

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE CORSE

MANDATURE 2016-2021



SCHÉMA SECTORIEL GESTION D'ÉQUIPEMENTS

*Adopté en Assemblée Générale du 13 octobre 2017
Délibération N° 02/13-10-2017/162*



SOMMAIRE

PREAMBULE.....	3
1. L'ÉTAT DES LIEUX.....	7
1.1 LE CADRE D'INTERVENTION RÉGIONAL DU RÉSEAU CONSULAIRE : LA CORSE	7
1.1.1 <i>Un panorama global de l'économie Corse.....</i>	7
1.1.2 <i>Un regard sur l'évolution historique des flux de transport.....</i>	44
1.2 LE DYNAMISME DE LA CCI CORSE EN MATIÈRE DE GESTION D'ÉQUIPEMENTS.....	68
1.2.1 <i>Une cartographie des équipements gérés par la CCIC</i>	68
1.1.1 <i>La représentativité de la CCIC.....</i>	111
1.1.2 <i>La mesure de l'action régionale</i>	112
1.2 L'ANALYSE SWOT.....	116
1.3 LES AXES DE PROGRÈS ET DE DÉVELOPPEMENT	118
2. LE PLAN D'ACTIONS STRATÉGIQUE	119
2.1 LE CADRE POLITIQUE ET RELATIONNEL	119
2.1.1 <i>LES PRINCIPAUX DOCUMENTS CADRE EUROPEENS.....</i>	119
2.1.2 <i>LE CONTEXTE NATIONAL</i>	121
2.1.3 <i>LE CONTEXTE REGIONAL</i>	122
2.2 LES GRANDS OBJECTIFS STRATÉGIQUES DU RÉSEAU CONSULAIRE	132
2.3 LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT	136
2.3.1 <i>LES CONCESSIONS PORTUAIRES</i>	136
2.3.2 <i>LES CONCESSIONS AÉROPORTUAIRES</i>	157
2.3.3 <i>LE PALAIS DES CONGRES D'AJACCIO</i>	162
3. LES MODALITES DE MISE EN ŒUVRE	163
3.1 L'ORGANISATION DES MISSIONS.....	163
3.2 L'AFFECTATION DES RESSOURCES CONSULAIRES	163
4. SUIVI, MISE A JOUR ET EVALUATION DU SCHEMA.....	164
4.1 LES INDICATEURS RETENUS	164
4.2 L'ÉVALUATION	167
4.3 LES ADAPTATIONS	167

PREAMBULE

A. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE ET CONTEXTUEL DU SCHÉMA SECTORIEL GESTION D'EQUIPEMENTS

Une réforme institutionnelle des CCI françaises a été instaurée en 2009 à l'initiative du réseau des CCI et de l'Etat, dans le cadre de la Révision Générale des Politiques Publiques (RGPP).

Cette initiative s'est matérialisée par une 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 d'une telle 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.

En effet, le rôle de corps intermédiaire des Chambres consulaires confirmé par l'Etat se caractérise à grands traits par trois missions que l'on peut reformuler ainsi :

- L'expression des attentes et des besoins des entreprises, 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 CTC.

Ce fil rouge de l'action consulaire invite à examiner toute l'action conduite par les Chambres de Commerce et d'Industrie à l'aune de ces obligations de mise en œuvre d'une politique publique, au profit de laquelle les Chambres de Commerce et d'Industrie mobilisent leurs compétences et leur réseau de proximité.

¹ Source : www.cci.fr

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. Elle regroupe deux chambres de Commerce et d'Industrie Territoriales : la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud (CCIACS), implantée à Ajaccio et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de la Haute-Corse (CCIHC), installée à Bastia.

La CCIC, dont la circonscription correspond au ressort de la CTC, a pour objectif d'encadrer les activités relatives aux Chambres de Commerce et d'Industrie Territoriales (CCIT) de Bastia et d'Ajaccio. Elle assure donc une mission de représentation des intérêts du commerce, de l'industrie et des services auprès des pouvoirs publics et des autorités étrangères. Elle contribue également au développement économique de l'île, à son attractivité et à son aménagement. De plus, elle permet de soutenir les entreprises dans le cadre de ses missions de services publics et d'intérêt général.

On notera que la CCI de Corse représente plus de 20 000 établissements, environ 60 000 actifs, et près de 45 000 emplois (données chambres consulaires), en Corse, en 2016.

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 afin de définir le nombre et la circonscription des CCI Territoriales, et de 4 schémas sectoriels adoptés en Assemblée Générale :

- Le 22 novembre 2013 pour le schéma sectoriel « Services aux Entreprises » ;
- Le 22 novembre 2013 pour le schéma sectoriel « Formation et Enseignement » ;
- Le 22 novembre 2013 pour le schéma sectoriel « Développement Durable » ;
- Le 18 juillet 2014 pour le schéma sectoriel « Gestion des infrastructures portuaires et aéroportuaires ».

