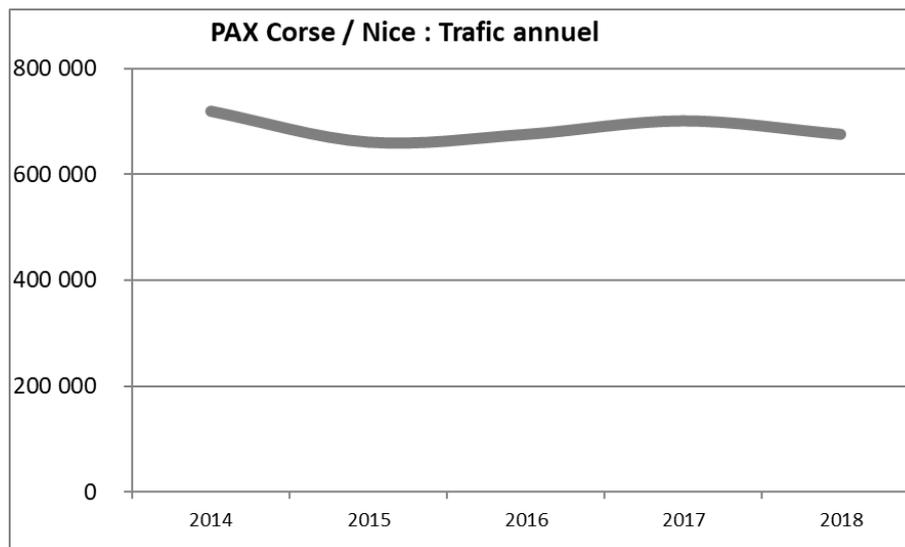


Figure 16 Tendence du trafic passagers annuel Corse / Nice

C. Analyse des lignes maritimes régulières de véhicules de tourisme

Les trafics de voitures de tourisme sont directement corrélés au trafic de passagers ligne par ligne, à tel point que l'ORTC ne publie pas de statistiques détaillées à leur égard.

II. le trafic Fret

A. Analyse des lignes maritimes régulières de fret

L'analyse des trafics rouliers entre les ports corses et ports continentaux français (Marseille, Toulon, Nice) et italiens (Savona, Gênes, Livourne) ainsi que sardes (Porto Torres, Santa Teresa, Golfo Aranci) fait clairement apparaître (cf. Figure 17) une position quasi exclusive des ports français (trafics rouliers cumulés de 1 485 838 tonnes en 2018, soit 92 % de part de marché) par rapport aux ports italiens (235 892 tonnes en 2018).

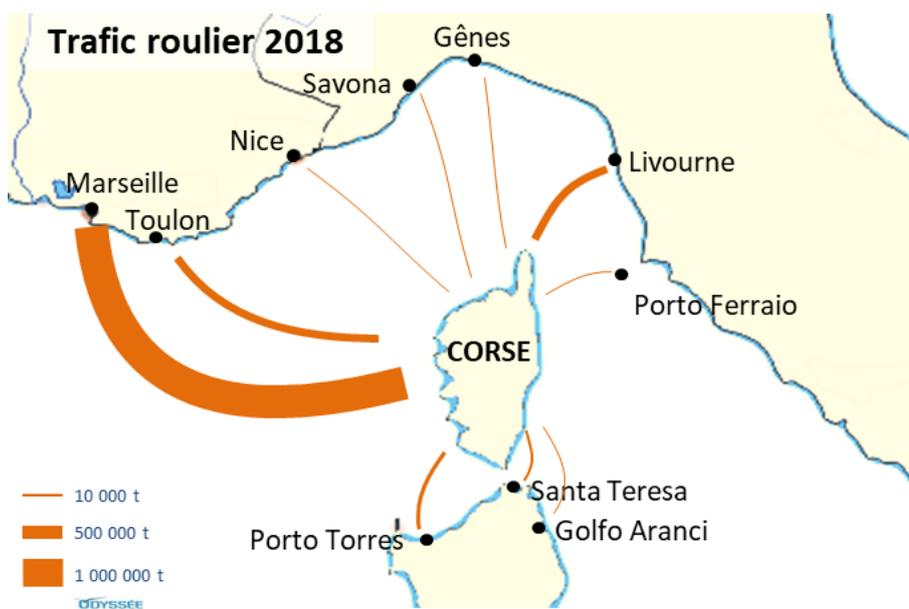


Figure 17 Trafic roulier Corse / continent (France et Italie)

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

B. Desserte maritime fret Corse / continent

Le trafic roulier Corse / continent français concerne les ports de Marseille (1 823 173 ml en 2018 soit 82 % de part de marché), Toulon (377 411 ml soit 17 %), et dans une moindre mesure Nice (20 642 ml soit 1 %).

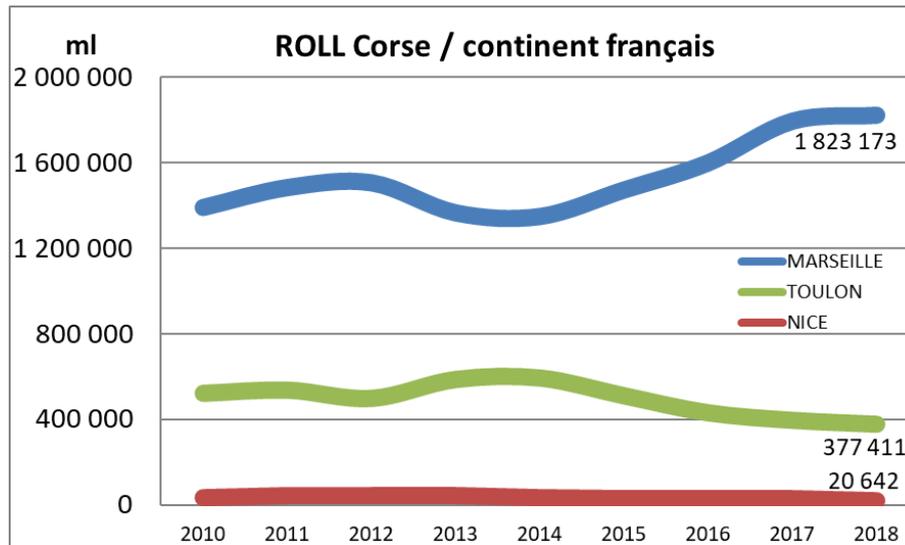


Figure 18 Trafic roulier Corse / continent français

La place de Marseille dans les schémas logistiques insulaires explique le poids important (82 % du trafic Corse / continent français en 2018) et croissant du trafic roulier de Marseille. En effet, Marseille bénéficie du trafic de son Grand Port Maritime (porte d'entrée des marchandises importées, notamment en provenance d'Asie), de la multimodalité parfaite maritime / ferroviaire / fluviale / aérienne / routière permettant le pré- et post-acheminement des marchandises, et de la localisation en zone portuaire ou arrière-portuaire de nombreux entrepôts logistiques en lien avec la desserte maritime de la Corse.

