



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

Résultats de la consultation des utilisateurs de services de transport maritime Corse / continent réalisée entre le 09 février et le 02 mars 2018

04 avril 2018

Une consultation publique a été mise en place par l'Office des Transports de la Corse, qui a invité, durant une période allant du 9 février au 2 mars 2018, les usagers des services de transport maritime, qu'ils soient résidents Corses ou non, passagers ou transporteurs, à faire connaître leurs avis et leur perception, quant à la qualité du service actuel en matière de continuité territoriale.

Durant cette période, 32 usagers ont répondu favorablement à cette demande de consultation, les pages suivantes présentent les enseignements issus des réponses des participants. Au préalable, une brève typologie des participants sera présentée.

On précisera à ce stade que la non représentativité statistique de cet échantillon ne permettra pas de procéder à des extrapolations et d'en déduire des enseignements concernant l'ensemble des besoins et des attentes des usagers du service de transport maritime. Il s'agit ici simplement d'identifier quelques pistes de réflexion suggérées quant à l'amélioration de la desserte en matière de continuité territoriale.

a) Le profil des participants

i. Activité professionnelle

Taux de réponse : 47%

Parmi les répondants ayant renseigné leur profession (soit 47% des participants), la moitié exerce une activité professionnelle (dans les secteurs de l'informatique, banque, commerce..). On soulignera également la belle représentativité des retraités avec près de 30% des participants, et des étudiants (14% des participants) ; en somme des catégories socio-professionnelles représentatives des divers motifs de déplacement (professionnel, santé, études) :

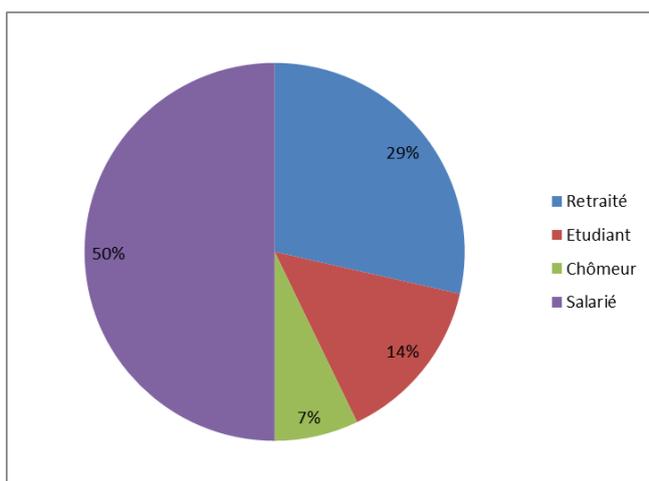


Figure 1. Ventilation des diverses catégories socio-professionnelles pour les participants ayant répondu à la question

ii. Lieu de résidence

Taux de réponse : 57 %

De prime abord, la totalité des participants ayant renseigné leur lieu de résidence, réside en Corse :

- Majoritairement (53%) dans le pays Ajaccien et principalement dans la Ville d’Ajaccio ;
- Puis dans la grande agglomération Bastiaise et notamment dans les communes situées au Sud de Bastia (Biguglia et Borgo).

