

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE CORSE

MANDATURE 2021-2026



SCHÉMA SECTORIEL GESTION D'ÉQUIPEMENTS

Adopté en Assemblée Générale du 29 novembre 2022

Délibération N°04/29-11-2022/322

*Chambre de Commerce
et d'Industrie
de Corse*

SOMMAIRE

PREAMBULE	3
1. L'ETAT DES LIEUX	8
1.1 LE CADRE D'INTERVENTION DU RESEAU CONSULAIRE : LA CORSE	8
1.1.1 <i>Un panorama global de l'économie corse</i>	8
1.1.2 <i>Un regard sur la dynamique des flux de transport</i>	32
1.2 LE DYNAMISME DE LA CCI CORSE EN MATIERE DE GESTION D'EQUIPEMENTS.....	57
1.2.1 <i>Une cartographie des équipements gérés par la CCIC</i>	57
1.2.2 <i>La représentativité de la CCIC</i>	91
1.2.3 <i>La mesure de l'action régionale</i>	94
1.3 L'ANALYSE SWOT	95
2. LE PLAN D' ACTIONS STRATEGIQUE	97
2.1 LES PRINCIPAUX DOCUMENTS CADRES	97
2.1.1 <i>A l'échelle européenne</i>	97
2.1.2 <i>A l'échelle nationale</i>	98
2.1.3 <i>A l'échelle territoriale</i>	103
2.2 LES GRANDS OBJECTIFS STRATEGIQUES DU RESEAU CONSULAIRE.....	110
2.3 LES PROJETS DE DEVELOPPEMENT	113
2.3.1 <i>LES CONCESSIONS PORTUAIRES</i>	113
2.3.2 <i>LES CONCESSIONS AEROPORTUAIRES</i>	146
2.3.3 <i>LE PALAIS DES CONGRES D'AJACCIO</i>	153
3. LES MODALITES DE MISE EN ŒUVRE	155
4. SUIVI, MISE A JOUR ET EVALUATION DU SCHEMA	155
4.1 LES INDICATEURS RETENUS.....	155
4.2 L'EVALUATION	156
4.3 LES ADAPTATIONS	156

PREAMBULE

A. LE CADRE CONTEXTUEL D'ELABORATION DU SCHEMA SECTORIEL GESTION D'EQUIPEMENTS

i. Un cadre réglementaire contraint...

Le réseau des CCI de France a connu au cours de la période 2010-2020 de nombreuses réformes destinées à engager une profonde mutation pour inscrire l'action consulaire dans une logique de performance et d'efficience (tendant vers la mutualisation et la rationalisation des actions), au service de la modernité et du dynamisme, en phase avec l'évolution de la société.

De manière non exhaustive, on rappellera que la réforme institutionnelle des CCI a débuté dans le cadre de la Révision Générale des Politiques Publiques (RGPP), avec une première série de loi et de décrets¹ :

- Loi n°2010-853 du 23 juillet 2010, relative aux réseaux consulaires, au commerce, à l'artisanat et aux services,
- Décret n°2010-924 du 3 août 2010, relatif à la composition et au régime électoral des Chambres de Commerce et d'Industrie,
- Décret n°2010-1463 du 1^{er} décembre 2010, mettant en œuvre la réforme du réseau des Chambres de Commerce et d'Industrie.

Les aspirations de cette réforme visaient à la clarification des missions du réseau et à la mise en place d'une nouvelle organisation de ce dernier, tout en modifiant le régime électoral et en refondant les ressources fiscales des chambres.

Ce processus de réorganisation sur un plan territorial, a été encore accéléré avec les effets de la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) et de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) ; et encore plus récemment avec la loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 PACTE (Plan d'Actions pour la Croissance et la Transformation des Entreprises) qui renforce encore les possibilités en matière de collaboration et de partenariat entre les CCI et les collectivités territoriales.

¹ Source : www.cci.fr

Cette dernière loi n'est pas sans incidence dans le fonctionnement du réseau puisqu'elle aura pour effet notamment de reconsidérer le périmètre des missions des CCI, d'impacter les modalités de financement avec une Taxe pour Frais de Chambre (TFC) ciblée sur 5 missions prioritaires : entrepreneuriat, appui aux entreprises dans leurs mutations, international, représentation des entreprises et appui aux territoires.

Par ailleurs, l'article 46 de la loi PACTE acte pour la Corse la mise en œuvre d'une étude de faisabilité du transfert de tutelle à la Collectivité de Corse, actuellement sous tutelle de l'Etat et donc des préfets de région.

Plus globalement, la loi PACTE décline un ensemble de mesures législatives de nature à favoriser la mise en place d'un nouveau modèle économique, intervenant de plus en plus dans la sphère concurrentielle.

Dans le prolongement de cette nouvelle donne, à partir du Contrat d'Objectifs et de Performance (COP) signé le 15 avril 2019 à l'échelon national, a été rédigée la Convention d'Objectifs et de Moyens (COM). La COM a également été élaborée conformément aux orientations inscrites dans la loi Liberté de choisir son avenir professionnel.

Enfin, conformément au décret n°2019-885 du 22 août 2019, les Chambres de Commerce et d'Industrie Territoriales (CCIT) deviennent au 1^{er} janvier 2020 les Chambres de Commerce et d'Industrie Locales (CCIL) au profit d'une CCI de Corse unique.

A l'échelle insulaire, et encore plus récemment, le fait marquant reste l'approbation au 1^{er} juillet 2022 du nouveau Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDE2I) de la Corse, qui dresse les priorités d'intervention à l'horizon 2030 ; ce document cadre stratégique ayant été présenté comme le volet économique du PADDUC (Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse), approuvé en octobre 2015, et dont l'analyse dans le cadre de son maintien, sa modification, ou encore sa révision partielle ou complète est en cours.

C'est dans ce contexte évolutif et contraint que la CCI de Corse poursuit son engagement au service du territoire et de ses acteurs, en répondant à sa mission première, répondre aux besoins de ses ressortissants, tout en participant à la définition et à la mise en œuvre des politiques publiques. Autrement dit, trois missions que l'on peut reformuler ainsi :

- L'expression des attentes et des besoins des chefs d'entreprise, afin que ceux-ci soient dûment pris en compte par les politiques publiques,

- La traduction sur le terrain des politiques publiques édictées par les représentations politiques, et notamment le gouvernement dans le cas général,
- La coordination locale qui revêt un caractère particulièrement important dans le cas de la Corse, puisque le leadership du développement économique y est institutionnellement dévolu à la Collectivité de Corse (CdC).

ii. ... Et un avenir incertain

Si la CCI de Corse endosse pleinement ses missions et notamment des missions de service public et d'intérêt général auprès de ses ressortissants, le contexte explicité supra se complexifie avec des ressources publiques qui s'amenuisent (réallocation de la TFC).

Pour autant, plus que jamais, l'économie corse a besoin de l'expertise du réseau consulaire, de son accompagnement, de ses services de proximité, face à la conjoncture inédite de ces dernières années, marquée par les effets économiques, sociaux et financiers de la COVID-19 qui ont été considérablement amortis par les plans de relance et autres mesures de soutien, engagés à l'échelle nationale et insulaire.

Si la relance semblait enclenchée, les événements géopolitiques de ces derniers mois ont jeté à nouveau l'incertitude au plan économique pour les mois à venir.

Enfin, les perspectives d'un transfert de tutelle de la CCI de Corse vers la Collectivité de Corse se dessinent de plus en plus, avec une étude de faisabilité en cours, dont les premiers résultats ont été présentés lors d'une délibération de l'Assemblée de Corse en date du 28 janvier 2022 : le scénario retenu pour analyse approfondie verrait l'absorption des chambres consulaires par un établissement public à statut spécifique à créer sous tutelle de la Collectivité de Corse.

iii. Des orientations stratégiques encadrées

Dans le cadre de ces spécificités, la Corse s'est dotée d'une Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale (*décret du 8 octobre 2010² prenant effet au 1^{er} janvier 2011*), dont le siège se situe depuis le 21 décembre 2011³, à Bastia. La CCI de Corse (CCIC) constitue, à ce titre, la structure la plus récente des CCI régionales créées en France.

² Ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi, Décret n° 2010-1184 du 8 octobre 2010 portant modification de la circonscription et changement de dénomination de la chambre de commerce et d'industrie de région de Provence-Alpes-Côte d'Azur - Corse et création de la chambre de commerce et d'industrie de Corse,

³ Ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi, Décret n° 2011-1913 du 21 décembre 2011 portant fixation du siège de la chambre de commerce et d'industrie de Corse

On notera que la CCI de Corse représente plus de 27 000 établissements, et près de 70 000 salariés (données chambres consulaires) en Corse, en 2020.

Dans le respect de la Loi n°2010-853 du 23/07/10 et du Décret n°2010-1463 du 01/12/10, la CCI de Corse s'est dotée :

- D'un schéma directeur régional (adopté en 2016 puis révisé en mars 2019) ;
- Et de 4 premiers schémas sectoriels adoptés en novembre 2013 (pour les secteurs sectoriels dédiés aux : services aux entreprises ; formation et enseignement ; développement durable) et juillet 2014 (pour le schéma relatif à la gestion des infrastructures portuaires et aéroportuaires).

Les schémas sectoriels constituent en effet l'un des aboutissements majeurs de la réforme du 23 juillet 2010 longtemps attendue des CCI. Ils définissent la vision, la stratégie régionale et le mode de pilotage opérationnel des CCI sur chacun des thèmes qui constituent leur cœur de métier. Ils engagent donc, pour la durée de la mandature, les CCI dans une démarche volontaire visant à l'amélioration continue de leur performance.

Plus récemment encore, le décret n°2016-1894 du 27 décembre 2016 relatif à l'organisation et au fonctionnement des CCI complète et précise les dispositions relatives aux schémas sectoriels en remplaçant les articles D.711-41, D.711-42 et D.711-43 du Code de Commerce. Le décret définit les domaines des 5 schémas sectoriels obligatoires, deux nouveaux et la liste devient limitative avec :

1. Le schéma sectoriel « Appui aux entreprises » comprenant notamment les formalités, la création, la transmission et la reprise d'entreprises, le développement international, l'innovation et l'intelligence économique, le développement durable et l'environnement, le développement collectif des entreprises et l'information économique ;
2. Le schéma sectoriel « Formation, enseignement et emploi » ;
3. Le schéma sectoriel « Appui aux territoires » ;
4. Le schéma sectoriel « Gestion d'équipements » ;
5. Le schéma sectoriel « Représentation des entreprises ».

Pour la CCI de Corse, ces 5 schémas ont été adoptés en octobre 2017.

Le cadre contextuel évolutif, le renouvellement de la mandature, tout comme la révision très récente du SRDE2I, document cadre prescriptif, rendent impérieuse la nécessité de réviser les schémas sectoriels de la CCI de Corse.

Le présent document est dédié au schéma sectoriel « Gestion d'Equipements ».

B. La démarche de mise à jour du Schéma sectoriel

Plusieurs phases ont jalonné la mise à jour de ce schéma :

- Le travail d'actualisation de l'état des lieux territorial et donc du cadre d'intervention de la CCI en Corse ;
- L'établissement d'un état des lieux des actions menées par la CCI de Corse, au travers notamment de la lecture des flux ;
- L'actualisation des plans de développement et des investissements par équipement ;
- La formulation des grands objectifs stratégiques ;
- Les modalités de mise en œuvre pour la réalisation des différents objectifs ;
- La définition des indicateurs de suivi, de mise à jour et d'évaluation du schéma sectoriel.

Les différentes étapes de mise à jour de ce schéma :

- Approbation en bureau le 15 novembre 2022 ;
- Approbation par l'Assemblée générale du 29 novembre 2022.

Plusieurs échanges téléphoniques et par courriel ont également marqué ce travail de mise à jour, avec les principaux référents en matière de gestion d'équipements.

1. L'ETAT DES LIEUX

Pour bien mesurer l'action du réseau consulaire à l'échelle du territoire, il semble important de présenter à grands traits les caractéristiques économiques du cadre d'intervention et ses spécificités.

1.1 Le cadre d'intervention du réseau consulaire : la Corse

Avant de s'attarder en particulier sur les chiffres clefs traitant du périmètre couvert par le schéma sectoriel dédié à la gestion des équipements, un panorama de l'économie corse est présenté ci-dessous, mettant en exergue les grands enseignements en matière de développement économique insulaire.

1.1.1 Un panorama global de l'économie corse

En effet, la présentation du cadre macroéconomique d'intervention constitue une étape indispensable qui permet de décrire précisément l'environnement dans lequel évolue la CCI de Corse.

Carte 1. Situation géographique
(Source : INSEE)



a) Portrait et spécificités insulaires

De prime abord, la spécificité géographique du territoire corse, liée essentiellement au fait maritime et à la situation périphérique qui engendrent un isolement accru, impactera nécessairement les caractéristiques socio-économiques en matière de développement sur l'île. Par ailleurs, l'association d'une faible densité moyenne de population et d'un relief accidenté, contraignant fortement les infrastructures de transport interne, rend en outre plus problématique la construction de dynamiques territoriales, et suscite un émiettement des acteurs tant publics que privés. Avant de présenter plus en détail quelques caractéristiques du bassin de vie, une étude commandée par la CCI de Corse au cabinet Goodwill Management a permis en 2019 d'estimer plus précisément l'impact lié à l'insularité sur la performance économique des entreprises.

i. L'impact de l'insularité

Ainsi dans le cadre de cette étude, plusieurs types de surcoûts ont été identifiés liés :

- Au « transport maritime ;
- Coût du surstockage
- Coût du suréquipement
- Frais de déplacements professionnels supplémentaires
- Perte de productivité liée aux déplacements de salariés et de dirigeants vers le continent
- Surcoût lié à la durée de vacances d'un poste plus importante
- Surcoût lié au risque de recrutement « raté » accru
- Surcoût lié au besoin de formation en interne plus important
- Surcoût lié au recours à des salariés ne résidant pas en Corse
- Surcoût lié aux charges d'approvisionnement importantes
- Coût lié aux sur-temps de transport routier intra-Corse
- Evaluation de la perte de production due aux aléas météorologiques ».

Le surcoût a été estimé à plus de 10% du chiffre d'affaires pour les entreprises insulaires.

ii. L'analyse sociodémographique du territoire

Les tendances historiques

D'après les dernières estimations encore provisoires de l'INSEE, la Corse dénombrait **environ 349 500 habitants au 1^{er} janvier 2022**, soit **le bassin de vie le plus petit** recensé en France métropolitaine. Il se distingue également des autres territoires du point de vue de son évolution démographique, puisqu'il est le seul territoire en France métropolitaine à enregistrer un taux de croissance annuel positif durant la période 2013-2019. Toutefois, cette évolution favorable ne masquera pas la taille réduite du bassin de vie, et donc du bassin d'emploi, avec des difficultés probables de recrutement de ressources humaines.

L'analyse de l'évolution historique de sa population révèle une progression notable avec une hausse globale de plus de 65% de la population totale, et y compris au cours des 20 dernières années (+31% entre 1999 et 2019) ; l'île ayant donc connu **un dynamisme démographique nettement plus élevé par rapport au taux observé à l'échelle nationale sur la même période (+32% entre 1968 et 2019)**.

En réalité, le dynamisme démographique insulaire découle uniquement du solde migratoire, témoignage d'un territoire qui attire. Cet enseignement contraste à nouveau avec les tendances nationales qui témoignent de l'apport du solde naturel à la croissance démographique. En effet, en 2019, la Corse enregistre pour la 7^{ème} année consécutive un solde naturel déficitaire.

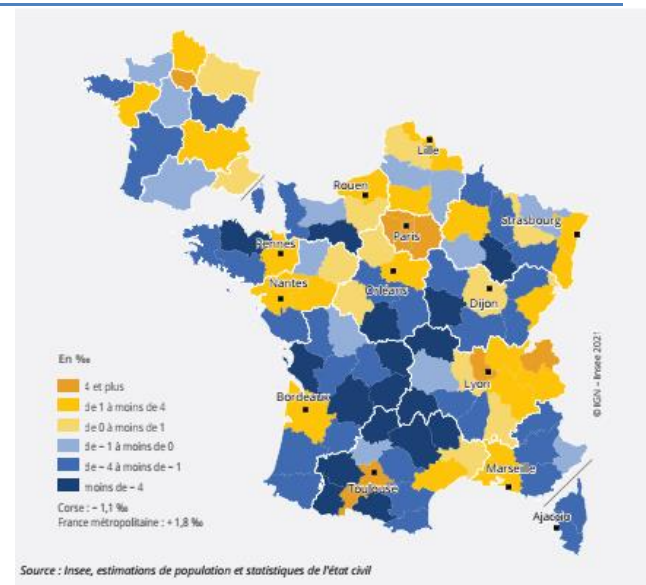
	1968	1990	1999	2009	2014	2019	Evol. 1968-2019
Corse	205 268	250 371	260 196	305 674	324 212	340 440	65,85%
France métropolitaine	50 798 112	58 040 659	60 149 901	64 304 500	65 907 160	66 988 403	31,87%

Tableau 1. Evolution historique de la population en Corse et en France métropolitaine entre 1968 et 2019 (Adapté de l'INSEE)

	Population au 1er janvier 2013 (en milliers)	Population au 1er janvier 2019 (en milliers)	Estimation provisoire de la population au 1er janvier 2022 (en milliers)	Variation annuelle moyenne 2013-2019 (en %)	Variation annuelle moyenne due au solde naturel (en %)	Variation annuelle moyenne due au solde apparent des entrées et des sorties (en %)
Corse	320,2	340,4	349,5	1,0	-0,1	1,1
France métropolitaine	63 697,9	65 096,8	65 627,5	0,4	0,3	0,1

Tableau 2. Evolution de la population en Corse et en France métropolitaine entre 2013 et 2019 (Source : INSEE)

Figure 1. Taux d'accroissement naturel en 2019 par région et département en France métropolitaine (Source : INSEE⁴)



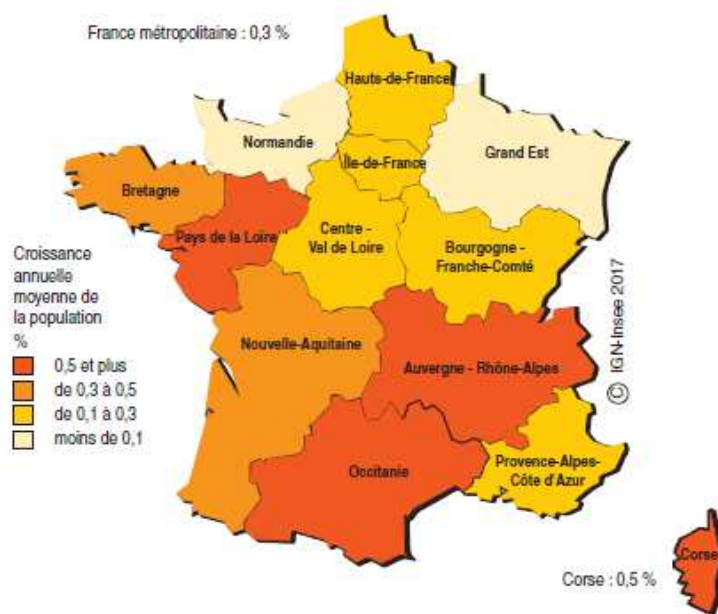
⁴ INSEE, « Le déficit naturel continue de se creuser en Corse », INSEE Analyses Corse n°32, 4 pages, mars 2021

Et projections

D'après les estimations de population à l'horizon 2050 proposées par l'INSEE, la Corse poursuit sa croissance démographique, à un rythme annuel toujours plus soutenu par rapport à la moyenne en France métropolitaine.

1 La Corse parmi les régions les plus dynamiques

Croissance annuelle moyenne de la population entre 2013 et 2050



Source : Insee, Omphale 2017 - scénario central

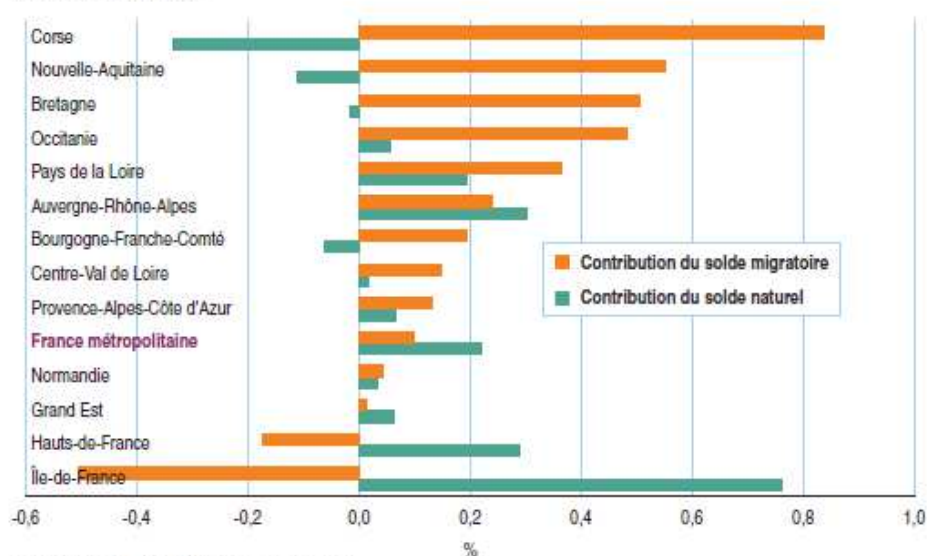
Figure 2. Croissance annuelle moyenne de la population entre 2013 et 2050 (Source : INSEE)⁵

La population en Corse s'élèverait alors environ à 386 000 habitants au 1^{er} janvier 2050, une croissance démographique toujours fortement alimentée par les flux migratoires, comme en témoigne le graphique ci-dessous :

Figure 3. La contribution des soldes migratoire et naturel à la croissance démographique entre 2013 et 2050 (Source : Ibidem)

2 Les échanges migratoires, moteur de la croissance de la population insulaire

Contribution des soldes naturel et migratoire à la croissance de la population entre 2013 et 2050



⁵ INSEE Analyses Corse n°15, juin 2017, 4 pages

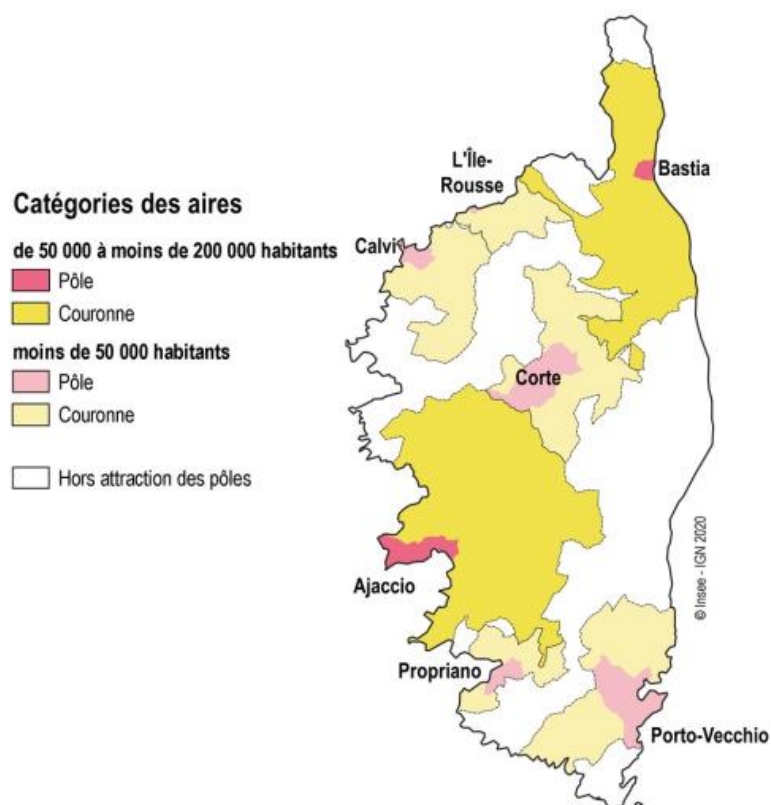
Enfin, autre fait marquant de ce travail de prospective réalisé par l'INSEE, la structure de la population déjà vieillissante ne fera que se renforcer, aboutissant à une pyramide des âges inversée puisque « à l'horizon 2050, seul un insulaire sur six aurait moins de 20 ans », positionnant la Corse comme la 1^{ère} région en France métropolitaine du point de vue de la représentativité des séniors.

	Population totale 2013			Population totale 2050		
	Corse		France métropolitaine	Corse		France métropolitaine
	nombre	%		nombre	%	
Moins 20 ans	66 092	20,6	24,4	65 000	16,9	22,0
De 20 à 64 ans	187 329	58,5	57,9	187 000	48,5	50,7
65 ans ou plus	66 788	20,9	17,7	133 500	34,6	27,3
dont : 75 ans ou plus	33 051	10,3	9,1	82 700	21,4	16,4
dont : centenaires	179	0,3	0,3	1 500	1,1	1,0
Ensemble	320 209	100,0	100,0	385 500	100,0	100,0

Source : Insee, Omphale 2017 - scénario central

Tableau 3. Répartition de la population par tranche d'âge en Corse et en France métropolitaine (Source : Ibidem)

La concentration géographique de la population



Carte 2. Présentation des 7 aires d'attraction des villes en 2017 (Source : INSEE⁶)

La Corse, souvent qualifiée d'« île -montagne », se distingue, il est vrai par sa forte identité rurale : d'après l'INSEE, près de 98% de ses 360 communes sont rurales⁷. A contrario, donc les 7 aires d'attraction des villes identifiées par l'INSEE abriteront 86% de la population insulaire en 2017.

La carte ci-contre illustre les deux couronnes les plus denses (ici abritant entre

50 000 et 200 000 habitants en 2017), concentrées fort logiquement autour des deux

⁶ INSEE, « En Corse, 86% de la population vit dans l'aire d'attraction d'une ville », INSEE Flash Corse n°54, 2 pages, octobre 2020

⁷ INSEE, « Entre villes et campagnes, 340 440 habitants en Corse au 1er janvier 2019 », INSEE Flash Corse n°64, 2 pages, décembre 2021

principales agglomérations de l'île, Ajaccio et Bastia. Des couronnes de taille plus modeste – moins de 50 000 habitants - sont également répertoriées en Balagne, dans le centre Corse, le Valinco-Sartenais et autour de Porto-Vecchio. A titre de précision :

- L'aire d'Ajaccio, la plus dense en termes démographique à l'échelle de la Corse, concentre 34% de la population totale en Corse en 2017 ;
- On retrouve les mêmes proportions pour l'aire constituée autour de Bastia (avec 33% de la population insulaire), une zone au sein de laquelle la densité démographique y est élevée.

On retiendra aussi et surtout le nombre élevé de communes situées en dehors de l'attraction d'une ville, et donc éloignées des principaux services, confirmant la nécessité pour les consulaires d'assurer leur mission de service public, de jouer pleinement leur rôle d'acteur économique de proximité.

	Nombre de communes	Population 2017	Taux de variation annuel 2007-2017 (en %)		Surface km ²	Densité hab/km ²
			Ensemble	Dû au solde naturel		
Aire d'Ajaccio	79	113 612	1,2	-0,1	1 893	60
Pôle	1	70 659	0,9	0,0	83	847
Couronne	78	42 953	1,7	-0,2	1 810	24
Aire de Bastia	93	108 967	1,2	0,1	1 082	101
Pôle	1	45 715	0,5	0,0	20	2 317
Couronne	92	63 252	1,7	0,2	1 062	60
Aire de Porto-Vecchio	10	23 069	1,4	0,4	720	32
Pôle	1	12 042	0,6	0,7	167	72
Couronne	9	11 027	2,4	0,2	553	20
Aire de Corte	34	12 670	0,6	-0,3	726	17
Pôle	1	7 446	1,0	-0,1	150	50
Couronne	33	5 224	0,0	-0,6	576	9
Aire de Calvi	15	11 972	0,8	0,3	457	26
Pôle	1	5 559	0,2	0,7	32	174
Couronne	14	6 413	1,3	-0,1	425	15
Aire de L'Île-Rousse	12	8 788	1,1	-0,2	199	44
Pôle	1	3 043	1,0	-0,3	3	1 184
Couronne	11	5 745	1,2	-0,1	196	29
Aire de Propriano	13	7 498	1,4	-0,2	238	31
Pôle	2	4 561	1,8	0,0	36	126
Couronne	11	2 937	0,7	-0,6	202	15
Communes hors attraction des villes	104	48 362	0,9	-0,2	3 419	14
CORSE	360	334 938	1,1	0,0	8 732	38

Tableau 4. Description de la dynamique démographique des aires d'attraction en 2017 (Source : INSEE⁸)

⁸ Ibidem

iii. La Corse, un dynamisme économique croissant

Les deux indicateurs de référence pour témoigner du niveau de production et de richesses d'un territoire, le Produit Intérieur Brut (PIB) et la Valeur Ajoutée (VA), sont particulièrement révélateurs dans le cas de la Corse.

Un PIB régional dynamique

De manière générale, le Produit Intérieur Brut (PIB) régional mesure la richesse créée par tous les acteurs économiques qui exercent leur activité en Corse.

D'après les données de l'INSEE, la croissance de l'économie corse reste la plus dynamique de France métropolitaine au cours des 20 dernières années : ainsi, entre 2000 et 2020, le PIB insulaire en volume a augmenté de 41% (contre 17% en France métropolitaine), soit 8 231 millions d'euros en 2020.

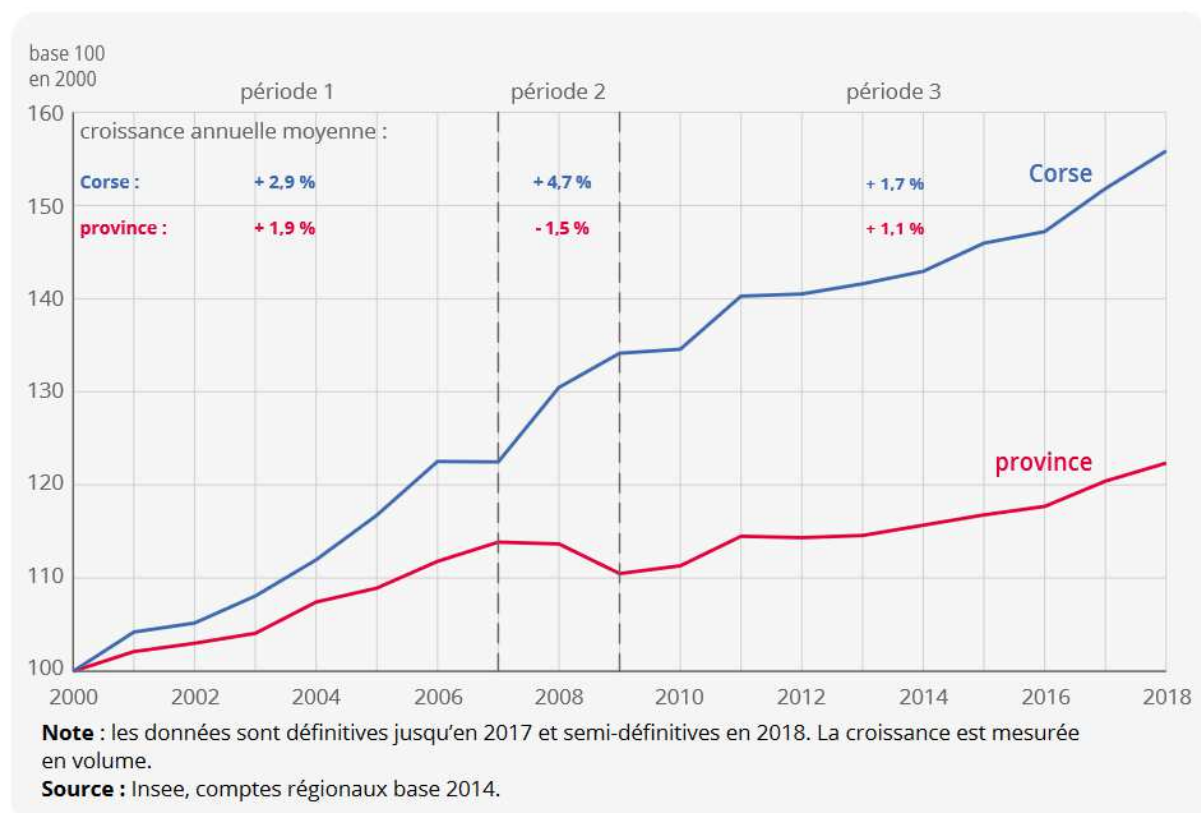


Figure 4. Evolution du PIB en volume pour la Corse et la France de province de 2000 à 2018 (Source : INSEE⁹)

Si l'on s'intéresse à la richesse créée par habitant, plus propice à la comparaison, on constate une tendance au rattrapage des différentiels : à l'instar du PIB en volume, au cours des 20 dernières années, le PIB par tête progresse également (+44% entre 2000 et 2020).

⁹ INSEE, « En Corse, une croissance toujours soutenue du PIB jusqu'en 2018 », INSEE Analyses Corse, N°39, mai 2022

Le graphique ci-dessous témoigne de cette dynamique de rattrapage (indice d'évolution avec l'année 2000 comme année de référence) :

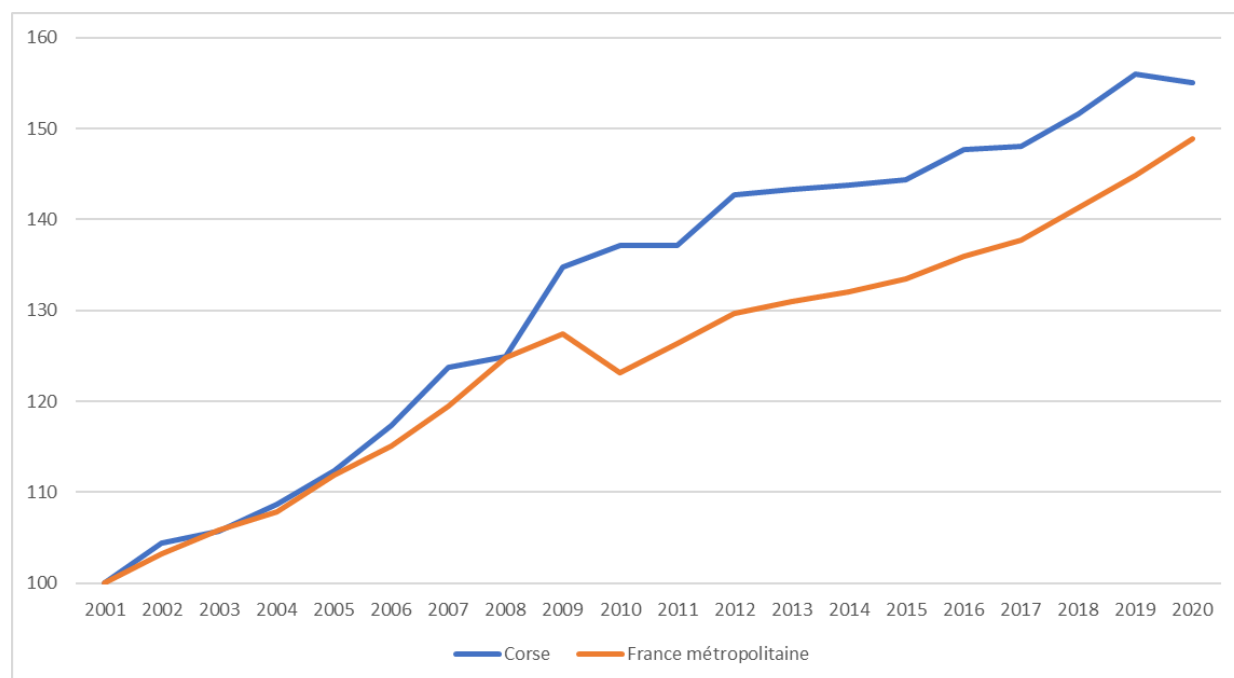


Figure 5. Evolution du PIB par habitant entre 2001 et 2020 pour la Corse et la France métropolitaine (Adaptée de INSEE)

A noter que la croissance démographique favorable contribuera à la croissance du PIB, fortement liée à cette dernière.

Région	2020	% France métropolitaine
Auvergne-Rhône-Alpes	33 205	96%
Bourgogne-Franche-Comté	27 026	78%
Bretagne	29 500	85%
Centre-Val de Loire	27 859	81%
Corse	25 571	74%
Grand Est	27 529	80%
Hauts-de-France	26 948	78%
Île-de-France	57 600	167%
Normandie	27 168	79%
Nouvelle-Aquitaine	28 467	82%
Occitanie	28 157	82%
Pays de la Loire	30 258	88%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	31 580	91%
France métropolitaine hors Ile-de-France	29 175	84%
France métropolitaine	34 536	100%

Tableau 5. PIB par habitant en 2020 par région (Adapté de l'INSEE)

Il n'en reste pas moins que **le PIB / habitant reste le plus faible des régions de France métropolitaine** (25 571 euros en 2020 contre environ 34 000 € en moyenne nationale).

Un constat confirmé par l'évolution de la valeur ajoutée

A l'image des résultats obtenus concernant l'évolution du PIB, au cours des 20 dernières années, la valeur ajoutée connaîtra également une croissance significative : + 85% contre +54% en France métropolitaine. Une analyse historique de la contribution sectorielle à la valeur ajoutée insulaire met en lumière :

- Un tertiaire non marchand toujours très présent : il représente environ 44% de la valeur ajoutée insulaire soit 4 points de plus par rapport aux moyennes observées ;
- Plus globalement, le secteur tertiaire a participé à hauteur de 82% de la création de valeur à l'échelle de la Corse en 2020 ;
- L'analyse sectorielle souligne aussi le rôle majeur joué par **le secteur de la construction dont la valeur ajoutée a été multipliée quasiment par 3 au cours des 20 dernières années. En 2020, 10% de la valeur ajoutée insulaire provient du secteur de la construction (contre 5% en France métropolitaine).**

On rappellera que le secteur de la construction reste essentiellement stimulé par le dynamisme des activités touristiques d'une part, et par l'importante demande de résidences secondaires d'autre part. A titre de précision, une étude récente de l'INSEE¹⁰ parue en décembre 2021, estime que **la consommation touristique représenterait 39% du PIB insulaire en 2017 contre 8% en France**, soit +8 points entre 2011 et 2017.

¹⁰ Source : INSEE, INSEE Analyses Corse, n°35, décembre 2021, 4 pages

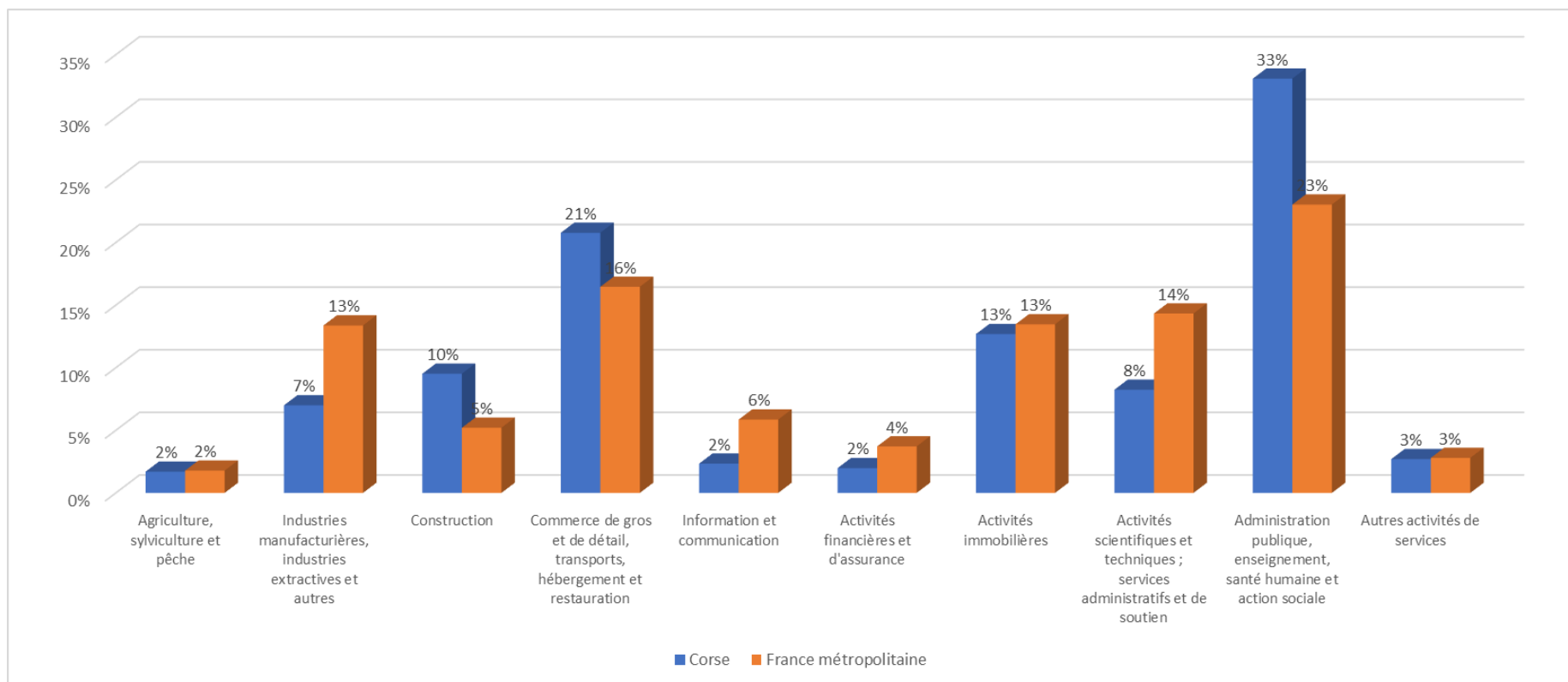


Figure 6. Répartition sectorielle de la valeur ajoutée en Corse et en France métropolitaine en 2020 (Adaptée de INSEE)

Un aperçu du niveau des investissements dans l'île

La carte ci-dessous met en lumière quelques principaux investissements annoncés ou réalisés en Corse **depuis 2017, parmi lesquels figurent les investissements émanant du réseau consulaire** (ou encore des acteurs du tourisme), participant ainsi à la dynamique de développement de l'île.

Si l'on s'intéresse en particulier aux comptes consolidés des collectivités locales en 2019, le tableau infra dévoile une situation favorable dans l'île : ainsi, **en 2019, le montant de l'épargne brute s'élève à 781 € / habitant en Corse contre 606 € / habitant en France métropolitaine**. Le délai de désendettement y est d'ailleurs plus favorable : 4,2 années en Corse et 4,5 en France métropolitaine.

<i>€ par habitant</i>	Dépenses de fonctionnement	Recettes de fonctionnement	Épargne brute	Dépenses d'investissement	Recettes d'investissement
Corse	3 540	4 321	781	1 433	800
France métropolitaine	2 697	3 303	606	1 170	566
France	2 728	3 328	601	1 169	571

Tableau 6. Comptes consolidés des collectivités locales en 2019 (Source : INSEE)

Les dépenses d'investissement sont également plus élevées en Corse (de l'ordre de 1 433 € par habitant en 2019), pour un territoire au bassin de vie étroit mais aux difficultés liées à la géographie certaines.

