

## **Desserte maritime entre la Corse et le continent français**



**Office des Transports de la Corse**

**Synthèse des résultats des consultations publiques sur le transport maritime entre la Corse et le continent français**

# 1 – Consultations des usagers

Afin de se conformer au cadre réglementaire, le besoin en service public pour les liaisons maritimes entre la Corse et le continent français doit être défini à l'issue d'une procédure d'analyse détaillée.

En premier lieu, il est nécessaire de caractériser la demande pour le transport maritime de passagers entre la Corse et le continent français et pour le transport maritime de fret entre la Corse et le continent français.

Dans ce cadre, des enquêtes publiques apportent des éléments qualitatifs sur les besoins des usagers. Les enquêtes doivent notamment permettre de distinguer les attentes des particuliers et des professionnels.

Dans ce cadre, un appel à contribution a été ouvert du 7 décembre 2021 au 7 janvier 2022. Elle a fait l'objet d'une publicité large dans la presse, sur le site de la Collectivité de Corse et ses réseaux sociaux. La consultation était accompagnée de documents d'appui (présentation de la démarche, description de la desserte, annexe statistique).

Elle invitait l'ensemble des usagers des services de transport maritime (c'est-à-dire les passagers, les transporteurs de fret routier, les autorités locales, les chambres de commerce, les syndicats, les organisations professionnelles, les associations de consommateurs et toute autre personne intéressée) à faire part de leurs observations sur les services de transport maritime de fret et de passagers entre la Corse et le continent français.

La consultation publique permettait de répondre à quatre questionnaires autoadministrés. Deux questionnaires s'adressaient respectivement à l'ensemble des passagers et des usagers du transport maritime de fret, tandis qu'un questionnaire plus spécifique s'adressait aux passagers ayant voyagé pour des raisons médicales (« passagers médicaux ») entre la Corse et le continent français. Le dépôt de contributions libres était possible.

En complément, des transporteurs routiers ont répondu à un questionnaire par téléphone.

## 1-1 – Usagers particuliers

Concernant les questionnaires auprès des usagers particuliers (desserte générale), 987 questionnaires sont exploités<sup>1</sup>. 686 questionnaires ont été remplis par des résidents et 301 par des non résidents. Le nombre de réponses est inédit dans le cadre d'une consultation publique en Corse et atteint un seuil de pertinence statistique.

Compte tenu du nombre réduit de répondants, les questionnaires portant sur les passagers se déplaçant pour raisons médicales ou pour les passagers étudiants n'ont pu être utilement joints à l'analyse.

Le questionnaire auprès des usagers particuliers invitait les usagers à exprimer leurs observations générales sur les transports maritimes entre la Corse et le continent français sur les lignes de Marseille. Compte tenu de l'existence d'une délégation de service public uniquement sur ces lignes et de l'importance de clarifier l'appréciation des usagers concernant cette desserte, le questionnaire est focalisé sur ces lignes.

Les résidents corses indiquent utiliser le transport maritime principalement dans le cadre d'un transport avec un véhicule avec cabine (95 % des réponses<sup>2</sup>) ou sans cabine

<sup>1</sup> Les réponses incomplètes ou ayant une adresse IP identique ont été exclues de la synthèse.

<sup>2</sup> Les réponses multiples étant possibles.

(8 % des réponses). Les données sont similaires pour les non résidents (respectivement 93 % et 9 % des réponses).

Pour les résidents, les déplacements se font essentiellement pour raisons familiales (72 % des réponses<sup>3</sup>) ou dans le cadre de séjours touristiques (56 %). Les autres raisons, notamment professionnelles (25 %), sont moins fréquentes.