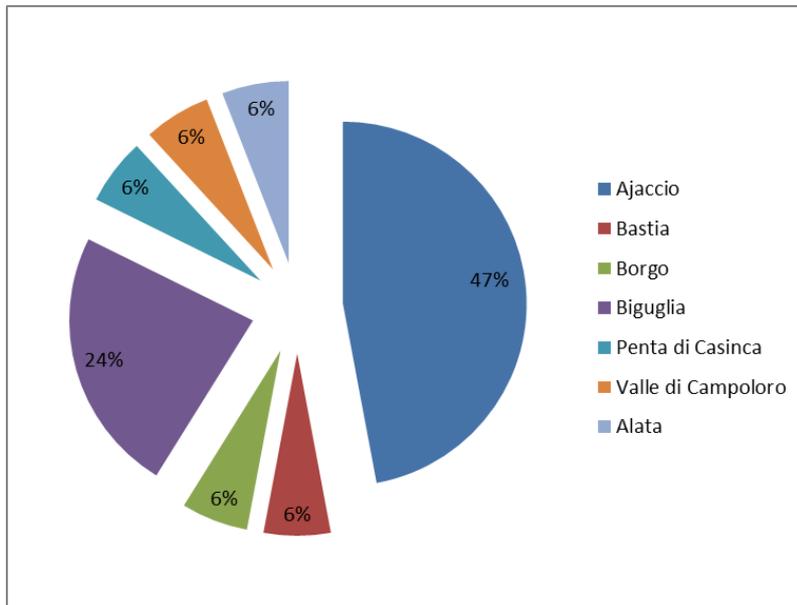


Figure 2. Lieu de résidence des participants ayant répondu à la question

b) Les modes d’utilisation de la desserte

i. Motif de déplacement

Taux de réponse : 100%

Le 1^{er} motif de déplacement pour les participants ayant répondu à la consultation reste le motif personnel (vacances probablement mais également santé...), et seul 1 répondant sur 10 se déplace pour des motifs professionnels :

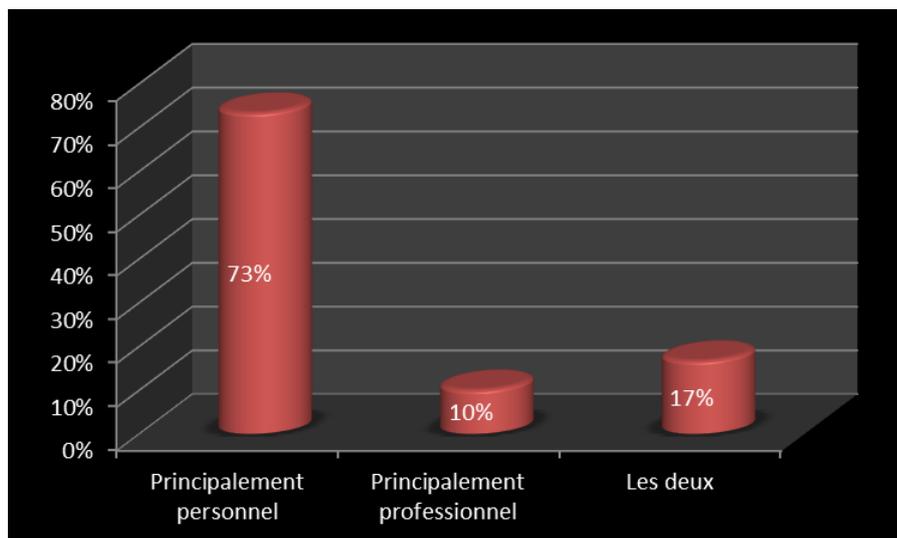


Figure 3. Motifs de déplacement

ii. Port continental principalement utilisé

Taux de réponse : 100%

Sans ambiguïté, le port de commerce de Marseille reste le port le plus fréquemment utilisé pour les déplacements Corse-Continent pour ces répondants (70% contre 37% pour le port de Toulon) ; le port de Nice arrivant loin derrière :