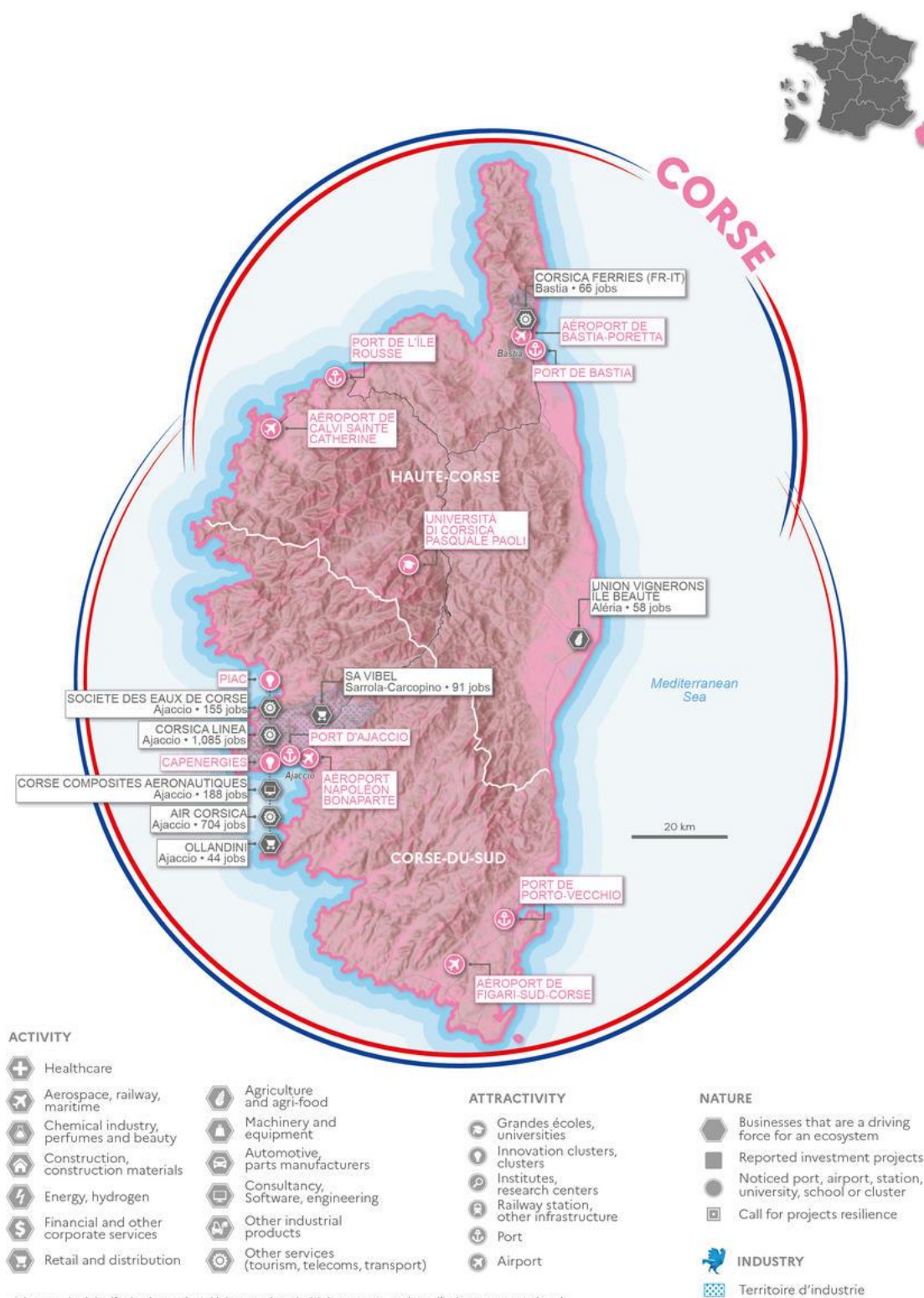


Figure 7. Principaux investissements annoncés ou réalisés depuis 2017 en Corse (Source : ANCT Business France)

Enfin, concernant la dynamique des investissements privés dans l'île, on apprend à partir de l'indicateur retenu par l'INSEE¹¹ la TVA déductible sur immobilisations déclarée, qu'elle renoue en 2021 avec les niveaux d'avant-COVID (+13,7% entre 2020 et 2021 contre +14,3% à l'échelon national).

A titre illustratif, le graphique ci-dessous met en lumière¹² le rythme de croissance des investissements:

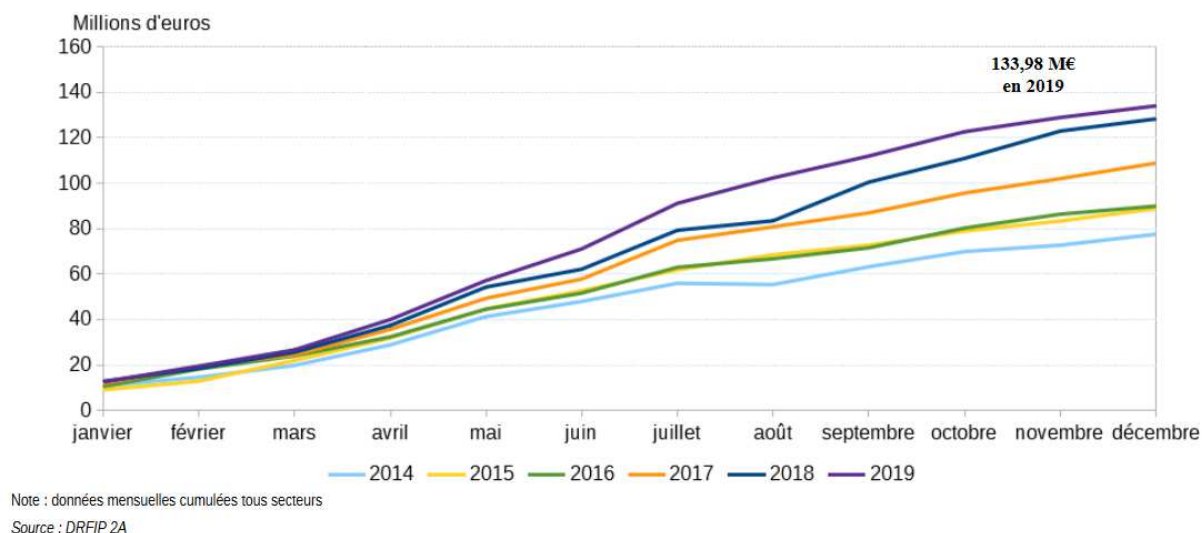


Figure 8. Evolution de l'investissement des entreprises en situation mensuelle cumulée en millions d'euros en Corse entre 2014 et 2019 (Source : Ibidem)

iv. Focus sur l'innovation en Corse

Cf. Schéma sectoriel Appui aux entreprises

¹¹ INSEE, Bilan économique 2021, INSEE Conjoncture Corse n°39, juin 2022

¹² INSEE, INSEE Conjoncture Corse n°29, juin 2020

v. La Corse, une économie qui s'ouvre vers l'extérieur

Le développement de l'île au travers de sa croissance démographique, de la fréquentation touristique et des secteurs liés, a créé une économie dépendante des flux entrants et des importations. Cette dépendance se traduit par un déficit important de la balance commerciale : cette situation a pour autant enracinée l'île de manière progressive dans une ouverture accrue sur le plan international, dont témoigne la croissance remarquable des exportations au cours des dernières années.

Une analyse générale de la balance commerciale

La balance commerciale de la Corse (c'est-à-dire le différentiel entre la valeur des exportations et celle des importations) reste déficitaire. Cela signifie que la Corse doit s'endetter de plus en plus au fil du temps pour faire face à ses besoins courants¹³. Ce phénomène reste lié à la conjonction d'une production de biens et services relativement faible et d'une consommation boostée par le tourisme qui rend nécessaire l'importation de biens et services et donc l'endettement.

Ainsi, l'Université de Corse¹⁴ estime que ces importations (agriculture et industrie confondues) représentent en 2009 environ 6 101 millions d'euros par an (dont 5 815 millions en provenance du reste de la France), soit près de 79 % du PIB.

¹³ Rappelons qu'un déficit commercial implique que l'épargne disponible localement est insuffisante pour financer les investissements réalisés dans l'économie.

¹⁴ « Panorama de l'économie Corse, structures, performances et vulnérabilités » atelier n°3 du PADDUC, 23/04/2013 – Pr. M.A Maupertuis, Università di Corsica, UMR CNRS 6240 LISA

	RdF	RdM	Total
Exportations	1 871	375	2 246
Agriculture, sylviculture et pêche	150,1	2,9	153,0
Denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	270,8	5,2	276,0
Autres produits industriels	199,8	12,3	212,1
Commerce	788,3	224,7	1 013,1
Hébergement et restauration	461,8	129,9	591,8
Importations	• 5 815	-286	-6 101
Agriculture, sylviculture et pêche	-145,9	-1,7	-148
Denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	-1 187,9	-22,3	-1 210
Cokéfaction et raffinage	-337,3	-0,7	-338
Autres produits industriels	-1 892,6	-154,9	-2 047
Information et communication	-437,9	-19,7	-457
Activités financières et d'assurance	-779,3	-34,8	-814
Activités spécialisées, scientifiques et techniques et activités de services administratifs et de soutien	-946,5	-42,2	-989
Transport (marges)	-87,4	-10,1	-98
Balance commerciale	-3 944	89	-3 855
Autres rubriques compte courant	2 560	-15	2 545
Charges sociales patronales	-370,1		-370,1
Charge sociales salariales	-531,7		-531,7
Impôts directs au RdF	-208,8		-208,8
Impôts indirects au RdF (nets de taxe de séjour	-990,6	0,7	-989,9
Partie AS de la Continuité Territoriale	-15,9	-15,9	-31,8
Transferts RdF à Etat en Corse	4 676,9		4 676,9
Solde compte courant	-1 384	74	-1 310
Compte d'accumulation	1 384	-74	1 310
Solde balance des paiements	0	0	0

Tableau 7. Estimation de la balance des paiements corse en 2003 (Source : C. Vellutini et MA. Maupertuis)

Paradoxalement, le fait que la Corse enregistre un déséquilibre de ses échanges, l'a notamment incitée et permis de s'inscrire dans une dynamique d'internationalisation et d'ouverture économique, au travers de ses exportations.

Une performance notable des exportations corses

Pour autant, le déficit commercial de la Corse s'améliore porté par les échanges commerciaux, et la hausse de ses exportations, réalisés dans les secteurs de l'aéronautique et de la pharmacie, en particulier. Ainsi, en 2019, le déficit commercial CAF/FAB est estimé à -352 millions d'euros (contre -395 millions l'année précédente), une situation qui contraste avec les 4 précédentes années :

Évolution des échanges CAF/FAB (en milliers d'euros)					
	2015	2016	2017	2018	2019
Exportations FAB	78 848	47 461	86 444	66 910	83 616
évolution annuelle (%)	+78,5	-39,8	+82,1	-22,6	+25,0
Importation CAF	365 196	348 570	419 725	462 304	435 456
évolution annuelle (%)	+14,3	-4,6	+20,4	+10,1	-5,8
Solde	-286 348	-301 108	-333 282	-395 393	-351 839
Taux de couverture	21,6	13,6	20,6	14,5	19,2
(%)					

Source : Douanes, données estimées CAF/FAB brutes hors matériel militaire ; données arrêtées au 30/11/2020 – Traitement CorsiStat

Figure 9. Evolution du montant des échanges CAF-FAB en milliers d'euros entre 2015 et 2019 (Source : ADEC¹⁵)

Force est de constater que les exportations oscillent de manière non négligeable d'une année sur l'autre : pour la dernière période, et comme précisé supra, elles évoluent de manière favorable (+25% entre 2018 et 2019), au bénéfice notamment des matériels de transport (32% des exportations en 2019) et des produits agricoles (9%). Du côté des importations, les produits pétroliers raffinés et coke contribuent toujours au déficit de la balance (27% des importations).

Enfin, le taux de couverture illustré à la page suivante met en exergue le fort taux de dépendance de l'île – cet indicateur mesure le rapport entre exportations et importations - positionnée en fin de classement des régions françaises.

¹⁵ ADEC, Corsica Statistica, « Les chiffres du commerce extérieur en Corse, Année 2019, décembre 2020, 9 pages

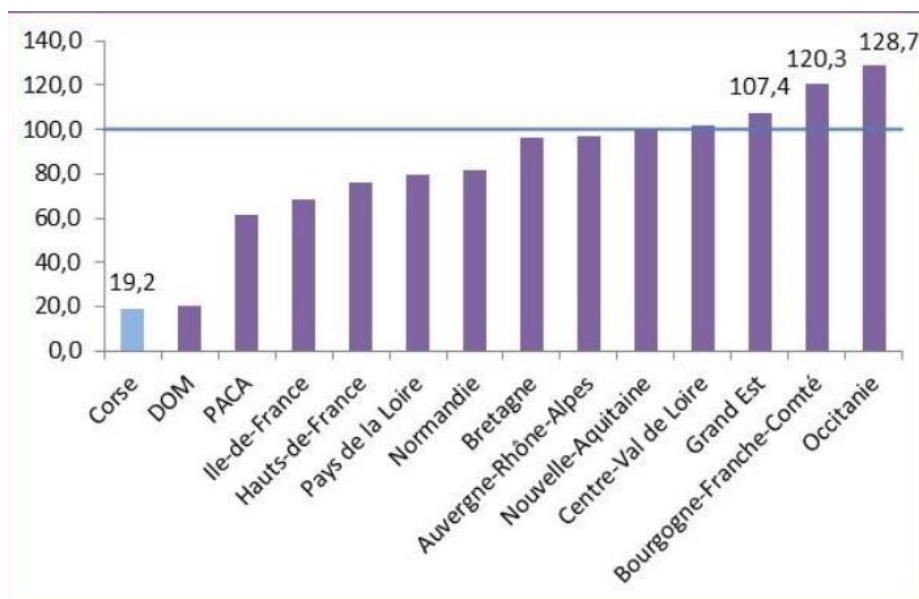


Figure 10. Le taux de couverture par région en 2019 en France (Source : ADEC)

vi. Une typologie à grands traits des entreprises corse

La Corse compte d'après les sources INSEE 47 219 entreprises en 2019 (champ agricole inclus), soit une hausse de +45% de son stock d'entreprises entre 2012 et 2019, attestant globalement du dynamisme de l'économie corse :

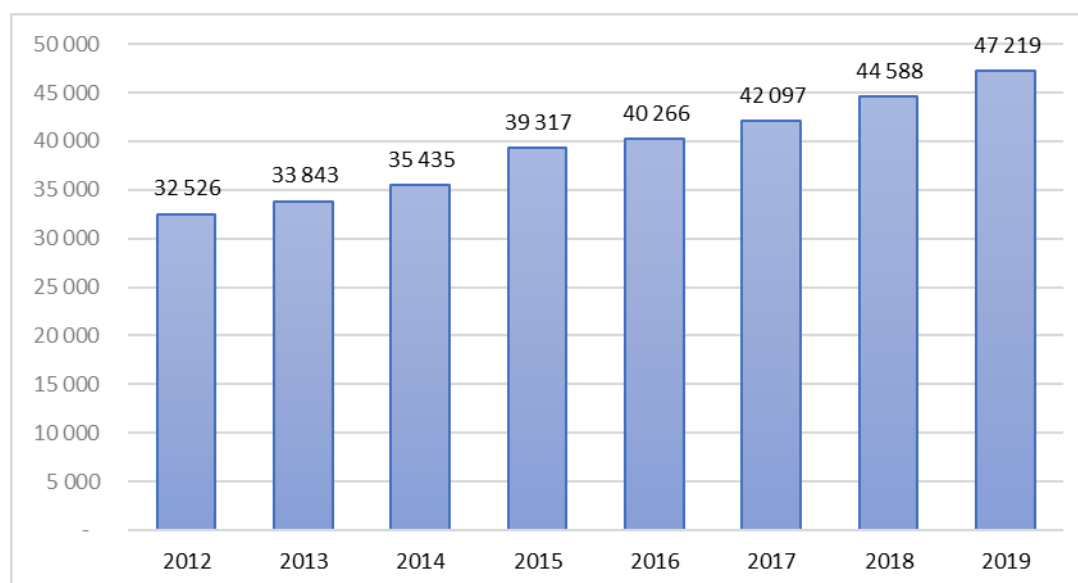


Figure 11. Evolution du stock d'entreprises en Corse

La ventilation sectorielle des entreprises corse reste marquée par la prédominance des activités de services qui représentent 69% du stock total d'entreprises comptabilisées, se faisant l'écho de la contribution majeure du tertiaire marchand à la création de richesses en Corse, comme décrit précédemment au travers de la valeur ajoutée :

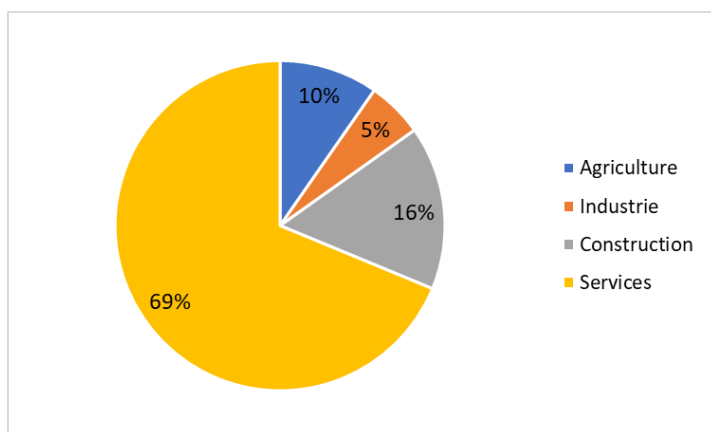


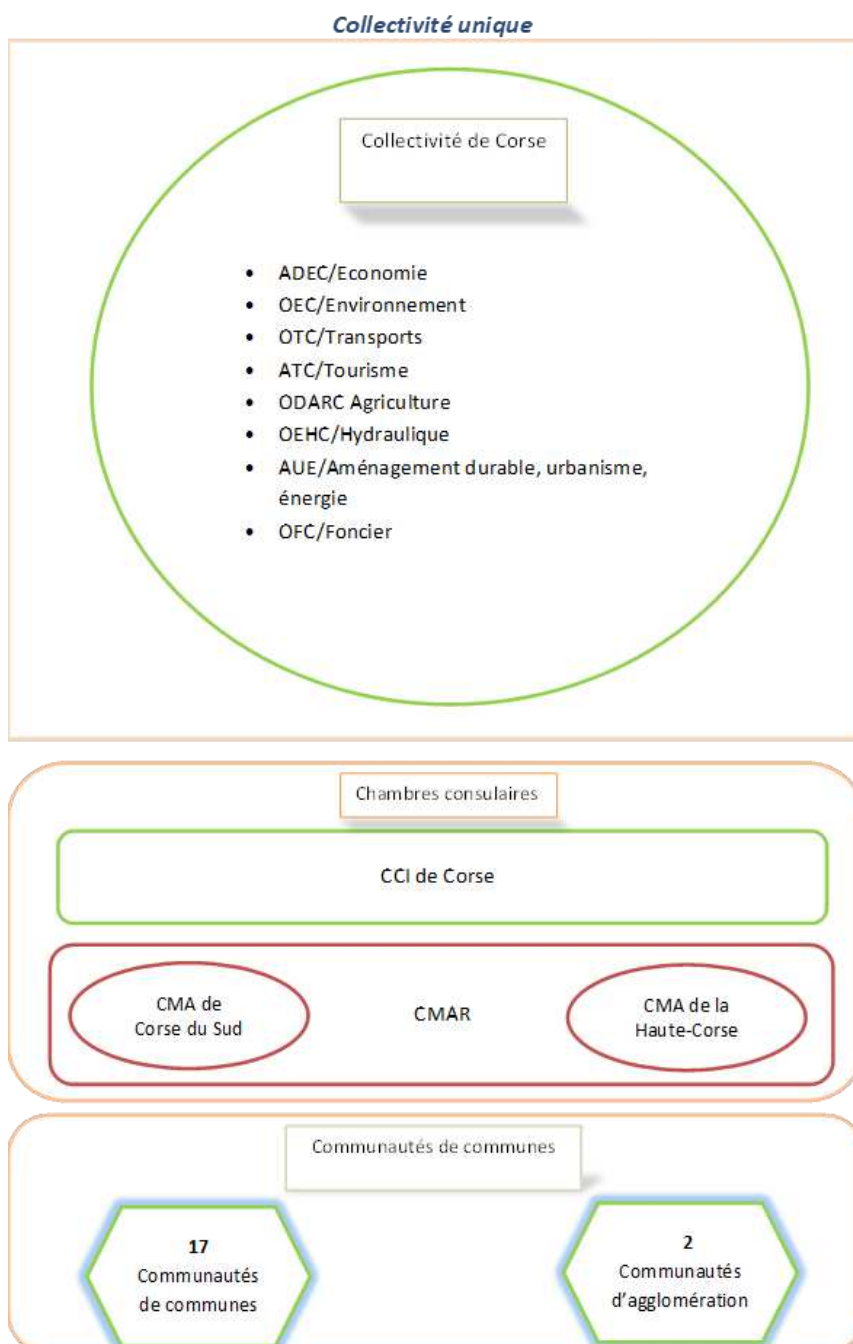
Figure 12. Répartition des entreprises par secteur d'activité en 2019

On rappellera le rôle incontournable du secteur de la construction pour l'économie corse avec 16% des entreprises inventoriées en 2019, tout comme la taille des entreprises très réduite : en 2019, 74% des entreprises n'emploient aucun salarié.

b) La cartographie des principaux acteurs

Les pages suivantes offrent un regard sur les principaux acteurs institutionnels, pôles de compétitivité et pôles d'excellence, centres de recherche, et quelques grandes entreprises en Corse.

i. Les principaux acteurs institutionnels insulaires



Avec la loi NOTRE (Cf. partie 2.1.1), la Corse compte depuis le 1^{er} janvier 2017, 19 EPCI à fiscalité propre contre 30 auparavant :

Les 19 intercommunalités de corse



Figure 13. Les 19 intercommunalités de Corse (Source : INSEE)

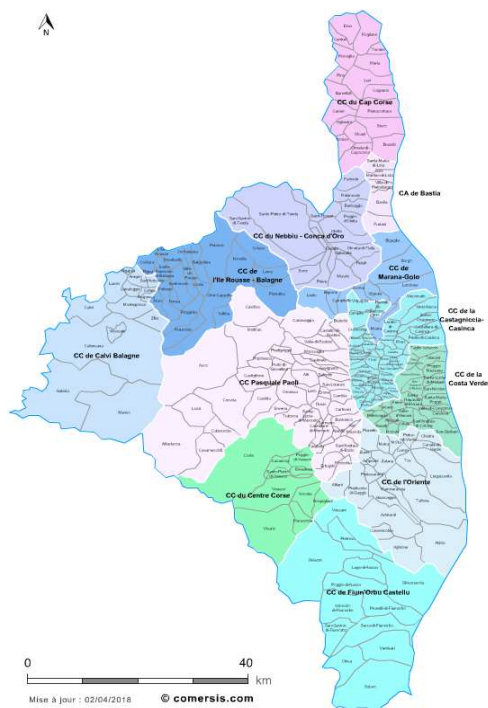


Figure 14. Carte des EPCI de la Haute-Corse avec communes (Source : Comersis.com)



Figure 15. Carte des EPCI de la Corse du Sud avec communes (Source : Ibidem)

ii. Les pôles de compétitivité et pôles d'excellence

Cf. schéma sectoriel Appui aux entreprises

iii. Les centres de recherche

Cf. schéma sectoriel Appui aux entreprises

iv. Les grandes entreprises

Le classement disponible sur Verif.com des plus grandes entreprises en Corse répertorie les 500 entreprises les plus importantes, classées d'après leur chiffre d'affaires pour l'année 2020.

Le tableau en page suivante présente les 39 premières :

Raison sociale	Ville
CORSICA FERRIES	BASTIA
TOTALENERGIES MARKETING CORSE	BASTIA
CORSICA LINEA	AJACCIO
AIR CORSICA	AJACCIO
NEGOCE RESEAU CORSE	SARROLA CARCOPINO
HYPER ROCADE 2	FURIANI
ASJP OLETTA DISTRIBUTION	OLETTA
BASTIA DISCOUNT	BASTIA
JEAN FORCONI SA	PORTO VECCHIO
CONTINENTALE AUTO-LOCATION	LUCCIANA
ACQUAVIVA DISTRIBUTION	CORBARA
HYPER CURSARU	AJACCIO
CORSE COMPOSITES AERONAUTIQUES	AJACCIO
SOCIETE DES EAUX DE CORSE	AJACCIO
PORETTA 2	PORTO VECCHIO
ROCCA TRANSPORTS	AFA
PACAM 2	AJACCIO
CODIM 2	BASTIA
BERNARDINI ET FILS	AJACCIO
FILIPPI AUTO SA	LUCCIANA
SODEX	PENTA DI CASINCA
CALVIDIS	CALVI
PRODIS 2	PROPRIANO
SA U COTTON	GHISONACCIA
GCB	LUCCIANA
DOMIS	FURIANI
CADEX	BASTIA
DU FANGO	BASTIA
SOCIETE INSULAIRE AUTOMOBILES	BIGUGLIA
GARAGE PAOLI JOSEPH	FURIANI
LION DE TOGA 2	BASTIA
ORGAMA	GROSSETO PRUGNA
BORGIO DISTRIBUTION	BORGIO
SCA UNION DE VIGNERONS DE L'ILE DE BEAUTE	ALERIA
SOCIETE CORSE DE BOISSONS BASTIA	BORGIO
GROUPE BOISSONS DE CORSE	BORGIO
SODICO 2	CORTE
LIBRE SERVICE DU PHARE	SAN GIULIANO
M 3 AUTOMOBILES	SARROLA-CARCOPINO

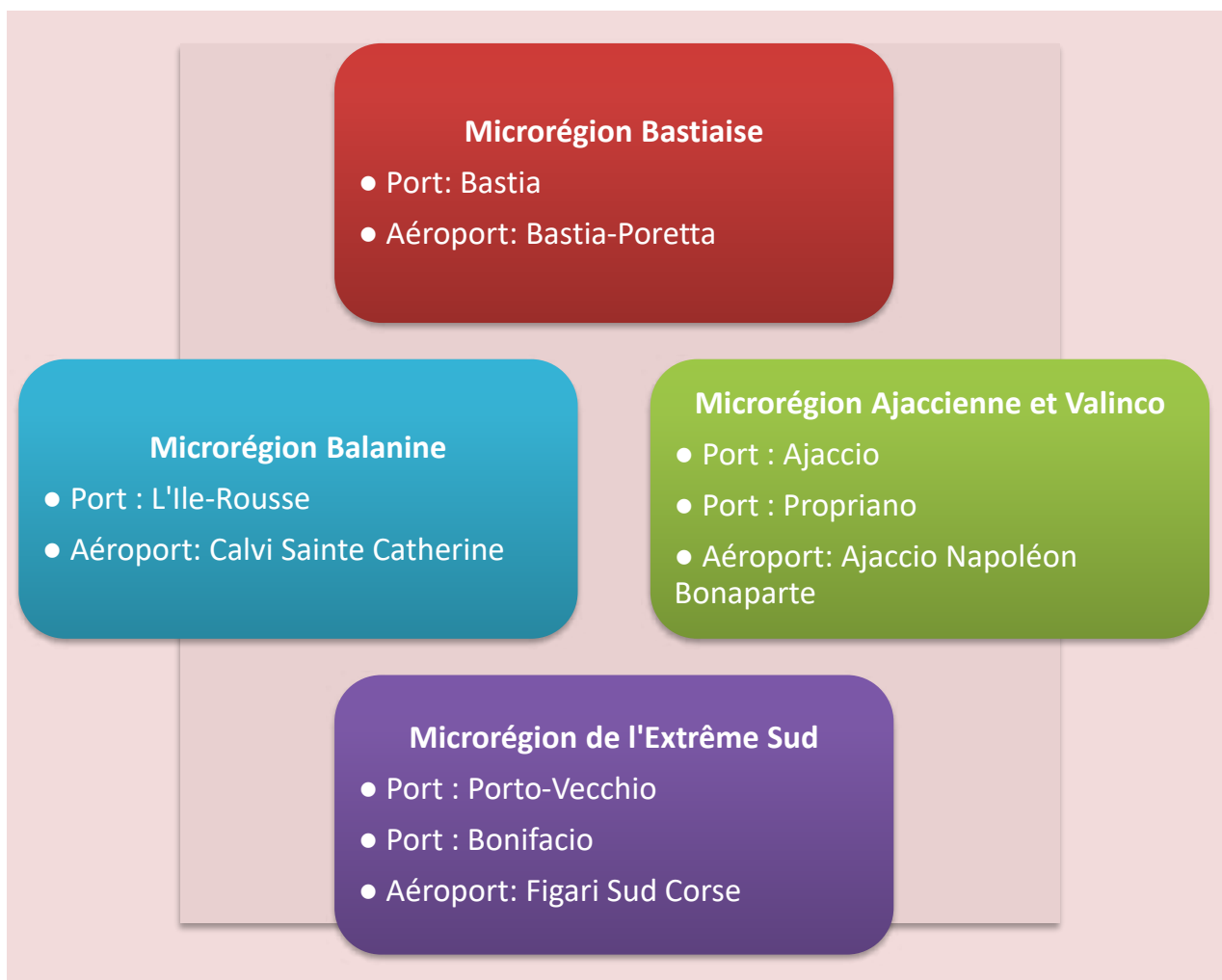
Tableau 8. Classement des 39 premières entreprises de Corse (Source : verif.com)

1.1.2 Un regard sur la dynamique des flux de transport

Cette partie a vocation à proposer un regard sur les évolutions historiques et les tendances récentes, en termes de flux de passagers et marchandises, ayant transité par les plateformes portuaires et aéroportuaires de l'île.

a) Première approche : la structure géographique des trafics

De prime abord, l'île compte 6 ports de commerce et 4 aéroports implantés au sein de 4 microrégions, un éclatement des infrastructures qui garantira un certain maillage territorial (en dehors de l'intérieur de l'île) :



Cette structuration « multipolaire » correspond à plusieurs réalités structurelles donc :

- Une géographie insulaire montagneuse, et un réseau routier considéré comme « difficile » et accidentogène ;

- Des hinterlands terrestres en Corse marqués par le profil routier favorable de la plaine orientale ;
- Une très grande faiblesse des transports collectifs intra-insulaires tant en capacité qu'en performance ;
- Une proximité de Bastia vis-à-vis de la Toscane, et de l'Extrême Sud à l'égard de la Sardaigne, qui confère à l'île une position privilégiée pour traiter des flux avec l'Italie ;
- Une proximité de la Balagne avec les ports du continent français.

Ces données sont à l'origine de la multiplicité des plateformes portuaires et aéroportuaires, et de la différenciation forte entre les hinterlands terrestres des modes maritimes et aériens.

Ainsi, l'on peut observer que les entrées et sorties de Corse sont marquées par un relatif équilibre des trafics aériens en fonction de la population des hinterlands correspondant aux aéroports¹⁶. En revanche, le transport maritime est nettement structuré par la proximité de Bastia du golfe de Gêne (Savona) et surtout de la Toscane (Livourne). Cette notion de proximité – d'autant plus sensible que les vitesses de navigation sont modérées et les conditions de circulation parfois difficiles et lentes en Corse – favorise généralement les transports maritimes les plus courts : ainsi en est-il de Bonifacio pour ses relations avec la Sardaigne.

En outre, cette structuration correspond à des objectifs politiques explicites de continuité territoriale, y compris pour une meilleure répartition spatiale des pointes de trafic durant la période estivale.

Par ailleurs, la position dominante de Bastia pour le maritime est en conséquence très sensible au transport estival avec l'Italie, et donc largement à la fréquentation des touristes Italiens (soit 28 % des touristes non français en 2017 selon les données de l'ATC) qui utilisent massivement le mode maritime ; on soulignera également l'apport notable des flux maritimes pour le bassin de vie Balanin.

Par voie de conséquence, la part du mode aérien dans les trafics représente ainsi 45% des flux en Haute Corse contre 65% en Corse du Sud.

Au surplus, l'utilisation du bateau se polarise plus facilement sur les ports les plus importants (Ajaccio/Bastia) qui bénéficient des rotations les plus nombreuses et des destinations les

¹⁶ On estime la population des hinterlands à partir des populations des microrégions et des temps de transport estimés par route de ou vers les aéroports.

plus diversifiées. Au contraire, la taille des avions favorise une plus grande dilution spatiale des trafics.

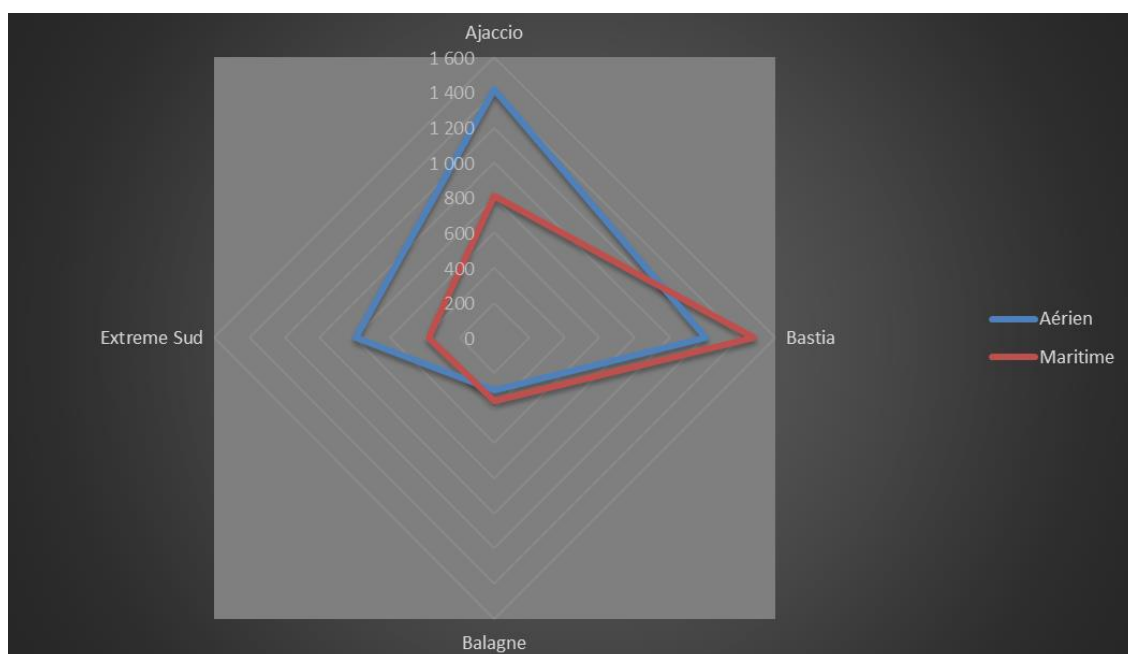


Figure 16. Représentation de la répartition spatiale des passagers par bassin et par mode de transport en 2021 (Adaptée de l'ORTC)

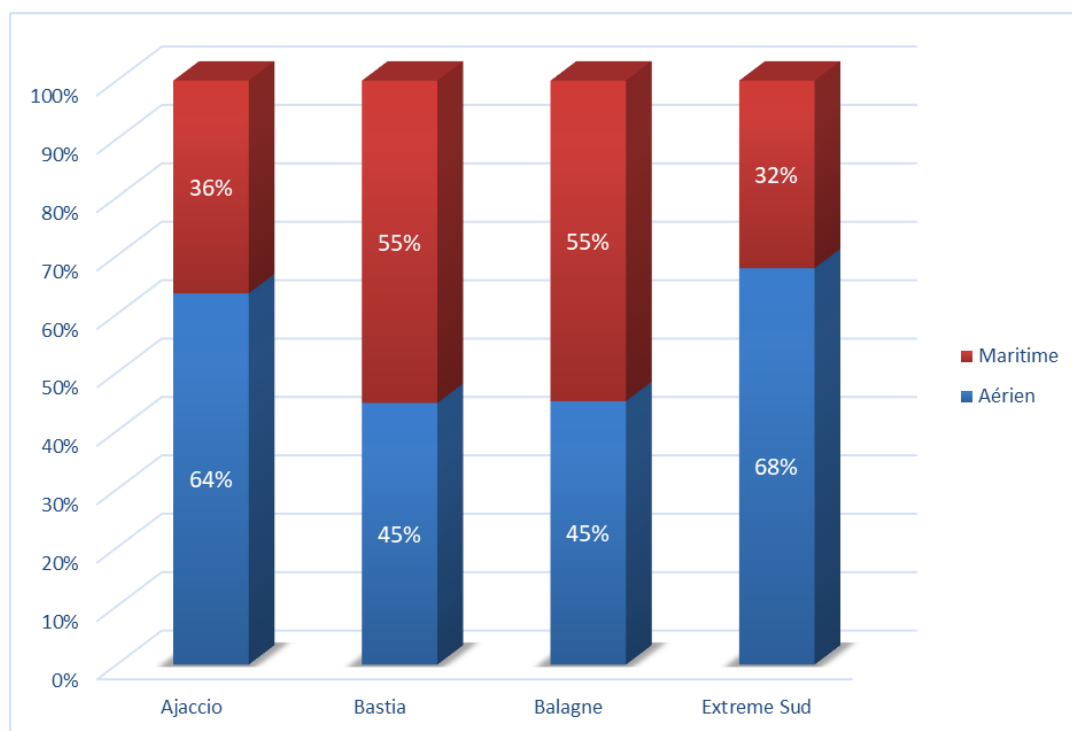


Figure 17. Répartition des flux par mode de transport par territoire en 2021 (Adaptée de l'ORTC)

b) L'analyse du trafic aérien

Depuis 2010, les plateformes aéroportuaires situées à Bastia et Ajaccio accueillent chacune plus d'un million de visiteurs par an, à l'exception de l'année 2020 marquée par les restrictions sanitaires mises en place pour contrer la propagation de la COVID-19 ; au-delà de ce seuil symbolique, on soulignera tout de même l'essor significatif enregistré sur l'ensemble de la période, avec respectivement +65% et +70% de passagers entre 1992 et 2021.

i. L'évolution des flux de passagers

Entre 1992 et 2021, l'ensemble des aéroports insulaires bénéficie d'une hausse significative de leur flux de passagers annuel :

- En particulier, l'aéroport de Figari Sud Corse voit son flux multiplier par plus de 3,5 sur la période 1992-2021, avec une nette hausse à partir de 2010. Ainsi, si en 1992, l'aéroport comptabilisait 11% des flux répertoriés dans l'île, en 2021 il accueille 21% des flux totaux, boosté par l'offre de compagnies low cost ;
- L'aéroport de Calvi Sainte Catherine, qui en termes de flux de passagers accueilli, était comparable à l'aéroport de Figari Sud Corse jusqu'en 2004, connaît depuis une hausse bien plus modérée, avec au total + 19% sur la période 1992-2021 (contre + 264% Figari).

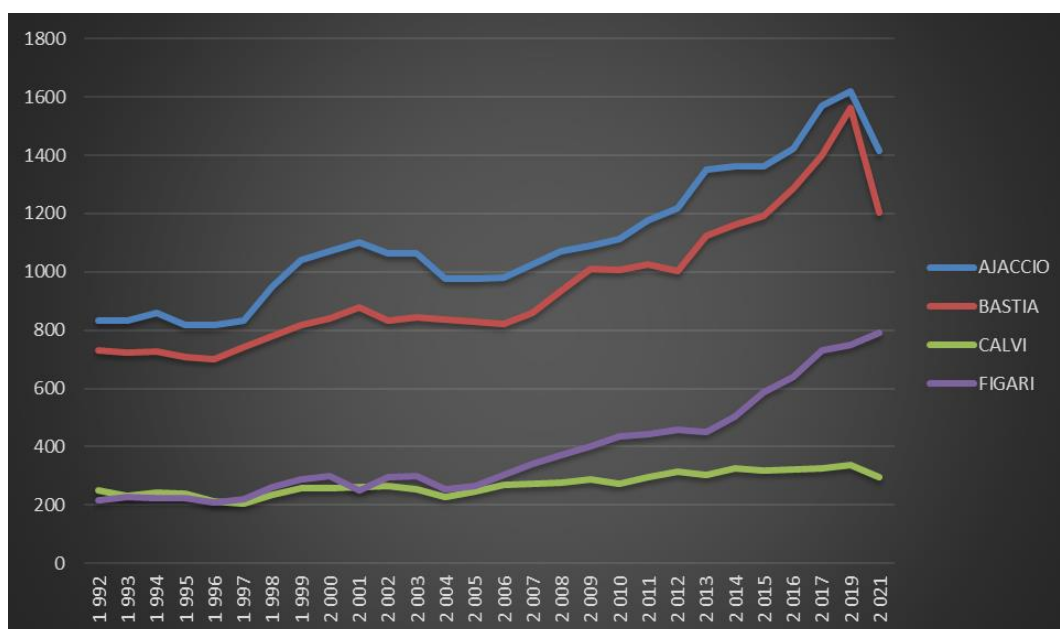


Figure 18. Evolution des flux de passagers par aéroport (en milliers) (Adaptée de l'ORTC)

Globalement, les flux de passagers totaux sur le territoire corse ont connu une progression régulière, avec un niveau record de près de 4,289 millions de passagers en 2018, accueillis sur l'ensemble des aéroports de l'île.

	1992	1998	2004	2010	2016	2017	2019	2021	Evol. 1992- 2021
AJACCIO	834	948	975	1 115	1 422	1 570	1 619	1 416	70%
BASTIA	729	780	835	1 008	1 287	1 400	1 562	1 203	65%
CALVI	248	234	228	274	322	325	338	296	19%
FIGARI	218	260	254	437	640	731	749	793	264%
TOTAL	2 029	2 223	2 292	2 833	3 670	4 026	4 268	3 708	83%

Tableau 9. Evolution du nombre de passagers par aéroport entre 1992 et 2021 en milliers (Adapté de ORTC)

Enfin, on retiendra qu'en 2021, l'aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte représente toujours le 1^{er} aéroport de l'île, avec 38% du trafic passagers accueilli sur la Corse ; les deux principaux aéroports de l'île (situés à Ajaccio et Bastia) accueillant à eux seuls, près des trois quarts des flux passagers totaux.

En 2021, on s'aperçoit que le trafic aérien reste toujours en deçà des chiffres de l'année 2019 – dite de référence - en raison des restrictions liées aux déplacements à l'international.

ii. La saisonnalité des flux

En lien direct avec une des spécificités majeures de l'économie corse, l'évolution de la répartition des flux de passagers sur l'année, témoigne d'une saisonnalité des flux forte, illustrée par le « pic » d'activité notable généralement enregistré durant les mois de juillet et août.

Ainsi, en 2021, les trois quarts des passagers aériens sont concentrés sur la période avril-septembre, soit 5 points de plus par rapport à la ventilation observée fin des années 1990.