Ce rôle se confirme encore puisque les chiffres publiés par l'ORTC font état d'une croissance de +31 % pour Marseille sur la période 2010-2018, alors que sur la même période Toulon est en baisse de -28 %.

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

C. Desserte maritime de fret Corse / Marseille

La saisonnalité (**Figure 19**) est peu marquée avec un ratio haute saison (d'avril à septembre) / basse saison (d'octobre à mars) de 1,2. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en juillet (161 310 ml en moyenne sur la période 2010-2018), et minimum en décembre (107 582 ml).

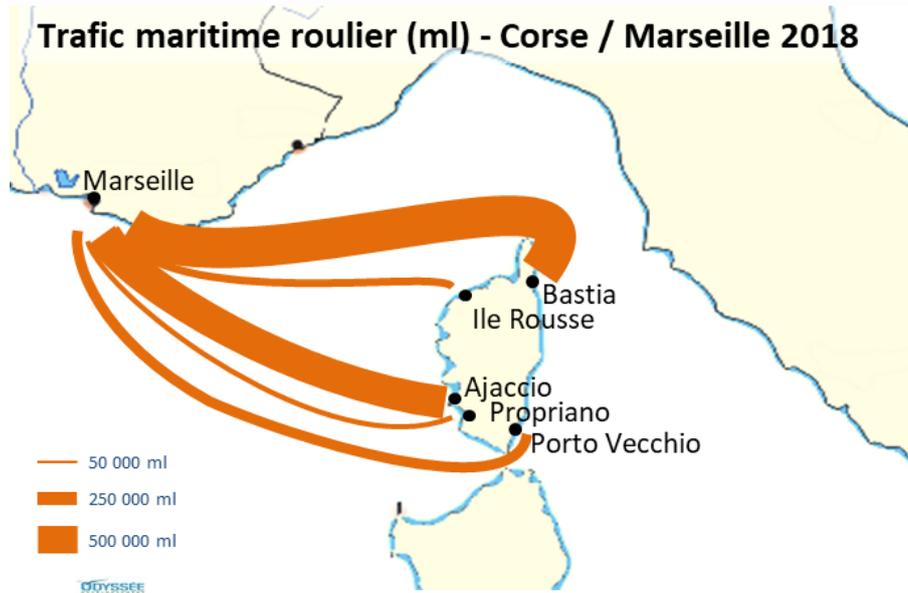


Figure 19 Carte du trafic roulier Corse / Marseille

Les trafics fret entre la Corse et Marseille passent principalement par Bastia (849 144 ml sur l'année 2018) et Ajaccio (638 380 ml). Les ports secondaires de Porto-Vecchio (174 607 ml en 2018), l'Ile Rousse (96 349 ml) et Propriano (69 693 ml) complètent la desserte.

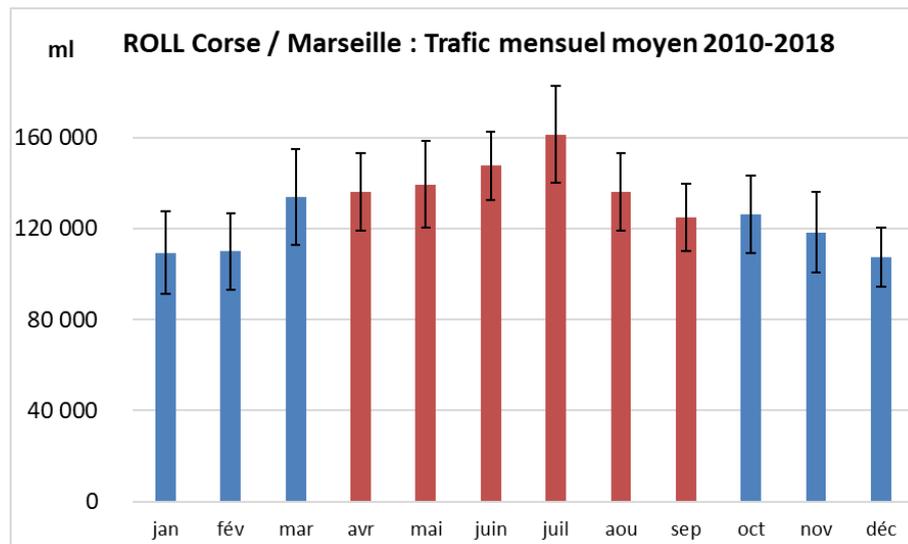


Figure 20 Saisonnalité du trafic roulier Corse / Marseille

Le trafic roulier Corse / Marseille est en hausse de +35 % en basse saison sur la période 2010-2018 et de +28 % en haute saison (Figure 21). En 2018, le trafic était de 141 447 ml / mois en basse saison et de 162 415 ml en haute saison.