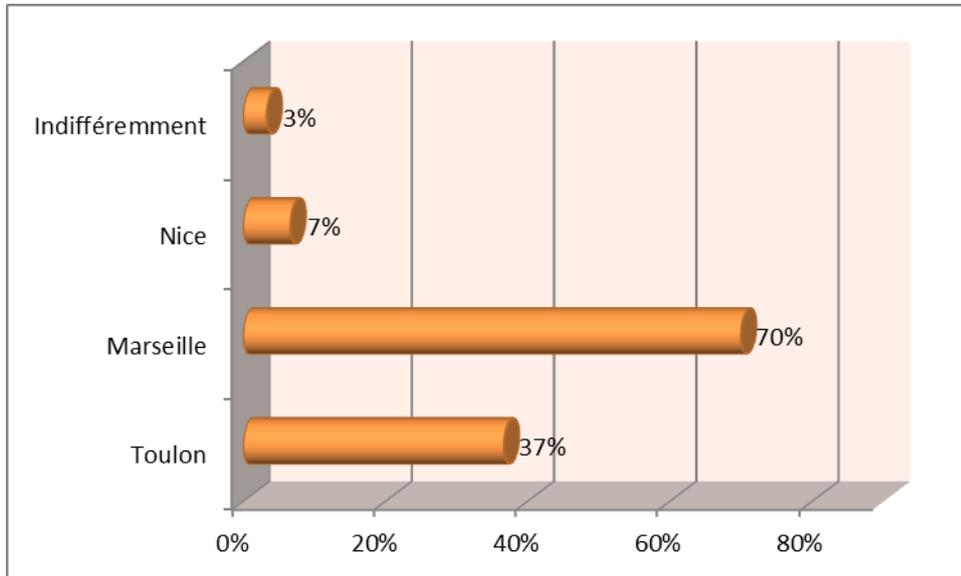


Figure 4. Port continental privilégié

iii. Port continental préféré

Taux de réponse : 100%

Dans le prolongement de l'idée précédente, le port de Marseille occupe toujours la 1^{ère} place puisque 67% des répondants déclarent que le port de Marseille reste leur port continental préféré, loin devant Toulon (20%) et Nice (3%). Il existe de ce point de vue un attachement fort à l'égard du port de Marseille, un des participants déclarant «c'est quand même la première ville corse au monde », se faisant l'écho probablement de la diaspora et de l'importance de la Communauté Corse dans la cité phocéenne. On soulignera ici l'écart d'appréciation s'agissant du port de Toulon, entre la proportion d'individus empruntant le port de Toulon (37%) et celle déclarant que le port de Toulon est préféré à d'autres ports (20%) :

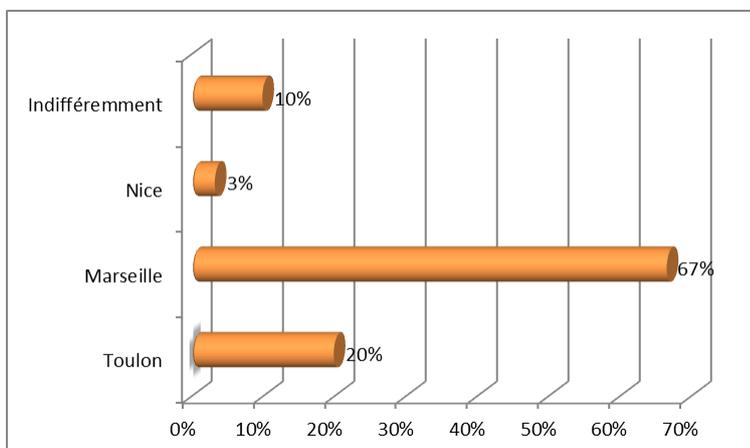


Figure 5. Port continental préféré

iv. Fréquence des traversées

Taux de réponse : 93%

En majorité, le nombre de trajet est inférieur ou égal à 5 traversées. On soulignera tout de même la proportion notable d'individus se déplaçant par bateau plus de 10 fois dans l'année, parmi laquelle on compte les individus se déplaçant pour des motifs professionnels :

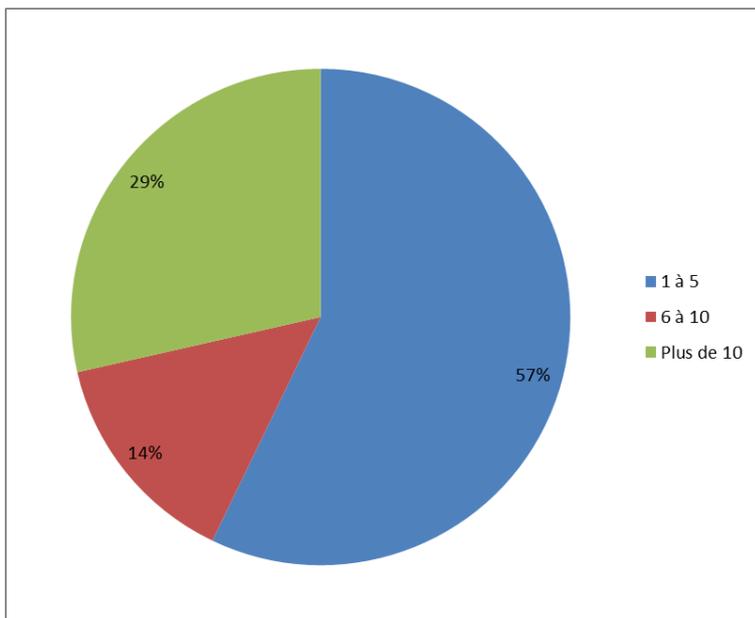


Figure 6. Fréquence des traversées

c) L'appréciation de la desserte actuelle

i. Les critiques adressées

Taux de réponse : 93%

Parmi les participants ayant fait connaître leurs critiques à l'égard de l'organisation actuelle de la desserte, plus de la moitié évoque une tarification trop élevée :