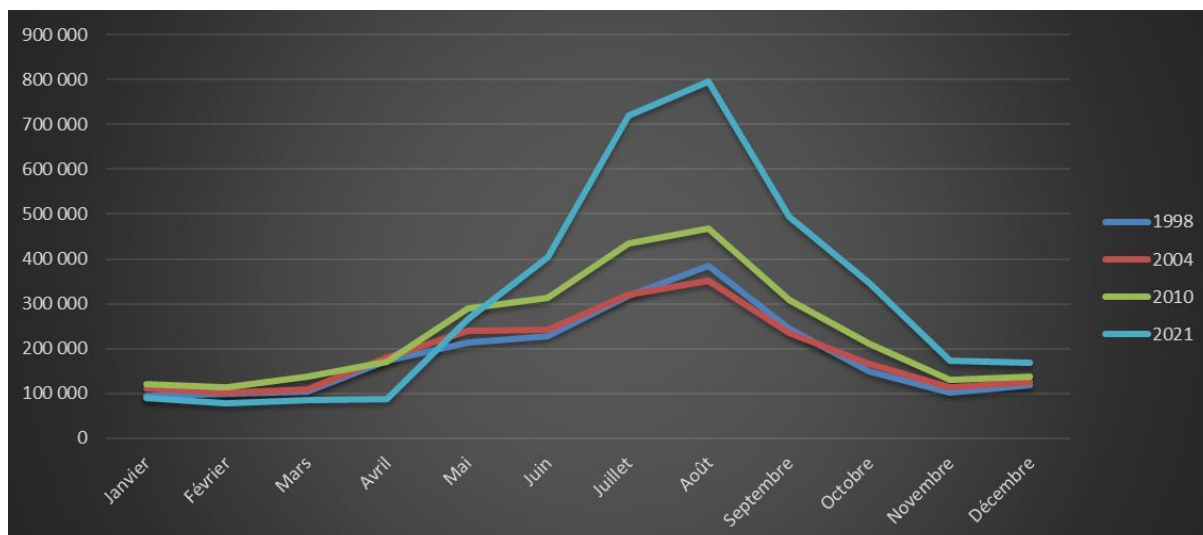


Figure 19. Répartition des flux de passagers aériens totaux par mois et par année (Adaptée de l'ORTC)

Cette concentration des flux de passagers s'observe sur l'ensemble des plateformes aéroportuaires en Corse, même si les deux principaux aéroports semblent relativement moins impactés, en comparaison avec les deux aéroports de Figari Sud Corse et de Calvi Sainte Catherine, marqués par l'attractivité touristique de leur microrégion d'implantation. A titre d'illustration, on rappellera que la Balagna, et le Meziornu Alta-Rocca ont attiré respectivement¹⁷ 18% et 24% des flux touristiques de l'île en 2017.

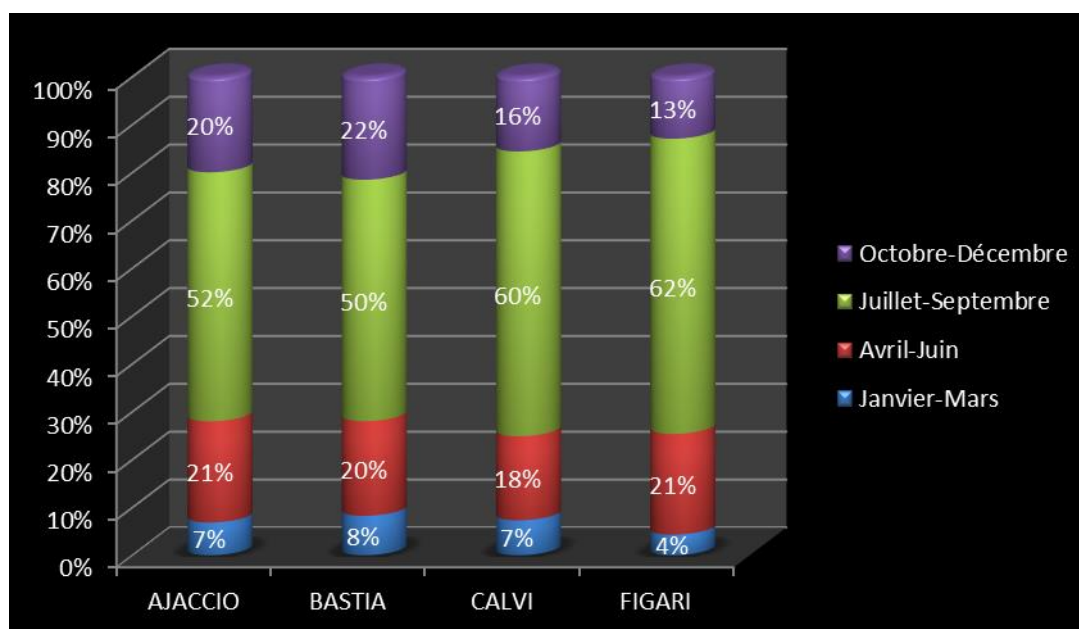


Figure 20. Répartition des flux de passagers par aéroport et par trimestre en 2021 (Adaptée de l'ORTC)

¹⁷ Source : ATC

iii. Les destinations

Par ailleurs, les flux de passagers proviennent en grande majorité de vols réguliers en provenance de France continentale, alimentés notamment par l'offre « bord à bord » qui constitue le premier service en termes de transport aérien mais également par le maillage très dense de lignes domestiques de/vers les quatre aéroports insulaires (18 villes de province connectées en 2022 hors lignes OSP).

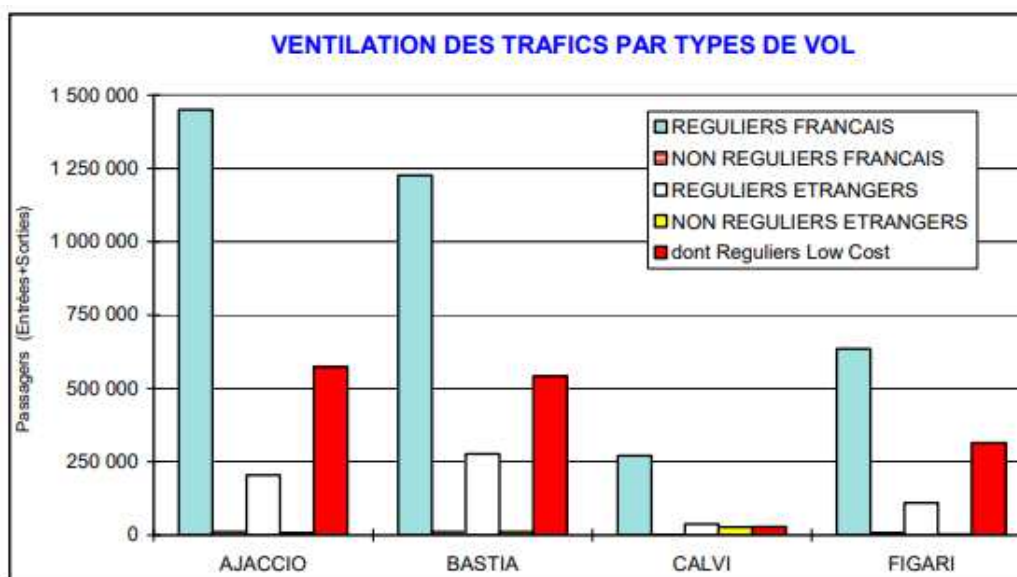


Figure 21. Répartition des flux totaux de passagers par destination en 2018 (Source¹⁸ : ORTC)

Toutefois, l'on a pu observer ces dernières années une régression notable, et progressive, de bassins émetteurs tels que Marseille, Nice et Paris - reliant la Corse au continent français – du point de vue du flux de passagers comptabilisés même s'ils constituent toujours des bassins émetteurs de 1^{ère} importance :

	Total Marseille-Nice-Paris	Part flux totaux
1992	1 715 354	85%
1998	1 829 262	82%
2004	1 864 607	81%
2010	2 277 352	80%
2016	2 297 727	63%
2019	2 403 580	56%

Tableau 10. Evolution de la part des principaux aéroports français dans les flux totaux de passagers (Adapté de ORTC)

¹⁸ ORTC, principaux flux de transport de la Corse en 2018, avril 2019, 25 pages

L'évolution de la part de marché de ces aéroports historiques témoigne des efforts commerciaux déployés notamment par le réseau consulaire, la compagnie aérienne Air Corsica mais également d'autres compagnies telles que VOLOTEA, EASYJET, TRANSAVIA, RYANAIR pour diversifier l'offre de liaisons aériennes au cours de ces dernières années (y compris à destination de capitales européennes).

Plus globalement, on retiendra que les trafics internationaux représentent 15% des flux de passagers transportés en 2019.

iv. Bref regard sur les compagnies aériennes

Les tableaux ci-après référencent les compagnies qui opèrent au sein des 4 aéroports insulaires :

AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE	FIGARI SUD CORSE	BASTIA PORETTA	CALVI SAINTE CATHERINE
• Air Corsica • Air France • Brussels Airlines • EasyJet • HOP • Luxair • Swiss • Volotea	• Air Corsica • Air France • British Airways • Brussels Airlines • EasyJet • HOP • Luxair • Ryanair • Volotea	• Air Corsica • Air France • British Airways • EasyJet • Eurowings • Tuifly • Lufthansa • Luxair • Lubeck Air • Norwegian • Transavia • Volotea • Vueling	• Air Corsica • Air France • Air Moutain • EasyJet • Eurowings • Luxair • Transavia • Volotea

c) L'analyse du trafic maritime

i. L'évolution des flux de passagers

Le port de commerce de Bastia représente le 1^{er} port insulaire en termes de flux de passagers transportés, avec plus de 1,4 millions de passagers en 2021, soit près de la moitié du trafic total (49%). Le port de Bastia enregistre en effet une croissance régulière de la demande de transport maritime depuis le début des années 2000, fruit du changement profond qu'a connu le transport maritime corse en général et ce, en raison d'une réorganisation de la desserte et l'arrivée de nouveaux navires plus rapides dès 1996. En réduisant considérablement la durée des trajets, l'introduction de ces navires a permis d'intensifier les rotations, offrant la possibilité aux compagnies d'adopter une stratégie de massification des flux, et également de toucher de nouvelles destinations.

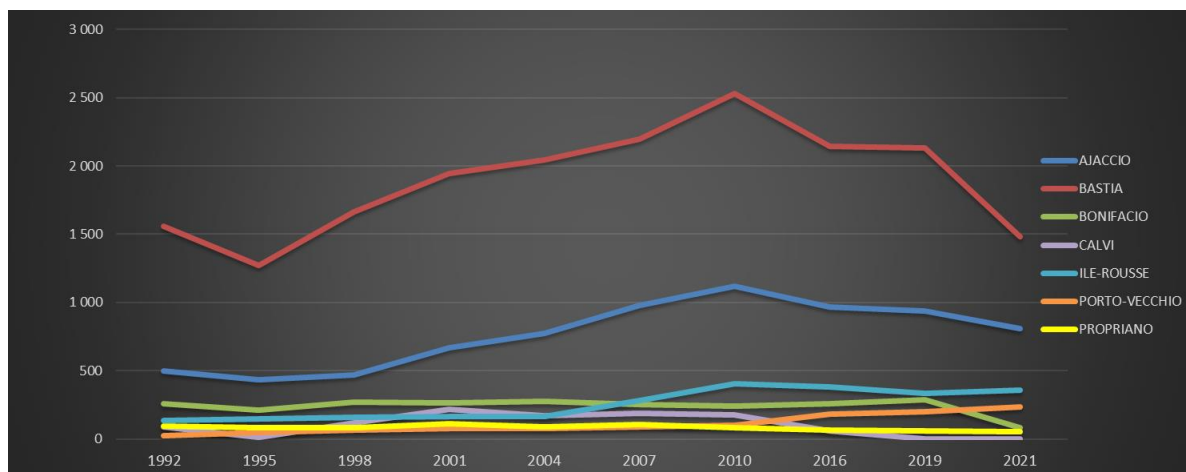


Figure 22. Evolution des flux de passagers maritimes par port entre 1992 et 2021 (en milliers)
(Adaptée de l'ORTC)

Sur le plan historique, le port de Bastia a donc connu une évolution positive (avec +37% entre 1992 et 2019), mais plus modérée ces dernières années après la forte croissance enregistrée entre 1995 et 2010 ; au total une évolution en deçà des taux de croissance des flux de passagers enregistrés pour les ports d'Ajaccio (+89%), L'Ile-Rousse (+146%) et Porto-Vecchio (+618%) entre 1992 et 2019 (dernière année de référence avant la COVID-19).

Le port de commerce d'Ajaccio a connu un développement spectaculaire au cours de la décennie 2000-2010 : avec un trafic passagers ferry ayant plus que doublé (et néanmoins un recul de -16% hors croisière du nombre de passagers entre 2010 et 2019 dans un contexte de baisse globale des flux), le boom des croisiéristes, le développement et la modernisation de ses installations se dotant, en peu d'années, de 5 à 8 postes à quai. Sa localisation sur la côte occidentale le place sur une route maritime favorable aux échanges Corse-continent français, avec les trois ports principaux de commerce maritime : Marseille, Toulon et Nice.

De manière plus globale, on notera une baisse générale des flux de passagers maritimes depuis 2010 en Corse (-15%) et ce même avant l'arrivée de la crise sanitaire. Cette baisse de la fréquentation, au profit du trafic aérien, est visible dans la quasi-totalité des ports de l'île à l'exception des ports de Bonifacio et Propriano.

Depuis, la crise sanitaire, le trafic maritime en Corse connaît une reprise très légère de sa fréquentation, toujours en deçà des chiffres de 2019 (-23% entre 2019 et 2021). Sur ce point, le port de Bonifacio reste le plus impacté par la crise sanitaire, subissant une baisse de 71% des flux maritimes entre 2019 et 2021.

Le graphique infra met en exergue l'évolution de la part de marché du port de commerce d'Ajaccio, qui a accueilli 27% des flux maritimes insulaires en 2021 contre 19% en 1992.

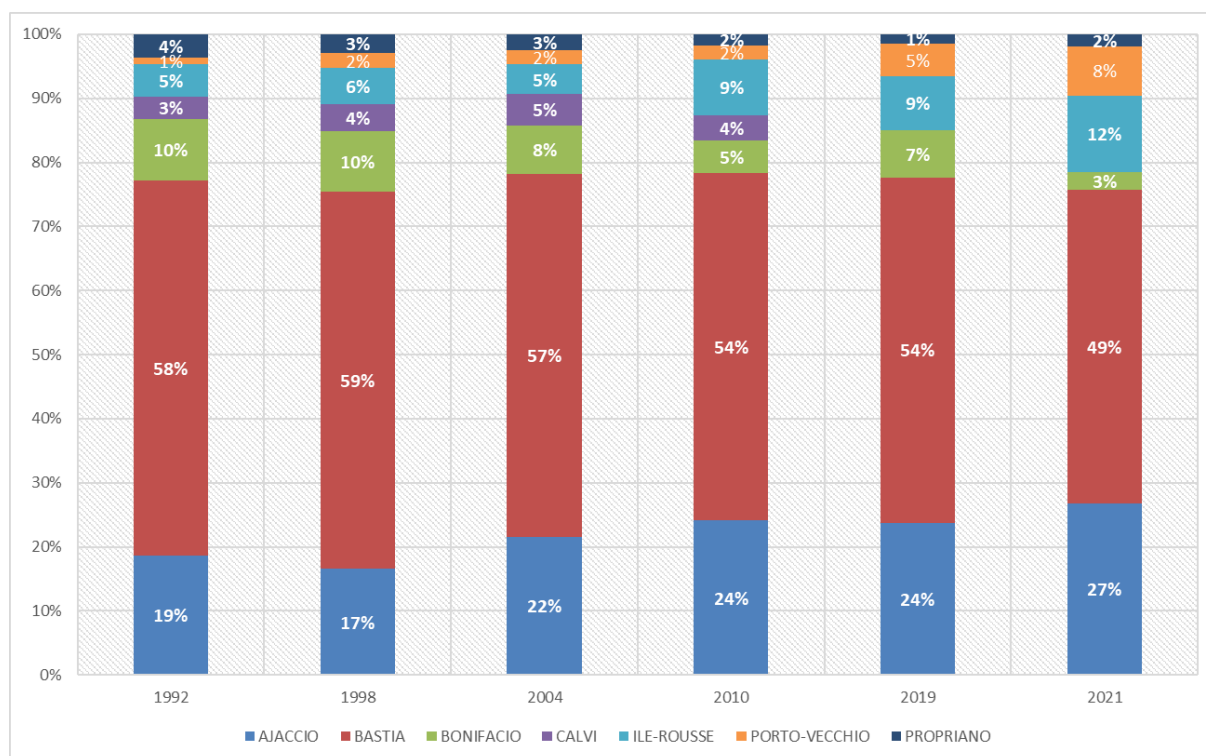


Figure 23. Evolution de la répartition des flux de passagers par port entre 1992 et 2021 (Adaptée de l'ORTC)

Enfin, on soulignera la belle évolution du port d'Ile Rousse (à l'instar de Porto-Vecchio) en termes de trafic, avec un volume de passagers en 2021 supérieur de 7% à celui d'avant-crise (année 2019), une situation qui contraste avec les autres ports de l'île.

	1992	1995	1998	2001	2004	2007	2010	2016	2019	2021
<i>AJACCIO</i>	498	434	468	670	775	982	1 122	968	940	811
<i>BASTIA</i>	1 560	1 273	1 664	1 942	2 041	2 194	2 527	2 143	2 130	1 482
<i>BONIFACIO</i>	258	211	269	264	275	254	240	260	289	85
<i>CALVI</i>	91	13	119	218	174	186	179	58	0	0
<i>L'ILE-ROUSSE</i>	137	150	159	168	167	282	407	381	337	360
<i>PORTO-VECCHIO</i>	28	46	64	78	78	92	100	181	199	234
<i>PROPRIANO</i>	97	85	84	111	92	106	83	68	59	56
TOTAL	2 668	2 213	2 828	3 452	3 603	4 096	4 658	4 059	3 954	3 028

Tableau 11. Evolution du nombre de passagers par port entre 1992 et 2021 en milliers (Adapté de ORTC)

Le schéma infra présente à titre d'illustration la répartition du trafic passagers par port en 2019 :

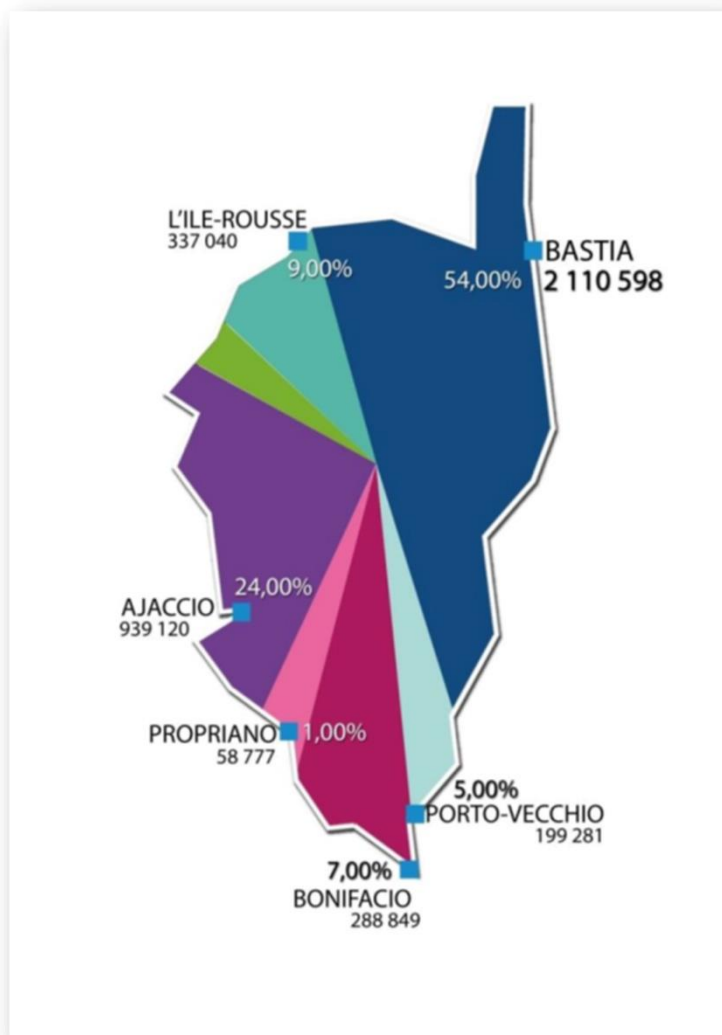


Figure 24. Répartition du trafic passagers par port en 2019 (Source CCI de Corse)

ii. La saisonnalité des flux

Globalement, la saisonnalité des flux de passagers dans le maritime semble davantage marquée par rapport à celle observée pour l'aérien. Ainsi, à titre d'illustration, les mois de juillet et août représentent 50% des flux de passagers maritimes totaux accueillis en 2021, contre 41% pour l'aérien. Pour information, en 1998, les mois de juillet et août représentaient alors 54% des flux passagers maritimes et 32% pour l'aérien, signe d'une offre de liaisons aériennes qui participe à l'étalement des flux touristiques.

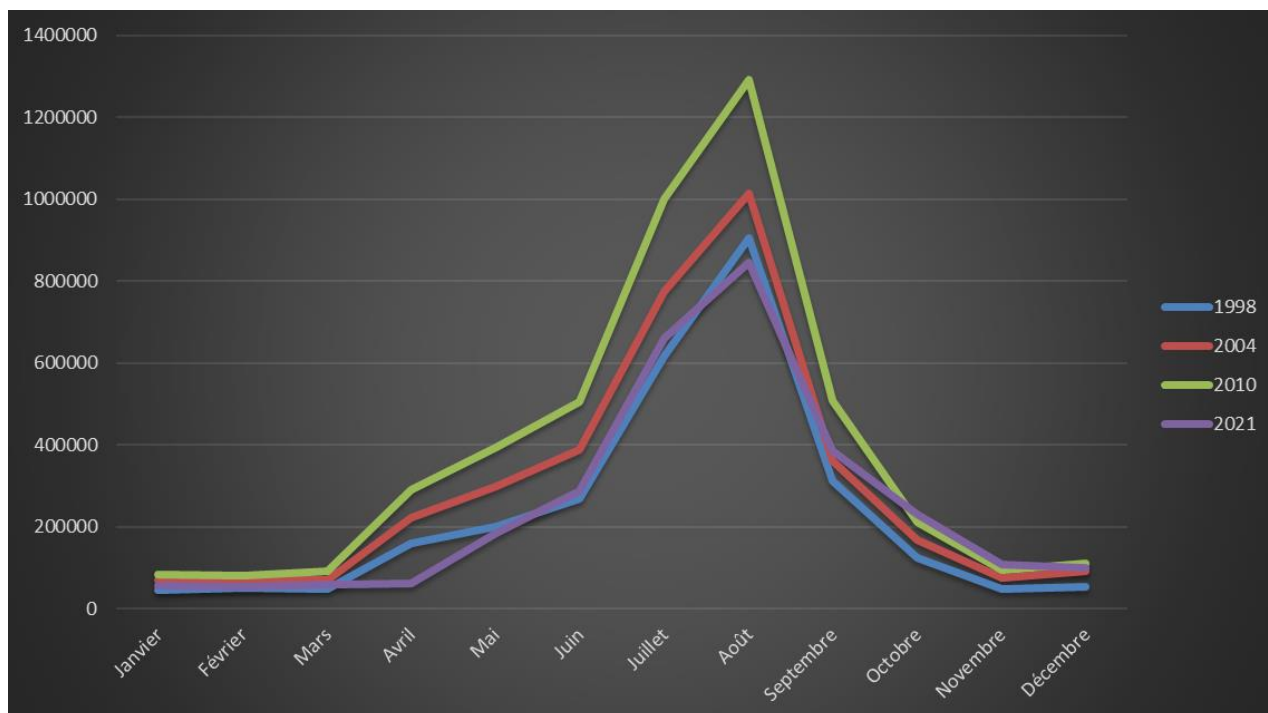


Figure 25. Evolution de la répartition des flux de passagers par mois et par année (Adaptée de l'ORTC)

Si ce phénomène de saisonnalité des flux semble incontournable - étant liée à la saisonnalité des offres aussi - il n'en reste pas moins que ce phénomène, à l'image de la répartition annuelle des flux observée dans l'aérien, reste une fois de plus davantage marqué pour les ports implantés au sein de microrégion à fort potentiel touristique. En particulier, si la période juillet-septembre représente en moyenne 62% des flux de passagers comptabilisés en 2021, elle représente respectivement 64% et 75% des flux pour des ports comme Bonifacio et L'Île-Rousse.

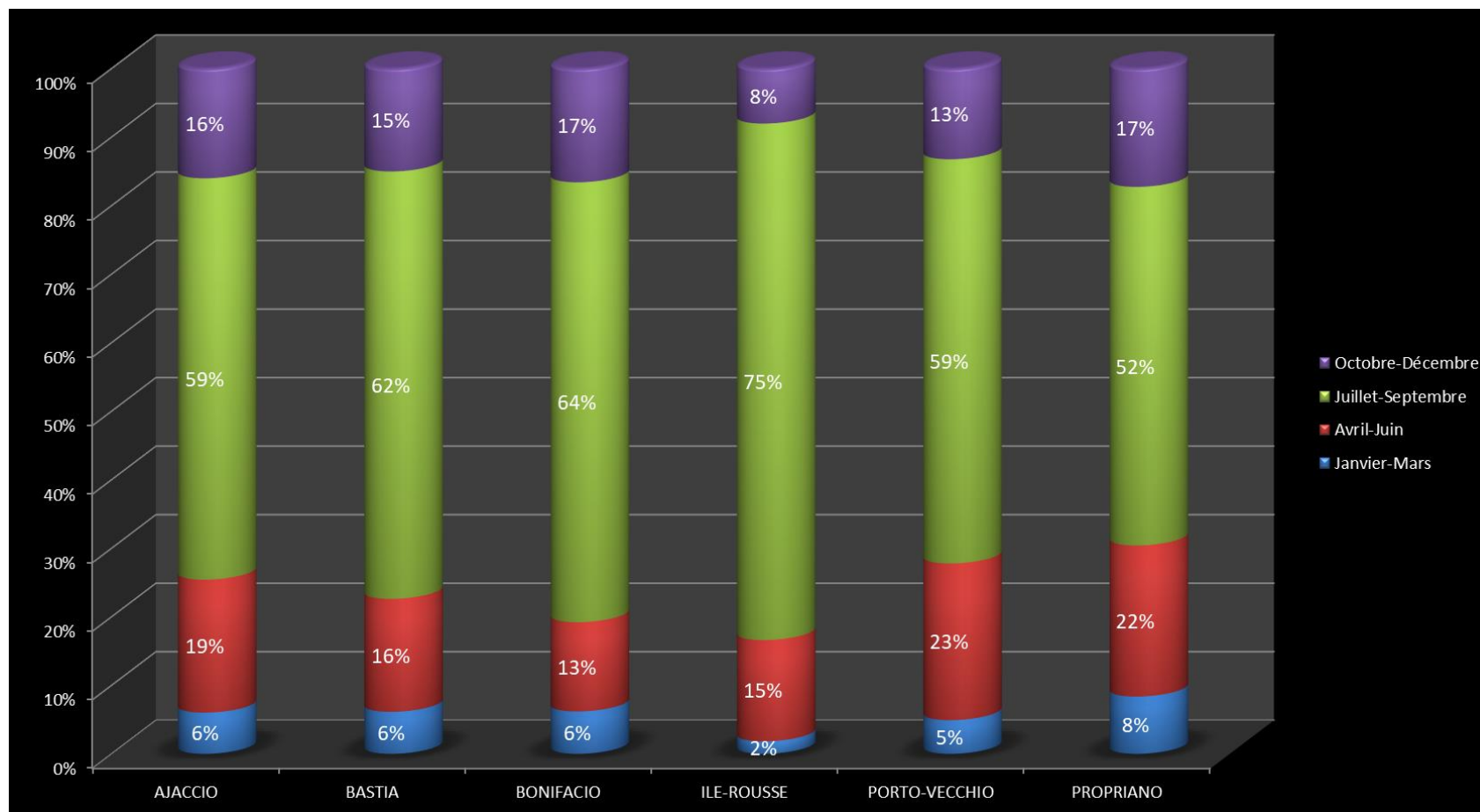


Figure 26. Répartition saisonnière des flux de passagers par port en 2021 (Adaptée de l'ORTC)

iii. Les destinations

Le graphique infra propose une première illustration des liaisons reliant la Corse :

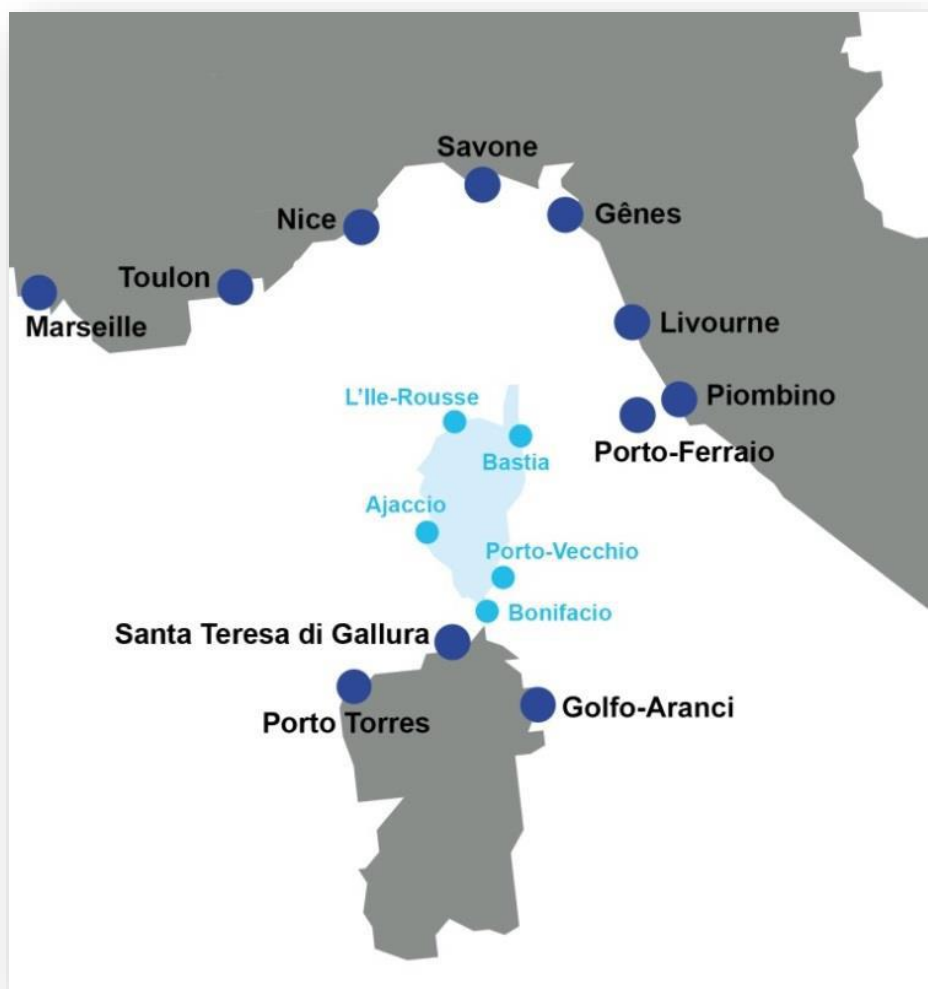


Figure 27. Carte du réseau du transport maritime (Source CCI de Corse)¹⁹

Historiquement, les ports en Corse sont principalement reliés au continent français via les ports de Marseille, Nice et Toulon. Dès 1998, ces destinations représentaient plus de la moitié des passagers totaux enregistrés sur l'année.

Toutefois, rappelons que ces lignes entrent dans le cadre d'obligations de service public (OSP) ou de délégation de service public (DSP), destinées à assurer la continuité territoriale indispensable à l'île, avec pour principale caractéristique de pouvoir bénéficier de compensations financières dans le cadre uniquement de la DSP.

¹⁹ Chambre de Commerce et d'Industrie de la Corse : Conseil de la concurrence – Mardi 29 septembre 2020 – 42 Pages

Les OSP, quant à elles, ne s'appliquent qu'aux seuls éventuels opérateurs intervenant sur les lignes concernées entre Marseille, Toulon, Nice et les cinq ports de Corse reliés au continent. Ce cadre offre ainsi une certaine continuité de service public entre la Corse et le Continent, tout en laissant une certaine liberté de fonctionnement sur le marché, et donc à une concurrence entre opérateurs. Les compagnies souhaitant se positionner se doivent tout de même de respecter un certain nombre d'exigences du point de vue de la régularité, fréquence, tarification. Ces exigences s'appliquent tant pour l'activité passagers que pour le fret.

Aujourd'hui, dans l'attente de la création d'une éventuelle compagnie régionale, les délégations de service public maritime se suivent depuis plusieurs années, sur les lignes Marseille-Corse, pour des périodes de plus en plus courtes : de la DSP dite « transitoire » à la DSP « courte », en passant par la DSP de « raccordement », les années à venir devraient permettre la mise en place d'une politique de continuité territoriale plus pérenne.

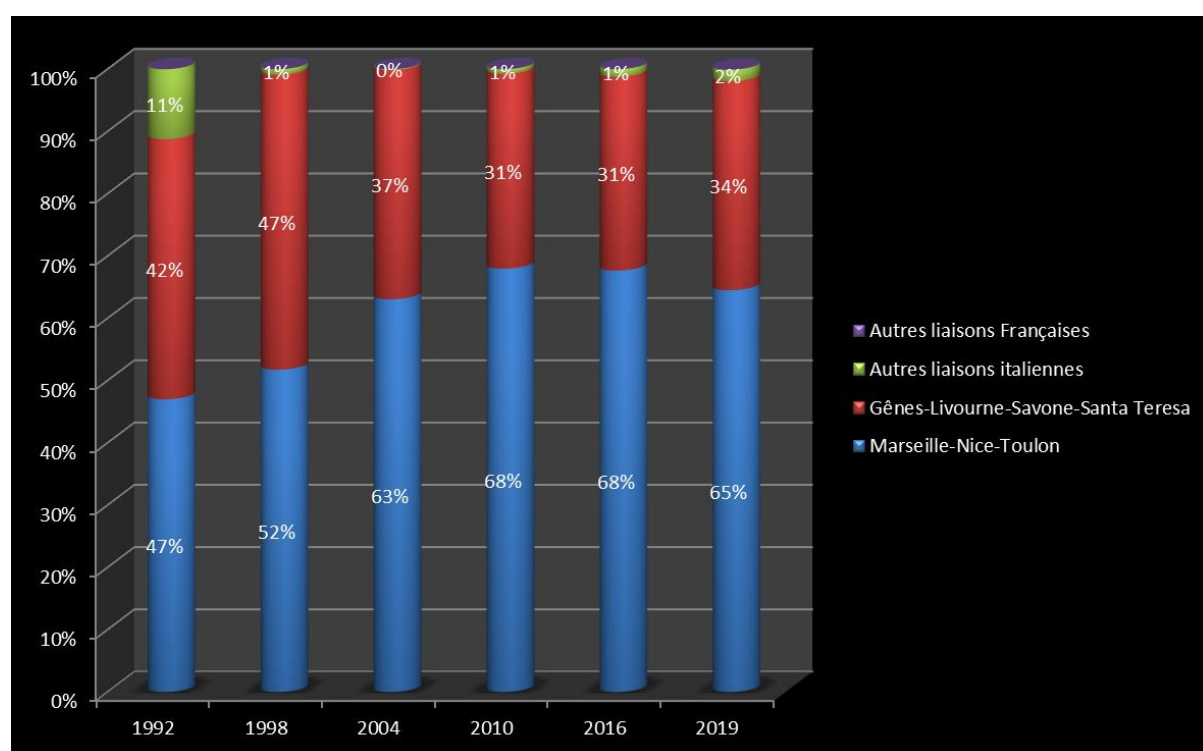


Figure 28. Evolution de la répartition des flux de passagers par destinations (Adaptée de l'ORTC)

En 2019, les trois ports accueillent près de 65% des flux, soit un écart de près de 18 points entre 1992 et 2019, se faisant l'écho du mode d'organisation adopté dans le cadre du dispositif de continuité territoriale. Cette évolution se fera au détriment des ports italiens

fréquemment desservis (Gênes, Livourne, Savone et Santa Teresa) qui voient nettement leur « part de marché » s'amoinrir durant la période. Ainsi, en 2019, plus d'un tiers des passagers a transité par les ports Italiens.

	1992	2019	Evol. 1992-2019
Marseille	628 186	662 846	6%
Nice	392 955	404 433	3%
Toulon	232 772	1 473 284	533%
Gênes	401 456	198 300	-51%
Livourne	455 889	525 564	15%
Savone	0	309 303	
Santa Teresa	257 533	288 849	12%
Autres villes italiennes	556 851	71 669	-87%
Autres villes françaises	0	3 811	

Tableau 12. Evolution des flux de passagers pour les principaux ports entre 1992 et 2019 (Adapté de ORTC)

Le tableau supra donne une illustration de l'évolution des flux de passagers par port entre 1992 et 2019 :

- Il soulignera notamment la très forte progression des flux de passagers sur les liaisons avec le port de Toulon, témoignage de l'arrivée et du développement d'une nouvelle offre de transport maritime privée, alimentée par la Corsica Ferries. Cette offre concentre en 2019 l'essentiel du flux passagers à destination et provenance de la Corse. Cette offre de transport boostera également les flux de passagers transitant par le port de Nice...
- ... Et une hausse modérée des flux transitant par le port de Marseille.

En ce qui concerne les principales liaisons avec l'Italie, et malgré la hausse des flux de et vers Livourne (+15% entre 1992 et 2019) – portée par l'offre de la Corsica Ferries essentiellement et la Moby – le port de Gênes enregistre une baisse de ses flux durant la période d'observation.

Le tableau infra propose un regard plus détaillé sur l'évolution des flux de passagers transitant par les ports continentaux Français en 2019 ;

	Ajaccio	Bastia	Bonifacio	L'Île-Rousse	Porto-Vecchio	Propriano	Total
Marseille	206 557	232 021	-	68 091	99 145	57 032	662 846
Nice	36 269	281 509	-	70 162	16 493	-	404 433
Toulon	684 468	542 270	-	182 744	63 802	-	1 473 284

Tableau 13. Nombre de passagers transportés par port en 2019 (adapté de l'ORTC)

iv. Les compagnies maritimes

Selon les données de l'ORTC, en 2018, 33 liaisons maritimes étaient effectuées à partir de la Corse, par 5 compagnies :

La Mériidionale	Corsica Ferries
AJACCIO - MARSEILLE PROPRIANO - MARSEILLE	AJACCIO - NICE / TOULON / PORTO TORRES BASTIA - LIVOURNE / NICE / PORTO FERRAIO / SAVONA / TOULON L'ILE ROUSSE - LIVOURNE / NICE / SAVONA / TOULON PORTO VECCHIO - NICE / TOULON / PORTO TORRES / GOLFO ARRANCI
Corsica Linea	Moby Lines
AJACCIO – MARSEILLE/PORTO TORRES BASTIA - MARSEILLE L'ILE ROUSSE - MARSEILLE PORTO VECCHIO - MARSEILLE	BASTIA - GENES / LIVOURNE BONIFACIO - SANTA TERESA
	Ichnusa Lines
	BONIFACIO - SANTA TERESA

Il est à noter que la compagnie Saremar, qui effectuait exclusivement des rotations Bonifacio-Santa Teresa, a déposé le bilan en 2016, date à laquelle la Blu Navy s'y substitue, remplacée en 2021 par la compagnie l'Ichnusa Lines.

L'évolution de la répartition des flux de passagers maritimes par compagnie met en exergue l'essor de la compagnie Corsica Ferries qui, entre 1995 et 2018, a vu son flux de passagers multiplier par 3,5. On notera enfin le regain de dynamisme de La Moby Lines, se positionnant comme le deuxième opérateur transitant sur l'île.

Fait important, il est à noter que **l'évolution historique des flux reste profondément marquée par l'histoire de la desserte maritime corse-continent**, ses évolutions et ses caractéristiques (ports, DSP/OSP...) qui ont eu pour impact d'organiser l'offre de transport, et donc les flux. A titre d'exemple, on pourra citer l'érosion des flux de passagers transportés par la SNCM, devenue « Corsica Linea », durant la période de crise économique et sociale précédant 2016 ; ou encore le choix de la Corsica Linea de se consacrer uniquement à la DSP sur les liaisons avec le port de Marseille (contrairement à la SNCM).

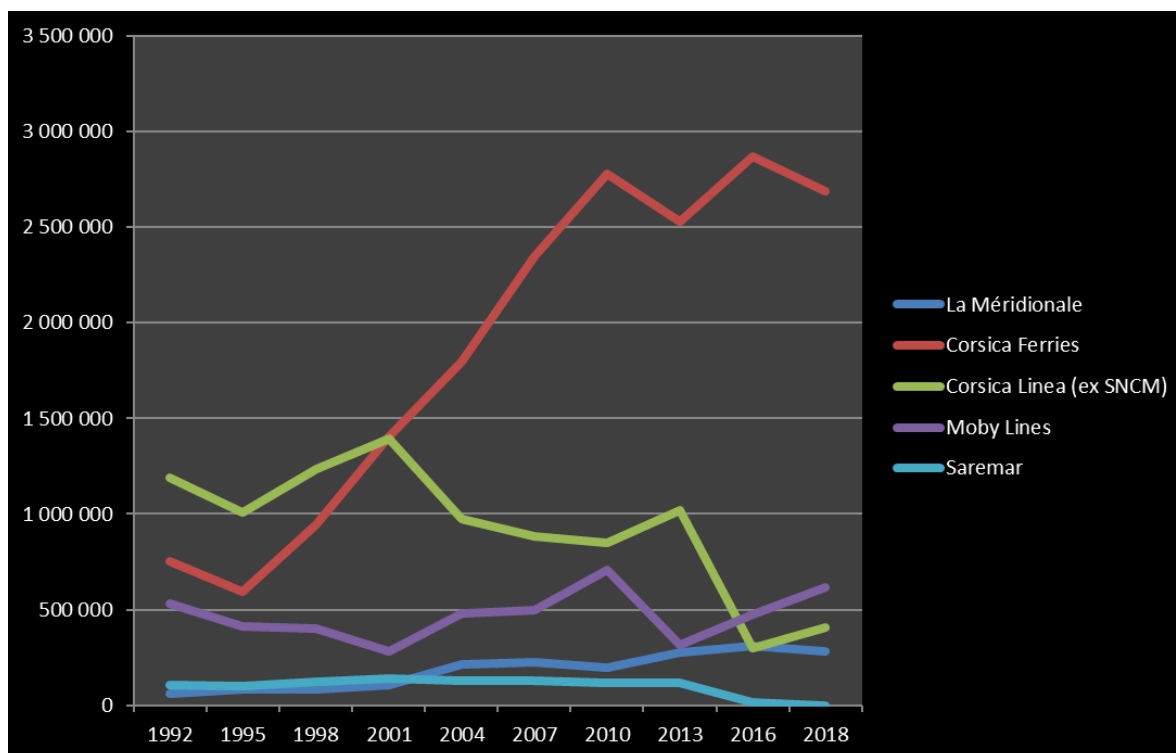
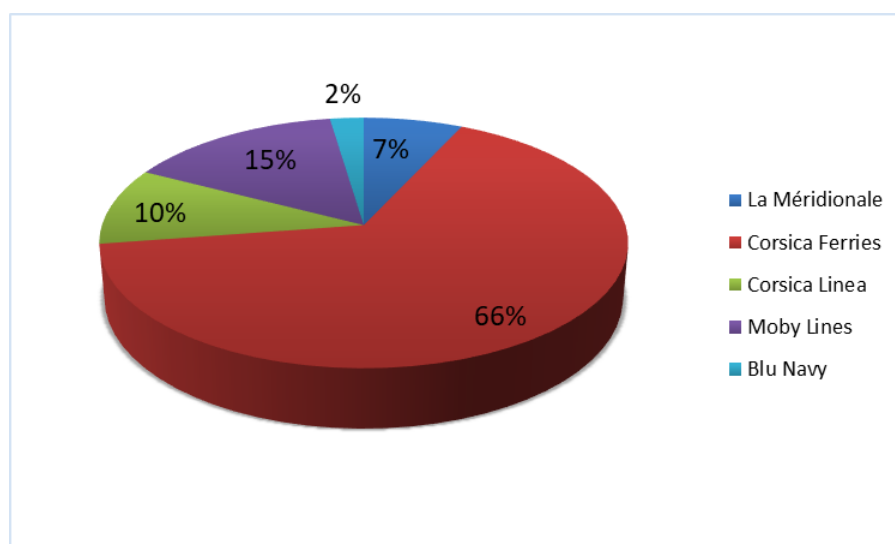


Figure 29. Evolution des flux de passagers par compagnie maritime en 2018 (Adaptée de l'ORTC)

Compte-tenu de la récente arrivée de la Blu Navy dans le paysage maritime desservant la Corse, les données la concernant sont absentes de la figure supra.