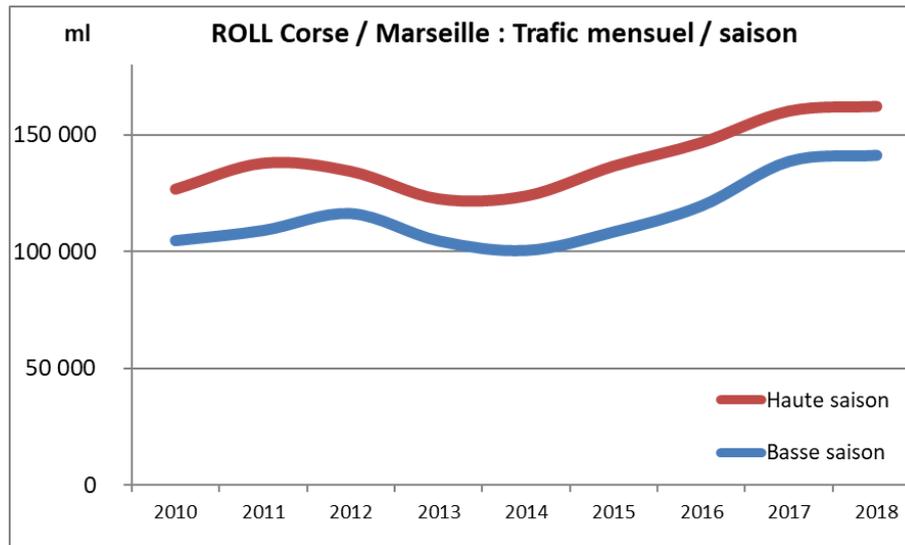


Figure 21 Tendance du trafic roulier mensuel Corse / Marseille

Globalement le trafic roll de Marseille est en hausse de +31 % sur la période 2010-2018. Les dernières observations montrent un plateau entre juillet 2018 et juillet 2019.

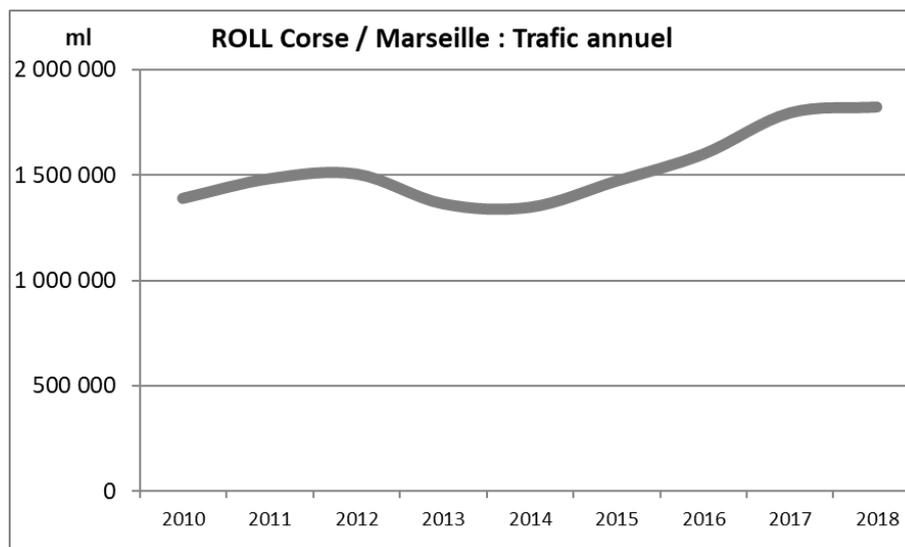


Figure 22 Tendance du trafic roulier annuel Corse / Marseille

D. Desserte maritime de fret Corse / Toulon

Les ports de Bastia (209 477 ml pour l'année 2016) et Ajaccio (159 958 ml) sont les principaux ports de fret en lien avec Toulon. L'île Rousse (4 815 ml) et Porto-Vecchio depuis 2016 (3 161 ml) complètent les liaisons fret Corse / Toulon.

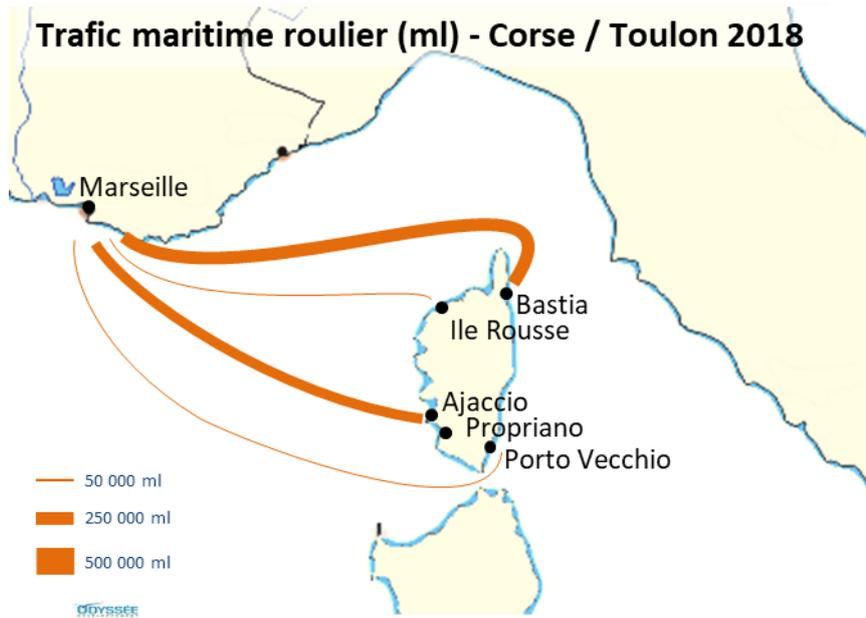


Figure 23 Carte du trafic roulier Corse / Toulon

La saisonnalité (Figure 24) est marquée et inversée avec un ratio haute saison (d’avril à septembre) / basse saison (d’octobre à mars) de 1,0. Le trafic roulier atteint son niveau maximum en mars (48 048 ml en moyenne sur la période 2010-2018), et minimum en août (31 824 ml).