Ce nouveau cadre de référence doit permettre aux CCIT de Corse de renforcer leur dynamique de réseau, tout en conciliant convergence de leur offre et prise en compte des spécificités territoriales au sein d'un espace régional partagé. Les schémas sectoriels constituent en effet l'un des aboutissements majeurs de la réforme du 23 juillet 2010 longtemps attendue des CCI.

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,

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, sur la durée de la mandature en région Corse, les CCI territoriales de Haute-Corse et de Corse-du-Sud dans une démarche volontaire visant à l'amélioration continue de leur performance. Ils indiquent les axes de progrès et de développement que se fixe la CCI de Corse pour les années à venir et établissent les propositions d'actions permettant de les atteindre. La loi n°2016-298 du 14 mars 2016 précisera encore dans son article L. 711-8 « Elaborent et votent, à la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés, la stratégie régionale et le schéma régional d'organisation des missions opposable aux chambres de commerce et d'industrie de leur circonscription ainsi que, chaque année, à la majorité des membres présents ou représentés, le budget nécessaire à la mise en œuvre de cette stratégie et de ce schéma ».

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 sont 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 ».

Le présent document sera dédié au schéma sectoriel « Gestion d'Equipements », anciennement « Gestion des Infrastructures Portuaires et Aéroportuaires ».

B. La démarche de mise à jour du Schéma sectoriel

Cette démarche en Corse a été menée par la Commission consultative régionale "Gestion d'Equipements", créée par décision de l'AG de la CCIR du 19 mai 2017 avec l'appui d'un Comité technique composé d'élus et de collaborateurs des deux CCI de Corse-du-Sud et de Haute-Corse.

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

- Le travail d'actualisation de l'état des lieux régional et donc du cadre d'intervention des CCI en Corse ;
- L'établissement d'un état des lieux des actions déjà menées par les CCIT, mises en forme suivant la norme 4.9 ;
- L'actualisation des plans de développement et des investissements par plateforme ;
- La formulation de grands objectifs stratégiques ;
- La réflexion engagée autour des modalités de mise en œuvre pour la réalisation des missions ;
- La définition des indicateurs de suivi, de mise à jour et d'évaluation du schéma sectoriel.

Les différentes étapes de mise à jour du schéma :

- Présentation de la méthodologie et du planning de réalisation du travail de mise à jour du schéma sectoriel (21 et 26 juin 2017) ;
- 1 réunion de travail avec le comité technique le 27 juillet 2017 ;
- 1 réunion de la Commission "Gestion d'Equipements" (Corte) le 1^{er} septembre 2017 ;
- Approbation par l'Assemblée générale du 13 octobre 2017 du Schéma sectoriel "Gestion d'Equipements" de la CCI de Corse.

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

1. L'ÉTAT 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 socio-économiques du cadre d'intervention.

1.1 Le cadre d'intervention régional du réseau Consulaire : la Corse

Avant de s'attarder en particulier sur les chiffres clefs traitant du périmètre couvert par le schéma sectoriel « Gestion d'Equipements », 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 évoluent les Chambres de Commerce et d'Industrie insulaires.

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.

i. L'analyse démographique du territoire

Les tendances historiques

En 2014, selon l'INSEE, la région Corse recensait 324 212 habitants.

L'évolution historique de sa population révèle une progression notable, sur la période 1968-2014, avec une hausse de près de 58% de la population totale. L'île a donc connu un dynamisme démographique nettement plus élevé par rapport au taux observé à l'échelle nationale sur la même période (+30%).

Tableau 1 – Evolution historique de la population corse (adapté de l'INSEE)

	1968	1975	1982	1990	1999	2009	2014	Evol. 1968- 2013
Corse	205 268	225 562	240 178	250 371	260 196	305 674	324 212	57,9%
France	50 798 112	53 764 064	55 569 542	58 040 659	60 149 901	64 304 500	65 907 160	29,7%

Plus précisément, l'évolution favorable de la démographie insulaire découle principalement d'un solde migratoire fortement excédentaire, même si les naissances restent supérieures aux décès. Cet enseignement contraste avec les tendances nationales qui témoignent de l'apport du solde naturel à la croissance démographique.