Figure 30. Répartition des flux de passagers par compagnie maritime en 2018 (Adaptée de l'ORTC)

En 2018, la Corsica Ferries a transporté deux tiers des passagers.



Globalement, en 26 ans, le flux de passagers maritimes transporté a cru de 55%, un dynamisme impulsé par la compagnie Corsica Ferries, mais également les performances notables réalisées par la compagnie Mériidionale.

	1992	2001	2010	2016	2018	Evol. 1992- 2018
La Mériidionale	63 097	106 305	199 305	308 635	284 568	351%
Corsica Ferries	752 745	1 404 101	2 778 320	2 869 520	2 690 302	257%
Corsica Linea (ex SNCM)	1 192 672	1 395 358	849 923	298 746	408 758	-66%
Moby Lines	532 717	282 350	707 083	472 377	616 542	16%
Saremar	103 899	140 106	115 677	14 890	0	-100%
Blu Navy				94 372	96 800	
Total	2 645 130	3 328 220	4 650 308	4 058 540	4 096 970	55%

Tableau 14. Evolution du nombre de passagers par compagnie maritime entre 1992 et 2018 (Adapté de ORTC)

Sur un plan historique, ces belles performances contrastent donc avec l'évolution des « parts de marché » de l'ex-compagnie SNCM. Toutefois, depuis 2016, la compagnie « leader » sur le passager connaît une baisse de ces flux (-6%). Cette baisse profitera notamment aux compagnies Corsica Linea et Moby Lines qui voient leurs flux de passagers maritimes augmenter respectivement de 37% et 31%. A noter que la progression en termes de flux de la Moby Lines en 2018 est liée à son positionnement sur le port de commerce de Nice, qu'elle a dû abandonner l'année suivante, faute de pouvoir bénéficier des OSP. Enfin, on soulignera que le pic observé pour la Moby en 2010 est également lié à son positionnement sur le port de commerce de Toulon.

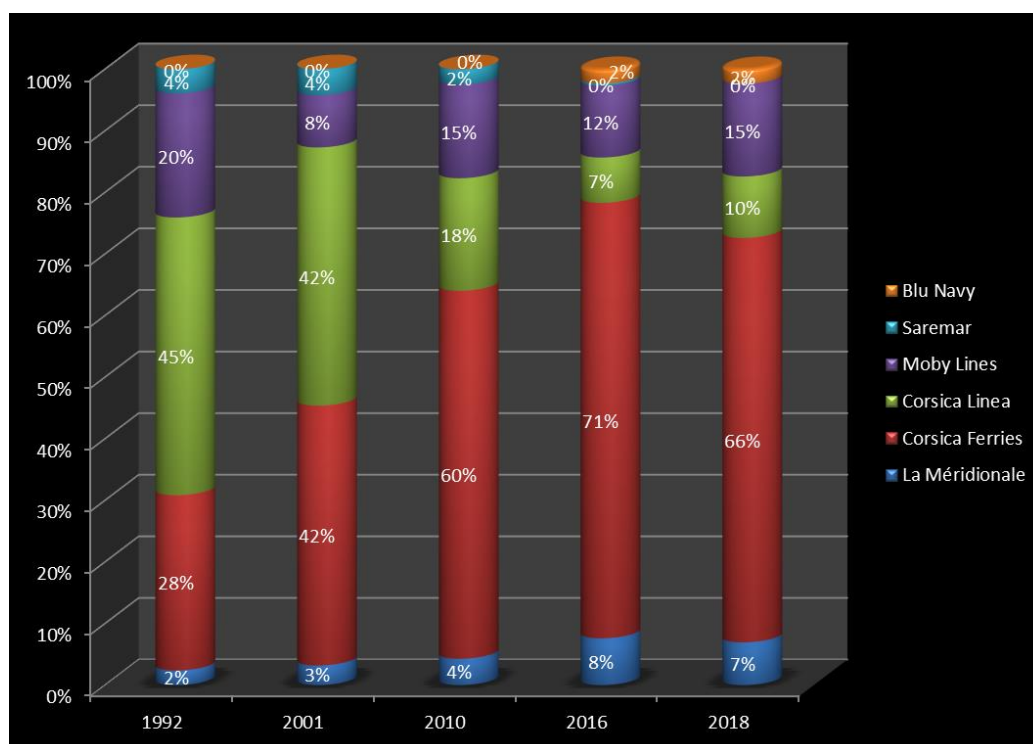


Figure 31. Evolution de la répartition des flux de passagers par compagnie maritime (Adaptée de l'ORTC)

Plus globalement, il est donc important de retenir que l'évolution des flux reste profondément liée à l'offre de transport, qui se définit par le nombre de places offertes, l'importance des fréquences et le nombre d'opérateurs, aussi bien sur le faisceau national qu'italien. Enfin, l'offre est donc bien souvent liée aux modalités d'organisation de la desserte maritime en matière de continuité territoriale corse-continent.

v. Focus sur l'activité croisière

Entre 1995 et 2016, l'activité croisière en Corse a connu un développement significatif : avec 1,15 millions de croisiéristes en 2016, le nombre total de passagers ayant été multiplié par près de 7 sur les 20 dernières années.

Toutefois, les chiffres récents témoignent de difficultés : si sur une période courte de trois ans, l'activité croisière en Corse voit son nombre de passagers diminuer de 26% entre 2016 et 2019, l'arrivée de la crise sanitaire en 2020 a renforcé cette tendance. En 2021, le trafic croisiériste qui ne redémarre qu'en juillet, comptabilise seulement 84 000 passagers, soit une baisse de 90% par rapport en 2019.

En la matière, le port d'Ajaccio est incontournable, puisqu'il accueille à lui seul, 90,5% des croisiéristes comptabilisés en Corse en 2019. S'il a toujours occupé le leadership dans ce domaine, il semble néanmoins intéressant de souligner l'essor notable de cette activité en deux temps : entre 2001 et 2010 (avec des flux multipliés par 4), et entre 2010 et 2016, avec une hausse de +32% des flux. **Fait important, l'essor de la croisière sur le port de commerce d'Ajaccio depuis 2010 est lié à sa capacité à recevoir des navires de type mega ship, suite à la création du môle croisière.** De ce fait, on soulignera que l'investissement en infrastructures réalisés par la CCI de Corse a permis de faire décoller le trafic.

On retiendra également qu'en moins d'une décennie, Ajaccio s'impose comme le 1^{er} port de croisière en Corse et l'un des tous premiers ports de croisière en France.

	1995	2001	2010	2016	2019	2021	Evol. 1995-2019
AJACCIO	132 088	182 922	758 867	1 003 886	774 155	54 042	486%
BASTIA	4 403	12 541	3 372	35 854	19 158	3 230	335%
BONIFACIO	8 940	12 232	13 445	16 564	5 925	11 596	-34%
CALVI	15 058	31 756	17 011	52 029	0	3 386	-100%
ILE ROUSSE	264	326	125	610	3 816	401	1 345%
PORTO VECCHIO	4 916	52 714	12 460	6 880	7 355	10 829	50%
PROPRIANO	1 376	5 820	55 688	36 239	44 559	584	3 138%
TOTAL	167 045	298 311	860 968	1 152 062	854 968	84 068	412%

Tableau 15. Evolution des flux de croisiéristes par port entre 1995 et 2021 (adapté de l'ORTC)

N.B : Ces chiffres doivent être interprétés avec précaution car la mesure des flux correspond à une entrée et une sortie, et non pas à une unité soit un passager. Ainsi, à titre d'exemple, en 2016, on a comptabilisé 502 178 passagers croisiéristes et non 1 003 886. Ainsi, le tableau ci-dessous met en lumière l'évolution de l'activité croisière en nombre de passagers :

VARIATION PASSAGERS														
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
AJACCIO	229 939	378 537	449 632	346 398	281 007	303 165	301 004	502 178	391 994	419 989	387 917	12 475	24 877	360 000
BASTIA	1936	2274	5031	1939	4162	13908	10968	18 533	2994	9360	9016	1034	4114	7107
BONIFACIO	4800	7 044	10 621	10 100	7 658	7 782	11 609	8 361	11 993	13 216	2 972	2 133	3 759	7 200
CALVI	11393	8572	36480	13503	36177	41164	39126	25861	24300	19977	10022	1999	3483	13245
ILE ROUSSE	963	781	665	717	1018	1639	3010	2300	4016	3938	2505	748	2477	3154
P. VECCHIO	3637	6 196	5 325	4 287	4 729	7 083	2 535	3 481	5 689	3 983	3 800	731	3 920	3 440
PROPRIANO	481	27 845	19 951	22 014	12 196	4 606	14 095	18 130	26 452	22 175	22 287	0	227	7 400
ST FLORENT	67	954	455	459	1935	1216	0	208	351	788	1911	1938	2065	1986
TOTAL PAX	253 216	432 203	528 160	399 417	348 882	380 563	382 347	579 052	467 789	493 426	440 430	21 058	44 922	403 532

Tableau 16. Tableau de variations des passagers croisiéristes (Source : CCI)

Par ailleurs, le port de Bonifacio reste une destination plébiscitée par les compagnies de croisière, notamment sur le segment du luxe, pour des unités de petite taille. L'activité croisière suit un rythme assez régulier (jusqu'en 2016,) de l'ordre de 60 escales annuelles. Sa proximité avec le port de Porto-Vecchio permet aussi la programmation d'escales de croisière de plus grands navires jusqu'à 200 mètres accueillis sur rade et facilement transférables sur Porto-Vecchio en cas de mauvaise météo.

A l'instar des autres ports, celui de Bonifacio voit son nombre de passagers diminuer depuis 2016.

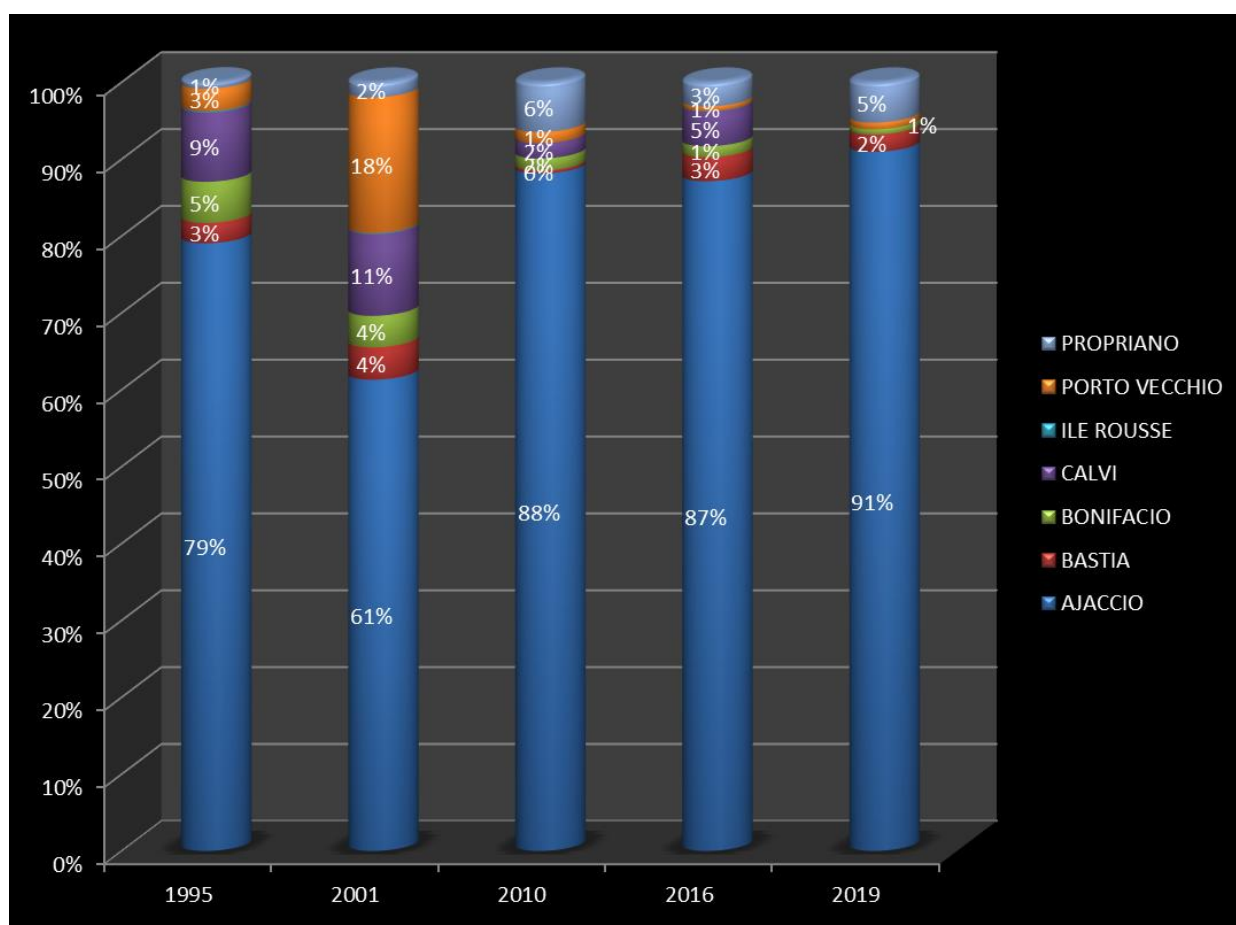


Figure 32. Evolution de la répartition des croisiéristes par port entre 1992 et 2019 (Adaptée de l'ORTC)

vi. L'évolution des flux de marchandises

De manière globale, les flux de marchandises – ici exprimés en tonnages nets – évoluent à la baisse entre 2017 et 2019 en Corse. En 2019, plus de 2,24 millions de tonnes nettes ont été transportées (entrées et sorties cumulées) par voie maritime soit une baisse de 1% par rapport à l'année 2017.

	2017	2018	2019	Évolution 2017/2019
Entrées : Roll	1 453 242	1 484 895	1 463 970	1%
Ciment en vrac	128 816	120 800	114 432	-11%
Hydrocarbures	414 964	399 287	367 109	-12%
Gaz liquide	25 394	22 927	21 043	-17%
Total entrées	2 022 416	2 027 909	1 966 554	-3%
Sorties : Roll	254 299	236 855	277 312	9%
Total entrées sorties	2 276 715	2 264 764	2 243 866	-1%

Tableau 17. Mètres linéaires de roll transportés par port en 2019 par port (Source : ORTC & INSEE)

A l'image des données de flux obtenues en matière de trafic passager, le port de commerce de Bastia joue un rôle incontournable au sein de l'économie corse, à la fois 1^{ère} porte d'entrée pour les passagers, mais également pour les marchandises acheminées depuis et vers la Corse : ainsi, en 2018, plus de la moitié du trafic de marchandises - exprimé en tonnages nets - a transité par le port de Bastia.

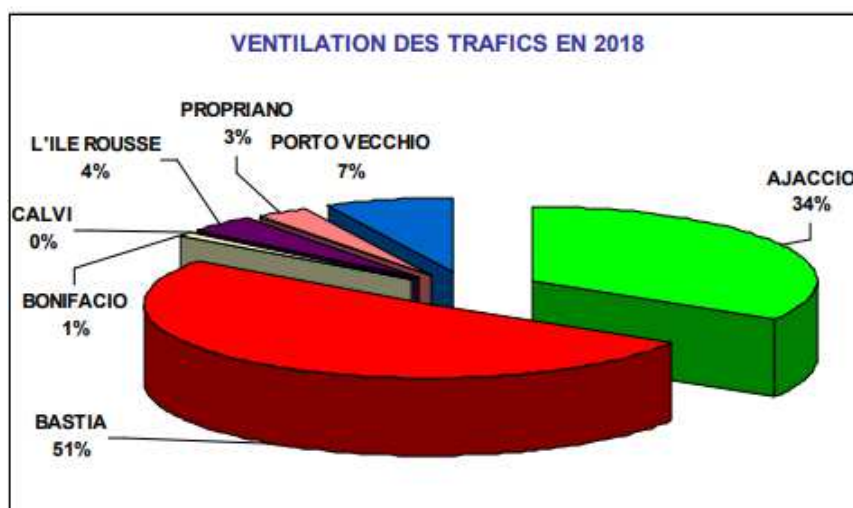


Figure 33. Ventilation des trafics de marchandises (en tonnes) par port en 2018 (Source ORTC)

Enfin, des informations de la CCI de Corse soulignent également l'importance du port de Bastia dans le trafic de marchandises captant ainsi 52% du trafic fret (en tonnes).

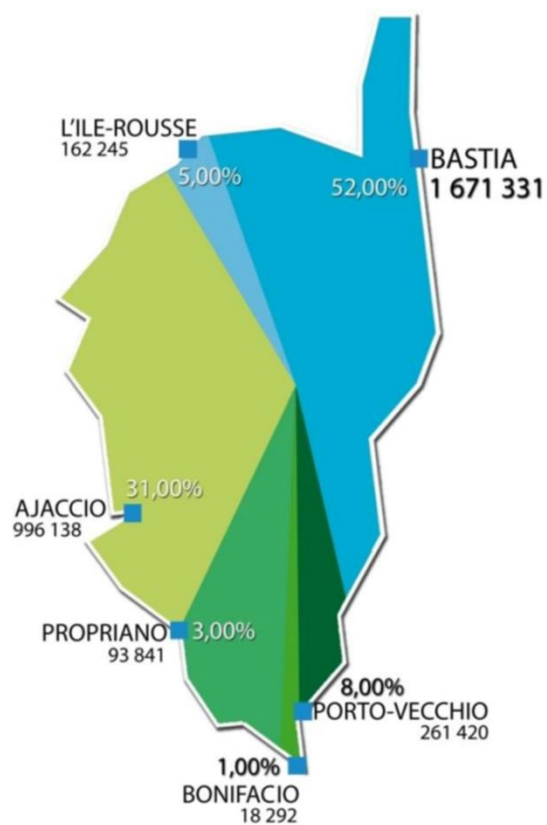


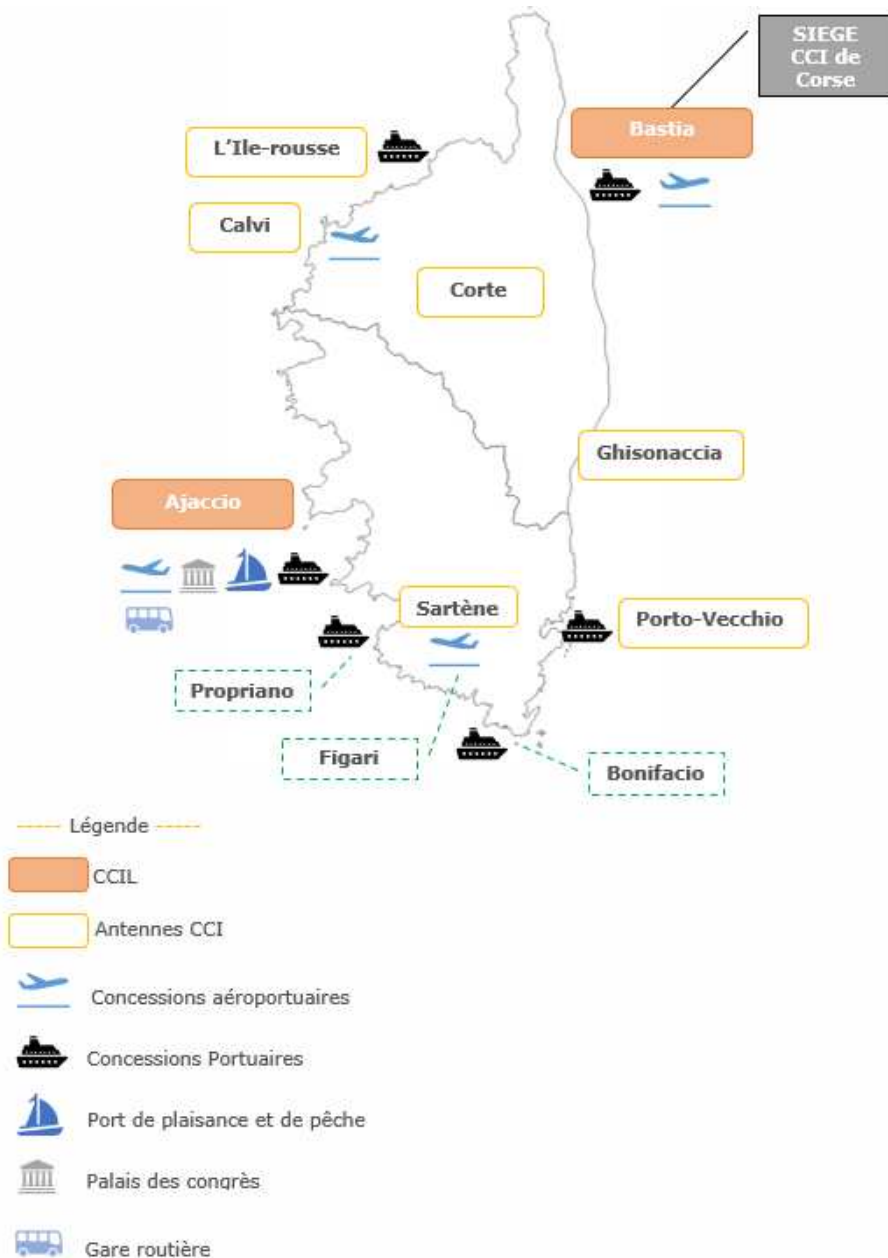
Figure 34. Répartition du trafic maritime par port en 2019 (Source CCI de Corse)²⁰

²⁰ Chambre de Commerce et d'Industrie de la Corse : Conseil de la concurrence – Mardi 29 septembre 2020 – 42 Pages

1.2 Le dynamisme de la CCI Corse en matière de gestion d'équipements

1.2.1 Une cartographie des équipements gérés par la CCIC

La carte ci-dessous présente les différents équipements gérés par la CCI de Corse :



Les pages suivantes proposent une cartographie plus détaillée de ces équipements, qu'il s'agisse d'infrastructures portuaires, aéroportuaires, ou du Palais des Congrès d'Ajaccio. Les informations ont été transmises par les gestionnaires des infrastructures concernées.

a) LES CONCESSIONS AEROPORTUAIRES

i. L'aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte

Equipement	Désignation	Données
Caractéristiques techniques	Catégorie aéronautique	B
	Code référence	4E
	Emprise totale de la plate-forme	308 ha
	Affectation principale	Trafic commercial
	Vocation au plan d'équipements aéronautiques	Court et moyen-courrier réguliers et charters
Infrastructures aéronautiques	Orientation piste	Nord-Sud 02/20
	Dimension piste	2407m X 45m
	Aires postale et aéro-club	Nord-Ouest de la TWR
	Zones d'aéromodélisme et de parachutisme sur le terrain	Oui
	Zone sécurité civile	Est 02/20
	FATO	Orientée 09/27 - 10,47m x 10.47m
Aires de stationnement	Compagnie Air Corsica	Est 02/20
	Aviation commerciale	56 000 m² : 10 postes
Aérogare passagers	Aviation générale	16 000 m² : 20 postes
	Surface au sol	17 000 m²
	Capacité d'accueil	1 500 000 passagers
	Nombre de banques d'enregistrement	19
	Salles d'embarquement	2
	Portes d'embarquement	6
	Salles arrivées	2
Activité commerciale	Tapis arrivées	3
		Artisanat, produits et musiques corses
		Tabac Presse Souvenirs
		Saladerie
		Bar
		Bijouterie
		Vêtements
		Parfumerie - cadeaux
		Restaurant de l'aéro-club
		Point chaud
		Taxis
Autres services		Locations de voitures (EUROPCAR, HERTZ, AVIS, CITER, ADA, RENT A CAR, SIXT)
		Transports en commun
		Nurserie
		Téléphones publics
		Accès wifi gratuit
		Distributeur de billets
		Station d'avitaillement (A1, Avgas)
		Business center
		Point d'information
		Parkings
		Assistance PMR
		Point d'information agrotourisme ODARC

	Compagnies	Destinations	Fréquence
Destinations Régulières 2022	Air Corsica - Air France	Marseille, Nice, Paris Orly,	Quotidien à l'année
	Air Corsica	Bruxelles, Clermont-Ferrand, Londres, Lyon, Toulon, Toulouse, Rome, Vienne, Zurich	Saisonnier
	Air France	Bordeaux, Lille, Lyon, Paris CDG, Pau, Rennes, Strasbourg	Saisonnier
	Volotea	Bordeaux Brest, Caen Lille, Limoges, Luxembourg, Lyon, Montpellier, Nantes, Strasbourg Toulouse	Saisonnier
	EasyJet	Bâle-Mulhouse, Genève, Bordeaux, Lyon, Nantes, Paris CDG	Saisonnier
	Jetairfly	Bruxelles, Paris CDG	Saisonnier
	Luxair	Luxembourg	Saisonnier
	Norwegian	Oslo	Saisonnier
	SWISS	Genève	Saisonnier
	Brussel Airlines	Bruxelles	Saisonnier
	ASL Airlines	Paris CDG	Saisonnier
	Amélia	Brive	Saisonnier
	Transavia	Brest, Montpellier, Nantes	Saisonnier

De manière globale, l'aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte connaît une évolution positive des flux de passagers accueillis, de l'ordre de +66% entre 2005 et 2019 (année de référence). Durant cette période, on soulignera la baisse globale progressive des flux de passagers ayant transité par les lignes OSP au profit des autres lignes nationales et lignes internationales se faisant l'écho d'une offre de transport qui se diversifie.

	2005	2010	2015	2019	2021	Evolution 2005/2019
Ligne OSP Ajaccio / Paris	413 808	435 255	479 089	441 330	377 204	7%
Ligne OSP Ajaccio / Marseille	260 754	265 201	244 918	253 398	212 015	-3%
Ligne OSP Ajaccio / Nice	124 939	113 404	108 712	107 769	84 388	-14%
Total lignes OSP	799 501	813 860	832 719	802 497	673 607	0,4%
Autres lignes nationales	149 147	240 019	392 087	621 418	637 650	317%
Lignes internationales	28 527	60 694	137 547	194 808	100 834	583%
Total toutes lignes	977 175	1 114 573	1 362 353	1 618 723	1 412 091	66%

Tableau 18. Evolution du trafic de passagers pour l'aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte entre 2005 et 2021 (Source : CCI de Corse)

Alors que l'ensemble des plateformes nationales accusait un recul de plus de 67%²¹ en 2020, les aéroports insulaires faisaient preuve d'une certaine résilience et enregistraient une baisse plus modérée de -43%, et notamment -42% pour l'aéroport d'Ajaccio-Napoléon Bonaparte.

En 2021, la situation s'améliorait avec une reprise d'activité mais on observait toujours des écarts par rapport à 2019 de -57,7%²² en France contre -13,2% pour les aéroports insulaires, -12,9% pour l'aéroport d'Ajaccio-Napoléon Bonaparte.

Avec la reprise du trafic initiée dès 2020 et les scénarii de progression envisagés, la nouvelle période de 2020 à 2024 prévoit le **lancement des études de l'extension de l'aérogare ainsi que les travaux de rénovation de la piste et des taxiways, constituant les deux chantiers structurants majeurs de la période, pour un montant total estimé à près de 100 millions d'€.**

²¹ Source : Union des aéroports Français & Francophones Associés - Résultats d'activité des aéroport français 2020 : statistiques de trafic – 94 pages

²² Source : Union des aéroports Français & Francophones Associés - Résultats d'activité des aéroport français 2021 : statistiques de trafic - 95 pages

ii. L'aéroport Figari Sud Corse

Equipement	Désignation	Données
Caractéristiques techniques	Catégorie aéronautique	B
	Code référence	4C
	Emprise totale de la plate-forme	183 ha
	Affectation principale	Trafic commercial
	Vocation au plan d'équipements aéronautiques	Courts, moyens courriers - charters
Infrastructures aéronautiques	Orientation piste	Nord-Est 05/23
	Dimension piste	2 480m X 45m
	Aéro-club	
	FATO	Orientée 05/23 – 15mx15m
	Zones d'aéromodélisme et de parachutisme sur le terrain	Non
	Zone sécurité civile	Nord-Ouest de la piste
Aires de stationnement	Aviation commerciale	19 000 m² : 6 postes max
	Aviation générale	15 000 m² : 16 postes max
Aérogare passagers	Surface au sol	4 600 m²
	Capacité d'accueil	500 000 passagers
	Nombre de banques d'enregistrement	11
	Salles d'embarquement	2
	Portes d'embarquement	4
	Salles arrivées	2
	Tapis arrivées	2
Aérogare Aviation Générale et d'Affaire	Surface au sol	275 m² d'emprise au sol sur 2 niveaux
	Services offerts	Espace accueil au rez-de chaussée Salons VIP à l'étage
Activité commerciales		Bar de l'aéroport
		Boutique presse, tabac
		Boutique produits corses, souvenirs
		Taxis
		Locations de voitures
		Gardiennage de véhicules
		Navettes Aéroport/Porto-Vecchio et Bonifacio
		Accès wifi gratuit dans tout l'aéroport
Autres services		Téléphones publics
		Parking public de 200 places

	Compagnies	Destinations	Fréquence
Destinations 2022	Air Corsica	Bruxelles, Lyon, Toulon, Toulouse	Saisonnier Régulier
		Marseille, Nice, Paris Orly	Régulier
	Air France	Bordeaux, Caen, Lille, Lyon, Nantes, Paris CDG, Pau, Rennes, Strasbourg	Saisonnier
		Paris Orly	Régulier
	ASL Airlines	Paris CDG	Saisonnier
	Brussels airlines	Bruxelles	Saisonnier
	British airways	Londres Heathrow	Saisonnier
	Celeste	Brest, Strasbourg	Saisonnier
	Easyjet	Bâle, Genève, Londres, Bordeaux, Lyon, Nantes, Paris CDG, Toulouse	Saisonnier
	Edelweiss	Zurich	Saisonnier
	Luxair	Luxembourg	Saisonnier
	Ryanair	Beauvais, Bordeaux, Bruxelles Charleroi, Rome, Toulouse	Saisonnier
	Transavia	Nantes	Saisonnier
	Volotea	Bordeaux, Brest, Caen, Lille, Lyon, Nantes, Paris CDG, Strasbourg, Toulouse	Saisonnier

L'aéroport Figari Sud Corse représente la plateforme aéroportuaire la plus dynamique de l'île durant les 15 dernières années. En effet, le trafic de passagers a été multiplié par 3 entre 2005 et 2019. Caractérisé par une forte saisonnalité des flux, le trafic de passagers pour des vols nationaux (hors OSP) et internationaux a augmenté très fortement. A titre de comparaison, dans le volume global, les flux de passagers ayant transité par ces lignes en 2019 pèsent davantage ici (59%) par rapport à l'aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte (50%).

	2005	2010	2015	2019	2021	Evolution 2005/2019
Ligne OSP Figari / Paris	122 411	151 622	171 587	171 428	157 536	40%
Ligne OSP Figari / Marseille	74 497	98 765	103 176	89 866	75 519	21%
Ligne OSP Figari / Nice	37 898	45 102	47 750	46 078	42 854	22%
Total lignes OSP	234 806	295 489	322 513	307 372	275 909	31%
Autres lignes nationales	11 627	68 637	173 208	331 788	436 138	2754%
Lignes internationales	14 874	72 662	90 325	109 492	77 674	636%
Total toutes lignes	261 307	436 788	586 046	748 652	789 721	187%

Tableau 19. Evolution du trafic de passagers pour l'aéroport de Figari Sud Corse entre 2005 et 2021 (Source : CCI de Corse)

Alors que l'ensemble des plateformes nationales accusait un recul de plus de 70%²³ en 2020, les aéroports insulaires faisaient preuve d'une certaine résilience et enregistraient une baisse plus modérée de -45%, et même -37% pour l'aéroport de Figari Sud Corse.

En 2021, l'aéroport de Figari Sud Corse est le seul au niveau national à ne pas connaître de baisse mais au contraire, un taux de progression de +5.5%²⁴ par rapport à 2019, battant par la même occasion son record historique de 2018 avec près de 790 000 passagers. Plus récent encore, en 2022, la plateforme Figari Sud Corse devrait à nouveau atteindre un nouveau record en dépassant les 900 000 passagers annuels.

A l'instar d'Ajaccio, et a fortiori avec le niveau de trafic réalisé et les projections envisagées sur la période 2020-2024, le lancement des études pour l'extension de l'aérogare est initié et des travaux de rénovation et d'adaptation des infrastructures et du terminal sont également prévus, pour certains déjà engagés.

²³ Source : Union des aéroports Français & Francophones Associés - Résultats d'activité des aéroport français 2020 : statistiques de trafic – 94 pages

²⁴ Source : Union des aéroports Français & Francophones Associés - Résultats d'activité des aéroport français 2021 : statistiques de trafic - 95 pages

iii. L'aéroport Calvi Sainte Catherine

Equipement	Désignation	Données
Caractéristiques techniques	Catégorie aéronautique	C2
	Code référence	4D
	Emprise totale de la plate-forme	68 ha
	Niveau SSLIA	6
	Affectation principale	Trafic commercial
	Vocation au plan d'équipements aéronautiques	Court et moyen courriers, charters
Infrastructures aéronautiques	Orientation piste	36/18
	Dimension piste	2 310m x 45m
	Nature du revêtement	Enrobé
	Aide à l'atterrissage	LOC/DME - PAPI en 18 et 36
	Balisage	Haute intensité
	Aéro-club	300 m ²
Aires de stationnement	Aviation commerciale	(40 000 m ²) 8 postes
	Aviation générale	(20 000 m ²) 52 postes
Aérogare passagers	Surface au sol	4 600 m ²
	Capacité d'accueil	500 000 passagers
	Nombre de banques d'enregistrement	8
	Salles d'embarquement	(680 m ²)
	Portes d'embarquement	4
	Salles de livraison bagages	2
	Tapis arrivées	2
Activités commerciales		Bar de l'aéroport
		Boutique presse, tabac, souvenir
		Boutique Produits régionaux
		Locations de véhicules
Autres services		Distributeur de billets
		Taxis
		Accès wifi
		Assistance en escale
		Assistances PMR
		Avitaillement JET A1, Avgas
		Structure d'accueil aviation d'affaires/aviation générale
		Point information Balagne
		Bornes de rechargement pour mobiles
		Parking public de 250 places
		Parking personnel de 40 places
		Parking bus de 10 places

	Compagnies	Destinations	Fréquence
Destinations Régulières 2022	AIR CORSICA	Marseille, Nice, Paris Orly	Annuel
	AIR FRANCE	Paris Orly	Annuel
	AIR CORSICA	Lyon, Toulouse, Charleroi, Londres Stansted, Vienne, Salzbourg	Saisonnier
	AIR FRANCE	Lille, Lyon, Bordeaux, Caen, Paris CDG, Rennes	Saisonnier
	EASYJET	Paris CDG, Lyon, Genève, Bâle	Saisonnier
	VOLOTEA	Nantes, Lille	Saisonnier
	TRANSAVIA	Nantes	Saisonnier
	LUXAIR	Luxembourg	Saisonnier
	EUROWINGS	Cologne	Saisonnier
	AIR MOUNTAIN	Sion	Saisonnier
CHARTER	SWISS FLIGHT SERVICES	La Chaux de Fonds	Saisonnier
	PEOPLE'S VIENNALINE	St Gallen	Saisonnier
	AVANTIAIR	Graz, Memmingen	Saisonnier
	ASL AIRLINES	Paris CDG	Saisonnier

De prime abord, les flux de passagers pour l'aéroport de Calvi Sainte-Catherine ont progressé de 36% entre 2005 et 2019, soit l'évolution la moins forte observée parmi les quatre aéroports de l'île. On soulignera que les lignes concernées par l'obligation de service public (OSP) représentent près de 70% des flux de passagers en 2019 (année de référence). Parmi elles, la liaison reliant Calvi à Paris reste majoritaire en termes de flux de passagers.

	2005	2010	2015	2019	2021	Evolution 2005/2019
Ligne OSP Calvi / Paris	111 700	122 258	146 783	145 627	124 034	30%
Ligne OSP Calvi / Marseille	45 353	54 194	58 263	56 602	47 780	25%
Ligne OSP Calvi / Nice	27 619	29 390	31 276	30 491	24 198	10%
Total lignes OSP	184 672	205 842	236 322	232 720	196 012	26%
Autres lignes nationales	4 166	25 932	15 399	36 980	69 904	788%
Lignes internationales	57 849	42 033	65 484	66 814	32 014	15%
Total toutes lignes	246 687	273 807	317 205	336 514	297 930	36%

Tableau 20. Evolution du trafic de passagers pour l'aéroport de Calvi Sainte-Catherine entre 2005 et 2021 (Source : CCI de Corse)

Après une année 2020 qui aura été marquée par l'émergence de la COVID-19, l'année 2021 semble être celle de la reprise du trafic aérien. La plateforme de Calvi Sainte Catherine

retrouve 89% de son niveau de trafic comparé à 2019 qui demeure une année de référence. Ainsi, au 31 décembre 2021, le trafic atteint 297 930 passagers. La conjugaison du plan de relance économique auprès des transporteurs aériens et des mesures sanitaires a très fortement contribué à maintenir d'une part, un niveau d'offre conséquent sur la saison et d'autre part, à rassurer la clientèle.

Les hypothèses de trafic 2022 prévoient un trafic global de 351 000 passagers au 31 décembre.

Par ailleurs, en octobre 2020, un plan stratégique a été élaboré afin de réévaluer les prévisions pour la période 2021-2025. **Les investissements considérés correspondent essentiellement aux études et travaux nécessaires au maintien en conditions opérationnelles de l'aéroport.** Par ailleurs, il est à noter que la planification budgétaire des opérations relatives au maintien du potentiel productif et au maintien du potentiel d'exploitation est indépendante des deux scénarii (conservateur et optimiste) en raison de la nécessité de répondre aux besoins opérationnels de la concession.

Enfin, deux facteurs bloquants sont identifiés :

- **Une contrainte opérationnelle majeure : l'aéroport de Calvi est le seul limité à la circulation diurne.** Souffrant de ne pouvoir recevoir de vols de nuit, la plateforme dispose d'une plage d'exploitation réduite. Or, ce paramètre apparaît comme crucial : la microrégion balaigne, territoire touristique dynamique, pourrait ainsi bénéficier d'une desserte plus adaptée aux besoins des passagers, notamment lors de la saison estivale, ce qui équilibrerait la desserte de l'ensemble de la Haute-Corse également. L'autorisation de la mise en place d'un atterrissage de nuit relevant de la compétence de l'État, des études en cours (notamment une étude RNP par approche satellitaire) visent à démontrer la possibilité de construire une procédure d'approche de nuit, possibilité conditionnée par la réalisation de différents travaux ;
- **La saisonnalité** contraint particulièrement l'aéroport de Calvi Sainte-Catherine. Celui-ci devrait être dimensionné pour accueillir les trafics durant les périodes de pointe. **Cette situation induit des effets néfastes en termes de rentabilité** : les infrastructures devant, par exemple, être entretenues durant la période hivernale malgré leur utilisation très limitée durant cette période.

iv. L'aéroport Bastia Poretta

Equipement	Désignation	Données
Caractéristiques techniques	Catégorie aéronautique	A
	Code référence	4E
	Emprise totale de la plate-forme	236 ha
	Niveau SSLIA	7
	Heure d'ouverture	H24
	Affectation principale	Trafic commercial
	Vocation au plan d'équipements aéronautiques	Court et moyen-courriers – charters – vol internationaux
Infrastructures aéronautiques	Orientation piste	16/34
	Dimension piste	2 520m x 45 m
	Nature du revêtement de la piste	Béton bitumineux
	Aide à l'atterrissage	ILS catégorie I- VOR - PAPI en 16 et 34 – LOC 34
	Balisage	Haute intensité
	Aéro-club	920 m² et 375 m²
	Hangars privés	1 000 m²
	Zone sécurité civile	2690 m²
	Pélicandrome	3480 m²
Aires de stationnement	Aviation commerciale	10 postes au contact dont 2 code E
	Aviation générale	17postes
Aérogare passagers	Surface au sol	9 093 m²
	Capacité d'accueil	1 500 000 passagers
	Nombre de banques d'enregistrement	25 + 2 hors gabarit
	Salles d'embarquement	2
	Portes d'embarquement	12
	Salles de livraison bagages	2
	Tapis arrivées	2
Activité commerciales		Bar-Restauration rapide
		Boutique de tabac/ presse
		Boutique produits régionaux
		Boutique Souvenirs
		Boutique confiseries/chocolat/macaron
		Boutique Produits de beauté/parfumerie/boissons alcoolisées
		Locations de voiture
Autres services		Distributeur de billets
		Taxis
		Service Bus
		Accès wifi
		Assistance en escale
		Fret
		Assistances PMR
		Avitaillement JET A1, Avgas
		Point information
		Boîte aux lettres
		Bornes de rechargement pour mobiles
		Parking public de 600 places
		Parking personnels de 550 places
		Parking bus de 24 places
		Parking loueurs de 200 places

Destinations Régulières 2022	Compagnies	Destination	Fréquence
	Air Corsica	Marseille, Nice, Paris Orly	Annuel
	Air Corsica	Lyon	Annuel
	Air Corsica	Dole, Toulon, Göteborg	Saisonnier
	Air Corsica	Charleroi	Saisonnier/Noël
	Air France	Paris Orly	Annuel
	Air France	Paris CDG, Lille, Lyon	Saisonnier
	Transavia	Brest, Montpellier, Nantes, Fès	Saisonnier
	Transavia Europe	Rotterdam	Saisonnier
	Lufthansa	Francfort, Munich	Saisonnier
	Luxair	Luxembourg	Saisonnier
	British Airways	Londres Heathrow	Saisonnier
	Easyjet	Paris CDG, Lyon, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Genève, Bâle, Berlin, Londres Gatwick	Saisonnier
	Eurowings	Cologne, Stuttgart, Hambourg, Berlin, Düsseldorf	Saisonnier
	Norwegian	Stockholm, Copenhague	Saisonnier
	Tuifly	Bruxelles	Saisonnier
	Volotea	Bordeaux, Lille, Lyon, Nantes, Strasbourg, Toulouse	Saisonnier/Noël
		Brest, Caen, Montpellier	Saisonnier
	Vueling	Barcelone	Saisonnier
	Lubeck Air	Lubeck	Saisonnier

L'évolution historique des flux de passagers transitant par l'aéroport de Bastia - deuxième aéroport de l'île - met en exergue une croissance positive du trafic aérien depuis 2005 : ainsi, le trafic a augmenté de 88% entre 2005 et 2019.