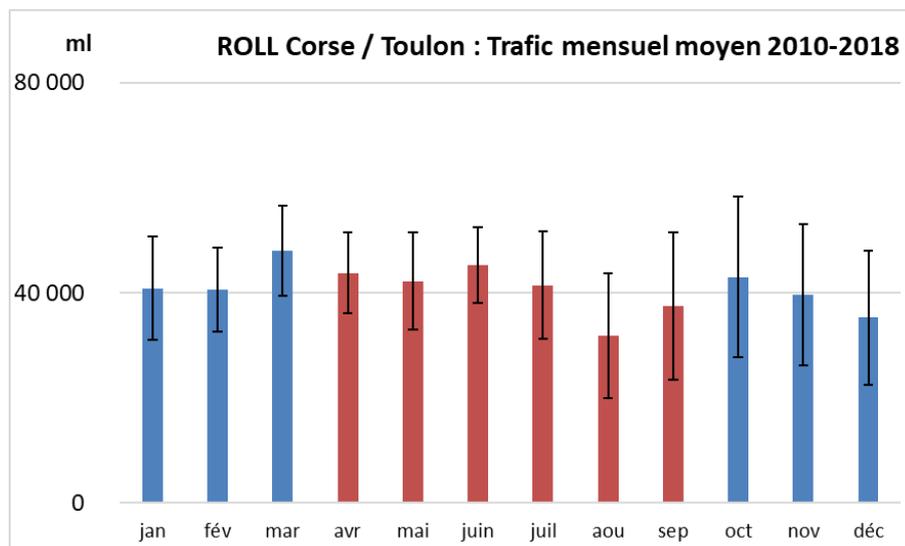


Figure 24 Saisonnalité du trafic roulier Corse / Toulon

Le trafic roulier Corse / Toulon est en baisse de -22% en basse saison sur la période 2010-2018 et en chute de -33% en haute saison (**Figure 25**). Le trafic 2018 était de 32 895 ml / mois en basse saison et de 30 007 ml en haute saison.

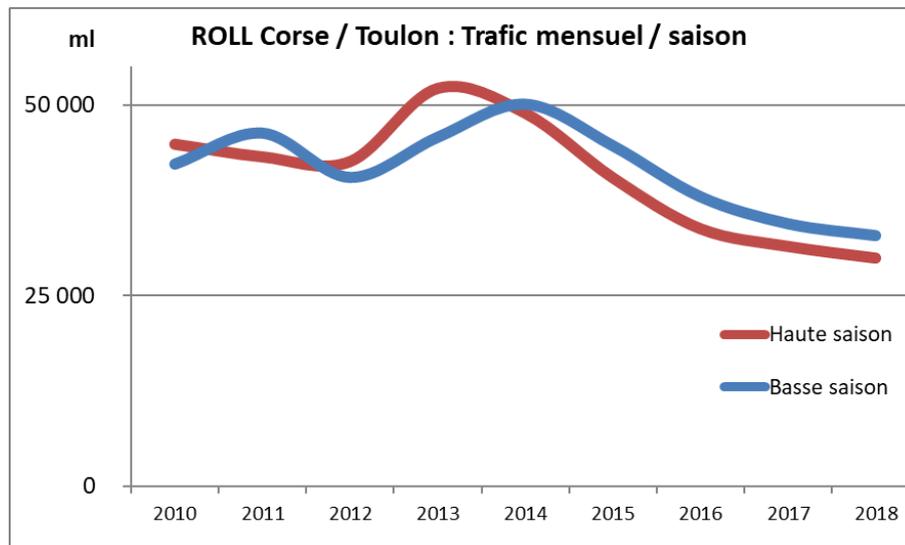


Figure 25 Tendence du trafic roulier mensuel Corse / Toulon

Globalement, le trafic fret Corse / Toulon a perdu -28 % entre 2010 et 2018. Les dernières observations font apparaître une stabilité entre juillet 2018 et juillet 2019.

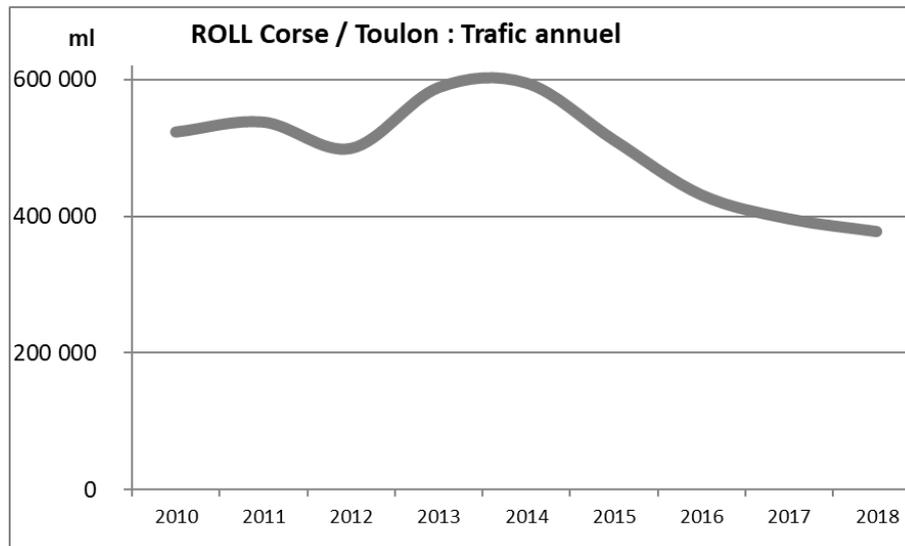


Figure 26 Tendence du trafic roulier annuel Corse / Toulon

E. Desserte maritime de fret Corse / Nice

Le port de Bastia (16 911 ml pour l'année 2018) fait transiter du fret en lien avec Nice. Ajaccio (1 580 ml) et Porto-Vecchio (2 151 ml) ont des trafics très limités.