Pour les usagers, les horaires de départ ou d'arrivée sur les lignes entre la Corse et Marseille sont jugés satisfaisant à plus de 80 % pour les résidents. Les fréquences sur les ports principaux de Corse (Ajaccio et Bastia) répondent au besoin pour près de 60 % des résidents et pour près de 50 % pour les ports secondaires. Au total, 57 % des résidents jugent la fréquence adaptée, 27 % souhaiteraient des traversées de jour et 21 % des traversées quotidiennes (entre 34 % et 45 % sur les lignes des ports secondaires). Les non résidents jugent à 65 % la fréquence adaptée, sans nette différence entre les lignes.

Sur toutes les lignes avec Marseille, le recours au tarif résident est systématique pour 57 % à 67 % des répondants suivant la ligne et dépasse 75 % sur toutes les lignes en ajoutant ceux qui en bénéficient régulièrement. De plus, 98 % des répondants indiquent que les résidents corses doivent bénéficier d'un tarif spécifique. 50 % des répondants soulignent aussi que le tarif résident devrait être systématiquement le moins cher. Si 13 % des résidents le trouvent adapté, 27 % jugent qu'il est trop élevé et 10 % qu'il est un frein au déplacement. Le tarif résident devrait comporter des catégories d'âge, de fréquence ou de saison pour respectivement 27 %, 36 % et 28 % des résidents<sup>4</sup>. Une réduction du tarif résident devrait porter en priorité sur les cabines (37 % des résidents contre 19 % pour le passager et 18 % pour le véhicule).

Concernant le choix du port pour les résidents, sur l'ensemble des lignes avec Marseille, 54 % des résidents comparent systématiquement les traversées entre les ports continentaux lors de leur réservation contre 20 % qui ne comparent jamais et 20 % pour lesquels le choix du port est imposé.

Le choix du port de Marseille est principalement dicté par la proximité avec la destination (53 % des résidents) puis la qualité du service (23 %). Le critère prix est cité comme le plus important dans 11 % des réponses.

Quand les résidents comparent entre les ports, ils le font principalement avec Toulon (port seul : 60 % des réponses ; conjointement avec Nice : 30 % des réponses). La comparaison avec le port de Nice ne concerne que 10 % des réponses.

A la question d'une hausse du prix du trajet en bateau par Marseille (5 à 10 % de hausse de prix), 69 % des résidents envisageaient une substitution. Une substitution avec Nice seul n'est possible que dans 8 % des réponses contre 33 % pour Toulon seul.

Près des deux tiers des résidents ont emprunté un autre port continental que Marseille. La raison principale est le prix (57 % des réponses, contre 19 % pour la proximité avec le lieu de destination et 10 % pour les horaires plus adaptés).

Les résidents jugent à 85 % qu'une desserte de service public est nécessaire, 4 % que l'offre de Toulon suffit et 6 % qu'une offre privée sur Marseille serait préférable.

Par conséquent, les éléments qualitatifs concernant les passagers résidents (desserte générale) justifient d'une équivalence entre Marseille et Toulon en matière de besoin de transport de passagers, avec une forte sensibilité au prix et des caractéristiques de transport globalement similaire. L'équivalence entre Marseille et Nice apparaît limitée.

<sup>3</sup> Les réponses multiples étant possibles.

<sup>4</sup> Les réponses multiples étant possibles.

## 1-2 – Usagers professionnels

Les réponses comptabilisées à l'issue de la consultation publique sont insuffisantes pour les usagers professionnels. L'interrogation a donc été complétée par un entretien et un questionnaire par téléphone auprès d'une vingtaine d'entreprises de transport et de logistique recourant aux services de fret maritime et représentative des flux de transport de fret transitant entre la Corse et le continent français.

Les questions – quand elles s'y prêtaient – ont été posées pour l'ensemble des lignes de façon systématique, à la fois pour les lignes entre Marseille et la Corse et entre Toulon et la Corse. Il a notamment été posé la question du volume sur l'ensemble des lignes sur 2021, des fréquences des lignes ou encore des appréciations sur les dessertes (horaires, disponibilité).