	2005	2010	2015	2019	2021	Evolution 2005/2019
Ligne OSP Bastia / Paris	321 935	357 164	395 075	427 768	337 476	33%
Ligne OSP Bastia / Marseille	249 817	253 184	233 334	258 623	210 278	4%
Ligne OSP Bastia / Nice	109 899	98 689	101 940	106 037	89 899	-4%
Total lignes OSP	681 651	709 037	730 349	792 428	637 653	16%
Autres lignes nationales	66 647	184 739	293 733	491 567	443 762	638%
Lignes internationales	81 270	113 632	167 923	275 497	118 788	239%
Total toutes lignes	829 568	1 007 408	1 192 005	1 559 492	1 200 203	88%

Tableau 21. Evolution du trafic de passagers pour l'aéroport de Bastia Poretta entre 2005 et 2021 (Source : CCI de Corse)

Après une année 2020 difficile, la plateforme de Bastia Poretta retrouve en 2021, 77% de son niveau de trafic comparé à 2019 (année de référence). Ainsi, au 31 décembre 2021, l'aéroport a accueilli plus de 1,2 millions de passagers.

La conjugaison du plan de relance économique auprès des transporteurs aériens et des mesures sanitaires a très fortement contribué à maintenir d'une part, un niveau d'offre conséquent sur la saison et d'autre part, à rassurer la clientèle permettant ainsi d'obtenir des niveaux de trafic supérieurs aux prévisions initiales et à retrouver un niveau de trafic dépassant le million de passagers.

Les hypothèses de trafic 2022 prévoient un trafic global d'1 480 378 passagers au 31 décembre, soit une progression de +23,34% (+280 175 pax).

Dans le plan stratégique adopté pour la période 2021-2025, les investissements correspondent essentiellement aux études et travaux nécessaires **au maintien en conditions opérationnelles de l'aéroport**. L'opération « Renforcement et extension du parking de l'aviation générale/affaires » ne sera maintenue que dans le cas du scénario optimiste en 2025. Les autres opérations liées à la réglementation, à la sollicitation des chaussées, au vieillissement et à la rénovation des bâtiments et des équipements, sont prises en compte dans les deux scénarii.

Deux scénarii ont été construits à l'aune des prévisions communiquées alors par les organisations mondiales de l'aéronautique telles que l'ACI ou encore IATA :

- ✓ **Dans le scénario conservateur, il a été considéré une reprise très lente du trafic et un retour au niveau de 2019, en 2025, avec 1,6 millions de passagers escomptés ;**
- ✓ **Dans le scénario optimiste, le retour à la normale est prévu que pour 2024.**

Tous les points évoqués précédemment doivent concourir aux développements du trafic sur les deux plates-formes aéroportuaires de Haute Corse, tout en gardant une qualité de service et de sécurité optimale, pour atteindre à **l'horizon 2024, le seuil des 340 000 passagers pour l'aéroport de Calvi-Sainte Catherine et des 1,6 millions de pax pour l'aéroport de Bastia-Poretta.**

b) LES CONCESSIONS PORTUAIRES : LES PORTS DE COMMERCE

i. Le port de commerce de Bastia

Equipement	Désignation	Données
Terrain / foncier	Superficie du port /plan d'eau (m²)	201 000
	Superficie la zone portuaire / terrestre (m²)	84 047
Quais	Capacité accueil maximale <i>Tirant d'eau entre -6,50 à -9,00 mètres « côte marine »</i> <i>Accueil nautique maxi (simultanéité) : 5 à 6 unités (fonction des navires)</i> <i>Largeur de la passe : 119 mètres</i>	Môle Sud - Poste 1 Longueur physique : 155 mètres Largeur (tenon) : 30 mètres Hauteur (tenon) : + 1,85 NGF Côte marine :- 7,50
		Môle Nord - Poste 2 Longueur physique :112 mètres Largeur (tenon) :17 mètres Hauteur (tenon) : + 1,46 NGF Côte marine :- 6,50
		Quai du Fango - Poste 3 Longueur physique :135 mètres Largeur (tenon) : 17 mètres Hauteur (tenon) : + 1,65 NGF Côte marine :- 8,00
		Quai de Rive - Poste 4 Longueur physique : 200 mètres Largeur (tenon) : 27 mètres Hauteur (tenon) : + 1,85 NGF Côte marine : - 8,00
		Quai Nord - Poste 5 Longueur physique (Tenon quai de Rive inclus) :118 mètres Hauteur (quai) : + 1 NGF Côte marine :- 5,00
		Quai Nord Est - Poste 6 Longueur physique : 137 mètres Hauteur (quai) : + 1,6 NGF Côte marine : - 7,00
		Quai Est - Poste 7 Longueur physique : 245 mètres Largeur (tenon) : 30 mètres Hauteur (tenon) : + 1,82 NGF Côte marine : - 9,00
		Poste 8 : Longueur physique : 140 mètres Largeur (tenon) : 30 mètres Hauteur (tenon) : + 1,63 NGF Côte marine :- 9,00
Infrastructures de stockage	Superficie (m²)	42 322
Prestataires / Services de la zone portuaire	Liste	Police aux frontières, douanes, pilotage, lamanage/remorquage, acconage, capitainerie.
Equipements de la zone portuaire	TIC /Sécurité-sûreté / Environnement	Zone d'Accès Restreint équipée de 4 Postes d'Inspection-Filtrage

Equipement	Désignation	Données
Services aux passagers		Billetterie
		Zones d'attente (gares maritimes/terminaux), parking, espaces ombragés (équipés de fontaines et de brumisateurs), navette gratuite, Taxi, point information, équipements de signalisation à messagerie variable (parc indiqué, affichage logo compagnie, destination, horaire). Sanitaires (accessibles aux PMR), Nurserie avec table à langer, parking payant (70 places), borne de rechargement mobile, Wifi gratuit, Assistance PMR, défibrillateur.

	Désignation	Données 2021
Trafic fret	Tonnage global	2 249 680
	Marchandises diverses	1 862 709
	Ciment	38 324
	Hydrocarbures	348 647
Destinations	Nationales	Nice, Toulon, Marseille
	Internationales	Savone, Gênes, Livourne, Piombino, Portoferraio, Golfo-Aranci, autres lignes
Rôle de la CCI		Titulaire de la DSP pour la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement et la promotion des ouvrages, terrains, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services nécessaires au fonctionnement du port.

Le port de Bastia, premier port de l'île en termes de flux de passagers connaît un développement en deux phases :

- Une augmentation notable du trafic de passagers entre 2001 et 2010 (+29%) ;
- Puis une baisse relative des flux de passagers depuis 2010 de l'ordre de 16% (période 2010-2019) et ce même avant l'arrivée de la crise sanitaire.

En 2021, les flux de passagers diminuent de près d'un tiers (31%) par rapport à l'année de référence 2019. Avec une reprise modérée, le trafic maritime reste très largement en retrait des chiffres de 2019. Cette chute d'activité est davantage visible sur les lignes internationales.

	2001	2005	2010	2015	2019	2021
Ligne Marseille	363 796	295 712	292 875	234 120	232 021	210 180
Ligne Toulon	190 247	414 512	604 804	509 503	542 532	460 124
Ligne Nice	328 689	334 181	406 019	346 916	283 691	207 135
Total lignes nationales	882 732	1 044 405	1 303 698	1 090 539	1 058 244	877 439
Lignes Italie, hors Sardaigne	1 085 396	982 981	1 228 052	1 025 605	1 074 403	601 294
Ligne Sardaigne	-	-	-	-	-	-
Total lignes internationales	1 085 396	982 981	1 228 052	1 025 605	1 074 403	601 294
Total toutes lignes	1 968 128	2 027 386	2 531 750	2 116 144	2 132 647	1 478 733

Tableau 22. Evolution du trafic de passagers pour le port de Bastia entre 2001 et 2021 (Source : CCI de Corse)

En outre, le port de Bastia reste également une référence en termes de transport de marchandises. Le trafic fret a enregistré une hausse de 60% durant les 20 dernières années. A noter qu'en 2021, le trafic de marchandises - qui atteint 1,9 millions de tonnes - est supérieur à celui de 2019.

	2001	2005	2010	2015	2019	2021
<i>Ligne Marseille</i>	930 165	831 827	840 972	928 506	1 043 316	1 103 346
<i>Ligne Toulon</i>	53 935	326 173	520 296	415 152	290 150	293 397
<i>Ligne Nice</i>	66 872	103 635	92 764	66 689	48 346	28 347
<i>Autres lignes</i>	12 164	0	6 806	7 746	5 087	24 476
<i>Total lignes nationales</i>	1 063 136	1 261 635	1 460 838	1 418 093	1 386 899	1 449 566
<i>Lignes Italie</i>	122 767	192 947	320 456	356 514	435 131	451 938
<i>Total toutes lignes</i>	1 185 903	1 454 582	1 781 294	1 774 607	1 822 030	1 901 504

Tableau 23. Evolution du trafic de marchandises (en tonnes) pour le port de Bastia entre 2001 et 2021 (Source : CCI de Corse)

Au bénéfice d'un positionnement géographique privilégié dans l'arc tyrrhénien, au cœur du golfe de Gênes, face à la côte toscane, le port de commerce de Bastia est une porte d'entrée naturelle pour l'île, spécifiquement pour les visiteurs du centre Europe. **Dans ce contexte, le développement du transport maritime présente, pour la Corse, un intérêt majeur dont les enjeux s'apprécient tout à la fois en matière de retombées économiques, d'impact social mais également d'aménagement du territoire.**

Bien qu'il soit la principale porte d'entrée maritime de l'île, le port de Bastia présente aujourd'hui des caractéristiques physiques et géométriques limitées au regard de l'activité qui s'y exerce :

- ✓ Un plan d'eau trop étroit ;
- ✓ Une profondeur du bassin limitée sur cette zone ;
- ✓ Un nombre et une longueur des quais insuffisants ;
- ✓ Une surface de terre-plein insuffisante (capacité 2 300 places contre 7 000 véhicules amenés à se croiser) ;
- ✓ Un espace de stationnement de fret limité (capacité pour 80 remorques/jour contre 200 remorques en flux continu) ;
- ✓ Des voies d'accès saturées engendrant des perturbations dans le trafic routier urbain, des parkings et des quais également surchargés ;
- ✓ Des carences en matière de sécurité nautique (certains postes à quai sont soumis à un régime dérogatoire) ;
- ✓ Une forte exposition météorologique de plus en plus prégnante face aux phénomènes climatiques de plus en plus nombreux (depuis le 18 mai 2021 les

mouvements d'entrées et de sorties des navires sont limités par arrêté préfectoral en fonction des conditions météorologiques de plus en plus dégradées).

Eu égard aux services proposés, le principal motif d'insatisfaction concernant le port de commerce de Bastia porte bien sur **l'équipement vieillissant, les déficiences infrastructurelles étant synonymes de problèmes de sécurité subséquents, et largement sous dimensionné (croisement des flux).**

Ces carences en termes de capacités d'accueil nautique représentent un frein au développement du port de commerce de Bastia. En effet, ces déficiences infrastructurelles représentent une difficulté majeure pour la gestion du port. En outre, une modification du régime dérogatoire actuel induit une pénalité sérieuse pour la Corse, compte tenu du poids de l'activité portuaire dans l'économie insulaire. Par ailleurs, l'entrave que constitue cette insuffisance au potentiel de développement du port, présente un coût d'opportunité sociale et économique majeur pour la région Bastiaise et plus largement pour la Corse.

L'insuffisance constatée en termes d'infrastructures est indépendante du facteur de saisonnalité, le port de commerce souffrant d'un dimensionnement inadapté tout au long de l'année, notamment pour les activités de fret et considérant les phénomènes météorologiques de plus en plus fréquents. Le Préfet de Corse a d'ailleurs fait réaliser en 2021, un audit sur la sécurité maritime et pris un arrêté visant à limiter l'accès des navires à partir de 45 nœuds de vent. Ce qui oblige, in fine, à fermer le port sous certaines conditions, pénalisant ainsi toute la chaîne logistique de transport ; autant de raisons qui avaient conduit la CCI à proposer dès 2004, un plan de développement portuaire concluant notamment à terme, au déménagement de l'activité portuaire de Bastia sur un autre site, soutenant les projets Carbonite dans un premier temps et Portu Novu dans un second temps.

ii. Le port de commerce de L'île-Rousse

Equipement	Désignation	Données
Terrain / foncier	Superficie du port /plan d'eau (m ²)	79 000 m ²
	Superficie la zone portuaire / terrestre (m ²)	11 635 m ²
Quais	Capacité accueil maximale 2 unités (fonction des navires)	Quai 1 : Longueur physique : 122 mètres Largeur (tenon) : 22 mètres Hauteur (tenon) : + 2,23 NGF Côte marine : - 8,00
		Quai 2 : Longueur physique : 122 mètres Largeur (tenon) : 25 mètres Hauteur (tenon) : + 2,20 NGF Côte marine : - 7,10
Procédures / certifications	Type	-
Infrastructures de stockage	Superficie (m ²)	9 130
Prestataires / Services de la zone portuaire	Liste	Douanes, pilotage, lamanage et manutention, capitainerie
Equipements de la zone portuaire	TIC / Sécurité-sûreté / Environnement	Zone d'Accès Restreint équipée de 3 postes d'Inspection-Filtrage
Services aux passagers		Billetterie
		Espace « Nurserie », Toiletttes, WC PMR, Station taxi, téléphone, parking visiteurs, établissements commerciaux, terminaux maritimes, espaces ombragés point information, équipements de signalisation à messagerie variable (parc indiqué, affichage logo compagnie, destination, horaire). Wifi gratuit, assistance PMR, défibrillateur etc.

	Désignation	Données 2021
Trafic fret	Tonnage global	177 187
	Marchandises diverses	147 297
	Ciment vracs	20 728
	Matières dangereuses classe 1	76
	Matières dangereuses diverses	9 086
Destinations	Nationales	Nice, Toulon, Marseille
	Internationales	Savone, Livourne, autres lignes
Rôle de la CCI	Détection de la concession d'outillage public - gestion du domaine public à l'intérieur de la zone concédée : Réalisation, entretien, renouvellement, exploitation, développement et promotion des ouvrages, terrains, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services nécessaires au fonctionnement du port.	

On soulignera le dynamisme du port d'Ile-Rousse, qui connaît une croissance notable (+97%) de ses flux de passagers en 2001 et 2019. Cette dynamique est impulsée par les l'offre de lignes nationales qui augmente de 104% durant la période évoquée. Enfin, fait important, on précisera également que le trafic du port en 2021 est supérieur à celui observé en 2019, et donc avant la crise sanitaire.

	2001	2005	2010	2015	2019	2021
Ligne Marseille	10 368	28 074	38 240	31 038	68 091	64 062
Ligne Toulon	2 751	33 814	180 308	184 390	182 744	221 973
Ligne Nice	144 354	79 117	178 792	177 610	70 862	54 135
Total lignes nationales	157 473	141 005	397 340	393 038	321 697	340 170
Lignes Italie, hors Sardaigne	15 819	2 731	9 101	21 834	19 159	22 544
Ligne Sardaigne	-	-	-	-	-	-
Total lignes internationales	15 819	2 731	9 101	21 834	19 159	22 544
Total toutes lignes	173 292	143 736	406 441	414 872	340 856	362 714

Tableau 24. Evolution du trafic de passagers pour le port d'Ile Rousse entre 2001 et 2021 (Source : CCI de Corse)

En termes de transport marchandises (exprimé en tonnes), le port d'Ile Rousse progresse de 109% entre 2001 et 2019. En 2021, le trafic de marchandises est à un niveau quasiment équivalent à celui de 2019.

	2001	2005	2010	2015	2019	2021
Ligne Marseille	75 047	65 402	91 392	90 930	137 404	140 424
Ligne Toulon	11	8 057	16 720	7 825	9 632	7 639
Ligne Nice	9 249	13 128	24 398	15 426	14 022	2 947
Autres lignes	0	0	1 803	5 590	8 788	23 207
Total lignes nationales	84 307	86 587	134 313	119 771	169 846	174 217
Lignes Italie	0	6 482	1 674	473	7 002	1 962
Total toutes lignes	84 307	93 069	135 987	120 244	176 848	176 179

Tableau 25. Evolution du trafic de marchandises (en tonnes) pour le port d'Ile Rousse entre 2001 et 2021 (Source : CCI de Corse)

Le port de commerce de L'Ile-Rousse, demeure le seul et unique port de commerce de Balagne, et le seul habilité à réceptionner les marchandises dangereuses pour toute la Corse. Certains aménagements de remise à niveau de la plateforme et certains investissements de modernisation ont été conduits. Entre 2004 et 2018, ce sont près de 5 000 000 € qui ont été investis sur la plateforme tout en ayant une variation positive du fonds de roulement.

Pour autant, la CCI de Corse ambitionne **poursuivre son plan de développement infrastructurel estimé à 8,5 M€ et bénéficiant de subventions dans le cadre du Plan Exceptionnel d'Investissement (PEI) ; un plan visant à développer l'activité avec l'accueil de deux navires simultanément dont l'un de 200 mètres.**

iii. Le port de commerce d'Ajaccio

Equipement	Désignation	Données
Terrain / foncier	Superficie du port /plan d'eau	100 000 m ²
	Superficie du port / terrestre	88 000 m ² et 1 500m ² à St Joseph
Quais	Capacité d'accueil de 6 navires en simultanée	Môle Croisière : 292 m - 10 m - 345 m
		Capucins Nord : 176 m - 9,50 m - 280 m
		Capucins Sud : 155 m - 8,00 m - 220 m
		Trois Marie Sud : 94 m - 7,50 m - 180 m
		Trois Marie Nord : 144 m - 9,00 m - 212 m
	Tirant d'eau Indicatif « côte marine » Capacité d'accueil maximale	Quai de la Chambre de Commerce : 92 m - 6,00 m - 90 m
		Margonajo : 180 m - 7,50 m - 220 m
		St Joseph Nord : 180 m - 7,50 m - 120 m St Joseph Sud : 180 m - 7,50 m - 120 m
Procédures / certifications	Type	LLOYD'S : OMI 178 13 3701 GISIS : FRAJA-005 (Cargos Ferries) LLOYD'S : OMI 178 13 3703 GISIS : FRAJA-006 (Croisières) LLOYD'S : OMI 178 13 3704 GISIS : FRAJA-004 (Saint Joseph)
Infrastructures de stockage	Superficie (m ²)	20 000 m ² (terre-pleins et voiries)
Prestataires / Services de la zone portuaire	Liste	Compagnies (Corsica Ferries, Corsica Linea, La Méditerranée) Lamanage Pilotage Remorquage Capitainerie Douanes
Equipements de la zone portuaire	TIC / Sécurité-sûreté / Environnement	Zone d'Accès Restreint (ZAR) Point d'Inspection Filtrage (PIF) Equipements de sûreté : - Vidéosurveillance - Contrôle d'Accès véhicules (Caméras LAPI) - Radios VHF - Détecteurs de métaux portatifs - Sas anti-retour - Croisières - ALS - Portiques RX - Contrôle d'accès piétons - Lecteurs biométriques - Lecteurs - Sas tourniquet
Services aux passagers		Billetteries des compagnies (Corsica Linea, La Méditerranée) Gare Maritime et Gare Maritime Cargo Zones d'attente Bars à proximité Parking à proximité Point information Equipements de signalisation Agents maritimes croisières basés sur site : Medacruise, Corsica Cruise Services Direction Régionale de la Compagnie La Méditerranée Direction Régionale de la Compagnies Corsica Linea Compagnies Corsica Linea et La Méditerranée : - Agences commerciale passagers et fret, - Services administratifs, - Services d'exploitation Gare Routière

Equipement	Désignation	Données (2021)
Trafic fret	Tonnage global	1 109 958
Type de marchandises	Marchandises diverses (RO-RO)	883 520
	Ciment	35 986
	Hydrocarbures	190 152
Destinations	Nationales (Nice, Toulon, Marseille)	796 094
	Internationales (Sardaigne) Ligne hivernale	7 796
	Internationales (Croisières)	24 877
Mission de la CCI	Titulaire de la DSP pour la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement, la promotion des : - ouvrages, - terrains, - bâtiments, - installations, - matériels, - réseaux - services nécessaires au fonctionnement du port.	

A l'instar du port de commerce de Bastia, le port de commerce d'Ajaccio connaît une diminution des flux de passagers depuis une dizaine d'années dans un contexte global de baisse des flux de passagers maritimes en Corse. A titre d'exemple, entre 2010 et 2019, les flux ont diminué de 16%. En 2021, le port comptabilise plus de 800 000 passagers.

	2001	2005	2010	2015	2019	2021
Ligne Marseille	-	-	297 014	198 408	205 353	198 410
Ligne Toulon	-	-	617 205	684 594	683 945	585 607
Ligne Nice	-	-	202 863	131 444	36 269	12 077
Total lignes nationales	-	-	1 117 082	1 014 446	925 567	796 094
Lignes Italie, hors Sardaigne	-	-	-	-	431	-
Ligne Sardaigne	-	-	3 013	14	13 582	7 796
Total lignes internationales	-	-	3 013	14	14 013	7 796
Total toutes lignes	684 718	785 360	1 120 095	1 014 460	939 580	803 890

Tableau 26. Evolution du trafic de passagers pour le port d'Ajaccio entre 2001 et 2021 (Source : CCI de Corse)

On soulignera la légère augmentation des flux de marchandises transitant pour le port de Ajaccio (+12%) entre 2001 et 2019.

	2001	2005	2010	2015	2019	2021
Ligne Marseille	0	0	604 416	568 402	763 899	720 876
Ligne Toulon	0	0	219 492	300 929	209 108	150 599
Ligne Nice	0	0	7 471	1 536	372	209
Total lignes nationales	0	0	831 379	870 867	973 379	871 684
Lignes Italie	0	0	463	2 958	22 761	12 435
Total toutes lignes	885 809	914 481	831 842	873 825	996 140	884 119

Tableau 27. Evolution du trafic de marchandises (en tonnes) pour le port d’Ajaccio entre 2001 et 2021 (Source : CCI de Corse)

iv. Le port de commerce de Porto-Vecchio

Equipement	Désignation	Données
Terrain / foncier	Superficie du port / plan d'eau	110 000 m ²
	Superficie du port / terrestre	31 000 m ²
Quais	- Longueur du poste	Quai Syracuse : 121 m - 4,50 m - 120 m
	- Tirant d'eau indicatif	Quai Nord : 200m - 7,50 m - 200m
	- Capacité d'accueil maximale	Quai des Italiens : 100m - 7,50 m - 180 m
Procédures / certifications	Type	LLOYD'S : OMI 213 56 4001 GISIS : FR PVO-0001
Infrastructures de stockage	Superficie (m ²)	27 000 m ²
Prestataires / Services de la zone portuaire	Liste	Compagnies (Corsica Linea, Corsica Ferries) Lamanage Pilotage Remorquage Capitainerie Douanes
Equipements de la zone portuaire	TIC / Sécurité-sûreté / Environnement	Zone d'Accès Restreint (ZAR) Point d'Inspection Filtrage (PIF) Equipements de sûreté : - Vidéosurveillance - Contrôle d'accès véhicules (Caméras LAPI) - Radios VHF - Détecteurs de métaux portatifs - Automatisation des accès véhicules
Services aux passagers		Billetteries des compagnies (Corsica Linea, Corsica Ferries) Gare maritime Zones d'attente Distributeur automatique de boissons Parking à proximité Point information Equipements de signalisation Agence de voyages (SAPV)

Equipement	Désignation	Données (2021)
Trafic fret	Tonnage global	290 646
Type de marchandises	Marchandises diverses (Ro/Ro)	258 043
	Ciment	32 603
	Hydrocarbures	0
Destinations	Nationales (Marseille, Nice, Toulon)	212 832
	Internationales (Italie, Sardaigne)	21 458
	Internationales (Croisières)	3 920

Rôle de la CCI

Titulaire de la DSP pour jusqu'à 2034 pour la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement, la promotion des :

- ouvrages,
- terrains,
- bâtiments,
- installations,
- matériels,
- réseaux
- services nécessaires au fonctionnement du port.

Le port de commerce de Porto-Vecchio connaît un certain dynamisme malgré une oscillation des flux ces dernières années. Globalement, les volumes de fréquentation s'accroissent, atteignant près de 200 000 passagers accueillis en 2019, soit le double par rapport à 2010. En 2021, on souligne une nouvelle croissance des flux de passagers dépassant le trafic de 2019. Avec près de 235 000 passagers accueillis, l'année 2021 dépasse même le record historique de 2017.

	2001	2005	2010	2015	2019	2021
Ligne Marseille	-	-	92 070	88 295	99 145	106 823
Ligne Toulon	-	-	-	-	67 492	99 404
Ligne Nice	-	-	-	-	16 493	6 605
Total lignes nationales	-	-	92 070	88 295	183 130	212 832
Lignes Italie, hors Sardaigne	-	-	7 494	-	2 010	-
Ligne Sardaigne	-	-	-	-	14 141	21 458
Total lignes internationales	-	-	7 494	-	16 151	21 458
Total toutes lignes	78 301	71 531	99 564	88 295	199 281	234 290

Tableau 28. Evolution du trafic de passagers pour le port de Porto-Vecchio entre 2001 et 2021 (Source : CCI de Corse)

De même, le trafic de marchandises progresse et atteint plus de 250 000 tonnes en 2021, soit un niveau quasiment équivalent à l'année 2019.

	2001	2005	2010	2015	2019	2021
Ligne Marseille	0	0	175 390	166 265	250 900	249 297
Ligne Toulon	0	0	0	0	7 751	7 966
Ligne Nice	0	0	0	0	466	108
Total lignes nationales	0	0	175 390	166 265	259 117	257 371
Lignes Italie	0	0	14	0	2 306	1 064
Total toutes lignes	165 330	186 333	175 404	166 265	261 423	258 435

Tableau 29. Evolution du trafic de marchandises (en tonnes) pour le port de Porto-Vecchio entre 2001 et 2021 (Source : CCI de Corse)

Le port de commerce est situé en fond de golfe, accessible via un chenal d'accès pour des navires de taille limitée à 200 mètres (180 mètres en période hivernale). Toutefois, la plate-forme Porto-Vecchiaise jouit d'atouts importants :

- Unique alternative sur la façade orientale de la Corse ;
- Une proximité des ports italiens et sardes ;
- Une plate-forme moderne, une infrastructure portuaire en très bon état ;
- Le dynamisme économique et touristique de l'extrême sud : un marché pour le ferry (fret et pax) et de forts attraits pour les croisières.

En 2016, l'arrivée de Corsica Ferries aura permis de déployer une offre conséquente tant en termes de destinations que de fréquence, avec en moins d'une année : un nombre d'escales doublé, un volume des trafics passagers également doublé... avec des liaisons principalement vers Nice, Golfo Aranci, Porto-Torres et Toulon. La saison 2017 voit l'ouverture d'une nouvelle destination avec la desserte estivale de Piombino qui laisse espérer de l'ordre de 500 escales pour la fin 2017.

La pandémie de la COVID-19 n'a pas ralenti la progression d'un port dont le trafic passagers est en croissance constante depuis 2016. Les croisières progressent aussi, bien que toujours bridées par la limitation de la taille des navires admissibles.

v. **Le port de commerce de Propriano**

Equipement	Désignation	Données
Terrain / foncier	Superficie du port incluant le plan d'eau	35 500 m²
	Superficie du port / terrestre	25 000 m²
Quais	- Longueur du poste - Tirant d'eau indicatif - Capacité d'accueil maximale	Quai de la jetée : 126 m - 7,50 m - 200 m
		Quai l'Herminier : 90 m - 6,00 m - 90 m
		Quai de la ville : 240 m - 8,10 m - 260 m
Procédures / certifications	Type	LLOYD'S : OMI 213 95 3801 GISIS : FR PRP-0001
Infrastructures de stockage	Superficie (m²)	18 000 m²
Prestataires / Services de la zone portuaire	Liste	Compagnies (La Méridionale) Agence Maritime basée sur site : - Manutention - Lamanage - Pilotage - Remorquage Capitainerie Douanes
Equipements de la zone portuaire	TIC / Sécurité-sûreté / Environnement	Zone d'Accès Restreint (ZAR) Point d'Inspection Filtrage (PIF) Equipements de sûreté : - Vidéosurveillance - Contrôle d'accès véhicules (Caméras LAPI) - Radios VHF - Détecteurs de métaux portatifs - Automatisation des accès véhicules
Services aux passagers		Billetteries des compagnies (La Méridionale) Gare maritime Zones d'attente Distributeur automatique de boissons Parking à proximité Point information Equipements de signalisation

Equipement	Désignation	Données (2021)
Trafic fret	Tonnage global	79 110
Type de marchandises	Marchandises diverses (Ro/Ro)	74 138
	Ciment	2 772
	Hydrocarbures	2 200
Destinations	Nationales (Toulon, Marseille)	57 809
	Internationales (Croisières)	227
Mission de la CCI		Titulaire de la DSP pour la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement, la promotion des : - ouvrages, - terrains, - bâtiments, - installations, - matériels, - réseaux - services nécessaires au fonctionnement du port.

Sur un plan historique, le port de commerce de Propriano a connu une évolution défavorable en termes de flux de passagers accueillis. On soulignera ainsi la diminution quasi-continue des flux depuis 2012. Par ailleurs, la crise sanitaire de 2020 a réduit de plus d'un cinquième (22%) le nombre de passagers par rapport à l'année 2019. On constate toutefois qu'en 2021, le port de commerce retrouve quasiment son niveau d'activité d'avant crise.

	2001	2005	2010	2015	2019	2021
Ligne Marseille	-	-	80 212	79 090	57 032	57 809
Ligne Toulon	-	-	1 722	-	523	-
Ligne Nice	-	-	-	-	-	-
Total lignes nationales	-	-	81 934	79 090	57 555	57 809
Lignes Italie, hors Sardaigne	-	-	-	-	-	-
Ligne Sardaigne	-	-	3 631	1 673	1 222	-
Total lignes internationales	-	-	3 631	1 673	1 222	-
Total toutes lignes	111 907	84 120	85 565	80 763	58 777	57 809

Tableau 30. Evolution du trafic de passagers pour le port de Propriano entre 2001 et 2021 (Source : CCI de Corse)

Le trafic de marchandises diminue également depuis une dizaine d'années. En 2021, le trafic reste en retrait de celui observé en 2019.

	2001	2005	2010	2015	2019	2021
Ligne Marseille	0	0	105 762	99 016	78 753	74 139
Ligne Toulon	0	0	6	0	1 188	0
Ligne Nice	0	0	0	0	0	0
Total lignes nationales	0	0	105 768	99 016	79 941	74 139
Lignes Italie	0	0	27 040	31 426	13 926	0
Total toutes lignes	67 836	100 114	132 808	130 442	93 867	74 139

Tableau 31. Evolution du trafic de marchandises (en tonnes) pour le port de Propriano entre 2001 et 2021 (Source : CCI de Corse)

Situé au cœur de l'un des plus beaux golfes de Corse, le golfe du Valinco, le port de commerce de Propriano bénéficie d'un accès nautique de grande qualité, et dont l'orientation à la houle lui procure une excellente complémentarité avec le port de commerce d'Ajaccio. Ses infrastructures récentes et performantes comprennent 3 postes à quai, dont l'un des tous premiers postes à quai de Corse depuis l'extension du poste principal du port par la réalisation de son 4ème duc d'Albe, permettant l'accostage de navires jusqu'à 240 mètres.

Le port de commerce valinçais offre d'excellentes conditions d'accueil pour le navire cimentier sur le quai l'Herminier, et l'ensemble des trafics bénéficie d'une politique tarifaire particulièrement favorable. La création d'une zone de stockage de bitume aux abords du port de commerce a permis l'installation d'une nouvelle activité de transport de bitume depuis

2021, faisant de Propriano l'unique port de commerce en Corse au sein duquel ce type d'activité est réellement organisé.

Idéalement placé sur les itinéraires, le port de commerce de Propriano a réussi en moins d'une décennie à asseoir son attractivité vis à vis des compagnies de croisière.

Les infrastructures livrées récemment (allongement du quai de la ville porté à 240 m, deuxième plus long quai de Corse après le port de commerce d'Ajaccio) couplée à la diversité des attraits de la région offrent un potentiel d'accroissement pour les années à venir, malgré la baisse conjoncturelle des trafics sur les récents exercices.

vi. **Le port de commerce de Bonifacio**

Equipement	Désignation	Données
Terrain / foncier	Superficie du port /plan d'eau	21 545 m ²
	Superficie du port / terrestre	8 500 m ²
Quais	- Longueur du poste - Tirant d'eau indicatif - Capacité d'accueil maximale	Quai 1 (Quai Banda Dell Ferro) : 110 m (accueil Plaisance l'été)
		Quai 2 : (Quai d'honneur) : 60 m - 6,50 m - 130 m
		Quai 3 : 50 m - 5,00 m - 80 m
		Quai 4 : 70 m - 5,00 m - 100 m
Procédures / certifications	Type	LLOYD'S : OMI 211 23 3901 GISIS : FR BON-0001
Infrastructures de stockage	Superficie (m ²)	3 500 m ² (restrictions abords quai IV)
Prestataires / Services de la zone portuaire	Liste	Compagnies (Ichnusa Lines, Moby Lines) Lamanage Pilotage Remorquage Capitainerie Douanes Police des Airs et des Frontières
Equipements de la zone portuaire	TIC / Sécurité-sûreté / Environnement	Zone d'Accès Restreint (ZAR) Point d'Inspection Filtrage (PIF) Equipements de sûreté : - Vidéosurveillance - Contrôle d'accès véhicules (Caméras LAPI) - Radios VHF - Détecteurs de métaux portatifs - Sas anti-retour - Lecteur de badges - Séparation des flux véhicules / piétons Billetteries des compagnies (Blu Navy, Moby Lines) Gare maritime Zones d'attente Bar à proximité Parking à proximité Point information Equipements de signalisation

Equipement	Désignation	Données 2021
Trafic fret	Tonnage global	84 548
Destinations	Internationale (Santa Teresa)	114 209
	Internationale (Croisières)	3 759
Mission de la CCI		Titulaire de la DSP pour la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement, la promotion des : - ouvrages, - terrains, - bâtiments, - installations, - matériels, - réseaux - services nécessaires au fonctionnement du port.

L'évolution du trafic maritime de passagers concernant le port de commerce de Bonifacio met en lumière une évolution contrastée des flux depuis quelques années. Entre croissance et baisse annuelles du trafic, l'année 2019 reste l'année de référence du point de vue des trafics accueillis.

En effet, la crise COVID-19 a fortement impacté le port de commerce : -60% des flux de passagers entre 2019 et 2021.

	2001	2005	2010	2015	2019	2021
<i>Ligne Marseille</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Ligne Toulon</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Ligne Nice</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Total lignes nationales</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Lignes Italie, hors Sardaigne</i>	-	-	-	-	-	161
<i>Ligne Sardaigne</i>	-	-	239 928	266 163	288 849	114 048
<i>Total lignes internationales</i>	-	-	239 928	266 163	288 849	114 209
Total toutes lignes	263 561	255 943	239 928	266 163	288 849	114 209

Tableau 32. Evolution du trafic de passagers pour le port de Bonifacio entre 2001 et 2021 (Source : CCI de Corse)

En termes de transport de marchandises, le trafic varie globalement peu depuis 2010 :

	2001	2005	2010	2015	2019	2021
<i>Ligne Marseille</i>	0	0	0	0	0	0
<i>Ligne Toulon</i>	0	0	0	0	0	0
<i>Ligne Nice</i>	0	0	0	0	0	0
<i>Total lignes nationales</i>	0	0	0	0	0	0
<i>Lignes Italie</i>	24 798	23 140	80 678	89 484	87 058	83 502
Total toutes lignes	24 798	23 140	80 678	89 484	87 058	83 502

Tableau 33. Evolution du trafic de marchandises (en tonnes) pour le port de Bonifacio entre 2001 et 2021 (Source : CCI de Corse)

Le port de commerce de Bonifacio présente une spécificité très forte liée à plusieurs facteurs :

- La proximité immédiate de la Sardaigne, pour laquelle le port de commerce de Bonifacio reste le port naturel pour rejoindre la Corse ;
- Le site naturel, d'une beauté exceptionnelle, en fond de calanque ;
- L'enclavement du port de commerce au pied de la falaise et dans la ville ;

Le port de commerce connaît une activité très marquée par l'hyper saisonnalité, sa particularité demeurant de se placer au deuxième rang des ports de commerce insulaires pour le nombre d'escales annuelles opérées, en raison des fréquences élevées des lignes reliant le port de Bonifacio au port sarde de Santa Teresa.

Complétant la politique d'investissement soutenue, le port de commerce de Bonifacio bénéficiera en 2022 de la livraison du quai N°4, pour un montant de travaux estimé de 7,2 millions d'euros.

c) **LES CONCESSIONS PORTUAIRES : LES PORTS DE PLAISANCE ET DE PECHE TINO ROSSI**²⁵

Equipement	Désignation	Données
Terrain / foncier	Superficie du port /plan d'eau (m ²)	Plan d'eau général dont la profondeur est comprise entre 2 m et 12 m de tirant d'eau Port abri réservé aux pêcheurs.
Quais		1 ponton brise clapot accessible en uniquement en saison et par beau temps 4 pontons flottants (A, B, C, D) avec amarrage sur catway et pendilles Quai 3 avec amarrage sur pendilles Quai des bateliers avec amarrage sur pendilles Quai d'Honneur Brancaleoni avec mouillage sur ancre.
Capacité d'accueil		Capacité d'accueil : 280 places de port dont 130 réservées aux plaisanciers de passage pour des bateaux allant de 4 m à + de 100m.
Taux de remplissage		90% en juillet-août
Services	Liste	Equipements : Electricité & Eau 220v de 16A à 63A Pontons flottants (A, B, C, D) Ponton brise clapot Quai 3 avec amarrage sur pendilles Quai des bateliers avec amarrage sur pendilles Port abri réservé aux pêcheurs Quai Brancaleoni (Quai Honneur) 380v de 32A à 250A Accès WIFI gratuit pour les plaisanciers sur les pontons flottants et quais 2 nouveaux blocs sanitaires avec accès PMR 24h/24h et 7j/7j Port sous vidéosurveillance Parking Mini-Déchetterie avec récupération des huiles et filtres usagés, fusées, batteries, tri-sélectif (verre, papier, plastique) Récupérations des eaux usées à quai : service gratuit Récupérations fond de cale (Prestataire sur devis)
Engagements sur le plan environnemental	Liste	Le port Ajaccio Tino ROSSI géré par la CCI de Corse bénéficie de la certification « Ports Propres » et du Label Pavillon Bleu. Mise en place de postes de collecte des déchets : cuve de récupération des eaux usées, pompe mobile sur le quai honneur pour la récupération des eaux usées des navires de grande plaisance, conteneurs de collecte des ordures ménagères, conteneurs de tri sélectif, mini déchetterie (piles, batteries, aérosols, fusées, huiles de vidange et végétale, filtres à huile, emballages souillés), Elaboration de fiches éco-gestes Mise en place d'une signalétique environnementale
Flux générés	Nombre d'escales par an Nombre de plaisanciers	Moyenne de 5 000 escales par an 30 000 plaisanciers par an

²⁵ <http://www.port-ajaccio.com/le-port/decouvrir/fonctionnement-de-la-capitainerie>

d) LE PALAIS DES CONGRES

Enfin, la CCI de Corse est dotée d'un Palais des Congrès dont elle en a la gestion, une des rares encore au sein du réseau CCI de France.

Fiche signalétique : Palais des Congrès d'Ajaccio

- Localisation : Le Palais des Congrès se situe sur le port de plaisance et de croisières d'Ajaccio, en plein centre-ville (à 10 minutes de l'aéroport)
- Date de création : L'espace ouvre ses portes en 2003
- Objectifs : La CCI de Corse s'est dotée d'un outil d'envergure en construisant et exploitant le Palais des Congrès d'Ajaccio, destiné à positionner le territoire sur le tourisme d'affaires et l'événementiel
- Composition :
 - 9 salles de commissions aux capacités variables et étendues (de 30 à 200 places) ;
 - Un auditorium de 430 places ;
 - Un restaurant panoramique de 390 places ;
 - Un espace plurifonctionnel de 1169m² entièrement modulable (congrès / événements culturels ou artistiques)

Le tableau page suivante détaille les différents espaces qui le composent.

- Type d'événements accueillis : Congrès, convention, séminaires, salons, lancements de produit, formations, concours et examens, événements sportifs, réunions publiques, spectacles, festivals.... ;
- Nombre d'événements : environ 250 événements professionnels par an et 80 000 journées congressistes.

	Superficie	Hauteur	U	Classe/école	Théâtre	Cocktail	Banquet
Auditorium Pascal Paoli	806	6			430		
Salle Prestige Sampiero Corso	295	3.5	50	150	200	300	150
Salle Claude Papi	75	2.6	20	35	60	60	30
Salle Claude Papi	75	2.6	20	35	60	60	30
Salle Jean Jacques Rousseau	90	2.6	30	50	100	100	40
Salle Jean Jacques Rousseau	70	2.6	20	40	60	60	30
Salle Fred Scamaroni	30	2.6	23	20	30	30	
Salle Danielle Casanova	30	2.6	18	20	30	30	
Hall d'exposition Napoléon Bonaparte	920	7				800	650
Restaurant Tino Rossi	450	2.4				500	

Tableau 34 - Caractéristiques des espaces composant le Palais des Congrès d'Ajaccio (Source: CCI de Corse)

e) LES CHIFFRES CLES

Pour offrir une première lecture de l'action du réseau consulaire en Corse, le tableau ci-dessous présente la répartition des ressources affectées aux différents types d'équipements en 2021.

Missions	Programmes	Effectif en ETP CDD/CDI
C02	Ports de commerce	161,47
C03	Ports de plaisance	9,28
C04	Ports de pêche	
C05	Aéroports	430,62
C06	Palais des congrès et parcs d'exposition	9,38
C07	Aménagement de zones d'activités	
C08	Parcs de stationnement	
C09	Transports	
C10	Autres infrastructures	

Enfin, on retiendra que la gestion territoriale des équipements portuaires au sein du réseau consulaire de Corse revêt :

- Une géométrie différente entre les plates-formes gérées (exiguïté, sites distants...) qui justifie des différences notables en termes de besoin d'agents d'exploitation ;
- Un nombre d'activités gérées variable : à titre d'exemple, la plateforme portuaire d'Ajaccio Napoléon Bonaparte a la gestion de 3 parkings publics physiquement éclatés ainsi qu'une gare routière.