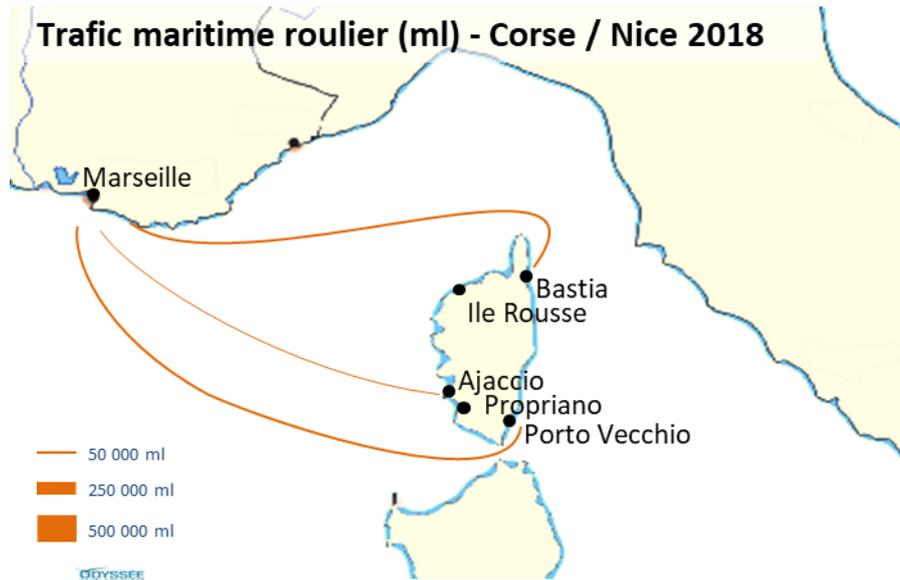


Figure 27 Carte du trafic roulier Corse / Nice

Partie III Démontrer une carence de l'initiative privée

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

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

A. Comment déterminer la carence de l'initiative privée ?

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

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

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

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

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

Pour parvenir à identifier la carence de l'initiative privée, il convient donc de comparer l'offre capacitaire théorique effective des compagnies en situation de libre concurrence (ou d'OSP pour Nice, Toulon et Marseille) et les flux constatés pour les 4 dernières années (2015 à 2018).

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

1. Origines des données

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

L'objectif est d'estimer la capacité mobilisée mensuellement par l'initiative privée à partir de Toulon et Nice (seuls ports faisant l'objet d'une desserte régulière en plus de Marseille desservi dans le cadre d'une DSP) pour chaque ligne faisant l'objet d'une desserte maritime régulière, soit Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano, Ile Rousse, sur 4 ans.

La comparaison avec le trafic réalisé donne le cas échéant un besoin de service public de transport

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

Les données retenues pour le décompte des rotations entre le port de Toulon et la Corse sont les informations mises à disposition par la Capitainerie du port de Toulon. Ces données ont été retenues car elles sont disponibles de manière journalière pour les années 2014 à août 2019.

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

Les données exploitées pour l'obtention du réalisé entre les ports de Toulon, Marseille et Nice tant en termes de PAX, VL (jusqu'en 2017), que de ROLL, pour les années 2014 à juillet 2019 proviennent de l'ORTC.

2. Traitement des données

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

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

Le calcul de l'offre capacitaire PAX a été réalisé en multipliant pour chacun des navires effectuant des rotations entre le port de Toulon ou Nice et la Corse, le nombre de traversées qu'ils ont réalisées pour chaque mois des années 2014 à 2018, par la capacité maximum en termes de PAX du navire correspondant.

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

Taux de conversion des garages	
VL	
Saison	170%
Hors-Saison	70%
Fret	
Saison	30%
Hors-Saison	50%

Les trafics VL réalisés 2018 et mi-2019 ont été estimés en appliquant la moyenne du ratio PAX/VL sur la période 2015-2017 (source ORTC), calculée mois par mois et ligne par ligne.

II. Offre capacitaire estimée

L'offre capacitaire estimée PAX, VL et ROLL est indiquée dans les tableaux ci-dessous :

Ajaccio

Capacité estimée PAX Ajaccio					
	2014	2015	2016	2017	2018
Total PAX Toulon	2 058 429	2 073 366	2 109 510	2 063 922	2 110 140
Total PAX Nice	396 460	299 349	335 255	338 654	252 159

Capacité estimée ROLL + VL Ajaccio exprimée en ml					
	2014	2015	2016	2017	2018
Total ROLL Toulon	275 842	278 429	290 273	296 176	322 535
Total VL Toulon	888 056	895 870	903 171	880 812	895 357
Total VL Nice	237 881	179 611	201 158	256 296	182 208

Bastia

Capacité estimée PAX Bastia					
	2014	2015	2016	2017	2018
Total PAX Toulon	1 461 466	1 485 208	1 547 984	1 628 133	1 583 920
Total PAX Nice	917 490	946 806	1 256 934	1 432 484	1 365 952

Capacité estimée ROLL + VL Bastia exprimée en ml					
	2014	2015	2016	2017	2018
Total ROLL Toulon	248 690	245 214	236 156	263 830	278 017
Total VL Toulon	605 194	622 820	644 495	682 826	657 614
Total VL Nice	550 500	568 087	754 164	1 072 056	1 019 712

Porto Vecchio

Capacité estimée PAX Porto Vecchio					
	2014	2015	2016	2017	2018
Total PAX Toulon	1 060	-	92 386	52 003	38 350
Total PAX Nice	-	-	88 006	200 606	68 183

Capacité estimée ROLL + VL Porto Vecchio exprimée en ml					
	2014	2015	2016	2017	2018
Total ROLL Toulon	1 304	-	15 629	6 208	6 458
Total VL Toulon	1 141	-	42 324	26 352	17 968
Total VL Nice	-	-	120 370	147 408	47 040

Propriano

Capacité estimée PAX Propriano					
	2014	2015	2016	2017	2018
Total PAX Toulon	0	0	0	0	0
Total PAX Nice	0	0	0	0	0

Capacité estimée ROLL + VL Propriano exprimée en ml					
	2014	2015	2016	2017	2018
Total ROLL Toulon	0	0	0	0	0
Total VL Toulon	0	0	0	0	0
Total VL Nice	0	0	0	0	0

Ile Rousse

Capacité estimée PAX Ile Rousse					
	2014	2015	2016	2017	2018
Total PAX Toulon	349 138	370 958	406 739	394 548	338 509
Total PAX Nice	524 409	409 799	297 495	289 153	438 274

Capacité estimée ROLL + VL Ile Rousse exprimée en ml					
	2014	2015	2016	2017	2018
Total ROLL Toulon	52 936	48 398	45 694	52 798	44 102
Total VL Toulon	184 981	193 194	202 036	192 225	166 158
Total VL Nice	314 650	245 878	178 500	207 648	280 296

D'après ces estimations, si les ports d'Ajaccio, Bastia et dans une moindre mesure l'Ile Rousse font l'objet d'une capacité significative en PAX, les ports de Porto Vecchio et Propriano intéressent moins les acteurs privés. La diminution de capacité entre Nice et Porto-Vecchio pour 2018 par rapport à 2017 est très importante.