La consultation des transporteurs menée du 7 décembre 2021 au 7 janvier 2022 a étudié la question de la pertinence de la segmentation du fret entre 3 ensembles : fret tracté<sup>5</sup>, fret non tracté<sup>6</sup> et fret auto-commerce<sup>7</sup>. L'ensemble des transporteurs interrogés souligne la pertinence de cette approche pour décrire leur activité.

Concernant l'appréciation de l'offre sur les différentes lignes, les transporteurs jugent qu'elle ne répond pas à leur besoin pour près de 50 % d'entre eux sur les lignes de Marseille et pour près des 2/3 sur les lignes de Toulon. La principale problématique est la saturation des capacités des navires, jugée régulière ou systématique à la fois pour Marseille-Bastia (fret tracté et fret non tracté) et pour Toulon-Bastia (fret tracté). Dans leurs commentaires, les transporteurs jugent que cette problématique est de plus en plus présente sur les lignes de Portivechju et d'Aiacciu, dans une moindre mesure.

Les horaires de départ sont jugés adaptés, avec des besoins en traversées de nuit quasi exclusivement. Les horaires d'arrivée sont jugés plus défavorablement, avec près du tiers de transporteurs souhaitant des horaires le plus tôt possible (avant 8 h), à la fois à l'arrivée en Corse ou à l'arrivée sur Marseille ou sur Toulon. Cette problématique est plus marquée pour le fret non tracté (horaire d'arrivée inadapté pour près de la moitié des transporteurs).

Les fréquences sont jugées adaptées, à la fois pour les lignes sur les ports principaux de Corse et pour les lignes sur les ports secondaires.

Le tarif fret général pratiqué est jugé adapté sur les lignes de Marseille (fret non tracté : 90 % des transporteurs jugent le tarif adapté pour le fret entre la Corse et Marseille ; fret tracté : 88 %). En revanche, pour les lignes de Toulon, le tarif est jugé trop élevé pour 84 % des transporteurs (fret tracté uniquement). Le tarif fret export est jugé adapté à plus de 90 % des réponses sur toutes les lignes.

Les réponses ne permettent pas de distinguer de préférence concernant un tarif spécifique pour certaines marchandises à l'importation, une distinction fine des flux étant trop complexe à mettre en œuvre.

Concernant le segment de fret non tracté, les transporteurs indiquent à plus de 95 % qu'ils n'étudient pas de ligne alternative lors de la planification de leurs trajets. Le choix du port de Marseille est justifié par la proximité avec les lieux de chargement et par les infrastructures. Aucun répondant n'a indiqué qu'une hausse de prix de 5 à 10 % sur

---

<sup>5</sup> Le fret tracté est un 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).

<sup>6</sup> Le fret non tracté est un transport de marchandises à l'aide d'une semi-remorque. La remorque est détachée de son tracteur routier et nécessite un engin de manutention portuaire pour être embarquée ou débarquée.

<sup>7</sup> Le fret auto-commerce 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.

Marseille conduirait à rediriger le flux non tracté vers Toulon-Brégailhon. Les commentaires de plusieurs transporteurs soulignent qu'un passage par un autre port que Marseille ne leur permettrait pas d'optimiser leurs opérations quotidiennes et se ferait au prix d'une très forte augmentation de leur coût de revient.

Concernant le segment de fret tracté, les transporteurs indiquent qu'ils n'étudient pas de ligne alternative lors de la planification de leurs trajets. Le choix du port de Marseille est justifié par la proximité avec les lieux de chargement et par les infrastructures. Aucun répondant n'a indiqué qu'une hausse de prix de 5 à 10 % sur Marseille conduirait à diriger leur flux de fret tracté vers Toulon ou Nice. Comme pour le cas du fret non tracté, les commentaires des transporteurs soulignent le surcoût que représente un passage par Toulon.

Dans le cas de l'utilisation du port de Toulon plutôt que de Marseille (fret tracté), les raisons principales étaient capacitaires (pas de place sur Marseille) ou liées à une destination (ou un départ) plus proche de Toulon que de Marseille.