- Au surplus du tarif résident perçu comme élevé « plus élevé que les autres », deux des répondants ont tenu à souligner, simulation à l'appui, que les tarifs proposés par les compagnies délégataires étaient plus élevés que ceux proposés dans la grille tarifaire présentée en introduction du questionnaire ;
- Les services proposés dans les bateaux, souvent nécessaires (cabines et repas) compte tenu des horaires de traversée, sont jugés sur le plan tarifaire toujours, beaucoup trop élevés par rapport à la qualité de service rendu, même si quelques répondants ont tenu à souligner une amélioration ces dernières années, dans la qualité du service rendu du point de vue de sa régularité (fin des grèves).

Globalement, les participants considèrent qu'un tarif résident unique et commun à toutes les compagnies devrait être mis en place. Par ailleurs, il a été évoqué la possibilité « d'aider les résidents plutôt que les armateurs », se faisant l'écho des aides perçues par les compagnies maritimes. Plus précisément, ces résidents Corses ne semblent que peu percevoir le bénéfice des financements publics en matière de continuité territoriale. A ce titre, un répondant dénonce des tarifs « scandaleux » de la

part de la Corsica Linea « 2 à 3 fois plus élevés que la Corsica Ferries », pour des traversées et services perçus comme similaires.

- **Marseille**

Bon nombre de répondant évoquent des fréquences insuffisantes vers le port de Marseille, qui reste rappelons-le, le port privilégié, notamment durant l’hiver. En outre, ils incriminent les horaires qu’ils jugent non adaptés aux besoins des insulaires :

- ✓ Ainsi, les bateaux pour Marseille sont effectivement jugés trop peu nombreux, une situation incitant à passer par Toulon - port qui ne bénéficie pas d’accès au train - ce qui induit des frais de transport supplémentaires (notamment en péage) ;
- ✓ **En réalité, c’est le développement des rotations en journée qui constitue la principale demande, une demande récurrente**, précisant le besoin de deux départs par jour (un le matin et un le soir) des ports de Bastia et d’Ajaccio vers le port de Marseille (et inversement), avec des traversées en une demi-journée, facilitant grandement les déplacements des insulaires.

Les voyageurs occasionnels mais surtout les habitués (étudiants, professionnels, particuliers qui voyagent pour raisons médicales) soulignent néanmoins une amélioration du service et des fréquences entre la Corse et Marseille depuis deux ans, avec une desserte davantage sécurisée qu’auparavant. Globalement, les attentes des usagers portent sur :

- ✓ Des rotations supplémentaires via des horaires adaptés ;
- ✓ Des tarifs moins élevés ;
- ✓ La régularité du service rendu.

- **Toulon**

De manière générale, les consommateurs ont pu observer la croissance des tarifs pratiqués par la Corsica Ferries, unique opérateur pour les traversées Corse – Toulon, qu’ils ne manqueront pas de préciser. Les traversées, uniquement proposées de nuit, inciteront à l’acquisition d’une cabine au tarif là-encore jugé élevé « jusqu’à 90€ pour 4 lits superposés sans prestation particulière », ce qui viendra encore alourdir la facture finale.

A l’image de la planification des traversées sur Marseille, la perspective de proposer des traversées de jour sur le port de Toulon, permettrait aux usagers de raccourcir la durée du trajet maritime et d’alléger le coût global du transport maritime, en évitant :

- ✓ De passer par le port de Nice et donc d’effectuer un trajet supplémentaire en voiture ;
- ✓ De rajouter une nuit supplémentaire sur le continent pour rentrer en Corse après un voyage organisé.

- **Nice**

Enfin, en ce qui concerne le port de Nice, seul un répondant évoque une desserte « quasi inexistante en hiver », complexifiant les déplacements directs sur la commune pour les insulaires.

ii. Les axes d’amélioration possibles

Taux de réponse : 87%

La figure en page suivante illustre les différentes réponses obtenues à la question et le niveau de récurrence « *Estimez-vous que les dessertes actuelles sont trop importantes par rapport à vos besoins (en fréquence, capacité, lignes,...) ?* » :