En termes de fret, la situation est également très contrastée pour ce qui est de l'offre capacitaire.

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

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

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

A. Ajaccio

Tableau 2 Besoin de service public PAX Ajaccio

	2014	2015	2016	2017	2018
jan	-146 535	-112 453	-129 895	-118 655	-119 137
fév	-111 362	-95 796	-110 076	-117 453	-100 917
mar	-120 835	-100 120	-119 287	-116 941	-125 772
avr	-123 991	-113 155	-151 345	-125 586	-104 529
mai	-142 481	-132 144	-118 990	-128 819	-112 969
juin	-157 320	-174 950	-157 440	-124 288	-110 679
juil	-133 459	-100 843	-123 256	-122 241	-170 083
aou	-72 551	-56 899	-80 105	-99 746	-115 891
sep	-129 772	-139 453	-142 179	-121 410	-107 842
oct	-98 008	-95 945	-117 250	-102 630	-112 215
nov	-105 093	-111 098	-116 789	-110 583	-102 492
déc	-97 444	-125 415	-110 971	-107 802	-96 488
TOTAL	-1 438 851	-1 358 271	-1 477 583	-1 396 154	-1 379 014

Tableau 3 Besoin de service public ROLL Ajaccio

	2014	2015	2016	2017	2018
jan	26 001	26 893	27 551	35 135	32 400
fév	29 532	28 885	29 632	37 110	39 471
mar	33 282	36 541	35 346	50 253	44 609
avr	28 346	25 065	28 340	27 530	38 597
mai	33 715	37 390	48 803	52 031	53 010
juin	41 321	44 958	47 462	57 093	49 821
juil	44 632	47 718	41 188	46 447	41 543
aou	30 370	32 960	33 979	37 369	26 755
sep	34 928	37 838	39 947	45 959	44 564
oct	34 805	32 752	30 220	37 689	38 232
nov	29 953	30 411	34 714	44 913	37 069
déc	26 321	26 311	25 887	28 212	29 733
TOTAL	393 206	407 724	423 069	499 741	475 803

Tableau 4 Besoin de service public VL Ajaccio

	2014	2015	2016	2017	2018
jan	-25 337	-8 832	-19 849	-19 649	-9 669

	2014	2015	2016	2017	2018
fév	-18 311	-8 822	-11 301	-16 199	-7 424
mar	-15 234	-3 787	-10 876	-12 805	-7 835
avr	-29 567	-23 378	-35 613	-20 541	-13 578
mai	5 902	-2 665	-4 211	-14 011	6 612
juin	-3 226	-22 514	-17 103	3 002	13 908
juil	11 347	32 609	21 340	23 864	-7 990
aou	77 330	81 078	65 605	45 306	39 433
sep	9 860	17 479	5 027	20 373	23 348
oct	-11 255	-2 560	-17 306	-2 864	-21 030
nov	-5 325	-11 140	-11 874	-7 307	-1 154
déc	-737	-13 367	-7 124	-7 621	-3 711
TOTAL	-4 552	34 102	-43 284	-8 451	10 910

B. Bastia

Tableau 5 Besoin de service public PAX Bastia

	2014	2015	2016	2017	2018
jan	-142 512	-128 793	-150 083	-153 598	-140 445
fév	-119 576	-111 317	-123 517	-141 751	-122 522
mar	-124 737	-120 859	-130 061	-160 551	-147 935
avr	-103 679	-119 903	-141 897	-126 806	-123 341
mai	-103 905	-126 708	-126 859	-142 888	-159 031
juin	-110 312	-133 592	-199 519	-224 008	-212 362
juil	-83 033	-74 951	-177 876	-161 700	-172 478
aou	-15 225	-29 668	-97 744	-160 940	-120 301
sep	-107 108	-118 821	-134 003	-200 824	-222 714
oct	-98 449	-118 232	-100 943	-148 689	-130 652
nov	-115 094	-128 695	-141 024	-125 787	-137 212
déc	-110 877	-120 834	-141 972	-157 938	-126 589
TOTAL	-1 234 507	-1 332 373	-1 665 498	-1 905 480	-1 815 582

Tableau 6 Besoin de service public ROLL Bastia

	2014	2015	2016	2017	2018
jan	53 157	59 481	54 818	58 850	47 529
fév	49 942	53 755	58 115	60 662	59 981
mar	57 475	66 529	65 857	71 904	74 541
avr	67 061	63 125	62 595	65 273	72 444
mai	75 932	69 565	73 924	81 001	72 507
juin	82 538	81 927	76 741	81 705	78 146
juil	80 637	80 753	74 815	75 424	82 720
aou	62 514	64 372	70 704	70 212	63 793
sep	68 341	71 101	68 794	61 293	59 168
oct	61 394	52 758	55 874	51 489	55 447

	2014	2015	2016	2017	2018
nov	51 769	52 571	58 656	71 027	61 423
déc	52 132	51 416	53 065	45 507	52 907
TOTAL	762 892	767 352	773 958	794 349	780 604

Tableau 7 Besoin de service public VL Bastia

	2014	2015	2016	2017	2018
jan	-19 300	-16 659	-26 627	-44 925	-32 708
fév	-15 350	-12 676	-12 981	-40 664	-27 592
mar	-8 415	-9 544	-12 845	-46 283	-27 571
avr	-16 501	-26 075	-31 474	-31 756	-26 651
mai	2 340	-3 274	-8 275	-31 969	-40 975
juin	13 005	-10 336	-43 024	-75 237	-72 055
juil	24 360	25 034	-17 422	-32 964	-54 979
aou	89 039	67 800	39 148	-19 262	-1 144
sep	21 102	16 329	10 972	-44 475	-70 150
oct	-1 839	-7 949	-1 508	-43 298	-31 820
nov	-7 775	-15 776	-25 172	-26 730	-25 752
déc	-594	-5 028	-19 326	-30 128	-17 813
TOTAL	80 072	1 845	-148 535	-467 693	-429 208