Par conséquent, les éléments qualitatifs recueillis auprès des transporteurs concernant les segments de fret plaident pour une absence d'équivalence entre le port de Marseille et le port de Toulon pour les flux de fret non tracté et de fret tracté. Le port de Nice apparaît comme non adapté au fret.

## 2 – Consultation des autorités gestionnaires des ports

Une consultation des autorités gestionnaires des infrastructures portuaires de Marseille, Toulon ou Nice a été ouverte du 25 janvier au 22 février 2022. Elle prenait la forme d'un questionnaire et il était possible d'adresser des éléments sur papier libre.

Les autorités gestionnaires des ports de Toulon, de Marseille et de Nice jugent pertinente la segmentation retenue pour le fret (fret tracté, fret non tracté et fret auto-commerce).

Concernant le trafic de passagers, les trois ports continentaux estiment que leur zone de chalandise est importante, avec une concurrence entre les ports plus marquée en période estivale. Les trois ports indiquent que leur base de trafic s'étend à l'ensemble du territoire national et au-delà (Allemagne, Suisse, Belgique, Pays-Bas...).

Les capacités d'accueil en passagers approchent un plafond sur Toulon (l'autorité gestionnaire évoquant un plafonnement souhaité à 2 millions de passagers) et sur Nice (l'autorité gestionnaire estimant qu'à court terme le trafic resterait stable autour de 300 000 à 400 000 passagers). Les capacités d'accueil de passagers sur Marseille restent importantes.

Concernant le trafic de fret, la zone de chalandise du port de Nice est jugée essentiellement locale. Le port de Nice, avec des infrastructures en ville et son faible tissu industriel et commercial, est désavantagé et ne peut pas répondre à la demande de fret.

Le port de Marseille dispose d'importantes infrastructures à même de traiter tout type de fret et avec des capacités d'accueil importantes et en croissance. Sa proximité avec les bases logistiques du Sud-Est est jugée essentielle dans le cadre de la desserte de la Corse, à la fois pour le fret tracté et le fret non tracté.

Le port de Toulon est principalement un port de passagers et développe une activité de niche sur le fret (notamment fret auto-commerce). Il juge qu'il lui semble difficile d'envisager de greffer à cette activité existante et très implantée une activité complémentaire assortie aux obligations de délégation de service public et notamment la possibilité de traiter

du fret toute l'année. Le port de Toulon se positionne comme un complément à Marseille pour le fret et juge sa zone de chalandise limitée à son hinterland très proche.

Concernant les capacités d'accueil du fret, les infrastructures portuaires de Toulon (port de commerce) et de Nice<sup>8</sup> (port de commerce) ne peuvent pas accepter un trafic de fret roulant non tracté, organisé et important. Seuls les ports de Marseille et Toulon-Brégaillon disposent des terre-pleins et du matériel nécessaires pour accueillir le fret non tracté.

Pour le trafic de fret avec la Corse, le port de Toulon-Brégaillon aurait une capacité disponible de 30 000 m<sup>2</sup> (tout type de fret). Toulon-Brégaillon dispose d'un seul poste à quai pour le trafic roulier. Sur ce port, les autorités portuaires excluent des rotations régulières de navire embarquant des passagers. Le terminal de Brégaillon est incompatible avec une activité régulière de passagers, mais peut accueillir une ou plusieurs lignes de fret pur.

Pour le port de Marseille, les compagnies délégataires du service public ont à leur disposition des terminaux dédiés représentant une surface totale de 210 000 m<sup>2</sup> pour tout type de fret (incluant l'extension en cours). Ces surfaces sont complétées par les postes dits de « repli », permettant d'accueillir les navires lors de conditions météorologiques dégradées, ainsi que d'assurer le traitement de tout type de marchandises dangereuses. Ces surfaces supplémentaires représentent environ 29 000 m<sup>2</sup>. Dans le cas spécifique du traitement du fret auto-commerce, les surfaces complémentaires pouvant être mises à disposition sont d'environ 8 000 m<sup>2</sup>.