Tableau 2 - Variation de la population corse entre 2009 et 2014

	Population 2009	Population 2014	Variation de la population 2009-2014	Solde naturel 2009-2014	Solde migratoire 2009-2014
Corse	305 674	324 212	18 538	192	18 346
France	64 304 500	65 907 160	1 602 660	1 582 979	19 681

D'après les premières estimations, la population Corse, au 1^{er} janvier 2015, s'élevait à 326 898 habitants :

	Corse-du-Sud	Haute-Corse	Corse	France
Populations légales au 1 ^{er} janvier 2013	149 234	170 974	320 208	63 697 865
Naissances domiciliées en 2014	1 371	1 616	2 987	779 278
Décès domiciliés en 2014	1 469	1 578	3 047	545 028
Taux de natalité en 2014 (‰)	9,0	9,3	9,2	12,2
Indicateur conjoncturel de fécondité en 2014	1,5	1,6	1,5	2,0
Taux de mortalité en 2014 (‰)	9,7	9,1	9,4	8,5
Espérance de vie à la naissance des hommes en 2014 (ans)	79,6	80,1	79,9	79,3
Espérance de vie à la naissance des femmes en 2014 (ans)	84,6	86,0	85,4	85,4
Estimations de population au 1 ^{er} janvier 2015(p)	152 720	174 178	326 898	64 277 242

Tableau 3 – Population Etat Civil (Source INSEE⁴)

Les trajectoires et les dynamiques régionales

Cette rubrique a vocation à présenter les évolutions attendues en matière de démographie au sein du territoire corse, à travers les estimations de population à l'horizon 2050 proposées

par l'INSEE. D'après ces estimations, la population Corse continue de croître mais à un rythme moins soutenu par rapport à la période 1990-2014 (+1.1% de taux de croissance annuel moyen contre désormais +0.5%), même si toujours supérieur à la moyenne nationale.

1 La Corse parmi les régions les plus dynamiques

Croissance annuelle moyenne de la population entre 2013 et 2050

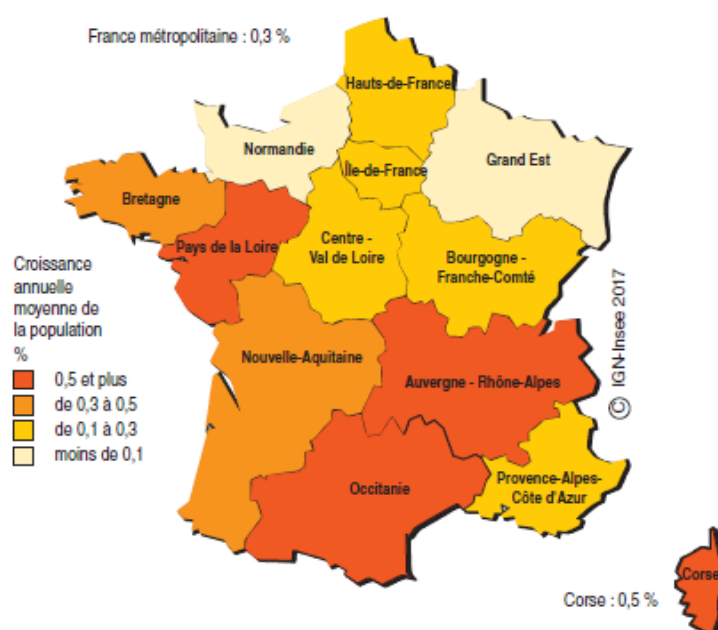


Figure 1. Croissance annuelle moyenne de la population entre 2013 et 2050 (Source : INSEE)⁵

La population en Corse s'élèverait alors à 385 500 habitants au 1^{er} janvier 2050, une croissance démographique toujours fortement alimentée par les flux migratoires, comme en témoigne le graphique ci-dessous :