1.2.2 La représentativité de la CCIC

Le tableau ci-dessous présente les différentes instances dans lesquelles siège et participe la CCI de Corse, concernant le volet Gestion d'Equipements :

ORGANISMES	COMMISSION / COMITE / GROUPE DE TRAVAIL	TITULAIRE(S)	SUPPLEANT(S)
PREFECTURE DE CORSE --- CdC CONSEIL EXECUTIF	Comité Régional de Suivi inter-fonds des Programmes Européens pour la Corse	DOMINICI Jean DI MENZA Dominique ORSINI Pierre	
DDTM (2B) --- CdC CONSEIL EXECUTIF	Commission de Remorquage du Port de Bastia	VENTURINI Stefanu	PAOLI Jean-François
CdC Office des Transports de la Corse	Conseil d'Administration	BENZONI Joseph TROJANI Paul	
CdC <u>COCOECOs</u>	Commissions Consultatives Economiques pour les aéroports de Corse	<u>Aéroport Ajaccio :</u> DI MENZA D - LANFRANCHI ME VALERY O - GALVEZ OLLANDINI M - VOLPI N - CASTELLI JF <u>Aéroport de Figari :</u> MANICCIA C - GALVEZ OLLANDINI M DI MENZA D - CASTELLI JF - DELOVO S <u>Aéroport de Bastia :</u> DOMINICI J - TROJANI P - GIOVANNI A - ORSINI P <u>Aéroport de Calvi :</u> DOMINICI J - NEGRETTI P - ANDREANI D	<u>Aéroport Ajaccio :</u> ALBERTINI JL - FAGGIANELLI F COLONNA C - VESPERINI N - ABELI E - DELOVO S <u>Aéroport de Figari :</u> LEANDRI M - SIMONI B - BENZONI J - VOLPI N - LANFRANCHI ME <u>Aéroport de Bastia :</u> ORSINI P - GOFFI K - VENTURINI S - IENCO M <u>Aéroport de Calvi :</u> ROSSI Antoine - ORSINI P - GIOVANNI A

ORGANISMES	COMMISSION / COMITE / GROUPE DE TRAVAIL	TITULAIRE(S)	SUPPLEANT(S)
CdC Conseils Portuaires	Conseils Portuaires des ports de Corse	Port de Commerce Bastia :	
		1 Rep du concessionnaire : VENTURINI S 1 Rep du personnel : GUIDICELLI-POLETTI MM 3 Rep les usagers du Port : TROJANI P - BENZONI J - EVANGELISTA JM	1 Rep du concessionnaire : SANGUINETTI P 1 Rep du personnel : PERI A 3 Rep les usagers du Port : MAURIZI JM - PAOLI JF - QUERCI E
		Port de Commerce ILR :	
		1 Rep du concessionnaire : DOMINICI J 1 Rep du personnel : GUIDICELLI-POLETTI MM 3 Rep les usagers du Port : ALLEGRINI N - ANDREANI D - FRANCISCI E	1 Rep du concessionnaire : NEGRETTI P 1 Rep du personnel : ALLEGRINI SIMONETTI JS 3 Rep les usagers du Port : MATTEI JC - EMMANUELLI PJ - GIUNTINI G
		Port de Commerce Calvi :	
		3 Rep les usagers du Port : BRANDALONI M - PIRRONE CARLOTTI C - NEGRETTI P	3 Rep les usagers du Port : ANDREANI D - MARANINCHI D - SUZZONI A
		Port de Commerce Ajaccio :	
		1 Rep du concessionnaire : BENZONI J 1 Rep du personnel : BATTESTI JY 3 Rep les usagers du Port : ANCHETTI P - SICARD L - NOMEILLINI O	1 Rep du concessionnaire : DI MENZA D 1 Rep du personnel : SIMONETTI JA 3 Rep les usagers du Port : RISTORI M - SCHOLLER P - BARTOLI D
		Port Plaisance-Pêche Tino Rossi :	
		1 Rep du concessionnaire : DI MENZA D 1 Rep du personnel : SIMONETTI JA 1 Rep les usagers du Port : BERNARDINI H	1 Rep du concessionnaire : BENZONI J 1 Rep du personnel : BATTESTI JY 1 Rep les usagers du Port : POZZO DI BORGO O
		Port de Commerce Propriano :	
		1 Rep du concessionnaire : DELOVO S 1 Rep du personnel : BATTESTI JY 3 Rep les usagers du Port : SORBA F - SICARD L - LARI A	1 Rep du concessionnaire : LEANDRI M 1 Rep du personnel : SIMONETTI JA 3 Rep les usagers du Port : MONDOLONI P - GIRASCHI JM - OLLANDINI JB
		Port de Commerce Bonifacio :	
		1 Rep du concessionnaire : CASTELLI JF 1 Rep du personnel : BATTESTI JY 3 Rep les usagers du Port : ZORODDU MN - TRAMONI MD - ROCCA L	1 Rep du concessionnaire : BALESI PF 1 Rep du personnel : SIMONETTI JA 3 Rep les usagers du Port : RAIMONDI T - LOPEZ B - CIABRINI V
		Port de Commerce Porto-Vecchio :	
		1 Rep du concessionnaire : CASTELLI JF 1 Rep du personnel : BATTESTI JY 3 Rep les usagers du Port : TAFANI A - SICARD L - AGOSTINI G	1 Rep du concessionnaire : BALESI PF 1 Rep du personnel : SIMONETTI JA 3 Rep les usagers du Port : RAIMONDI T - SCHOLLER P - TERRAZZONI A

ORGANISMES	COMMISSION / COMITE / GROUPE DE TRAVAIL	TITULAIRE(S)	SUPPLEANT(S)
CdC Conseils Portuaires	Conseil Portuaire des Ports de Pêche de Haute-Corse	NEGRETTI Pierre MICHELI Virginie	SANGUINETTI Patrick IENCO Michel
SAEML CHEMINS DE FER DE LA CORSE	Conseil d'Administration	DI MENZA Dominique	
DDTM (2B) --- CdC CONSEIL EXECUTIF	Commission de Remorquage du Port de Bastia	VENTURINI Stefanu	PAOLI Jean-François
AIR CORSICA	Conseil de Surveillance	TROJANI Paul <i>[GALVEZ-OLLANDINI Michael : Censeur / voix consultative]</i>	
	Conseil d'Administration	TROJANI Paul	
Union des Ports de France	Assemblée Statutaire	VENTURINI Stefanu	
Union des Aéroports Français	Assemblée Statutaire	Délégué T. ORSINI Pierre	Délégué S. NOVELLA Pierre-François POGGI Laurent

1.2.3 La mesure de l'action régionale

Cette mission ne faisant pas partie des missions prioritaires, il n'existe pas d'indicateurs issus de la norme 4.9 dédiés, ni de TFC affectée.

Toutefois, les indicateurs présentés supra en matière de flux de fréquentation tant pour les plateformes portuaires et aéroportuaires, que pour le palais des congrès, sont de nature à révéler les flux d'activités gérés par le réseau consulaire.

1.3 L'analyse SWOT

Caractéristiques	Forces	Faiblesses
Infrastructures	1. Une densité et une complémentarité des équipements pour répondre aux carences en matière de transport intérieur 2. Des projets de rénovation/développement inscrits dans les différents documents cadres stratégiques élaborés par les gestionnaires des concessions 3. Des implantations stratégiques pour chacun des équipements positionnés dans les principales villes de Corse 4. Une spécialisation pour le port de commerce de L'Ile-Rousse : unique port habilité à accueillir des matières dangereuses de classe 1 5. L'unique Palais des Congrès de Corse géré par le réseau consulaire	1. Des besoins de renforcement des capacités d'accueil avec notamment le port de Bastia, 1er port de l'île et un projet de futur port de commerce toujours en stand-by, l'aéroport de Figari avec l'extension du terminal et des infrastructures, ... 2. Des infrastructures dimensionnées pour répondre aux besoins mais qui doivent faire face à des phénomènes de sur-fréquentation en plein cœur de la période estivale
Dimension commerciale	6. L'ouverture régulière de nouvelles lignes témoignant du dynamisme commercial du réseau consulaire en matière de développement, et ce malgré le frein de la COVID-19 ces dernières années 7. Des partenariats forts avec les acteurs locaux destinés à accroître les retombées économiques sur le territoire : partenariat ATC pour le Palais des Congrès 8. Une fréquence de desserte élevée notamment à destination de la Sardaigne via le port de commerce de Bonifacio, tout au long de l'année	3. Une concentration des lignes encore importante durant la pleine saison, qui ne favorise pas l'étalement des flux touristiques, face à des capacités d'accueil parfois limitées 4. La distorsion concurrentielle d'autres destinations dont les couts de sûreté sont bien moins élevés qu'en France.
Dimension financière	9. Une structure financière saine pour les équipements portuaires et aéroportuaires	5. La fragilité de la structure économique du Palais des Congrès qui limite les possibilités en matière de développement
Dimension environnementale	10. Des projets de développement respectueux de l'environnement : exemple des ports commerce, projet d'électrification pour les branchements des navires à quai	6. Le poids du PPRI sur l'aéroport d'Ajaccio impactant plus de 50% de l'emprise aéroportuaire 7. Les contraintes d'exploitation opérationnelles sur l'aéroport de Calvi (plage d'exploitation diurne essentiellement, phénomènes météorologiques significatifs, etc)

Dimension	Opportunités	Menaces
Economique	1. La croissance économique la plus dynamique de France métropolitaine : ainsi, entre 2000 et 2020, le PIB insulaire en volume a augmenté de 41% (contre 17% en France métropolitaine) dont la consommation touristique représenterait 39% du PIB insulaire en 2017 contre 8% en France. 2. Le fort attrait touristique de la destination Corse confirmé encore au cours de la saison 2022 3. Une dynamique d'internationalisation et d'ouverture économique, qui offre des perspectives de développement intéressantes 4. Des implantations géographiques des infrastructures portuaires complémentaires et qui permettent de rayonner sur différents marchés : Italie / France continentale 5. Des perspectives de financement à venir (PTIC notamment) de nature à accompagner les projets de développement des infrastructures	1. Une conjoncture incertaine liée au contexte géopolitique, énergétique, inflationniste... 2. Un avenir économique préoccupant en lien avec une austérité budgétaire annoncée 3. Des flux de fréquentation touristique encore très saisonniers même si on observe un étalement vers l'arrière-saison
Géographie / accessibilité	6. Un relief accidenté qui justifie le maillage territorial en matière d'infrastructures portuaires et aéroportuaires	4. La géographie du territoire qui rend difficile la spécialisation 5. L'accès terrestre dual aux équipements de transport : certains bénéficiant d'une très bonne accessibilité, et d'autres victimes des flux urbains notamment 6. Un accès maritime ou aérien contraint suivant les conditions météorologiques et eu égard à la configuration de l'infrastructure 7. Un potentiel foncier a priori limité pour accueillir les projets de développement d'infrastructures
Démographique	7. Une croissance démographique notable 8. Une croissance démographique d'ici 2050 toujours positive et supérieure à la moyenne	8. Une faible densité de population 9. Les nuisances générées par la coexistence d'activités
Institutionnel	9. La révision récente du SRDE2I qui inscrit la volonté d'accélérer l'ouverture de l'économie Corse à l'arc méditerranéen et en Europe	10. L'éventuelle redéfinition de la desserte maritime Corse-Continent (projet de compagnie maritime régionale,...) de nature à revoir les conditions de DSP
Réglementaire	10. Changement, optimisation, adaptation du modèle de gestion	11. Le poids des contraintes réglementaires en matière de sécurité et de sûreté 12. L'impact croissant des conséquences législatives et réglementaires de la transition environnementale sur les transports aériens et maritimes 13. La coexistence de divers cadres réglementaires liés à l'existence même de plusieurs types d'activités : matières dangereuses, passagers, fret...

2. LE PLAN D' ACTIONS STRATEGIQUE

2.1 Les principaux documents cadres

Le schéma sectoriel dédié à la gestion des équipements doit non seulement répondre aux obligations réglementaires mais également être en cohérence avec les différents documents cadres à portée stratégique et opérationnelle.

2.1.1 A l'échelle européenne

Le Programme opérationnel FEDER-FSE+ Corsica 2021-2027, élaboré par la Collectivité de Corse, en concertation avec ses partenaires, des professionnels, des porteurs de projet potentiels ainsi que des citoyens a été soumis à la négociation de la Commission européenne en attente de validation définitive du programme. Dans ce cadre, la Collectivité définit les priorités du programme suivantes :

1. Créer les conditions du développement d'une économie intelligente fondée sur la recherche, l'innovation et l'esprit d'entreprise ;
2. Renforcer la résilience du territoire insulaire dans le contexte du changement climatique et de l'épuisement des ressources ;
- 3. Renforcer la mobilité durable ;**
4. Lutter contre les inégalités économiques, sociales et territoriales afin de garantir l'accès aux biens publics essentiels et notamment la santé et l'éducation ;
5. Promouvoir et favoriser le développement économique homogène du territoire ;
6. Faire de la Corse un territoire numérique inclusif.

Si le secteur des transports constitue une des priorités, il y est abordé essentiellement sous l'angle de la mobilité et des transports collectifs, et de la durabilité.

2.1.2 A l'échelle nationale

a) Le plan national de relance et de résilience (PNRR)

Pour répondre à la situation de crise sanitaire et favoriser la relance économique en Europe, en 2020, les états membres de l'Union Européenne (UE) se sont accordés sur un plan de relance nommé « NextGenerationEU » mis en œuvre jusqu'en 2026, et ce pour un montant de 800 milliards d'euros. Au sein de ce plan, le dispositif « Facilité pour la reprise et la résilience » soutient financièrement la relance des pays membres en favorisant l'investissement dans le numérique et la transition écologique. Pour obtenir ce financement, chaque membre de l'UE doit soumettre un plan national de relance. Le plan de relance de la France s'élève à 100 milliards d'euros dont 40 milliards d'euros sont issus d'un financement européen.

Le plan national de relance et de résilience²⁶ dans **sa composante 3 s'intéresse à la problématique des infrastructures et des mobilités vertes** : l'objectif étant de diminuer l'empreinte carbone et environnementale des transports et améliorer l'efficacité énergétique des infrastructures. Plusieurs investissements sont répertoriés dans cette composante :

Investissements	
Mise en place d'un plan de soutien au secteur ferroviaire	Coût estimé : 8,8 Md€ dont 7Md€ financés par la FRR
Aide à la demande en véhicules propres du plan automobile (bonus, PAC)	
Développement des mobilités du quotidien	
Accélération de travaux sur les infrastructures de transport	
Transformation énergétique du parc automobile de l'État	
Verdissement des ports	
Renforcement de la résilience des réseaux électriques	

b) La loi PACTE

La Loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et transformation des entreprises (PACTE) introduit deux objectifs essentiels :

- Garantir les outils nécessaires aux entreprises pour les aider à se développer et simplifier leur gestion quotidienne ;
- Reconsidérer la place des entreprises dans la société et associer davantage les salariés aux résultats de celles-ci.

²⁶https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/plan-de-relance/PNRR%20Francais.pdf?v=1638203849

La mise en œuvre de cette loi a un impact sur les missions des CCI prévoyant :

- Une révision du périmètre de leurs missions ;
- Un nouveau cadre de relations avec l'État et la tête de réseau, CCI France, qui contraint le champ d'actions et de financement par la TFC, désormais principalement ciblée sur cinq missions prioritaires, de l'appui aux entreprises aux territoires et dans une moindre mesure à la formation.

❖ Un cadre normatif rénové

La réforme du réseau CCI s'ancre donc sur la nouvelle organisation introduite dans le plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises (Loi Pacte du 23 mai 2019), en offrant un rôle prédominant à CCI France qui, placée sous la tutelle de l'Etat, pilote la stratégie nationale et en assure la mise en œuvre. Les CCI de région sont en charge d'élaborer la stratégie régionale, en cohérence avec la stratégie nationale en fonction des spécificités du territoire, et sont garantes de sa mise en œuvre.

❖ La clarification des sources de financement et de leur usage

Les chambres consulaires mènent des missions prioritaires dont le financement est assuré en tout ou partie par la taxe pour frais de chambre. Par ailleurs, cette loi vise à transformer le réseau CCI pour permettre aux chambres consulaires de développer leurs propres activités dans le champ dit « concurrentiel » en facturant de nouveaux services et pouvoir ainsi diversifier leurs ressources. L'ensemble de ces prestations fera l'objet de financements complémentaires autres que la TFC qu'ils soient de natures publique ou privée, en respectant les règles prévues aux niveaux national et européen en vigueur concernant la concurrence. En ce sens, les chambres s'inscrivent autour d'un nouveau modèle économique basé entre autres sur la recherche de financements adaptés aux actions menées.

❖ Un nouveau cadre contractuel entre l'Etat et les CCI

La volonté de simplifier l'encadrement des missions des chambre consulaires, en cohérence avec la nouvelle gouvernance, donne lieu à la mise en place d'un nouveau cadre contractuel entre les chambres de commerce et d'industrie et l'Etat reposant sur deux documents cadres :

- Un Contrat d'Objectifs et de Performance (COP) ;
- Des Conventions d'Objectifs et de Moyens (COM).

Par ailleurs, dans son article 43, la loi PACTE rend obligatoire l'élaboration d'un plan de mutualisation au sein de chaque territoire entre la CCI de région et la CMA de région. Une convention-cadre de partenariat a été signée dans ce sens le 6 octobre 2022, précisant ainsi les modalités de mise en œuvre des actions de mutualisation, dans la perspective de proposer un accompagnement global au bénéfice de leurs ressortissants, pour une durée de 3 ans. Ce rapprochement permet ainsi d'enrichir de part et d'autre l'offre d'accompagnement proposée, y compris dans une logique de proximité de l'action. Le tableau infra présente les axes prioritaires de mutualisation retenus en matière d'action économique et territoires :

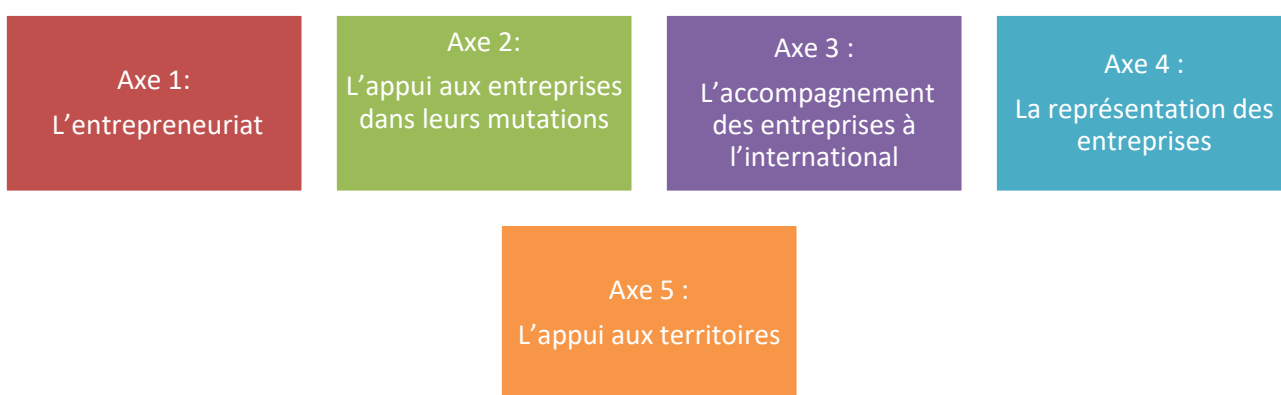
Axe	Contenu
Economie de proximité et animation des territoires	Economie de proximité Présence territoriale Favoriser la structuration de filières
Entrepreneuriat	Création / développement Reprise / transmission Assistance aux formalités Soutien aux entreprises en difficultés
Export	Participation à des salons ; Réception de journalistes ; Réception d'acheteurs ; Formations dédiées ; Réunions thématiques
Information, sensibilisation et accompagnement des ressortissants vers les dispositifs de soutien nationaux et régionaux	Organiser des actions et des réunions d'information et de sensibilisation sur ces dispositifs Accompagner les entreprises, commerçants et artisans dans le montage des dossiers
Apprentissage	Valoriser les actions de promotion de l'apprentissage et les optimiser
Coopération sur les programmes européens	Identification d'appels à projet Candidature commune sur des projets
Numérique	Actions d'information, sensibilisation et formation (ateliers et services gratuits), et accompagnement à l'utilisation des nouvelles technologies et internet Suivi personnalisé
Développement durable et transition énergétique	Réalisation de pré-diagnostic thématiques et accompagnement Actions d'information et de sensibilisation vers la maîtrise de la demande en énergie

c) Le Contrat d'Objectifs et de Performance (COP)

Un Contrat d'Objectifs et de Performance (COP) a été signé le 15 avril 2019 entre l'Etat et le réseau CCI représenté par le président de CCI France visant à moderniser le réseau. Le contrat d'objectifs et de performance recense l'ensemble des missions inhérentes aux chambres de commerce selon l'article L.710-1 du code de commerce ; parmi elles, des missions prioritaires financées en tout ou partie par la taxe pour frais de chambre.

Elles ambitionnent notamment de permettre un accompagnement des entreprises et plus particulièrement des TPE et PME en proposant des services publics ou d'intérêt général d'accompagnement en cohérence avec l'ensemble des législations en vigueur (Loi PACTE, liberté de choisir son avenir professionnel). En outre, elles visent aussi à concentrer l'implication des chambres consulaires sur des missions ayant une valeur ajoutée et permettre, une contribution des CCI au dynamisme économique d'un territoire et à l'accompagnement des politiques publiques.

Les cinq missions prioritaires financées en tout ou partie par la Taxe pour Frais de Chambre sont présentées ci-dessous :



Selon le COP, le modèle économique des chambres de commerce et d'industrie est amené à évoluer avec la réallocation prévue de la taxe pour frais de chambre. En effet, à cet égard, le contrat d'objectif et de performance prévoyait donc :

- De réduire la taxe pour frais de chambre dédiée à l'appareil de formation ;
- **Supprimer au plus tard en 2021 la taxe pour frais de chambre dédiée à la gestion des équipements.**

Pour l'ensemble de ces axes, les cabinets ministériels attendent un engagement des chambres consulaires avec des indicateurs, qui font l'objet d'un suivi dans le cadre de la convention d'objectifs et de moyens et sont ensuite consolidés par CCI France. Ces indicateurs découlent en grande partie de la norme 4.9 qui organise les volets budgétaire, comptable et financier des CCI.

Un bilan annuel du Contrat d'Objectifs et de Performance est réalisé par CCI France en charge de piloter la stratégie nationale du réseau CCI, suivi d'un bilan annuel consolidé des Conventions d'Objectifs et de Moyens compilant l'ensemble des indicateurs et de performance mis en exergue par chaque CCI.

A noter que la signature du prochain contrat d'objectifs et de performance est prévue pour le dernier trimestre 2022.

d) Les conventions d'objectifs et de moyens (COM)

Le 15 avril 2019, l'Etat et le réseau des CCI de France ont signé un Contrat d'Objectifs et de Performance (COP) qui comporte 5 axes prioritaires, comme présenté précédemment. Dans ce contexte, la Convention d'Objectifs et de Moyens, conclue entre les CCI en région, le préfet de région et le président de CCI France, est la déclinaison du Contrat d'Objectifs et de Performance (COP) national.

Cette convention mentionne les modalités de financement dans un contexte de maîtrise des dépenses publiques et de réduction des ressources fiscales, les modalités de mise en œuvre (développer l'offre nationale de services, utiliser les outils numériques). Ce document fixe les indicateurs d'activité, de performance, quantifiés et adaptés aux priorités retenues et aux moyens disponibles.

e) Le Schéma Régional d'Organisation des Missions (SROM)

Conformément au décret n°2016-1894 du 27 décembre 2016 relatif à l'organisation et au fonctionnement des CCI, la CCI de Corse devait se doter avant le 31 juillet 2017, d'un Schéma Régional d'Organisation des Missions (SROM) ayant pour objet de décrire les fonctions et missions exercées par la CCI de Corse.

Pour autant, compte tenu de la spécificité organisationnelle du réseau consulaire à l'échelle insulaire, la CCI de Corse n'est plus dans l'obligation d'élaborer un SROM.

2.1.3 A l'échelle territoriale

Les pages suivantes présentent quelques grands enseignements issus des documents cadres :

Le CPER 2021-2027²⁷

Le Contrat de Plan Etat-Région a pour finalité la contractualisation des investissements publics au sein de priorités communes à l'Etat, la région et les autres collectivités locales. Le CPER 2015-2020 était structuré autour des six thématiques suivantes :

- **La mobilité multimodale** ;
- L'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation ;
- **La transition écologique et énergétique** ;
- **Le développement numérique** ;
- L'emploi, l'orientation et la formation professionnelle ;
- Le volet territorial.

Durant cette période de contractualisation, 214 millions d'euros ont été versés à la Corse au titre du CPER.

La future contractualisation prévue pour la période 2021-2027 est toujours en phase de négociation. De prime abord, on devrait retrouver les six thématiques figurant dans l'ancienne programmation. De nouveaux axes thématiques y seront intégrés. Enfin, les crédits alloués au programme devraient augmenter pour répondre à la crise sanitaire.

Le PADDUC

Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse (PADDUC) prévu par la loi du 5 décembre 2011 « *définit une stratégie de développement durable du territoire en fixant les objectifs de la préservation de l'environnement de l'île et de son développement économique, social, culturel et touristique, qui garantit l'équilibre territorial et respecte les principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1 du Code de l'Urbanisme* ».

Cinq grandes orientations stratégiques ont été actées :

- « Diminuer les facteurs de dépendance vis-à-vis de l'extérieur
- Réduire les inégalités sociales et territoriales
- Réduire les fractures et les déséquilibres spatiaux, lutter contre les inégalités et la précarité
- Une gestion durable des ressources naturelles du territoire
- Une économie au service de la création d'emplois et du partage des richesses produites ».

A ces 5 orientations stratégiques, le PADDUC inscrira également la nécessité de « mettre les ressources culturelles, identitaires et patrimoniales au service du projet de développement ».

L'annexe 4 du PADDUC traitait plus spécifiquement de la problématique des transports à travers son Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport, adopté le 2 octobre 2015. Le schéma ci-dessous présente les orientations et axes stratégiques retenus :

²⁷<https://www.europa.corsica/obtenir-une-aide-europeenne/les-aides-contractualisees-avec-letat/presentation-cper/>

	Orientations	Axes stratégiques
SCHEMA DES INFRASTRUCTURES	1 La complémentarité entre les grandes infrastructures de transport	1 Renforcer la place de la Corse au sein des réseaux européens et méditerranéens de transport 2 Favoriser la complémentarité des infrastructures des ports d'hinterland
	2 Optimiser le maillage des infrastructures routières	3 Renforcer et développer le réseau territorial qui relie les pôles supérieurs et intermédiaires de l'armature urbaine de la Corse 4 Assurer la complémentarité fonctionnelle des autres axes au sein du réseau armature 5 Réduire la fracture territoriale
	3 Le renforcement et l'extension du réseau ferré	6 Améliorer la performance et l'accessibilité du réseau ferroviaire 7 Etendre le réseau ferré dans la plaine orientale
SCHEMA DES SERVICES	4 La mobilité des personnes	8 Améliorer les services collectifs de transports routiers de voyageurs 9 Développer les services de transport ferroviaire 10 Développer l'intermodalité et l'écomobilité
	5 La mobilité des biens	11 L'amélioration de la chaîne logistique
	6 Les enjeux de pilotage et de coordination	12 Améliorer la coordination entre acteurs du transport à l'échelle de la Corse 13 Articulation urbanisme - transport
	7 L'importance du fait urbain et périurbain	14 La fonction métropolitaine des agglomérations d'Ajaccio et Bastia 15 Les pôles urbains comme lieux privilégiés de développement de modes de déplacements alternatifs à la voiture

Le document de planification stratégique fait actuellement l'objet d'une analyse globale qui devra déterminer après présentation par le conseil exécutif à l'Assemblée de Corse, du maintien, de la modification, d'une révision partielle ou totale du PADDUC.

Le Plan de Transformation et d'Investissement pour la Corse (PTIC)

Le Plan de Transformation et d'Investissement pour la Corse (PTIC)²⁸ fait suite au Plan Exceptionnel d'Investissement (PEI) dont la programmation des projets s'est achevée le 31 décembre 2020. Le nouveau plan prévu pour une durée de cinq années poursuit l'objectif du PEI de résorber le déficit en infrastructures de la Corse. Ce programme d'investissement propose une contractualisation entre l'Etat et les maîtres d'ouvrage concernés par les investissements : un nombre limité de projets ayant un intérêt public majeur est financé.

Dans la délibération N° 21/006 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE portant sur les éléments de méthode en vue de la contractualisation entre la Collectivité de Corse et l'état du plan de transformation, d'innovation et d'investissement pour la Corse, plusieurs axes d'intervention potentiels, fruits d'une réflexion entre les services de la Collectivité de Corse et de l'Etat, ont été identifiés. Parmi eux, l'axe 1 consisterait à **promouvoir un aménagement équilibré du territoire, en poursuivant l'indispensable mise à niveau des infrastructures notamment pour les ports de commerce et les aéroports.**

Axe 1 potentiel²⁹

Ports de commerce & ports de plaisance	Thématique qui s'appuie notamment sur le plan pluriannuel d'investissements (PPI) relatif aux infrastructures de transport pour la période 2017-2026. Stratégie : Poursuivre la mise à niveau des infrastructures de transport de la Corse indispensable à son développement et à son rayonnement en Méditerranée.
Aéroport	Thématique qui s'appuie notamment sur le plan pluriannuel d'investissements (PPI) relatif aux infrastructures de transport pour la période 2017-2026. Stratégie : Poursuivre la mise à niveau des infrastructures de transport de la Corse indispensable à son développement ainsi que la mise en sécurité et le développement des aéroports. Les investissements proposés seront essentiellement des modernisations et des améliorations d'infrastructures existantes.

Le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) 2017-2026

Adopté le 27 avril 2017 par les élus de l'Assemblée de Corse, le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) relatif aux transports est un document de planification qui prévoyait plus d'un milliard d'euros au bénéfice des infrastructures de transport pour les dix années à venir. Si la priorité est donnée aux routes, **le plan prévoit 103 millions d'euros pour les infrastructures portuaires et 75 millions d'euros pour les aéroports de l'île.**

²⁸ https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/opendata/RAPPANR5L15B3399-tIII-a9.html#_Toc256000017

²⁹ [file:///C:/Users/User/Downloads/2021-](file:///C:/Users/User/Downloads/2021-006%20AC%20-%20Portant%20sur%20les%20%C3%A9l%C3%A9ments%20de%20m%C3%A9thode%20en%20vue%20de%20la%20contractualisation%20entre%20la%20Collectivité%20de%20Corse%20et%20l'Etat%20du%20plan%20de%20transformation,%20d'innovation%20et%20d'investissement%20pour%20la%20Corse.pdf)

[006%20AC%20-%20Portant%20sur%20les%20%C3%A9l%C3%A9ments%20de%20m%C3%A9thode%20en%20vue%20de%20la%20contractualisation%20entre%20la%20Collectivité%20de%20Corse%20et%20l'Etat%20du%20plan%20de%20transformation,%20d'innovation%20et%20d'investissement%20pour%20la%20Corse.pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/2021-006%20AC%20-%20Portant%20sur%20les%20%C3%A9l%C3%A9ments%20de%20m%C3%A9thode%20en%20vue%20de%20la%20contractualisation%20entre%20la%20Collectivité%20de%20Corse%20et%20l'Etat%20du%20plan%20de%20transformation,%20d'innovation%20et%20d'investissement%20pour%20la%20Corse.pdf)

Le Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDE2I)³⁰

Ce schéma constitue sans nul doute le document cadre de référence à l'échelle insulaire en matière de définition de l'action publique pour le développement économique de la Corse, une île marquée par un certain nombre de difficultés.

Une révision du schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation adopté le 14 décembre 2016, a été initiée par l'ADEC au cours du 1^{er} semestre 2022. Le document cadre révisé, adopté le 1^{er} juillet 2022, s'inscrit globalement dans la continuité du « Riaccistitu economicu è suciale » engagé dès fin 2016, et ce dans un contexte fortement instable, marqué par la crise géopolitique internationale et ce après les effets de la crise sanitaire sur l'économie locale de ces deux dernières années.

La mise en œuvre contrariée du précédent SRDE2I a réaffirmé la nécessité de répondre à un certain nombre d'enjeux, dont la nécessité de tendre vers un **modèle de développement innovant et durable**. L'effort est donc orienté sur l'accompagnement à la transition numérique, énergétique et écologique des acteurs privés, pour réduire les dépendances vis-à-vis de l'extérieur, dépendances dont les effets ont été particulièrement notables durant la crise sanitaire. De même, l'innovation sociale devra être soutenue et notamment en matière d'égalité professionnelle femmes-hommes.

La stratégie de relance, y compris de relance sociale poursuivie au travers de ce document cadre, s'appuie sur le potentiel de l'appareil de production locale. Pour ce faire, l'action économique publique doit pouvoir accompagner les filières « clefs » de production de biens et services, notamment les secteurs de l'agro-alimentaire, de la construction, du transport et de la logistique, et bien entendu du tourisme et des services plus globalement.

L'ambition affichée au travers de ce schéma de développement économique révisé vise bien la nécessité de revoir les équilibres et les fondements du modèle de développement insulaire, davantage tournée vers une économie de production. Ainsi, outre le soutien apporté aux filières « clefs », l'action publique doit pouvoir encourager la structuration et le développement de filières émergentes ou dites « d'avenir », parmi lesquelles les secteurs d'activité composant **l'économie de la mer**, l'aéronautique, ou encore les industries culturelles et créatives.

Enfin, l'économie de proximité notamment pour les territoires ruraux, ou encore la préservation des équilibres commerciaux entre centre et périphérie pour les territoires les plus urbains, restent au cœur des préoccupations pour sauvegarder l'habitabilité de ces espaces.

Alors plusieurs leviers d'action ont été identifiés pour répondre à ces enjeux, défis, y compris en termes d'accompagnement aux filières, aux acteurs économiques :

- La nécessité d'inscrire l'action économique au plus près des territoires, en se fondant sur la complémentarité et la coordination des actions. Il est question également de territorialisation de l'action, des projets et des outils (y compris pour le financement) ;
- Le soutien aux démarches de coopération et de partenariat développés à l'international ;
- La simplification et la lisibilité des parcours d'accompagnement aux entreprises ;
- Ou encore, la capitalisation des opportunités autour de l'économie sociale et solidaire.

³⁰ Agence de Développement Economique de la Corse, Ecnunia 2030, Revisione di u schema regionale di sviluppu economicu di a Corsica, 95 pages

Axes thématiques	Objectifs
Axe thématique n°1. Développer une économie durable de production	Améliorer la capacité des acteurs à coopérer pour accroître la compétitivité de l'écosystème corse Assurer la transition vers une agriculture de production soutenable Soutenir et transformer le secteur de la construction Vers un modèle touristique durable pour la Corse Mettre au service du développement économique de la Corse un système de transport durable Valoriser les secteurs émergents pour diversifier la structure productive de la Corse Redynamiser et pérenniser le commerce de proximité
Axe thématique n°2. Renforcer les solidarités et favoriser l'inclusion économique et sociale	Renforcer la visibilité, la lisibilité et la structuration de l'ESS en Corse Imaginer et mettre en œuvre les outils du développement de l'ESS Adapter le financement de l'ESS aux nouveaux enjeux
Axe thématique n°3. Agir au service du développement économique dans les territoires	Coordonner efficacement l'action économique dans les territoires Identifier et saisir chaque opportunité offerte par les territoires
Axe thématique n°4. Permettre aux entreprises de Corse de financer leur développement	Moderniser le système de financement pour faire face aux multiples défis de demain
Axe thématique n°5. Permettre à la Corse de s'intégrer à une économie mondialisée	Créer un espace de coopération à l'échelle européenne et Méditerranéenne Créer un environnement favorable au rayonnement commercial de la Corse Rechercher de nouveaux partenaires pour soutenir le développement des entreprises exportatrices dans un contexte incertain
Axe thématique n°6. Garantir aux entreprises un accès au foncier et à l'immobilier	Garantir aux entreprises un accès au foncier et à l'immobilier
Axe thématique 7. Contribuer au dynamisme des industries culturelles par la valorisation de la langue et de la culture corses	Promouvoir des actions notamment dans le domaine des industries culturelles autour de la langue et de la culture corses
Axe thématique 8. Valorisation de et par la langue corse	S'appuyer sur l'atout que constitue la langue corse, facteur d'identité, pour contribuer au dynamisme de l'économie insulaire, à son rayonnement à l'international
Axe thématique 9. Piloter efficacement l'action publique dans le domaine économique	Améliorer l'efficacité et la coordination de l'action publique Garantir le suivi de la mise en œuvre du schéma et communiquer sur les résultats
Les axes thématiques du SRDE2I révisé 2022	

Défis	Objectifs
Défi sociétal n°1. La relance sociale	Préserver la capacité des publics fragiles à s'insérer dans la société
Défi sociétal n°2. L'autonomie économique	Sécuriser et renforcer les capacités financières et d'intervention de la Collectivité de Corse
Défi sociétal n°3. Assurer les multiples transitions : un écosystème innovant	Accompagner la structuration d'un réseau territorial d'innovation (RTI)
	Assurer le financement des innovations technologiques
	Renforcer les relations entre le monde de la recherche et le tissu économique pour faciliter la transition énergétique et écologique
	Accompagner et consolider la transition numérique des entreprises
	Promouvoir l'innovation sociale pour relever les défis de la société Corse
	Mettre l'innovation au service de la transition et de l'autonomie énergétiques
Défi sociétal n°4. L'égalité professionnelle femmes-hommes	Accélérer la transition écologique et promouvoir l'économie circulaire
	Contribuer sur le plan économique à l'accélération de la dynamique de l'égalité femmes-hommes

Les défis sociétaux inscrits au titre du SRDE2I révisé 2022

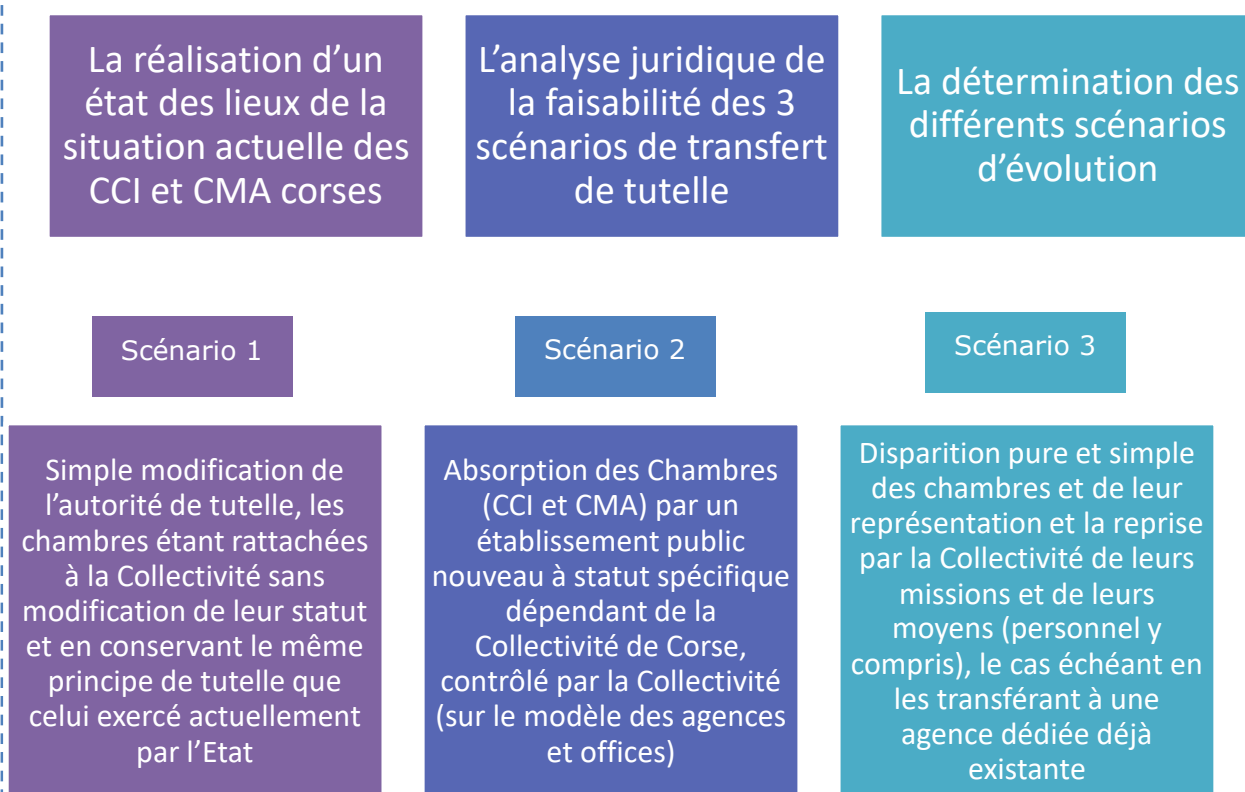
Enfin, il a été acté que le SRDE2I révisé alimenterait la partie économique du PADDUC, considérant les synergies existantes et incontournables entre le SRDE2I et le volet « diversifier l'économie pour un développement territorial durable ».

A noter que la loi PACTE (article L.711-8 du code de commerce et deuxième alinéa de l'article 5-1 du code de l'artisanat) renforce les liens entre les orientations stratégiques édictées par la Collectivité de Corse, au travers du SRDE2I, et celles décidées par le réseau consulaire, par le biais d'une convention signée entre les deux parties pour la mise en œuvre du SRDE2I ; cette convention CdC-chambres consulaires devant être signée au plus tard 6 mois après la signature du SRDE2I.

Le transfert de la tutelle de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse vers la Collectivité de Corse

Conformément à la loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises (PACTE) et son article 46, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse doit se rapprocher de la Collectivité de Corse. Ainsi, « en raison de la mise en place de la collectivité unique depuis le 1er janvier 2018, une étude est conduite conjointement par la Collectivité de Corse, l'Etat et les chambres consulaires afin de proposer un diagnostic, un audit, une assistance et un conseil, en vue de l'évolution institutionnelle et statutaire des chambres consulaires de l'île. Cette évolution doit s'inscrire dans un processus global de transfert de compétences de l'Etat vers la Collectivité de Corse. Cette étude est remise au Parlement ainsi qu'au conseil exécutif de Corse au plus tard un an après la promulgation de la présente loi ».

En mars 2020, la Collectivité de Corse a mandaté le cabinet EY pour la réalisation d'une étude relative au transfert de la tutelle de la CCI vers la Collectivité de Corse. Cette étude comprenait trois grandes phases :



Après analyse juridique de la faisabilité des scénarios de transfert de tutelle, le scénario n°2 qui verrait l'absorption des chambres par un établissement public nouveau dépendant et contrôlé par la CdC a été retenu comme le scénario cible. Le rapport d'étude a été présenté à l'Assemblée de Corse durant la séance du 28 janvier 2022.

A noter que les résultats de cette étude, tout comme la délibération de l'Assemblée de Corse, ont été adressés en date du 22 septembre 2022 à la première ministre, au président du sénat et à la présidente de l'Assemblée Nationale, dans le cadre de la poursuite du processus de transfert de tutelle enclenché.

2.2 Les grands objectifs stratégiques du réseau consulaire

Concessionnaire historique de tous les ports et aéroports de l'île, la CCI de Corse inscrit pleinement son action en faveur du développement de l'économie corse, et dont les enjeux s'apprécient tout à la fois en termes de retombées économiques, sociales mais également d'aménagement du territoire. Le caractère insulaire de la Corse, accroît sans conteste la portée de ces retombées d'autant plus que le réseau routier, étroit et sinueux, ralentit l'accessibilité en tout point du territoire, comme les échanges, si cruciaux, entre les acteurs économiques. Ils constituent donc des outils naturels – tout comme le Palais des Congrès - au service de la relance attendue et inscrite au titre du SRDE2I révisé.