Les infrastructures portuaires de Marseille, de Toulon et de Nice peuvent accepter du fret roulant tracté. Seul le port de Marseille peut assurer de manière satisfaisante l'embarquement ou le débarquement des matières dangereuses de classes 1 et 2.

Pour le port de Toulon, la capacité d'accueil reste limitée sur le port de commerce, avec 3 433 m<sup>2</sup> dédiés aux poids lourds toute l'année. Ceci représente une capacité d'accueil de 80 remorques maximum pour une journée, moins en période estivale. Ces espaces ne sont pas dédiés au seul trafic avec la Corse (trafic avec les îles Baléares et la Sardaigne du printemps à l'automne, escale des navires de croisière). Le port de Marseille dispose d'infrastructures importantes, indiquées précédemment.

Pour le fret auto-commerce, les infrastructures portuaires de Marseille et de Toulon (port de commerce ou terminal de Brégaillon) peuvent admettre un trafic régulier et organisé. Le port de Nice ne peut pas admettre un trafic auto-commerce organisé.

Toutefois, la place est limitée sur le port de Toulon-Port de Commerce et ne peut absorber un trafic important, surtout en période estivale. Le port de Toulon-Brégaillon présente des capacités importantes.

Par conséquent, les opérateurs ayant de gros volumes dépendent structurellement du port de Marseille pour leur activité, mais le port de Toulon-Brégaillon peut représenter une alternative pour un nouvel entrant ou un acteur en développement.

### 3 – Test de marché auprès des compagnies

Un test de marché auprès des compagnies maritimes a été ouvert du 19 janvier au 22 février 2022. Il était demandé aux compagnies maritimes intéressées de préciser leurs intentions concernant l'ouverture de lignes maritimes régulières entre la Corse et le

---

<sup>8</sup> Le port de Nice a pu exceptionnellement accueillir un petit trafic de remorques lors de la grève de janvier 2020 pour un total de seulement 78 remorques réparties sur 24 traversées.

continent français à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023. Le test a fait l'objet d'une large publicité dans la presse spécialisée et sur le site de la Collectivité de Corse.

Les compagnies intéressées étaient invitées à remplir un questionnaire et un fichier de données. Il était aussi mis en ligne un document de synthèse sur l'organisation des marchés, une présentation synthétique des segments de marché retenus par l'Office des Transports de la Corse et une annexe statistique.

Trois compagnies ont transmis une réponse au test de marché (couverte par le secret des affaires).

Il ressort de l'analyse des réponses qu'en l'absence d'une desserte de service public, il pourrait exister des offres sous obligations de service public unilatérales sur toutes les lignes entre les ports de Corse avec les ports continentaux de Marseille, de Nice et de Toulon, sauf pour Pruprià.

Cette offre serait mixte (passagers + fret). Le fret tracté se ferait à un tarif compatible avec les obligations unilatérales. Le tarif pour le non tracté ne respecterait pas un tarif compatible avec l'objectif d'« équivalent routier » (frais de manutention trop élevés pour permettre un tel tarif).

Les dessertes sur Toulon et sur Nice seraient équivalentes à la desserte observée entre 2018 et 2019. La desserte sur Marseille serait non quotidienne avec 2 rotations par semaine sur Ajaccio et Bastia, et des rotations bimensuelles pour les ports de Portivechju et de L'Isula. Des services supplémentaires de transport maritime sont identifiés entre le port de Nice et la Corse entre les mois de juillet et de septembre.

Aucun service commercial n'est identifié à destination de Pruprià depuis Marseille, Toulon ou Nice.

En conséquence, en l'absence d'une délégation de service public, les réponses au test de marché ne permettent pas d'envisager une desserte sur Marseille satisfaisant les exigences de régularité, de fréquence et de tarif compatible avec le principe de continuité territoriale.