C. Porto Vecchio

Tableau 8 Besoin de service public PAX Porto Vecchio

	2014	2015	2016	2017	2018
jan	1 313	2 362	-127	-19 588	-1 071
fév	1 689	2 331	2 761	-7 510	3 320
mar	3 760	2 736	2 742	-7 670	4 211
avr	5 509	5 503	5 518	-10 550	5 519
mai	9 066	7 408	7 567	-4 841	10 161
juin	8 806	8 999	-4 124	-23 202	10 116
juil	14 942	15 288	10 778	-10 138	4 522
aou	32 834	21 513	6 936	-5 934	233
sep	10 049	9 428	-4 886	-12 110	5 965
oct	6 593	6 916	-27 335	-995	2 865
nov	2 674	2 345	-7 959	2 441	1 984
déc	3 072	3 466	-24 352	1 031	3 409
TOTAL	100 307	88 295	-32 481	-99 066	51 234

Tableau 9 Besoin de service public ROLL Porto Vecchio

	2014	2015	2016	2017	2018
jan	5 989	7 836	5 586	7 689	12 309
fév	6 231	8 633	9 145	10 481	10 987

	2014	2015	2016	2017	2018
mar	8 167	9 301	9 357	16 158	14 170
avr	11 163	11 519	12 561	12 826	14 073
mai	12 618	12 486	12 816	16 748	17 762
juin	10 904	14 863	17 620	19 630	19 296
juil	10 812	16 049	18 456	17 549	19 320
aou	11 045	13 245	13 217	15 607	14 822
sep	9 775	11 332	12 125	14 043	13 640
oct	9 874	8 671	4 061	12 312	13 083
nov	5 959	5 679	10 129	8 115	11 801
déc	6 072	6 841	5 049	8 658	10 048
TOTAL	108 609	126 455	130 122	159 816	171 310

Tableau 10 Besoin de service public VL Porto Vecchio

	2014	2015	2016	2017	2018
jan	1 713	2 943	1 665	-10 431	4 115
fév	2 426	3 087	3 450	-2 058	4 457
mar	4 644	3 834	3 696	-1 842	5 733
avr	6 393	6 399	5 775	-1 979	7 223
mai	10 083	8 544	9 438	2 762	13 487
juin	10 089	9 876	9 068	-5 517	16 610
juil	10 887	14 358	9 275	2 322	10 821
aou	19 428	18 636	-6 953	234	10 335
sep	11 961	11 358	-31 154	765	15 315
oct	7 725	8 070	-2 335	5 236	8 887
nov	3 603	3 348	-100	3 588	7 189
déc	3 825	3 960	-2 873	4 707	7 573
TOTAL	92 777	94 413	-1 047	-2 214	111 744

D. Propriano

Tableau 11 Besoin de service public PAX Propriano

	2014	2015	2016	2017	2018
jan	972	2 074	1 839	1 757	1 753
fév	1 711	1 877	1 761	1 694	1 521
mar	2 329	2 132	2 309	1 056	2 214
avr	4 072	4 990	5 154	4 672	4 357
mai	6 986	7 282	5 439	5 110	6 235
juin	8 150	6 830	6 327	6 574	7 188
juil	11 299	14 077	13 367	12 371	10 823
aou	21 762	22 671	13 325	14 435	13 449
sep	7 493	6 974	6 828	7 332	6 931
oct	5 439	5 344	5 199	5 293	4 764
nov	2 645	1 991	2 311	2 512	1 882

	2014	2015	2016	2017	2018
déc	2 841	2 848	3 087	2 241	2 464
TOTAL	75 699	79 090	66 946	65 047	63 581

Tableau 12 Besoin de service public ROLL Propriano

	2014	2015	2016	2017	2018
jan	5 573	5 632	4 671	6 147	5 341
fév	6 969	5 919	5 099	6 072	7 079
mar	8 657	8 287	6 890	4 835	8 936
avr	9 003	8 394	8 376	7 425	12 669
mai	10 057	9 106	8 752	8 494	14 555
juin	12 429	10 027	23 412	44 263	20 108
juil	10 650	13 055	28 843	45 748	46 892
aou	13 211	13 530	28 587	42 899	42 404
sep	9 450	9 428	22 946	29 960	25 271
oct	9 177	8 422	9 279	11 571	13 477
nov	6 302	7 541	17 157	7 328	5 271
déc	5 379	5 174	17 581	8 867	6 523
TOTAL	106 857	104 515	181 593	223 609	208 525

Tableau 13 Besoin de service public VL Propriano

	2014	2015	2016	2017	2018
jan	472	810	774	814	2 104
fév	793	789	849	735	1 825
mar	1 077	1 034	1 084	478	2 657
avr	1 560	1 949	1 960	1 675	5 228
mai	2 607	2 734	2 153	1 846	7 482
juin	3 503	2 728	2 562	2 671	8 626
juil	3 867	4 761	4 472	4 152	12 988
aou	6 879	7 331	4 416	4 641	16 139
sep	3 152	2 950	2 942	2 981	8 317
oct	2 187	2 132	2 194	2 131	5 717
nov	1 248	938	1 023	1 119	2 258
déc	1 174	1 168	1 271	958	2 957
TOTAL	28 519	29 324	25 700	24 201	76 297

E. Ile Rousse

Tableau 14 Besoin de service public PAX Ile Rousse

	2014	2015	2016	2017	2018
jan	-2 187	-2 765	-13 005	-10 773	-8 754
fév	-7 558	-6 143	-2 706	-12 233	-9 167
mar	-528	-6 932	-4 091	-8 966	-4 880
avr	-13 411	-4 257	-22 972	-12 881	-4 330

	2014	2015	2016	2017	2018
mai	-26 775	-16 244	-10 280	-21 900	-26 392
juin	-55 218	-49 164	-38 736	-36 066	-19 647
juil	-153 310	-109 081	-66 220	-48 044	-113 452
aou	-108 568	-116 585	-90 035	-70 403	-124 788
sep	-52 973	-44 796	-52 814	-42 731	-50 829
oct	-2 132	2 375	-4 670	-7 430	-2 087
nov	-9 042	-6 903	-16 907	-18 681	-10 638
déc	-2 334	-9 523	-13 015	-17 633	-10 624
TOTAL	-434 036	-370 018	-335 451	-307 741	-385 588