Toutefois, cette stratégie de relance doit servir le projet de croissance durable, en soutenant les diverses transitions déjà engagées ces dernières années : la transition numérique, écologique et énergétique. En outre, cette stratégie se fonde sur les opportunités autour de l'économie de production qu'il faut pouvoir accompagner, notamment par le biais d'infrastructures clefs tels que dans le domaine du transport. Enfin, cette stratégie s'appuie également sur la capacité de l'économie corse à s'intégrer pleinement sur les marchés méditerranéens et européens.

Consciente de ces enjeux et de son rôle incontournable en matière de transport extérieur, la CCI de Corse a retenu 3 objectifs visant à soutenir le projet de développement économique souhaité pour la Corse.

Cette stratégie s'inscrira directement dans les préconisations du SRDE2I en matière d'action publique :

Objectifs du schéma sectoriel	Liens avec le SRDE2I révisé
Objectif 1 : Assurer un service public de qualité en matière de transport extérieur	Axe thématique n°1 Axe thématique n°5
Objectif 2 : Soutenir la relance de l'économie corse	
Objectif 3 : Accélérer les projets de transitions	Défi sociétal n°3

Objectif 1 : Assurer un service public de qualité en matière de transport extérieur

Plusieurs chantiers opérationnels seront engagés parmi lesquels :

- Identifier, planifier et suivre la mise en place des investissements visant à préserver la capacité et la qualité d'accueil des infrastructures portuaire et aéroportuaire (par exemple, travaux de rénovation / aménagement, extension, investissements : remorqueur, coffre d'amarrage...);
- Se faire le fervent défenseur des grands projets d'investissements structurants pour la Corse (accompagnement dans la mise en place du projet de futur port de commerce de Bastia, du schéma d'aménagement du fond de baie d'Ajaccio...) pour favoriser leur aboutissement ;
- Entretenir et préserver les relations avec le concédant pour une meilleure articulation des actions et des financements ;
- Contribuer à la complémentarité des infrastructures en soutenant les projets publics d'intermodalité ;
- Poursuivre les réflexions en matière de rationalisation des efforts dans la gestion et le développement des équipements (rationalisation des espaces, identification de potentialités foncières permettant d'accueillir des projets de développement ...) ;
- Répondre aux exigences accrues en matière de sûreté et de sécurité ;
- Conforter le rôle et la vocation de la CCI de Corse en tant que gestionnaires d'équipements structurants notamment lors du renouvellement des concessions.

Objectif 2 : Soutenir la relance de l'économie corse

Plusieurs chantiers opérationnels seront engagés parmi lesquels :

- Envisager une politique commerciale commune cohérente et homogène au niveau territorial mais compétitive au regard des autres aéroports à destination touristique de l'arc méditerranéen (taxe transports, coûts de touchée...);
- Pérenniser et poursuivre le développement de lignes commerciales, en particulier sur les ailes de saison, destinées notamment à accélérer l'insertion de la Corse en méditerranée et en Europe ;
- Conforter le développement des croisières dans un contexte de concurrence exacerbée entre les nouvelles destinations, tout en préservant l'acceptabilité sociale : éduco-tours compagnies, salons internationaux, événementiels, étude de retombées économiques et valorisation de ces résultats, suivi de la mise en relation avec les acteurs socio-économiques locaux... ;

- Représenter le réseau consulaire et être animateur dans l'organisation de la politique des transports de la Corse eu égard à son expérience en tant que gestionnaire d'infrastructures ;
- Garantir la pérennité du Palais des Congrès tout en proposant une approche tarifaire concurrentielle (maîtrise des charges, développement des recettes d'exploitation...) ;
- Affirmer l'ancrage territorial du Palais des Congrès, et sa contribution à la destination Corse sur le marché du tourisme d'affaires ;
- Soutenir le développement commercial du Palais des Congrès (partenariats, force commerciale, travail sur la base client, promotion, outils de suivi...).

Objectif 3 : Accélérer les projets de transitions

Plusieurs chantiers opérationnels seront engagés parmi lesquels :

- Poursuivre la démarche d'adhésion entamée en 2020 par les 4 aéroports au programme EASEE porté par l'ACI et l'UAF&FA, dans le cadre de l'obtention du label Airport Carbon Accreditation (ACA) ;
- Poursuivre la démarche d'adhésion au programme AéroBiodiversité ;
- Définir le contenu et/ou soutenir les projets de développement durable engagés :
 - ✓ Pour les aéroports (ombrières photovoltaïques, hydrogène, 400Hz, SAF...) ;
 - ✓ Pour les ports : projet de branchement à quai des navires, retraitement des boues de dragage, proposition d'une charte croisières...
- Mener une réflexion autour des marges de progression en matière d'efficacité énergétique pouvant être réalisées sur les équipements (économie d'énergie...) ;
- Intégrer le numérique et l'audiovisuel dans l'offre du Palais des Congrès.

2.3 Les projets de développement

Conformément aux objectifs stratégiques présentés supra, les pages suivantes décrivent les différents projets de développement portés par la CCI Corse pour les équipements dont elle a la gestion.

2.3.1 LES CONCESSIONS PORTUAIRES

a) Le port de commerce de Bastia

Il faut noter en préambule que la concession actuelle se terminant au 31/12/2020, celle-ci a été prorogée par voie d'avenant jusqu'au 31/12/2024.

En outre, il a été démontré l'impact direct de la crise sanitaire qui s'est transformée en crise économique face à laquelle le trafic maritime n'a pas été épargné. Le port de commerce de Bastia, même s'il a su résister par la mise en place de mesures de soutien marketing à l'adresse des compagnies, a perdu plus de 46% de son trafic de passagers en un an, passant en 2019 de 2 133 071 passagers à 1 147 929 passagers en 2020.

La période 2020-2024, est donc une période de consolidation et de reconquête.

i. La stratégie de développement

- **Préambule**

Dans ce contexte de crise, il est plus que jamais nécessaire de maintenir **la puissance publique dans son rôle d'investisseur au service du public** contrairement aux concessionnaires privés qui poursuivront comme objectif de rentabiliser l'infrastructure.

Comme évoqué précédemment, le port de commerce de Bastia – 1^{er} port de commerce de Corse - avait déjà atteint sa limite de fiabilité opérationnelle, depuis plusieurs années, n'étant plus en mesure de faire face à la réalité du trafic maritime qui s'y exerce depuis le début de la concession actuelle : bassin portuaire exigu, cercle d'évitage limité, profondeur non adéquate, nombre et longueur des quais insuffisants, surface de stockage du fret et de véhicules trop restreinte...

Partant de ce constat, et soucieuse d'assurer la remise à niveau de l'infrastructure indispensable à l'économie insulaire, la CCI de Corse a réalisé en tout début de concession,

une étude de développement portuaire qui a conclu à la nécessité d'une extension portuaire pour répondre aux objectifs suivants :

- ✓ Sécuriser le fonctionnement portuaire ;
- ✓ Améliorer le cadre portuaire ;
- ✓ Répondre aux besoins de la continuité territoriale ;
- ✓ Participer à un développement économique durable.

Aussi dans l'intervalle de disposer de cette nouvelle infrastructure, la CCI de Corse, avec un fonds de roulement de moins de 10 M€ en début de concession (2006), a investi en 15 ans sur la plateforme portuaire de Bastia plus de 28 M€. En outre, en plus du maintien du potentiel productif, les opérations engagées, les plus importantes, ont été les suivantes :

- ✓ Participation sous forme de fonds de concours à la réalisation du terre-plein intérieur nord-est qui a permis de créer une surface complémentaire de 6 200 m², de doubler la capacité de stockage des poids lourds, tenant compte de l'évolution du fret ;
- ✓ Parallèlement une porte a été créée pour le contrôle d'accès des camions ;
- ✓ Création d'une clôture et dispositif de délimitation de la zone d'accès restreint ;
- ✓ Mise en place d'un système d'équipement dynamique à messagerie variable, en vue de rationaliser et gérer les espaces en temps réel, en fonction des conditions météorologiques et des chargements ;
- ✓ Déroctage du bassin, afin d'améliorer la profondeur pour sécuriser les manœuvres et accueillir les mégas express ;
- ✓ Réaménagement des zones nord et sud aux abords des bâtiments, pour améliorer la qualité de service à l'endroit des passagers piétons notamment cheminements balisés, ombrières, toilette publique ;
- ✓ Création d'un parking public ;
- ✓ Dispositif de sécurité contre la rupture d'amarre ;
- ✓ Renforcement du dispositif d'accostage avec la mise en place de défenses de quai principalement ;
- ✓ Réhabilitation du hangar 5 pour les personnels portuaires notamment ceux de la manutention.

Par ailleurs, le « pacte » établi entre le conseil portuaire, le concédant et la CCI, a été de **maintenir les tarifs à niveau, tout en bonifiant le fonds de roulement de la concession en vue de l'investissement stratégique à réaliser à la fin de la concession.** Ainsi, le fonds de roulement a été porté à fin 2019 à 22 M€ (+120%) en vue du futur projet grand port. Après deux années de crise liée à la COVID-19, il s'élève fin 2021 à 17,6M€.

- Déclinaison et point d'avancement du plan stratégique

Le plan quinquennal d'investissements initial avait pour but de réaliser un certain nombre d'investissement dans l'attente de disposer d'une nouvelle infrastructure portuaire. Il était séquencé en 3 phases :

- ✓ La phase 1 et la phase ultérieure consistaient pour la première à engager les études de faisabilité opérationnelles en vue de la construction d'un nouveau site, et la seconde consistait en la création du nouveau site portuaire, situé plus au sud de Bastia ;
- ✓ La phase 0, quant à elle, comprenait notamment des opérations d'aménagement du site actuel pour partie sous maîtrise d'ouvrage CCI, pour partie sous maîtrise d'ouvrage Collectivité de Corse. Cette phase a plusieurs fois été révisée, à trois reprises, en fonction des études de faisabilité technique réalisées tout au long de la période.

Entre temps, on retiendra l'arrêté préfectoral du 03 mai 2013 qui autorise la destruction d'espèces protégées dans le cadre de la réalisation d'un nouveau port de commerce à Bastia. Cet événement majeur, qui confirmait à horizon 2020 la possibilité d'un début de déménagement sur le site de la Carbonite dont le débat public a eu lieu en 2007, et dont toutes les études de faisabilité ont été réalisées entre 2004 et 2013, a conduit à la révision des opérations constituant la phase « 0 ».

La dernière version du plan stratégique qui a reçu l'avis favorable de l'instance de suivi du 16 octobre 2017, pour d'une part tenir compte du fait que les études de faisabilité opérationnelle du futur site allaient être relancées, et d'autre part pour réactualiser le coût du terre-plein intérieur nord-est.

COMPOSITION DU PLAN DE DEVELOPEMENT						
Maitrise Ouvrage C.T.C		Désignation	Coût Objectif 100%	Part C.T.C 20%	Part C.C.I.T.2B 30%	Part Etat "P.E.I." 50%
		Etudes Site Actuel	2 000 000 €	400 000 €	600 000 €	1 000 000 €
		Etudes PGPC	2 760 000 €	552 000 €	828 000 €	1 380 000 €
		Terre-Plein Intérieur Nord-Est	6 600 000 €	1 320 000 €	1 980 000 €	3 300 000 €
		Sous-Total 1	11 360 000 €	2 272 000 €	3 408 000 €	5 680 000 €
Maitrise Ouvrage C.C.I.T.2B		Désignation	Coût Objectif 100%	Part C.T.C	Part C.C.I.T.2B 50%	Part Etat "P.E.I." 50%
		Etudes Service Assistance en Escales	75 000 €	----	37 500 €	37 500 €
		Etudes Reconfiguration Poste 8	100 000 €	----	50 000 €	50 000 €
		Etudes Reconfiguration Espaces Portuaires	50 000 €	----	25 000 €	25 000 €
		Acquisition Remorqueur	6 000 000 €	----	3 000 000 €	3 000 000 €
		Reconfiguration Poste 8	3 000 000 €	----	1 500 000 €	1 500 000 €
		Dragage - Reprofilage Bassin Saint Nicolas	1 200 000 €	----	600 000 €	600 000 €
		Reconfiguration Espace "STEP"	300 000 €	----	150 000 €	150 000 €
		Reconfiguration "Cimenterie"	0 €	----	0 €	0 €
		Sous-Total 2	10 725 000 €		5 362 500 €	5 362 500 €
Total (St1+ St2)			22 085 000 €	2 272 000 €	8 770 500 €	11 042 500 €

Depuis l'instance de suivi n'a plus été réunie et un seul Conseil Portuaire a eu lieu au printemps 2021.

ii. Les projets d'investissement

Considérant également : l'audit sur la sécurité maritime diligenté en 2021 par le Préfet de Corse, la fin de concession en 2024, la fin des études de faisabilité opérationnelle pour la création d'une nouvelle infrastructure (qui ont abouti à plusieurs scénarii dont l'agrandissement du site actuel et pour lesquels l'Assemblée de Corse ne s'est encore prononcée), il convient pour le concessionnaire de maintenir désormais, **le potentiel productif du site actuel en privilégiant les opérations de mise en sécurité et en faveur de la transition énergétique et environnementale.**

Selon la CCI de Corse, le futur plan stratégique devra comprendre à minima :

- ❖ Si les études techniques, financières et juridiques qui ont été lancées à l'automne 2022, le confirment : L'acquisition **d'un remorqueur**. Ce remorqueur sera destiné à sécuriser les manœuvres, à intégrer la lutte contre la pollution et la lutte contre les incendies. Une assistance à maîtrise d'ouvrage a été lancée en 2022, pour notamment définir les caractéristiques physiques du bâtiment en fonction des contraintes portuaires mais également de définir le mode de gestion le plus adéquat. Cette opération fait également partie des préconisations de l'audit sur la sécurité maritime ;
- ❖ **La reconfiguration du Poste 8** : la définition technique étant achevée, l'opération peut être lancée sous réserve de l'obtention de l'autorisation du concédant et des financements associés ;

- ❖ **La reconfiguration des espaces portuaires**, afin d'optimiser les espaces existants en incluant notamment la démolition de la station d'épuration par la Communauté d'Agglomération de Bastia ou encore le hangar de la station d'ensilage du ciment ;
- ❖ **Le Courant Electrique des Navires à Quai : c'est l'enjeu environnemental des prochaines années.** Il s'agit de construire des installations électriques haute tension avec postes de transformation de puissance suffisante pour alimenter plusieurs navires. Chaque quai devra également être équipé d'une potence télécommandée, pour permettre la connexion en toute sécurité avec le navire. Considérant les différentes catégories de navires - dont certains fonctionnent en 50 Hertz et d'autres en 60 Hertz - il sera nécessaire d'installer pour chaque quai, un convertisseur de fréquence. **Enfin, deux options complémentaires** sont à l'étude :
 - ✓ 1 option avec branchement au réseau EDF (3 postes à quai) ;
 - ✓ 1 option avec branchement à un système d'hydrogène vert.

Toutes ces opérations ont fait l'objet d'une demande de financement dans le cadre du Plan de Transformation des Investissements pour la Corse.

iii. Les financements

Pour financer ces investissements, plusieurs options peuvent être envisagées :

- Le recours à l'emprunt ;
- La mobilisation d'une partie du fonds de roulement ;
- Les fonds de concours de la Collectivité de Corse ;
- Les fonds du Plan de Transformation des Investissements pour la Corse ;
- Les fonds européens.

L'encadré ci-dessous présente le projet de création d'une nouvelle infrastructure portuaire pour la Ville de Bastia.

Le projet du Grand Port de Bastia

Il faut remonter d'abord au 17 février 2014 à l'Assemblée de Corse, il est confirmé alors la mise en œuvre du projet du Grand Port de la Carbonite qui devait voir le jour au plus tard en 2024, afin de répondre à un certain nombre d'objectifs issus des constats énoncés supra :

- ✓ Optimiser le cadre portuaire ;
- ✓ Sécuriser le fonctionnement portuaire ;
- ✓ Favoriser le développement du port, notamment dans le domaine de la croisière ;
- ✓ Renforcer la position privilégiée du port de Bastia au sein de l'espace méditerranéen ;
- ✓ Participer au développement économique de l'île.

La réalisation de ce projet se heurte néanmoins à des contraintes environnementales fortes. C'est dans ce cadre que la Collectivité de Corse a engagé un certain nombre d'études et démarches administratives qui se sont déroulées schématiquement en deux temps :

- ✓ Période 2002-2015 avec notamment l'organisation d'un débat public en 2007 et l'obtention d'un arrêté préfectoral portant autorisation pour la destruction d'espèces protégées suite aux avis des Commissions Nationales et Régionales des Protections de l'environnement ;
- ✓ Période 2016- 2021 avec le changement de majorité territoriale qui a pris la décision de mener de nouvelles études plus approfondies.

Période 2002-2015 : Option Carbonite

Selon la majorité actuelle, le projet de la Carbonite présentait un certain nombre d'éléments qui faisait défaut :

- ✓ La sécurisation du trait de côte et des impacts sur les plages et le grau de l'étang de Biguglia ;
- ✓ Une vérification de l'adéquation du projet au regard de l'évolution du trafic ;
- ✓ Une intégration du projet dans la vision d'ensemble de l'évolution des autres infrastructures portuaires ;
- ✓ Une consolidation des coûts de l'opération estimés dans le débat public à 250 M€ et chiffrés dans par la suite à 660 M€ ;
- ✓ La construction et la validation d'un plan de financement ;
- ✓ Une analyse d'opportunité sur la conteneurisation du fret ;
- ✓ Les autorisations au titre du code de l'environnement, compte tenu des études d'impact et du débat public ;
- ✓ Une vision urbanistique du devenir des parties terrestres et l'impact sur le développement économique social et patrimonial, intégrant l'intercommunalité ;
- ✓ Une interface Ville/Port à repenser au regard des projets de la ville de Bastia ;
- ✓ Un débat public jugé obsolète et juridiquement caduc au regard de l'article L.121-12 du code de l'environnement. L'enquête publique devant être diligentée dans les 8 ans après la clôture du débat public soit le 10 juillet 2015, en l'espèce.

Période 2019-2021 : Nouvelles Options

La période 2019-2021 a donc fait l'objet de l'intégration de nouveaux éléments et d'une nouvelle méthode de conduite du projet visant à faire le meilleur choix de construction dans un délai le plus réduit possible. C'est en sens que l'Assemblée de Corse a délibéré en juillet 2019. Selon la délibération de l'Assemblée de Corse en date du 25 juillet 2019 (AC19/231), le projet d'infrastructure portuaire futur a pour objectif de satisfaire aux exigences suivantes :

- ✓ Des infrastructures portuaires s'inscrivant pleinement dans la stratégie maritime et économique globale de la Corse ;
- ✓ Des infrastructures portuaires innovantes, en termes de respect et de protection de l'environnement, de développement durable et d'intégration des nouveaux enjeux, techniques et technologiques ;

- ✓ Des infrastructures portuaires maîtrisées au plan de la gouvernance et des choix stratégiques par la Collectivité de Corse, institution garante de l'intérêt général et de la défense des intérêts matériels et moraux de la Corse et du peuple corse ;
- ✓ Des infrastructures portuaires dont la réalisation visera, dans le strict respect des lois et règlements en vigueur, tant français qu'européens, à permettre le maximum de retombées locales directes et indirectes ;
- ✓ Des infrastructures portuaires s'inscrivant dans un écosystème générateur de sens et d'emplois qualifiés ;
- ✓ Des infrastructures portuaires s'inscrivant pleinement dans la vision du développement durable, urbain, paysager, architectural, économique et balnéaire porté par la ville de Bastia, les communes avoisinantes et les intercommunalités directement concernées ou impactées ;
- ✓ Des infrastructures portuaires s'inscrivant dans une vision globale de la mobilité (intermodalité, transports maritimes, aériens, terrestres, ferroviaires, déplacements doux...).
- ✓ Les nouvelles études engagées durant la période 2017-2021, ont notamment pour objectif :
 - D'étudier plus précisément l'extension et la requalification du bassin actuel ;
 - De poursuivre les études engagées sur l'option initiale dit projet de la « Carbonite » ;
 - De redéfinir une solution d'infrastructure portuaire qui réponde mieux aux enjeux actuels en matière environnementale notamment concernant le projet « Portu Novu ».

C'est à la suite de la délibération du 25 juillet 2019, qu'une direction déléguée aux grands projets portuaires a été créée à la Collectivité de Corse, composée d'ingénieurs urbanistiques et portuaires notamment. Sa principale mission, en transversalité avec la direction des transports et de la mobilité est de conduire toutes les études nécessaires afin de doter la ville de Bastia d'une infrastructure portuaire plus moderne.

S'agissant enfin du portage, différentes options ont été étudiées :

- ✓ Option 1 : La Collectivité de Corse en tant que maître d'ouvrage
Elle est chargée des marchés publics avec maîtrise d'œuvre conception/réalisation et de la conclusion d'une convention d'affermage pour la gestion et l'exploitation par un tiers.
- ✓ Option 2 : La Collectivité de Corse confie la maîtrise d'ouvrage à un tiers
Elle est chargée de la conclusion d'un contrat global confiant à un même opérateur la conception, la réalisation, le financement et l'exploitation du port via un contrat de partenariat ou de concession.

b) Le port de commerce de L'Île-Rousse

i. La stratégie de développement

La stratégie de développement du port de l'Île Rousse découle du constat suivant : les capacités opérationnelles existantes du port sont limitées et ce alors même que le port devrait faire face dans les années à venir à une importante augmentation des flux de passagers, notamment en raison du potentiel de développement touristique de la Balagne.

Le plan de développement du port de L'Île-Rousse fixe ainsi trois objectifs réunis sous une ambition commune, celle de **moderniser et d'élever le potentiel d'accueil de l'infrastructure** :

Objectifs	Actions
L'amélioration du cadre portuaire	• Augmentation de la capacité de stockage des terre-pleins • Définition d'un schéma de circulation en distinguant les flux entrants des flux sortants • Renforcement de la sécurité • Optimisation des conditions d'accueil et d'accessibilité des navires • Fluidification de la circulation intra et péri-portuaire
Le maintien et le développement de la fonction économique du port	• Desserte équilibrée du département • Prise en compte de la demande de transport afin d'être en mesure d'y répondre
La participation à un développement économique durable	• Mise en cohérence de l'ensemble de la « zone des Iles » avec la définition des modalités d'aménagement et d'organisation • Coexistence régulière des fonctions patrimoniales industrielle et commerciale

En phase de concertation publique depuis juin 2012, ce projet d'un montant de près de 10 millions d'euros a reçu l'avis favorable de l'enquête publique unique qui a regroupé les enquêtes préalables le 14 décembre 2013. Le 24 janvier 2014, ont été signés deux arrêtés :

- Le premier³¹ portant autorisation des travaux d'aménagement et d'extension du port de commerce ;
- Le deuxième³² portant déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement et d'extension du port de commerce.

A noter qu'un arrêté³³ portant dérogation pour le déplacement de *patella ferruginea* dans le cadre de l'aménagement du port a également été signé le 3 avril 2014.

³¹ Arrêté n°2014024-0020

³² Arrêté n°2014024-0021

Il est à noter que les travaux de modernisation de l'infrastructure (revêtement, extension du terre-plein, allongement d'un quai, etc.) répondent à un **objectif d'optimisation de la capacité d'accueil**, des travaux d'ores et déjà bien engagés (à hauteur de 80% des travaux). S'agissant de l'accueil de compagnies de croisières, le port de l'Île Rousse reste focalisé sur de petites unités, plutôt haut de gamme.

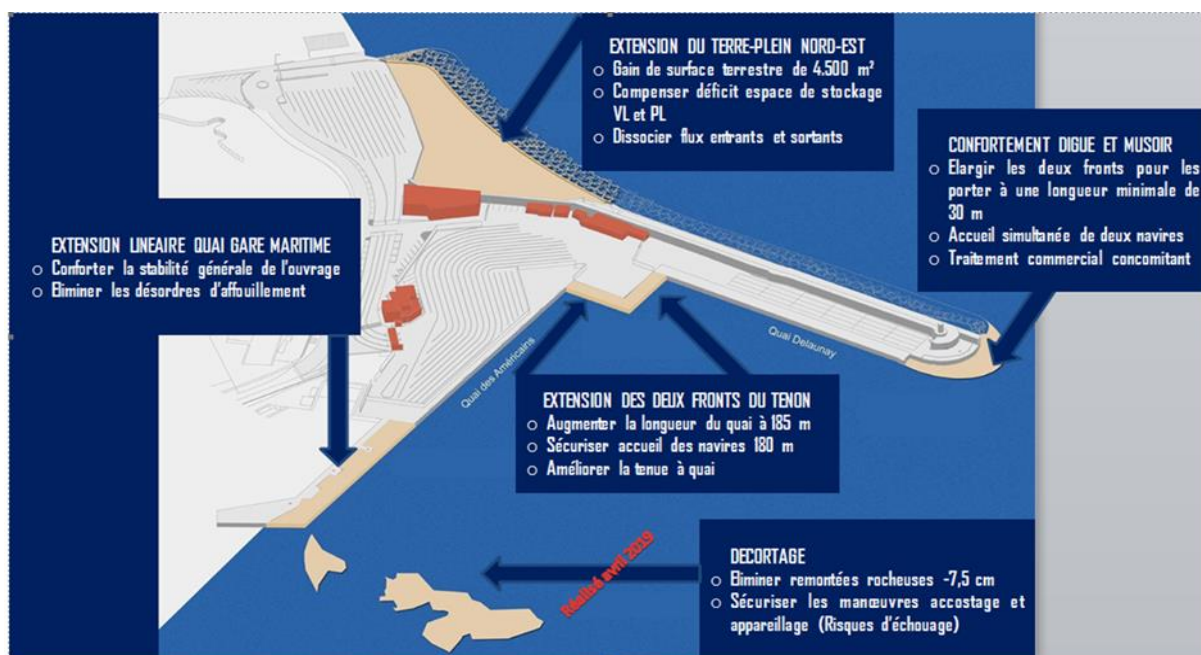


Figure 35. Représentation des aménagements prévus (Source CCI de Corse)

Le plan de développement initial prévoyait deux phases, une phase terrestre qui a entièrement été achevée **et une phase maritime qui est en cours et qui a nécessité un grand nombre de procédures administratives et réglementaires**. En particulier, elle a fait l'objet d'une longue instruction administrative avant d'avoir pu bénéficier des fonds du Plan Exceptionnel d'Investissement, depuis les années 2011 jusqu'en 2018. Du point de l'avancement dans la réalisation du plan de développement sur le volet maritime :

- Déroctage : réalisé en 2019

Objectif : augmenter la longueur admissible des navires partant et sécuriser les manœuvres en augmentant le tirant d'eau.

³³ Arrêté n°2014093-0001

- Extension du Terre-Plein Nord-Est

Cette opération se présente en deux tranches. La première consiste à consolider les voies d'accès existantes qui mèneront à l'extension et la seconde concerne l'extension proprement dite.

→ Travaux de consolidation de la desserte routière et création d'un rond-point au nord : en cours d'exécution.

→ Travaux d'extension du terre-plein : Définition technique et opérationnelle en cours. Début des travaux prévu en 2023.

Objectifs : Augmenter la surface utile dédiée au stockage des véhicules et spécifiquement en situation de simultanéité d'escales ; Permettre une dissociation des flux à l'embarquement et au débarquement pour améliorer la fluidité du trafic et diminuer les risques associés aux croisements de flux.

- Autres ouvrages maritimes

Parmi les études, les deux dernières effectuées révèlent des points sensibles visant à compromettre dans sa configuration actuelle du projet, l'extension du double tenon et partant l'extension de la jetée et du quai de la gare maritime.

→ D'un point de vue environnemental, la STARESO révèle la présence d'espèces protégées dans le prolongement du quai de la jetée, qui dans le cadre de l'extension du tenon nécessiterait un nouveau point d'ancrage pour l'amarrage. L'implantation d'un coffre nécessiterait alors l'obtention d'une dérogation du Conseil Scientifique Régional de la Protection de la Nature ;

→ D'un point de vue nautique, les simulations de manœuvre effectuées par les pilotes, démontrent qu'il sera nécessaire sur plusieurs approches. Les différentes hypothèses étudiées présentent de multiples situations de risques lors de plusieurs manœuvres selon les différentes conditions météorologiques régulièrement observées à L'Île-Rousse. Il sera nécessaire de procéder au déhalage du navire amarré au quai de la jetée...perdant le bénéfice du traitement commercial de navires simultanés.

Les conclusions de ces études remettent donc en cause ces aménagements dans leur configuration actuelle. En conséquence, une nouvelle procédure visant à explorer d'autres hypothèses va être lancée pour disposer de deux postes à quai dont un pour l'accueil des navires de 200 mètres.

- Projet Courant Electrique des Navires à Quai (CENAQ)

Par ailleurs, pour répondre à l'enjeu écologique et environnemental, la CCI de Corse a lancé une étude dans le cadre de son plan d'investissements pour un projet d'électrification de ses ports de Bonifacio, Porto-Vecchio, Propriano et de L'Ile-Rousse afin d'anticiper la réglementation à venir de la future Zone ECA Méditerranée. Plusieurs solutions sont envisagées. La consommation électrique des navires à quai, lors des heures de forte de demande d'électricité (avec la pointe du soir à 18h) pourrait déstabiliser le réseau électrique insulaire.

L'objectif des études qui seront conduites vise bien à comparer les différentes technologies envisageables pour le raccordement des navires à quai pour les 4 ports de Corse. En pratique, il s'agira de réaliser :

- ✓ Un état des lieux sur chaque site concerné, des infrastructures, de la flotte des navires, des réglementations et technologies ;
- ✓ Une étude de faisabilité technique, administrative et économique ;
- ✓ L'établissement de pré-dossiers de raccordement à l'attention d'EDF afin de consolider et budgéter les dispositions et coûts de raccordement ;
- ✓ La conception et définition de la solution d'électrification appliquée au(x) poste(s) à quai retenu(s) ;
- ✓ L'établissement des programmes techniques, performanciers et environnementaux détaillés de maîtrise d'œuvre (MOE) en vue du lancement effectif des travaux.

Le montant de ces études s'élève à 100 000 € et bénéficient d'un financement ADEME à hauteur de 70%.

ii. Les projets d'investissement

Le plan de développement du port de commerce de L'Ile-Rousse pour le volet maritime s'élève à 8 503 553 euros, hors investissement CENAQ.

iii. Le financement

Le financement du plan de développement du port de commerce est assuré conjointement par la Collectivité de Corse, par l'exploitant du port, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse et l'Etat dans le cadre du PEI, selon la clé de répartition suivante :

- Etat : 65% ;
- CdC 20% ;
- CCI 15%.

c) Le port de commerce d'Ajaccio

i. La stratégie de développement

La stratégie de développement retenue pour le port de commerce d'Ajaccio dans le cadre de la nouvelle DSP en vigueur depuis le 1er janvier 2014, s'inscrit dans les orientations de « Port polyvalent Roulier ».

Trois axes stratégiques ont été déclinés, auxquels se rattachent l'ensemble des projets d'aménagement et de développement des infrastructures et l'ensemble des actions menées en matière d'exploitation, de politique tarifaire, marketing et promotionnelle.

- **Objectif Stratégique n°1 : « Service public dimensionné pour les besoins spontanés de l'économie et de la population »**

Du fait de l'insularité, le port de commerce d'Ajaccio est un poumon indispensable à la « respiration » de la Corse. A ce titre, sont visées :

- ✓ **Une fiabilité absolue** et l'efficacité propre au bon déroulement des opérations commerciales des navires dans le cadre d'un service disponible 365j/365, soutenue par l'organisation de l'exploitation commerciale et confortée par un Plan de Continuité de Service. Par ailleurs, elle repose également sur une gestion sociale exemplaire ;
- ✓ **Une flexibilité totale** des horaires d'exploitation suivant la programmation des navires. Le port de commerce d'Ajaccio se distingue par une flexibilité totale des horaires d'exploitation : plus de 120 horaires usuels d'exploitation permettent d'adapter en permanence le fonctionnement du port à la programmation des navires, sans surcoût pour les armateurs. Cette souplesse d'organisation vise à ne faire peser aucune contrainte de la part du gestionnaire de l'équipement sur la programmation commerciale des compagnies ;
- ✓ **Des capacités d'accueil** dimensionnées pour satisfaire les besoins spontanés des entreprises de transport, des résidents et des touristes.

Il s'agit là d'une ambition forte et véritablement du fil rouge de l'action de la CCI de Corse depuis plusieurs décennies, à savoir **anticiper les besoins en nouvelles infrastructures et rationaliser de façon permanente l'exploitation pour éviter à tout prix la saturation** ; notamment le port de commerce doit pouvoir faire face à l'hyper-saisonnalité générée par le tourisme, 1^{er} moteur économique de l'île.

Le **schéma directeur d'aménagement du fond de baie d'Ajaccio** répond à cette ambition par l'extension des capacités de réception de navires (2 postes rouliers supplémentaires) et celle des terre-pleins, qui passent de 10,3 ha (dont 8,8 au centre-ville et 1,5 ha à St Joseph) à 14,6 ha au terme de la réalisation du nouveau terminal de St Joseph, soit une extension de près de 40% de la surface terrestre du port de commerce, qui permettra à la fois de suivre la croissance des trafics prévue à l'horizon 2030, mais également de mieux gérer le fret en entrée de ville.

En effet, le bassin historique du centre-ville reste exigu ; la livraison du terminal spécialisé fret de St Joseph devrait permettre a minima de diminuer l'espace actuellement dédié à la zone fret, offrant une opportunité de repositionnement du bâtiment du manutentionnaire (ancien BCMO) ; ainsi que par la rationalisation des parcs de stationnement.

L'objectif de la CCI de Corse vise la création d'une zone de pré-embarquement des véhicules légers sur le terre-plein du Margunaghju, complétée par une optimisation de la zone fret actuelle équipée de prises reefers. Dans l'attente de la réalisation de cette opération, et afin de faire face à l'augmentation continue du fret, un rempiètement coté Margunaghju est envisagé.

Par ailleurs, le Môle des Capucins a fait l'objet d'une opération de requalification (reprise des sous faces) en 2014/2015. Malgré cette opération, complétée par l'ajout d'un bollard de 150 tonnes, la reconstruction du plan incliné et la mise en place d'un coffre d'amarrage de 200 tonnes, l'autorité portuaire a réduit la taille admissible des navires sur ce poste. La CCI de Corse a donc mené une étude de diagnostic/extension du môle en 2019. Plusieurs choix ont été proposés, et une décision doit rapidement être prise au risque de pertes importantes sur la programmation des croisières.

- ✓ **Les standards de service** propres à satisfaire les besoins de confort et de sécurité des résidents, des touristes, et de l'exigeante clientèle des croisiéristes :

Dès 2011, la CCI d'Ajaccio et de Corse du sud a entrepris la réalisation de cheminements sécurisés, complétés par un ensemble de auvents destinés à abriter les formalités et les contrôles de sûreté. La finalisation du cheminement croisiériste en 2021 a permis d'offrir des services supplémentaires aux croisiéristes au travers d'un point d'information dédié, et de l'installation de deux panneaux à messages variables par lesquels peuvent transiter des informations sur les activités annexes, et les obligations réglementaires en temps réel.

Des aménagements extérieurs complémentaires ont permis d'offrir des services supplémentaires en termes de confort (blocs sanitaires extérieurs, distributeurs de boissons, aménagement de zones d'ombre), mais aussi en termes d'informations (9 écrans d'informations pour les véhicules sur les voies et sous l'auvent principal modifié en temps réel). Pour le confort des passagers en gare maritime, le WI-FI est disponible et gratuit, une salle dédiée aux membres d'équipage croisières a de même été aménagée en ce sens.

- **Objectif Stratégique n°2 « Service public citoyen : protection des hommes et de l'environnement »**

La protection des hommes

Elle concerne les clients ainsi que les hommes qui travaillent sur le port de commerce, mais aussi la population au sens large pour qui elle passe par une meilleure harmonie des activités portuaires et urbaines. C'est une ambition forte de la CCI de Corse, à laquelle le schéma directeur du fond de baie offre une double réponse :

- ✓ Par la suppression du charroi quotidien du fret en centre-ville, et l'amélioration conséquente de la circulation et de la qualité de l'air en centre-ville ;
- ✓ Par le retrait des activités de dépotage de matières dangereuses (pétrole et gaz) du cœur de la cité, et leur transfert sur sea-line sur le site du Ricanto, à proximité du site de dépotage d'Antargaz.

Le schéma directeur propose en effet une meilleure gestion de l'interface Ville-Port pour mettre fin au « mitage » du fond de baie d'Ajaccio par des activités qui présentent une menace certaine pour la sécurité des hommes, et empêchent l'épanouissement d'activités urbaines, sociales et ludiques en lieu et place des sites actuels de dépotage du pétrole et du gaz en centre-ville.

La protection de l'environnement

Au regard de la situation rare des ports de commerce et de plaisance d'Ajaccio, inclus en zone Natura 2000 maritime, la CCI de Corse a pris en compte une démarche environnementale destinée à maîtriser l'impact des activités.

Exemples de réalisation :

- ✓ Aire de carénage et mini déchetterie sur le port de plaisance Tino Rossi à destination des pêcheurs ;
- ✓ Décanteurs installés sur les différents sites (2 à l'appontement St Joseph, 2 sur le port de commerce, 1 sur le port de plaisance Tino Rossi) ;

- ✓ Cuve de récupération des eaux de fonds de cale, des eaux grises et noires des plaisanciers, pour le port de plaisance d'Ajaccio ;
- ✓ Récupération des déchets dangereux (ex : fusées, piles, batteries...).

L'objectif est clairement de maîtriser puis réduire l'impact environnemental des activités portuaires.

En outre, la nouvelle DSP en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2014 prévoit des investissements structurants en matière de développement durable au travers du nouveau Plan de Gestion Environnementale du port :

- ✓ Electrification prévue d'un à deux postes à quai pour suppression des fumées (et bruit) des navires à quai ;
- ✓ Recherche de solutions de retraitement des boues de dragage ;
- ✓ Bilan carbone, proposition d'une charte croisières ;
- ✓ Recherche d'économies d'énergie et de réduction de la consommation d'eau ;
- ✓ Etudes sur le soutage au GNL et proposition de stockage dans la zone du Ricanto.

• **Objectif Stratégique n°3 « Service public moteur du développement touristique »**

Le développement port de commerce d'Ajaccio est indissociable du développement de l'économie locale de la Ville et de son arrière-pays. L'action commerciale du Port de Commerce d'Ajaccio ne peut ainsi ignorer le tourisme, 1^{er} moteur économique de l'île. Les actions menées à ce jour dans le cadre de la politique commerciale du port de commerce concernent au premier chef le développement des croisières :

- ✓ Réalisation « d'eductours » compagnies ;
- ✓ Missions commerciales ;
- ✓ Salons internationaux ;
- ✓ Accueils événementiels.

Les perspectives offertes par le dynamisme du marché européen qui continue à progresser à un rythme supérieur à celui du marché américain, la poursuite des investissements de capacité par les compagnies, et le positionnement de nouveaux navires en Méditerranée, permettent de tabler sur la poursuite du développement de l'activité croisière pour le port de commerce d'Ajaccio.

Sur le plan des lignes régulières, trois lignes principales relient actuellement le port de commerce d'Ajaccio au continent français (Marseille, Toulon et Nice), illustrant les liens logistiques et d'échanges très forts avec les ports méditerranéens français, et les routes principales empruntées par les visiteurs estivaux, parmi lesquels + de 75% sont français.

La politique commerciale menée par le port de commerce d'Ajaccio vise à tirer parti :

- ✓ De la localisation favorable du port de commerce sur les routes corse-continent français ;
- ✓ De l'attrait touristique de la destination corse ;
- ✓ De la croissance des échanges Corso – Sardes ;
- ✓ De la possible ouverture vers de nouveaux marchés comme celui de l'Espagne.

La CCI souhaite à ce titre développer l'offre en haute saison pour de nouvelles destinations ; le port de commerce d'Ajaccio dispose d'une desserte actuellement limitée avec Porto-Torres. Grâce au positionnement du port sur la route Sardaigne-Italie du Nord, le port de commerce d'Ajaccio recherche l'amélioration de la desserte avec la Sardaigne occidentale et le Nord de l'Italie.

L'axe Ouest sera lui aussi exploré avec de nouvelles destinations vers les îles Baléares et l'Espagne continentale.

ii. Les projets d'investissement

La stratégie arrêtée lors de la contractualisation de la DSP se doit donc d'être réactualisée depuis la pandémie, et les grands projets d'investissement validés dans le cadre de la DSP 2014-2043 verront leur mode de financement réactualisé. Ces projets sont les suivants :

- Le Schéma Directeur Fond de Baie

C'est le projet phare du port de commerce dans le cadre du contrat de DSP. Par délibération du 21 janvier 2010, l'Assemblée de Corse a lancé sa mise en œuvre, et le programme d'investissement relatif à ce projet est fixé dans le cadre de la nouvelle DSP du port de commerce en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2014. Deux opérations majeures en constituent l'ossature :

- ✓ Le dépotage du pétrole sur le site du Ricanto

L'opération consiste à transférer les activités de dépotage des matières énergétiques sur le site du Ricanto. D'abord étudié sur sea-line, d'autres solutions techniques ont été envisagées en fonction des opportunités que pourrait fournir la construction de la nouvelle centrale électrique du Ricanto. Les perspectives peuvent ainsi évoluer en fonction du choix technique validé par l'ensemble des institutions décisionnaires, du plus rapide à mettre en œuvre

(solution Sea line 2/3 ans intégrant l'ensemble des études administratives), vers des temps plus longs comme une barge immergée (4/5 ans), offrant des possibilités de stockage non prévues dans la première solution.

✓ Le terminal fret à St Joseph

L'opération consiste à créer un nouveau terminal par extension du site de Saint-Joseph qui permettra d'accueillir deux navires rouliers de 215 mètres ainsi qu'un navire vraquier de 150 mètres. Le nouveau terminal sera spécialisé pour le fret non-accompagné, permettant d'y accueillir de manière privilégiée les activités les plus pénalisantes pour la circulation et la qualité de l'air.

L'opération, rendue au stade des Etudes Préliminaires, porte sur un montant global estimée à 70 Millions d'euros.

Complémentairement au Schéma Directeur Fond de Baie, le port de commerce d'Ajaccio a vu son périmètre concédé élargi à l'occasion de la nouvelle DSP en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2014. Cela lui permet de porter au titre de son Programme d'Investissement Pluriannuel la requalification d'ouvrages anciens, en mauvais état et appelant de lourds programmes de rénovation :

❖ Requalification de la jetée de la Citadelle

L'opération de réhabilitation de la Jetée de la Citadelle qui protège les bassins du port de commerce d'Ajaccio porte sur une enveloppe de travaux de l'ordre de 35 millions d'euros.

❖ Réhabilitation du môle des Capucins

La réhabilitation du môle des Capucins a été inscrite au contrat de DSP, les aménagements prévus portent sur la reprise de la structure de l'ouvrage avec la nécessité de la mettre à niveau des flottes actuelles, pour un montant estimé de 10 millions d'euros.

❖ Reprise de l'Appontement Saint Joseph

L'état de l'appontement Saint Joseph a été considéré comme critique suite à une expertise livrée en mai 2019. L'opération porte sur un montant estimé de 10 millions d'euros.