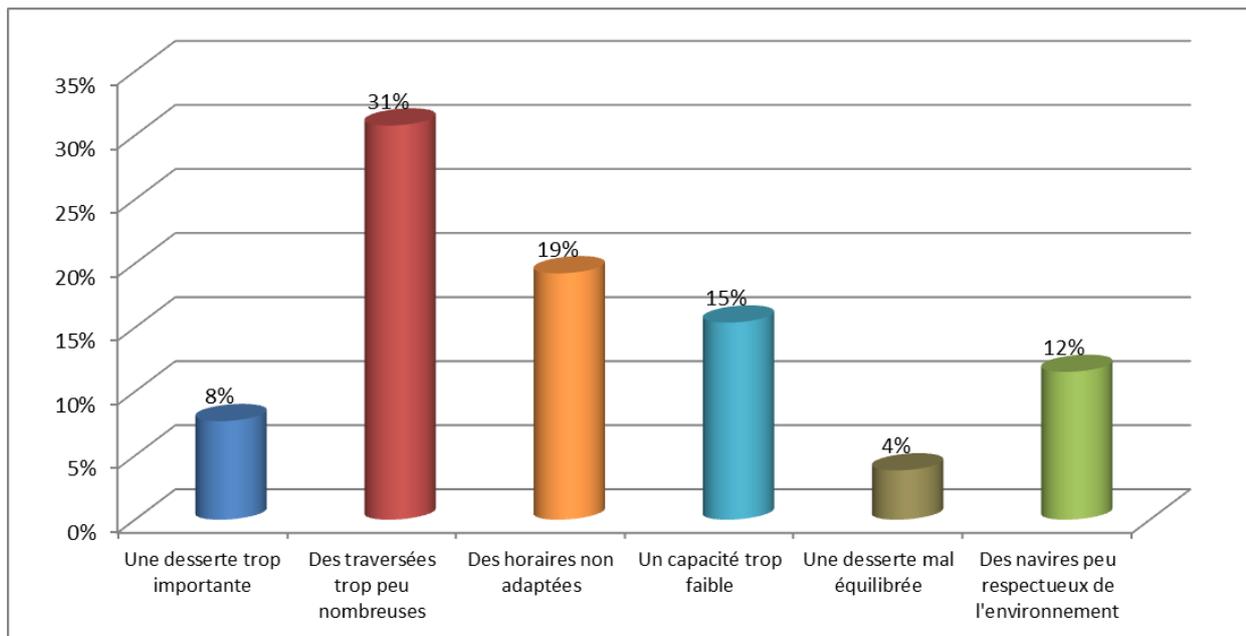


Figure 7. Niveau d'appréciation de la desserte actuelle

Plusieurs enseignements peuvent être retenus :

- Si le caractère ouvert de la question posée avait vocation à laisser s'exprimer librement le répondant sur les points d'amélioration possibles de la desserte actuelle, force est de constater que parmi les personnes ayant répondu à la question, 30% d'entre elles mettent en avant des traversées trop peu nombreuses à destination du continent, avec en particulier un besoin en nombre de rotations supplémentaires quotidiennement, faisant référence à l'absence de rotations en journée ;
- Fort logiquement, on retrouve ce même besoin dans la proportion notable d'individus qui souligne des horaires non adaptés (19%) ;
- Autre enseignement complémentaire, 15% des répondants dénoncent également une offre capacitaire insuffisante, notamment en termes de cabines, problème récurrent lors de la saison estivale, se faisant l'écho du décalage entre l'offre capacitaire des compagnies et la forte croissance des flux durant cette période, boostés par les flux touristiques ;
- En outre, plus d'1 répondant sur 10 a tenu à évoquer la problématique environnementale, incriminant l'outil naval actuellement mis à disposition et son impact sur l'environnement ;
- Il est à noter que 8% de répondants jugent, tout de même, la desserte trop importante par rapport aux besoins en termes de transports, en contradiction probable avec la proportion notable d'individus déclarant que le nombre de traversées est insuffisant. Toutefois, le caractère trop important de la desserte n'est pas explicité : renvoie-t-il au nombre de rotations? Au nombre de liaisons et de ports ? ;
- Seul un répondant souligne le déséquilibre de la desserte, mettant en exergue la saturation du port de commerce de Bastia, 1^{er} port sur l'île en termes de flux accueillis et la nette insuffisance constatée en matière de capacité infrastructurelle, générant de nombreuses situations d'engorgement. Dans le même temps, ce répondant tiendra à souligner la sous-utilisation probable des ports secondaires qui permettraient de désengorger le trafic.