Tableau 15 Besoin de service public ROLL Ile Rousse

	2014	2015	2016	2017	2018
jan	3 092	2 564	2 881	4 618	7 401
fév	3 406	341	4 390	4 839	5 690
mar	4 547	2 418	5 938	6 801	6 268
avr	2 926	4 018	2 510	1 715	4 423
mai	3 125	3 571	6 499	3 140	1 947
juin	2 792	3 342	5 492	4 652	4 822
juil	-2 041	1 555	1 434	3 337	6 073
aou	-2 438	-3 164	-452	2 754	363
sep	4 321	5 362	3 384	4 744	2 196
oct	3 565	6 560	5 302	4 354	6 191
nov	-1 935	3 176	6 267	1 061	6 213
déc	-1 346	4 276	3 785	3 154	5 475
TOTAL	20 015	34 019	47 431	45 169	57 062

Tableau 16 Besoin de service public VL Ile Rousse

	2014	2015	2016	2017	2018
jan	-722	-1 149	-7 857	-5 400	-5 482
fév	-3 673	-3 879	-279	-4 861	-4 971
mar	1 387	-494	-1 535	-4 671	-2 200
avr	-1 512	-840	-1 472	2 056	5 037
mai	-380	1 082	3 892	1 288	6 453
juin	-10 225	-9 969	-865	-330	6 082
juil	-39 426	-15 030	2 174	6 870	-28 488
aou	11 657	10 533	10 872	4 826	-16 422
sep	584	705	2 428	1 378	2 251
oct	702	5 171	3 300	2 788	5 816
nov	-4 880	-1 492	-7 902	-4 038	-3 326
déc	-2 977	-3 872	-3 012	-7 801	-3 966
TOTAL	-49 465	-19 234	-256	-7 896	-39 215

F. Synthèse du besoin de service public

Pour l'année 2018, le besoin de service public nominal s'exprime donc comme suit :

Tableau 17 Besoin de service public nominal

Hypothèse 2018	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio	Propriano	Ile Rousse
PAX	-1 379 014	-1 815 582	51 234	63 581	-385 588
VL (ml)	10 910	-429 208	111 744	76 297	-39 215
ROLL (ml)	475 803	780 604	171 310	208 525	57 062

Un besoin résiduel de service public quantitatif est donc estimé pour :

- le trafic fret sur chacun des ports corses et pour la Corse globalement
- le trafic passagers pour Porto Vecchio et Propriano
- le trafic véhicules de tourisme pour les ports d'Ajaccio, Porto Vecchio et Propriano

Pour l'année 2021, le besoin de service public nominal est estimé en appliquant les taux de croissance annuels moyens des besoins de service publics résiduels (pax, véhicules et fret) 2015-2017 calculés ligne par ligne.

Tableau 18 Besoin de service public estimé pour 2021

Hypothèse 2021	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio	Propriano	Ile Rousse
PAX	-1 400 074	-2 474 035	51 235	51 113	-401 813
VL	3 491	-429 227	111 745	198 515	-79 953
ROLL	555 249	794 085	99 404	416 043	95 713

Liste des illustrations

Figure 1 Ports de la desserte régulière Corse / continent français	3
Figure 2 Trafic maritime et aérien passagers Corse / continent français 2000-2018 et tendances	7
Figure 3 Trafic passagers Corse / continent (France et Italie)	8
Figure 4 Trafic passagers Corse / continent français	8
Figure 5 Répartition géographique du trafic PAX Corse / Marseille	9
Figure 6 Saisonnalité du trafic passagers Corse / Marseille	9
Figure 7 Tendance du trafic passagers mensuel Corse / Marseille	10
Figure 8 Tendance du trafic passagers annuel Corse / Marseille	10
Figure 9 Répartition géographique du trafic PAX Corse / Toulon	11
Figure 10 Saisonnalité du trafic passagers Corse / Toulon	11
Figure 11 Tendance du trafic passagers mensuel Corse / Toulon	12
Figure 12 Tendance du trafic passagers annuel Corse / Toulon	12
Figure 13 Répartition géographique du trafic PAX Corse / Nice	13
Figure 14 Saisonnalité du trafic passagers Corse / Nice	13
Figure 15 Tendance du trafic passagers mensuel Corse / Nice	14
Figure 16 Tendance du trafic passagers annuel Corse / Nice	14
Figure 17 Trafic roulier Corse / continent (France et Italie)	15
Figure 18 Trafic roulier Corse / continent français	16
Figure 19 Carte du trafic roulier Corse / Marseille	17
Figure 20 Saisonnalité du trafic roulier Corse / Marseille	17
Figure 21 Tendance du trafic roulier mensuel Corse / Marseille	18
Figure 22 Tendance du trafic roulier annuel Corse / Marseille	18
Figure 23 Carte du trafic roulier Corse / Toulon	19
Figure 24 Saisonnalité du trafic roulier Corse / Toulon	19
Figure 25 Tendance du trafic roulier mensuel Corse / Toulon	20
Figure 26 Tendance du trafic roulier annuel Corse / Toulon	20
Figure 27 Carte du trafic roulier Corse / Nice	21

Liste des tableaux

Tableau 1 Besoin de service public quantitatif estimé en 2017	4
Tableau 2 Besoin de service public PAX Ajaccio	27
Tableau 3 Besoin de service public ROLL Ajaccio	27
Tableau 4 Besoin de service public VL Ajaccio	27
Tableau 5 Besoin de service public PAX Bastia	28
Tableau 6 Besoin de service public ROLL Bastia	28
Tableau 7 Besoin de service public VL Bastia	29
Tableau 8 Besoin de service public PAX Porto Vecchio	29
Tableau 9 Besoin de service public ROLL Porto Vecchio	29
Tableau 10 Besoin de service public VL Porto Vecchio	30
Tableau 11 Besoin de service public PAX Propriano	30
Tableau 12 Besoin de service public ROLL Propriano	31
Tableau 13 Besoin de service public VL Propriano	31
Tableau 14 Besoin de service public PAX Ile Rousse	31
Tableau 15 Besoin de service public ROLL Ile Rousse	32
Tableau 16 Besoin de service public VL Ile Rousse	32
Tableau 17 Besoin de service public nominal	33
Tableau 18 Besoin de service public estimé pour 2021	33