❖ Electrification des postes à quai

Les enjeux environnementaux nécessitent le développement du projet de branchement en électricité des navires à quai. Le dossier est en phase d'étude pour le port de commerce

d'Ajaccio pour lequel des solutions techniques ont été avancées pour équiper l'ensemble des postes à quai en plusieurs phases :

Phase 1 : 3.2 M d'euros (Margunaghju)

Phase 2 : 18.2 M d'euros (Trois Maries et Capucins Sud)

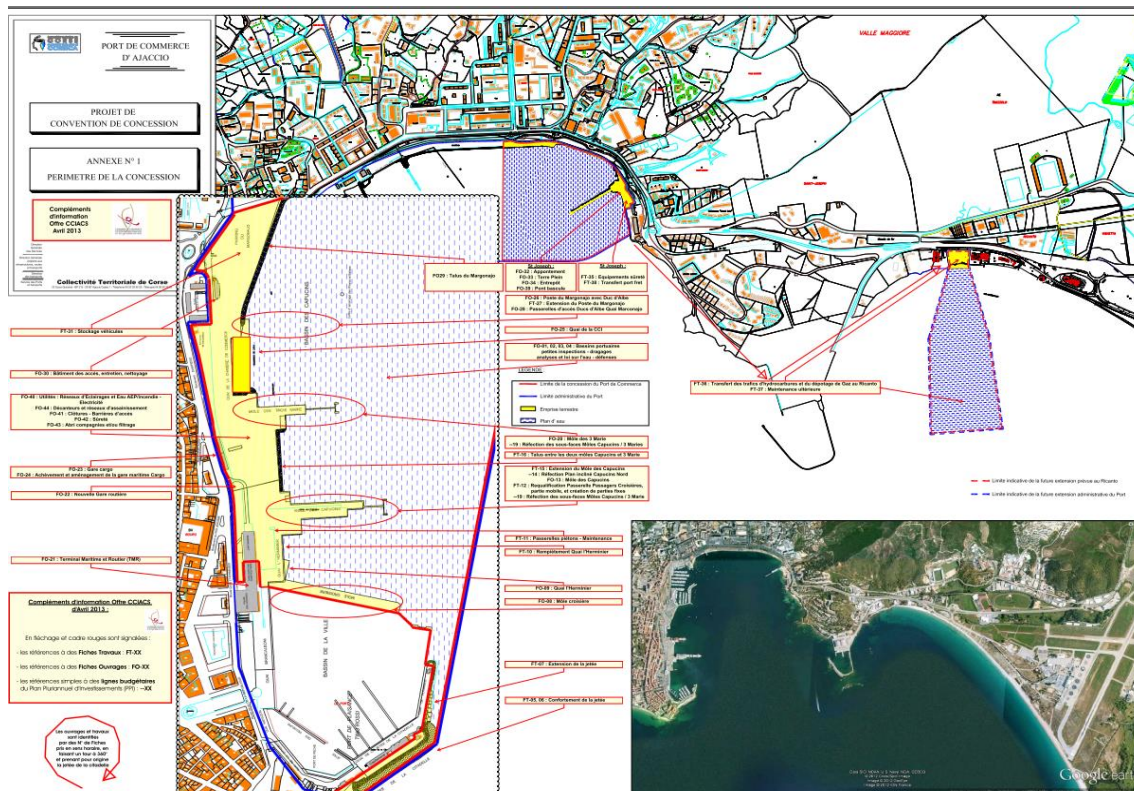
Phase 3 : 30 M d'euros (mole croisière et Capucins Nord)

iii. Le financement

Comme évoqué dans le point précédent, la pandémie de COVID-19 a bouleversé la planification des financements affectés par des recettes fortement impactées par des baisses de trafic.

Le plan de maintenance rigoureux imaginé dès 2014, les opérations d'investissement programmées au-delà de 2023, et plus largement, le programme global d'investissement prévu sur la période 2014- 2043 devra être revu en intégrant les incertitudes, le manque de lisibilité avéré, qui s'imposent.

Il est important de souligner la cohérence forte entre le Schéma Directeur Portuaire porté par la CCI de Corse, le Plan Local d'Urbanisme de la Ville d'Ajaccio et les différentes requalifications urbaines, routières et ferroviaires prévues et financées par la CdC.



Le programme d'investissement comprend un ensemble d'investissements financés par la CCI de Corse sur fonds propres et/ou emprunts et/ou subventions.

d) Le port de commerce de Porto-Vecchio

i. La stratégie de développement

Au titre des enjeux constitutifs des prochains défis à relever par le port de commerce de Porto-Vecchio on peut citer :

- Le maintien des trafics issus de la DSP maritime de la Corse et le développement de trafics « libres » liés à la proximité avec la Sardaigne et l'Italie ;
- Le maintien de la capacité de mise à quai par la réalisation d'un dragage du cercle d'évitage ;
- La montée en charge de la sûreté portuaire par des aménagements sans cesse plus performants, disposant d'une marge faible d'absorption de surcoûts liés à l'accroissement des contraintes de sûreté.

La CCI de Corse souhaite que des **projets structurants viennent soutenir le développement du port de commerce** :

- Projet 1 : extension des terre-pleins sur la zone d'endigage pour augmenter la capacité de stationnement des véhicules à l'embarquement en réduisant l'impact sur la circulation en centre-ville de Porto-Vecchio ;
- Projet 2 : réalisation de coffres d'amarrage en entrée de golfe pour pallier au manque de capacité d'accueil à quai pour les navires de croisière et offrir un point d'amarrage de sécurité pour les ferries en attente ;
- Projet 3 : atteindre la taille admissible de 200 mètres à l'année (actuellement uniquement en saison estivale) » et utilisation des deux postes à quai en simultanée pour des navires de 200 m.

ii. Les projets d'investissement

En matière d'investissement, la stratégie de développement du port de commerce de Porto-Vecchio s'appuie sur un port « neuf », doté de deux postes à quai polyvalents pour des navires jusqu'à 200 mètres.

Les investissements programmés pour les prochaines années, tendent à répondre à 3 objectifs majeurs :

- Conforter le trafic actuel par le maintien des capacités d'accueil d'un navire de 200 mètres à l'année, par la réalisation de dragages d'entretien réguliers ;
- Insérer l'exploitation portuaire dans une stratégie de développement durable respectueuse des enjeux du site maritime Natura 2000 couvrant l'intégralité du golfe

de Porto-Vecchio, par la mise en œuvre d'un plan de développement durable pluriannuel ;

- Poursuivre l'amélioration de la qualité de l'accueil portuaire, entamée par la création d'une zone fret dédiée et la séparation des flux de véhicules légers des poids-lourds initié en 2012.

Le programme d'équipement répondant à ces enjeux comprend à ce titre un ensemble d'investissements programmés et financés par la CCI de Corse sur fonds propres et/ou emprunts et/ou subventions, listés ci-après :

- Etudes environnementales ;
- Amélioration du balisage du chenal d'accès ;
- Réaménagement des défenses ;
- Matérialisation et sécurisation des cheminements piétons ;
- Dispositif de contrôle d'accès ;
- Dispositif de vidéosurveillance ;
- Electrification d'un poste à quai ;
- Modernisation de la gare maritime de Porto-Vecchio, après démontage des anciennes structures métalliques et réfection de l'étanchéité du bâtiment et réorganisation des surfaces afin d'intégrer les nouvelles obligations liées à la réglementation de la sûreté.

e) Le port de commerce de Propriano

i. La stratégie de développement

Au titre des enjeux constitutifs des prochains défis à relever par le port de commerce de Propriano on peut citer :

- La prochaine DSP Maritime et la Corse : maintenir une desserte régulière tri-hebdomadaire pour le port du Valinco ;
- Le développement et la pérennisation des croisières ;
- La reprise des trafics vers la Sardaigne ;
- L'ancrage de trafics de ciment en vrac confortés par l'émergence d'un pôle de réception et stockage des produits bitumineux (terminal connecté en bord à quai).

ii. Les projets d'investissement

Le port de commerce jouit d'une situation financière qui lui permet d'envisager un investissement structurant, dont **l'objectif est d'assoir la capacité de mise à quai et de redonner un élan commercial par le développement des croisières** : la digue Est du port de commerce de Propriano a été construite dans les années 1900 afin de protéger le bassin de ce port. Par la suite ont été créés un terre-plein en arrière de celle-ci, servant au stockage des remorques, et un quai d'accostage pour les navires de 125 m de long à l'époque.

Depuis lors, des aménagements de ce poste ont eu lieu avec agrandissement du terre-plein, transformation de l'orientation du quai d'accostage, ... et s'y amarrent dorénavant des navires faisant plus de 160 m de long. Ces bateaux dépassent donc la protection de cette digue et ne peuvent disposer d'amarre de pointe si bien qu'en cas de vent de secteur Ouest/Nord Ouest (vent dominant et assez fréquent sur site) supérieur à 10-15 nœuds, ceux-ci doivent s'amarrer au poste d'accostage de la Ville.

A la recherche d'un développement vers les croisières, et du maintien du trafic ferry, un allongement de la digue Est permettrait de porter un linéaire de poste protégé à 215 m environ, soit un allongement d'une soixantaine de mètre de la crête de digue ; ce qui en outre devrait permettre d'améliorer l'agitation au niveau du bassin du port de commerce.

L'opération est pour l'heure estimée de l'ordre de 7 millions d'euros.

Ainsi, pour conforter la stratégie de développement du port de commerce de Propriano, suite au renouvellement de la DSP courant sur 10 ans (Août 2019 - Juillet 2029), le programme d'investissement actuellement mené porte essentiellement sur :

- Le confortement des installations existantes ;
- L'allongement du quai de la jetée pour accueillir par tout temps en toute sécurité, les navires de la continuité territoriale de nouvelle génération ;
- L'électrification d'un poste à quai ;
- L'amélioration de la qualité de service aux passagers, ligne et croisière, et aux navires.

A ce titre, plusieurs opérations d'investissement sont en cours notamment l'étude liée à l'opération d'allongement du quai de la jetée pour accueillir par tout temps en toute sécurité, les navires de la continuité territoriale de nouvelle génération.

iii. Le financement

Le programme d'investissement comprend un ensemble d'investissements financés par la CCI de Corse sur fonds propres et/ou emprunts et/ou subventions.

f) Le port de commerce de Bonifacio

i. La stratégie de développement

Le trafic se situait en 2019 à plus de 288 000 passagers. Mais la pandémie a porté un coup fatal au trafic avec une baisse de plus de 71% en 2020 ; le volume de trafic n'étant pas encore revenu au niveau de 2019.

Par ailleurs, le quai N°4, endommagé lors d'un accident à l'accostage d'un navire en 2008, a été repris dans sa totalité et livré en juillet 2022.

Le trafic marchandises reste modeste mais constant du fait de la densité de la programmation d'escales tout au long de l'année ; toutefois, le traitement de ces trafics est entravé par les difficultés de l'accès routier au port de commerce.

La stratégie de développement du port de commerce de Bonifacio repose aujourd'hui sur sa capacité à tirer parti de sa proximité immédiate avec la Sardaigne. La desserte actuelle bien que solidement ancrée dans le port depuis plusieurs décennies, n'a que peu évolué en ce qui concerne le type de navire et les méthodes de promotion et de commercialisation ; la programmation horaire restant essentiellement favorable dans le sens Sardaigne –Corse.

C'est pourquoi le développement du port de Bonifacio passe par la nécessité de moderniser le concept commercial de la desserte, pour le tourner vers un concept de « bac » donnant corps à une véritable continuité territoriale Corse – Sardaigne.

Au titre des enjeux constitutifs des **prochains défis à relever** par le port de commerce de Bonifacio on peut citer :

- Asseoir une desserte à l'année moins dépendante du trafic fret et mieux adaptée aux besoins de déplacement dans le sens Corse-Sardaigne ; la rénovation de la flotte des navires actuellement déployés sur la ligne constitue à cet égard un enjeu majeur ;
- Assurer la campagne de « grosse réparation » à venir de l'infrastructure (Quai 2 à la suite du Quai 4) ;
- Conforter le trafic des croisières par la sécurisation de l'amarrage sur le quai 2 ;
- Maintenir l'intégralité du périmètre de la concession, comprenant le quai N°1, dont le terre-plein adjacent conditionne l'exploitabilité du port et son équilibre financier.

La distorsion de l'offre entre l'été et l'hiver, et la proximité du port de commerce de Bonifacio avec la Sardaigne distante de 8 miles seulement, permettent d'envisager un renforcement du trafic sur une période annuelle (concept de « navette Corse-Sardaigne »).

ii. Les projets d'investissement

Les investissements programmés pour le port de commerce de Bonifacio se déclinent donc tant en matière d'infrastructures, que de sécurisation et d'amélioration de la qualité d'accueil aux navires et aux passagers, avec le réaménagement de la gare maritime prenant en compte le volet sûreté. Ces investissements devront être complétés par la requalification des ouvrages d'amarrage.

iii. Le financement

Le programme d'investissement comprend un ensemble d'opérations financées par la CCI de Corse sur fonds propres et/ou emprunts et/ou subventions.

g) Le port de plaisance et de pêche Ajaccio TINO ROSSI

i. La stratégie de développement

Propriété de la Collectivité de Corse, le port de plaisance et de pêche Aiacciu Tino-Rossi est géré par la CCI de Corse depuis des décennies et représente aujourd'hui un vecteur majeur pour l'activité économique du bassin ajaccien ; il est doté d'une capacité d'accueil spécifiquement dédiée aux plaisanciers de passages (130/280 places) pour les bateaux allant jusqu'à 16 m sur pontons et la totalité de son quai d'honneur peut amarrer les plus grands yachts du monde. Le port de plaisance et de pêche Aiacciu Tino-Rossi enregistre près de 5 000 escales par an dans sa configuration actuelle.

Depuis quelques années, la politique de développement préconisée par la CCI de Corse sous le prisme environnemental et de la démocratisation de l'activité plaisance, consiste à affirmer ces vecteurs comme des atouts de développement économique du bassin ajaccien. Outre l'accueil des usagers de la plaisance traditionnelle (-24 m), la CCI de Corse entend valoriser les dessertes dynamiques avec l'aéroport et le port de commerce à proximité, pour définir la destination du port de plaisance et de pêche Ajaccio Tino Rossi comme base de départ et d'arrivée pour la clientèle « charter de la grande plaisance ». Ce projet offre, entre autres bénéfices et retombées économiques, l'opportunité d'un étalement de la fréquentation sur l'année.

Véritable vitrine de l'activité de pêche artisanale, la CCI de Corse abrite dans le port de plaisance et de pêche Tino ROSSI une quarantaine de pêcheurs regroupés au sein de la prud'homie d'Ajaccio, pour lesquels plusieurs infrastructures ont été réalisées comme une

aire de carénage aux normes, et prochainement un moyen de mise à terre permanent pour leurs navires (maxi 10 m).

ii. Perspectives d'évolution à court et moyen terme

Dans ses perspectives d'évolution à court et moyen terme, la CCI de Corse à travers le port de plaisance et de pêche Ajaccio Tino Rossi met tout en œuvre pour développer, entretenir et gérer les équipements portuaires dont elle est gestionnaire.

Le port de plaisance et de pêche contribue donc à l'attractivité, à l'aménagement et au développement économique du territoire sous le prisme environnemental au service des différents usagers du port (plaisanciers / pêcheurs / professionnels du nautisme / visiteurs ...).

Pour cela, la CCI de Corse porte un ensemble de projets structurants de nature à répondre à la demande et aux enjeux environnementaux, en partenariat avec les différents acteurs institutionnels (CDC/Ville/CAPA/DMLC) :

❖ **Création de coffres d'amarrage grande plaisance éco-conçus**

Dédiés aux yachts de 24 à 90 m dans le golfe d'Ajaccio : il s'agit d'un projet-pilote qui pourrait être opérationnel en 2023, si les décisions politiques et budgétaires sont validées.

Cette réflexion est menée en partenariat avec l'Office de l'Environnement de la Corse depuis 2017 avec pour objectif principal de faire cesser les dégâts irréversibles des fonds marins causés par les encres et le ragage des chaînes qui mouillent sur la posidonie et les habitats de la ressource halieutique tout autour de la Corse.

Après concertation avec la DMLC³⁴, les pilotes et la prud'homie de pêche d'Ajaccio, la CCI de Corse a retenu 3 sites dans le golfe d'Ajaccio (au-delà de la bande des 300 m) pour l'implantation de 4 postes sur coffres écoconçus ou éco-mouillages dédiés à la grande plaisance :

- Le site Saint François avec 2 mouillages pour bateaux de 60 m maximum sur un fond de 20 m et de 30 m de profondeur ;
- Le site Citadelle avec un mouillage pour bateaux de 60 m maximum sur un fond de 32 m de profondeur ;
- Le site Lazaret avec un mouillage pour bateaux de 90 m maximum sur un fond de 18 m de profondeur.

³⁴ Direction de la Mer et du Littoral de Corse

³⁵ Préfecture Maritime

❖ Création d'une passerelle piétonne entre les deux jetées des pêcheurs

L'objectif initial est de renforcer l'identité culturelle et maritime du port de plaisance et de pêche, ainsi que les liaisons Ville/Port en harmonie avec la proximité de la Citadelle.

Ce projet consiste notamment en :

- La création d'une passerelle de liaison entre les deux quais des pêcheurs pour
 - Aménager une circulation piétonne sécurisée ;
 - Une passerelle d'environ 20 mètres de long X 3 mètres de large et 5 mètres Tirant d'air.
- Le traitement des abords immédiats permettant un accès sécurisé et agréable aux nouveaux pontons, incluant notamment une végétalisation.

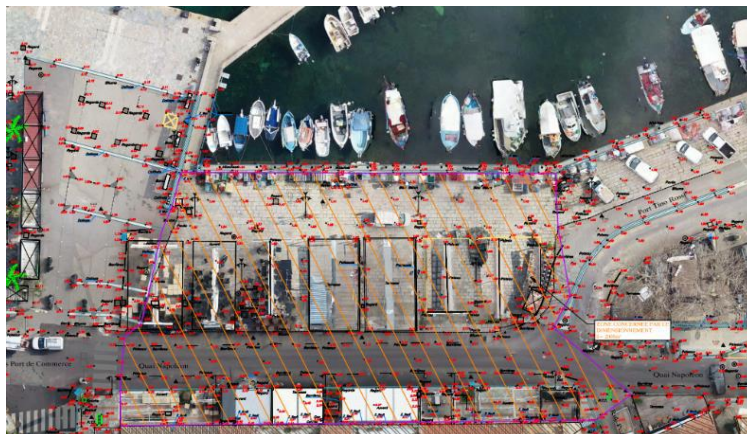


(Source : CCI de Corse)

❖ Reprise des dalles de cheminement et des réseaux du quai Napoléon

Ce projet présenté ci-après vise à améliorer l'état général du quai Napoléon et environnemental du bassin du port abri des pêcheurs.

Ce bassin situé en fond de port constitue le réceptacle des eaux de ruissellement provenant de la vieille ville génoise d'Ajaccio.



(Source : CCI de Corse)

Ce quai sera ainsi équipé d'une solution simple et durable élaborée sur la base d'un caniveau technique multi usages puisque recueillant les EP, proposant le regroupement des réseaux électriques et eaux des bornes servant aux pêcheurs.

Ainsi, cet aménagement poursuit pour objectif d'être résilient par rapport aux changements climatiques avec la mise en place d'un système de récupération et traitement des eaux de ruissellement sur le quai Napoléon afin de diminuer l'apport d'eaux polluées dans les eaux du port, dans le cadre de la certification « Ports Propres ». La mise en place d'un séparateur hydrocarbure permettra de réduire ces déchets qui terminent dans le port de plaisance et de pêche Tino Rossi suite aux intempéries et mettre fin aux ruissellements et évacuations des eaux de pluie qui se font de manière intempestive dans les bassins du port.

Cet aménagement a pour objectif d'améliorer la qualité aux différents usagers du port en rassemblant différents services :

- La pêche professionnelle avec l'aménagement de box pour pêcheurs ;
- L'activité foraine sur la place sera maintenue, améliorée et/ou étendue avec la mise en place de bornes électriques et AEP sur la place permettant de pérenniser ces activités touristiques attrayantes.

Cet aménagement a pour objectif l'amélioration de l'intégration du port dans la ville.

Ce projet est issu d'esquisses avancées et sera donc constitué d'un caniveau en pierre traditionnelle, respectueux de l'esthétisme de la zone patrimoniale de la citadelle d'Ajaccio, citadelle en cours de rénovation et réutilisation par la Ville d'Ajaccio.

❖ Espaces Billetteries

Les billetteries actuelles des bateliers qui sont installées sur la place du Monument de la Résistance ont été mises en place au fil des années et au gré des besoins, ce qui rend aujourd'hui cet espace disgracieux alors qu'il est situé dans le centre-ville historique.

Plans - Annexes

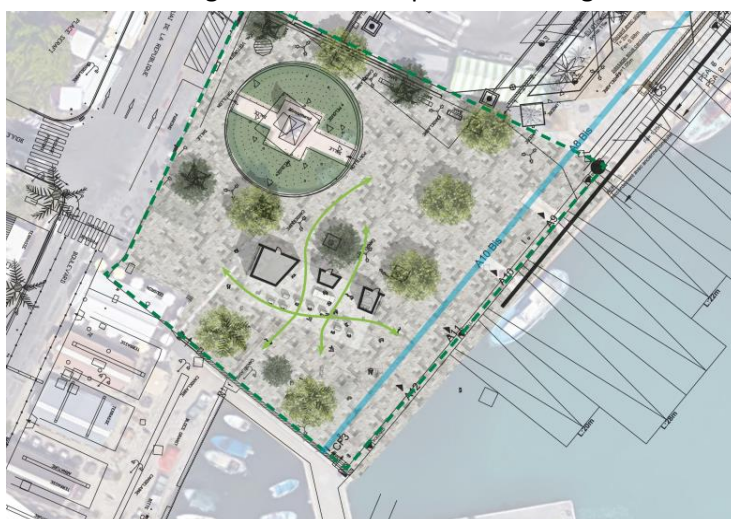
Photo N°1 : Situation existante des bungalows modulaires disgracieux



Photo N°2 : Exemple d'insertion paysagère proposée au stade AMO



Photo N°3 : Exemple de schéma d'organisation de l'espace réaménagé étudié au stade d'AMO



(Source : CCI de Corse)

Cette opération consiste à réaliser une nouvelle structure légère (lieu ouvert partagé, de type Open Space, pour la commercialisation et l'information des usagers) destinée à accueillir une billetterie commune aux professionnels bateliers promenades en mer et aux services des navettes maritimes, cela en lieu et place des « structures modulaires - algecos » inesthétiques existantes.

Compte-tenu **de l'emplacement stratégique à la fois au cœur de la cité impériale** et en bord de mer, dans le site patrimonial remarquable qui fait face à la Citadelle, la création du bâtiment de billetterie commune ne peut être pensée isolément et simplement d'un point de vue architectural (exigences qualitatives et préconisations ABF).

Cet aménagement doit permettre l'accessibilité PMR, et de s'intégrer au PDU en continuité vers la citadelle et le port de plaisance et de pêche ; et doit devenir surtout une nouvelle polarité maritime rétablissant un lien direct entre les usagers, les bateliers et les cheminements vers les bassins, les navires.

Ce nouvel espace a pour objectif d'améliorer la qualité du service aux différents usagers du port en rassemblant différents services :

- La navette maritime permettant de rallier la rive sud du golfe d'Ajaccio : c'est un service récemment mis en place et qui est amené à se développer. Cette navette est d'ores et déjà empruntée par les riverains, évitant ainsi l'utilisation de leur véhicule tout au long de l'année, mais également par les touristes, qui apprécie la traversée du golfe et rejoindre ainsi la station balnéaire de Porticcio par la mer ;
- Les promenades en mer, où chaque prestataire peut proposer des destinations différentes ;
- L'activité foraine sur la place sera maintenue, améliorée et/ou étendue avec la mise en place de bornes foraines sur la place ou sur le bâtiment de la billetterie permettant de pérenniser ces activités touristiques attrayantes.

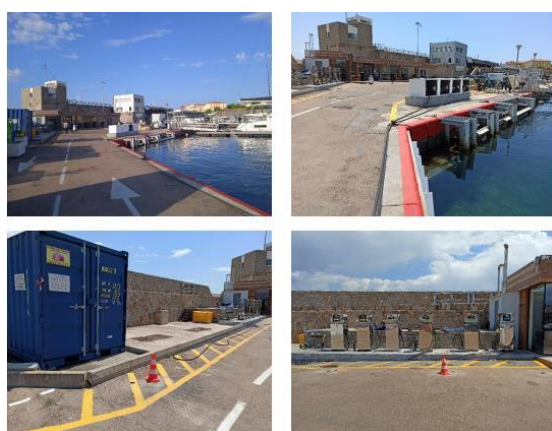
❖ **Modernisation de la station d'avitaillement du port de plaisance et de pêche Ajaccio Tino Rossi**

Cette station revêt un caractère stratégique pour les services du port d'Ajaccio ainsi que les activités de pêche et les services de l'Etat / institutionnels (produits détaxés), nautisme, plaisance, et grande plaisance sur la région Ajaccienne.

Cette modernisation de la station d'avitaillement a pour objectif d'améliorer la qualité aux différents usagers du port en rassemblant différents services, avec :

- La mise en place d'un dispositif automate offrant un service 24h/24 ;
- L'augmentation des capacités de stockage de la station d'avitaillement actuelle passant de 40m³ à 140m³ de stockage. En effet, cette augmentation ainsi que les futures cuves qui seront mises en place seront compartimentées et permettront d'accueillir de futurs produits tels que le biocarburant ;
- L'installation d'appareils de distribution « Gros débit » permettant de répondre aux différentes attentes des plaisanciers et utilisateurs du port ;
- La mise en place de réseaux double enveloppe et de cuves doubles parois répondant à la réglementation en vigueur afin de limiter les pollutions accidentelles.

Etat des lieux avant travaux



Projection après travaux



(Source : CCI de Corse)

❖ Acquisition d'un moyen de levage permanent des pêcheurs

Dans le cadre du réaménagement de l'aire de carénage située aux pieds des remparts de la citadelle, à la demande de la Prud'homie d'Ajaccio, la CCI de Corse souhaite apporter son concours pour l'acquisition d'un moyen de levage permanent dont l'objectif est la mise à terre et la mise à l'eau des navires de pêche (maxi 8,5 tonnes) pour les opérations d'hivernage sur l'aire de carénage.

Moyen de levage envisagé – chariot élévateur à charge négative



(Source : CCI de Corse)

iii. Le financement

Le programme d'investissement comprend un ensemble d'opérations financées par la CCI de Corse sur fonds propres, emprunt et/ou subventions.

2.3.2 LES CONCESSIONS AEROPORTUAIRES

a) L'aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte

Il faut noter en préambule que la concession actuelle se terminant au 31/12/2020, celle-ci a été prorogée par voie d'avenant jusqu'au 31/12/2024.

i. La stratégie de développement

L'aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte poursuit la diversification de son offre en 2022, avec 6 nouveautés : Londres, Rome, Vienne et Zurich opérées par Air Corsica, Oslo par Norwegian et Luxembourg par Volotea.

Au total, on dénombre 44 lignes opérées dont 30 nationales (hors OSP) et 14 européennes. Avec 1 412 091 passagers transportés en 2021, l'aéroport progresse de 50% par rapport à l'année 2020 mais reste en deçà du trafic de 2019 (-12,8%). L'année 2022 devrait enregistrer un trafic avoisinant les 1,65 millions de passagers.

Le tableau ci-dessous met en lumière les projections de trafic passager suivant deux scénarii de réalisation :

AJACCIO	CONSERVATEUR			OPTIMISTE		
	Pax	Evol n-1	Evol 2019	Pax	Evol	Evol 2019
2019	1 618 357	-3,30%		1 618 357	-3,30%	
2020	940 983	-41,9%	-42%	940 983	-41,9%	-42%
2021	1 412 091	50,1%	-13%	1 412 091	50,1%	-13%
2022	1 694 509	20%	5%	1 835 718	30%	13%
2023	1 728 399	2%	7%	1 872 433	2%	16%
2024	1 762 967	2%	9%	1 947 330	4%	20%
2025	1 798 227	2%	11%	2 044 696	5%	26%
2026	1 834 191	2%	13%	2 167 378	6%	34%
Moyenne		6%			9%	

Tableau 35. Projections de trafic passager suivant deux scénarii de réalisation pour l'aéroport d'Ajaccio (Source : CCI de Corse)

ii. Les projets d'investissement

La nouvelle période de 2020 à 2024 prévoit le lancement des études de l'extension de l'aérogare ainsi que les travaux de rénovation de la piste et des taxiways, constituant les deux chantiers structurants majeurs de la période pour un montant total estimé à près de 100 millions d'euros.

iii. Le financement

Pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage de la CCI de la Corse, le financement peut être assuré sur fonds propres et/ou emprunts et/ou subventions.

Pour celles opérées sous maîtrise d'ouvrage de la Collectivité de Corse, la CCI de Corse peut y participer sous la forme de fonds de concours.

b) L'aéroport Figari Sud Corse

Il faut noter en préambule que la concession actuelle se terminant au 31/12/2020, celle-ci a été prorogée par voie d'avenant jusqu'au 31/12/2024.

i. La stratégie de développement

L'aéroport de Figari Sud Corse poursuit son développement en 2022 avec la mise en place de 7 nouveautés (Toulon opérée par Air Corsica, Caen et Pau par Air France, Brest et Strasbourg par Celeste, Rome par Ryanair et Nantes par Transavia). Au total, le programme existant propose 44 lignes dont 34 nationales (hors OSP) et 10 européennes.

En outre, c'est plus de 1 million de sièges offerts en 2022 soit une progression de 14% par rapport à l'année 2021, et de 65% par rapport à 2019 considérée comme une année de référence. Enfin, l'année 2022 devrait enregistrer un trafic au-delà de 900 000 passagers soit une progression de près de 15%, dépassant le record historique de 2021.

Le tableau ci-dessous met en lumière les projections de trafic passager suivant deux scénarii de réalisation :

FIGARI	Pax	Evol	Evol 2019	Pax	Evol	Evol 2019
2019	749 277	-3,30%		749 277	-3,30%	
2020	475 507	-36,5%	-37%	475 507	-36,5%	-37%
2021	789 721	66,1%	5%	789 721	66,1%	5%
2022	900 282	14%	20%	931 871	18%	24%
2023	972 304	8%	30%	1 025 058	10%	37%
2024	1 040 366	7%	39%	1 127 564	10%	50%
2025	1 102 788	6%	47%	1 240 320	10%	66%
2026	1 157 927	5%	55%	1 364 352	10%	82%
Moyenne		8%			12%	

Tableau 36. Projections de trafic passager suivant deux scénarii de réalisation pour l'aéroport de Figari (Source : CCI de Corse)

ii. Les projets d'investissement

Pour la période 2020-2024, le lancement des études pour l'extension de l'aérogare est initié et des travaux de rénovation et d'adaptation des infrastructures et du terminal sont également prévus, pour certains déjà engagés.

iii. Le financement

Pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage de la CCI de la Corse, le financement peut être assuré sur fonds propres et/ou emprunts et/ou subventions.

Pour celles opérées sous maîtrise d'ouvrage de la Collectivité de Corse, la CCI de Corse peut y participer sous la forme de fonds de concours.

c) L'aéroport de Calvi Sainte Catherine

Il faut noter en préambule que la concession actuelle se terminant au 31/12/2020, celle-ci a été prorogée par voie d'avenant jusqu'au 31/12/2024.

i. La stratégie de développement

En 2022, malgré les turbulences liées au contexte sanitaire, l'aéroport baladin a su tirer son épingle du jeu avec 351 000 passagers escomptés au 31 décembre, dépassant ainsi le trafic de 2019 qui demeure une année de référence.

L'intensification des démarches commerciales et la mise en avant des outils marketing et supports promotionnels ont permis l'arrivée d'EASYJET en 2017 avec la ligne Calvi-Genève. L'avènement de cette nouvelle compagnie qui a, par la suite, ouvert la ligne Calvi-Bâle en 2018, Lyon et Paris CDG en 2021, ainsi que l'ouverture de deux lignes par AIR CORSICA et VOLOTEA (Londres Stansted et Lille respectivement) en 2022, permettent à l'aéroport de Calvi Sainte-Catherine de desservir un total de 22 lignes (13 nationales et 9 internationales), comme en témoigne la carte du réseau 2022 infra :

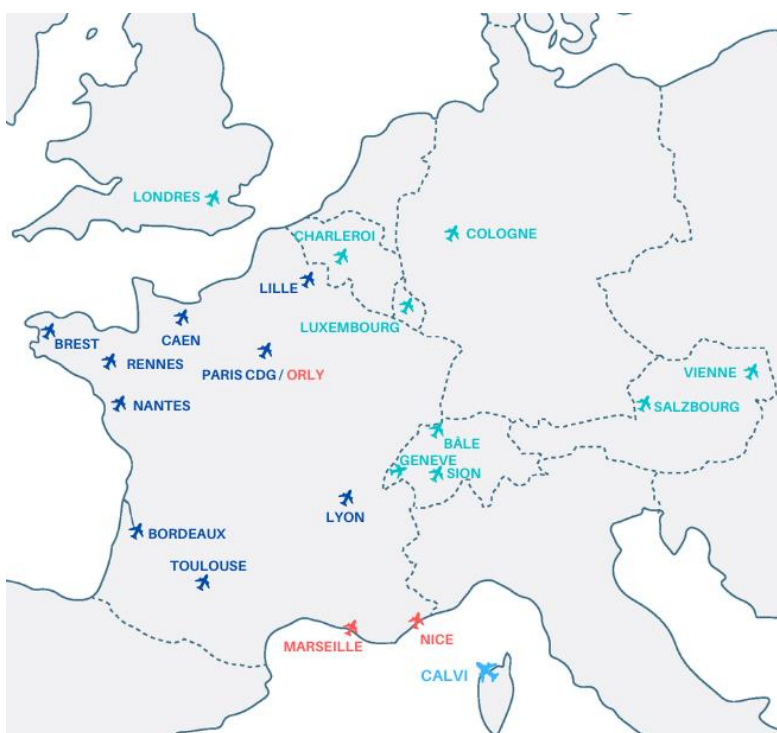


Figure 37. Carte du réseau de l'aéroport de Calvi en 2022 (Source : CCI de Corse)

ii. Les projets d'investissement

Le plan actualisé détaillant le programme d'investissements 2022-2025 comporte deux types d'investissement :

- ✓ Les investissements liés au maintien du potentiel productif ;
- ✓ Les investissements liés au développement.

Le tableau ci-dessous reprend les principales opérations programmées sur la période 2022-2025 :

Investissements liés au maintien du potentiel productif	Investissements liés au développement
<u>Investissements côté piste :</u> Application de la loi sur l'eau Acquisition foncière (bande de piste) Mise aux normes des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) Renforcement de la piste	Amélioration des conditions opérationnelles d'exploitation (études, PAPI, ILS)

Le total des investissements programmés sur la période 2022-2025 représente une somme globale de 7 490 000 €.

iii. Le financement

Pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage de la CCI de la Corse, le financement peut être assuré sur fonds propres et/ou emprunts et/ou subventions.

Pour celles opérées sous maîtrise d'ouvrage de la Collectivité de Corse, la CCI de Corse peut y participer sous la forme de fonds de concours.

d) L'aéroport de Bastia Poretta

Il faut noter en préambule que la concession actuelle se terminant au 31/12/2020, celle-ci a été prorogée par voie d'avenant jusqu'au 31/12/2024.

i. La stratégie de développement

En 2022, l'ouverture de 5 nouvelles lignes internationales (Londres Gatwick, Göteborg, Rotterdam, Lübeck et Barcelone opérées respectivement par EASYJET, AIR CORSICA, TRANSAVIA, LUBECK AIR et VUELING) positionne la plateforme aéroportuaire comme une des portes d'entrée les plus importantes de Haute-Corse, desservant désormais 34 destinations (15 nationales et 19 internationales) pour un total de 49 lignes (cf la carte infra) :



Figure 38. Carte du réseau de l'aéroport de Bastia en 2022 (Source : CCI de Corse)

ii. Les projets d'investissement

Le plan actualisé détaillant le programme d'investissements 2022-2025 ne comporte qu'un seul type d'investissement : ceux liés au maintien du potentiel productif. La pandémie contraignant à réduire drastiquement le volume global, aucun investissement lié au développement n'a été prévu.

Le tableau ci-dessous reprend les principales opérations programmées sur la période 2022-2025 :

Investissements liés au maintien du potentiel productif
<u>Investissements côté piste :</u> Aménagement de la bande aménagée Mise aux normes et renforcement des accotements de la piste Application de la loi sur l'eau Renforcement de la piste Dégommage de la piste Renforcement parking aviation générale
<u>Investissements aérogare:</u> Étanchéité Système de contrôle d'accès Groupe électrogène TGBT Réfection toiture Extension de l'aérogare

Le total des investissements programmés sur la période 2022-2025 représente une somme globale de 7 617 800 €.

iii. Le financement

Pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage de la CCI de la Corse, le financement peut être assuré sur fonds propres et/ou emprunts et/ou subventions.

Pour celles opérées sous maîtrise d'ouvrage de la Collectivité de Corse, la CCI de Corse peut y participer sous la forme de fonds de concours.

2.3.3 LE PALAIS DES CONGRES D'AJACCIO

Le palais des congrès constitue un outil essentiel de valorisation de la destination Corse. Pour autant, la santé financière de l'outil fragile a été dégradée par la pandémie de COVID-19. Dans ce contexte, le Palais des Congrès d'Ajaccio a vu son chiffre d'affaires dégringoler de 78% entre 2019 et 2020. De ce fait, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse souhaite définir un nouveau modèle économique plus pérenne, suite à la période post-COVID, et en phase avec l'évolution du marché. Ainsi, pour inscrire le palais des congrès d'Ajaccio dans une nouvelle dynamique, quatre axes de travail³⁶ ont été identifiés :

Axes de travail	Constat	Perspectives
Le produit / les services	• Rattraper le retard pris sur la concurrence • Décalage entre le produit proposé par le site aujourd'hui et les attentes du marché	• Améliorer le produit : travaux de rénovation • Améliorer le produit : extension de la capacité d'accueil pour les salons • Les services : s'engager sur le développement durable • Les services : intégrer le numérique et l'audiovisuel dans l'offre.
Le marketing	• Une priorité : développer le commercial • A l'heure actuelle, une force commerciale totalement sous-évaluée	• Le positionnement de l'outil : affirmer son ancrage territorial (authenticité, qualité de l'environnement, dépaysement, convivialité) • Le positionnement tarifaire : rester dans une approche tarifaire concurrentielle • Les segments clients (congrès, séminaire/conventions, salons, événementiels, événements divers, l'interservices) et pistes complémentaires (restauration, profiter des flux de croisiéristes) • Intensifier la promotion : proposer un site internet de qualité (une priorité), présence à un / des salons, Insertion presse, développer et animer un club d'ambassadeurs • Développer la commercialisation : réactivité, travailler la base client (CRM), étoffer la force commerciale, favoriser une présence terrain en renforçant l'équipe, développer des outils de suivi • Développer les partenariats : faire destination
Les charges	• Un des points les plus sensibles pour ces sites, souvent un des leviers, même si les marges sont très limitées • Un pilotage fin à avoir sur toutes les lignes de charges • Plusieurs postes de charges très élevés	• Quatre postes à regarder : - Les fluides (eau, énergie) ; - Les assurances ; - Le personnel ; - La contribution versée aux services.
La gouvernance	• Prise de conscience que l'activité d'un palais des congrès ce n'est pas	Trois scénarios identifiés : • Hypothèse 1 : Mise en œuvre d'un nouveau schéma contractuel sous l'autorité de la

³⁶ Voltere, by egis, Définition d'un nouveau modèle économique pour le Palais des congrès d'Ajaccio dans la période post crise COVID-19, avril 2022, 43 slides

	seulement la dynamique d'une équipe opérationnelle mais celle d'un territoire qui doit être animé par l'équipe opérationnelle et ses dirigeants/élus	Collectivité de Corse. • Hypothèse 2 : Mise en œuvre d'un nouveau schéma d'organisation sous la responsabilité d'une tierce entité. • Hypothèse 3 : Mise en œuvre d'un nouveau schéma d'exploitation sous la responsabilité d'une tierce entité
--	---	---

3. LES MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

Comme précisé dans la note d'information transmise par CCI France dans le cadre de l'élaboration des schémas sectoriels en 2017 : « les schémas sectoriels sont le complément du SROM pour décrire plus précisément les modalités de mise en œuvre. Les schémas sectoriels doivent être articulés avec le SROM ».

Pour autant, comme évoqué précédemment, l'organisation singulière du réseau consulaire en Corse a déjà dans les faits conduit à définir un schéma organisationnel entre les différentes antennes, et pour les différentes missions.

En pratique, les gestionnaires des différentes infrastructures sont en charge du déploiement de la stratégie et des activités prévues supra, pour chacun de leurs équipements.

Enfin, s'agissant de l'affectation des ressources dédiées à la mise en œuvre de schéma. Les projets seront donc supportés par le budget propre aux équipements.

4. SUIVI, MISE A JOUR ET EVALUATION DU SCHEMA

4.1 Les indicateurs retenus

Le tableau infra propose un certain nombre d'indicateurs de nature à suivre la mise en œuvre du schéma. A noter que ces indicateurs pourront être éventuellement révisés à la lecture de la future Convention d'Objectifs et de Moyens prévue fin 2022.

Type d'équipements	Indicateurs
Ports de commerce	Trafic total marchandises
	Nombre de véhicules de transport de marchandises
	Nombre de passagers
Port de plaisance	Taux de remplissage
	Nombre de plaisanciers
	Nombre d'escales
Aéroports	Nombre de passagers
	Nombre de mouvements
Palais des congrès	Nombre de visiteurs
	Nombre de journées congressistes

4.2 L'évaluation

En matière d'évaluation du schéma, la CCI de Corse, au-delà de l'analyse des écarts entre les décisions actées et leurs applications - permettant d'apprécier l'efficacité des actions conduites - pourra s'appuyer sur des indicateurs plus qualitatifs et des critères de performance définis par le nouveau cadre de contractualisation à signer avec l'Etat à la fin de l'exercice 2022.

En pratique, un groupe de travail mixte – techniciens, élus, ... - pourra se réunir périodiquement dans le cadre de l'évaluation du schéma ; un bilan devra être réalisé à cette occasion, étayé par des indicateurs de résultat objectifs et quantitatifs notamment.

4.3 Les adaptations

Le Président, le bureau, ou l'Assemblée Générale, se réservent la possibilité, en cas d'émergence d'actions spécifiques, de nouveaux besoins, ou encore eu égard à l'évolution des documents cadres stratégiques en matière de gestion d'équipements, qu'il s'agisse de documents cadres européens, nationaux ou territoriaux, de compléter et/ou modifier les objectifs stratégiques énoncés dans le présent schéma. Ceux-ci seront soumis à l'appréciation de la gouvernance politique et opérationnelle du schéma selon les modalités définies par les textes en vigueur et la procédure adaptée, et élaborés en concertation entre les services compétents de la CCI de Corse.

Les commissions thématiques se réuniront, a minima une fois par an, et inviteront ponctuellement tout partenaire utile à la réflexion sur la stratégie en matière de Gestion d'Equipements de la CCI de Corse.