⁴ INSEE, la Corse en bref, édition 2016, 44 pages

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

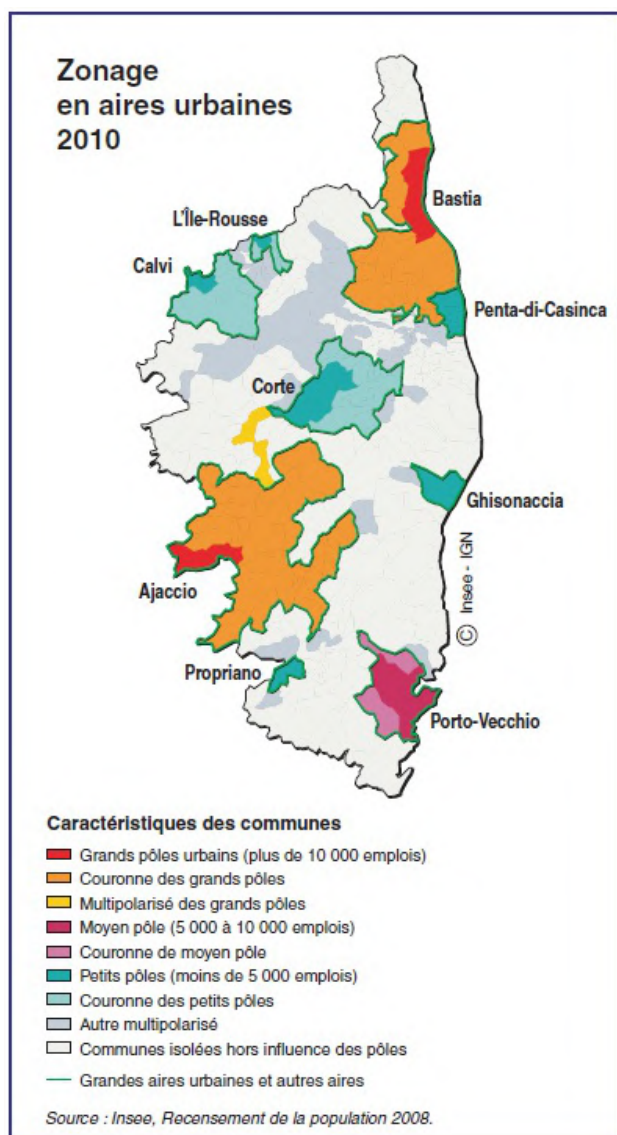
Figure 2. La contribution des soldes migratoire et naturel à la croissance démographique entre 2013 et 2050 (Source : Idem)

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



Source : Insee, Omphale 2017 - scénario central



Carte 2 - Zonage en aires urbaines 2010
(Source : Insee Corse - Quant'île n°19 octobre 2011)

La carte ci-contre illustre **la localisation de deux grands pôles urbains sur l'île** en 2010, concentrés fort logiquement, autour des deux principales agglomérations de l'île, Ajaccio et Bastia. Les données relatives à la concentration démographique de 2013 (tableau en page suivante), confirment encore cette spatialisation des systèmes urbains avec :

- Le Pôle urbain d'Ajaccio, le plus important à l'échelle de la Corse, qui avec une seule commune – la Ville d'Ajaccio - concentre plus de 21% de la population totale en Corse en 2013 (32% en intégrant la couronne ajaccienne) ;
- Le Pôle urbain de Bastia qui accueille également, environ un habitant sur cinq, en 2013, avec 7 communes.

En outre, à ces deux pôles principaux, on ajoutera la présence de bassins de vie secondaires, avec la couronne de Porto-Vecchio, puis des bassins de vie de taille plus limitée, mais tout de même notable, autour des communes de Propriano pour la Corse du sud, et Calvi, Ile-Rousse, Corte, Ghisonnaccia, et Penta-di-Casinca, pour la Haute-Corse.

Tableau 4 - Population des communes de Corse par type d'espace (Source : Insee Flash Corse n°10 janvier 2016)

Type d'espace	Nombre de Communes	Population au 01/01/13	Part de la population (en %)	Variation annuelle moyenne entre 2008 et 2013 (en %)
Région Corse	360	320 208	100,0	1,11
Pôle Urbain Ajaccio	1	67 507	21,1	0,71
Pôle Urbain Bastia	7	65 921	20,6	0,59
Couronne Ajaccio	52	35 140	11,0	1,68
Couronne Bastia	47	27 544	8,6	1,68
Autres Aires Urbaines	45	56 401	17,6	1,73
Hors aires urbaines (>=1000 hab)	18	33 932	10,6	2,02
Hors aires urbaines (500-1000 hab)	17	11 546	3,6	0,83
Hors aires urbaines (<500 hab)	173	22 217	6,9	-0,34

Les caractéristiques de l'emploi

Par ailleurs, et après le contexte conjoncturel défavorable de ces dernières années, l'emploi salarié marchand non agricole connaît une évolution timide mais favorable en 2015, +0.9% entre 2014 et 2015, contre +0.5% à l'échelle nationale⁶. Ce relatif regain de dynamisme profite majoritairement au département de la Haute-Corse (+1.2% contre +0.6% pour le département de la Corse du Sud en 2015), contrastant d'ailleurs avec les années précédentes.

Au-delà de cette évolution tendancielle, il semble pertinent de s'intéresser à la structure de l'emploi total, qui positionne très clairement, **le secteur tertiaire comme le principal pourvoyeur d'emploi sur l'île**, des données comparables aux résultats obtenus à l'échelle de la France : ainsi, en 2015, le secteur tertiaire accueillait près des trois quarts de l'emploi total sur l'île, contre 79% pour la France. Pour autant, on soulignera également le rôle joué

⁶ Source : INSEE, Conjoncture Corse n°10, mai 2016, 2 pages

par le secteur de la construction sur l'île en la matière, qui pendant longtemps a constitué le principal moteur de l'emploi en Corse :

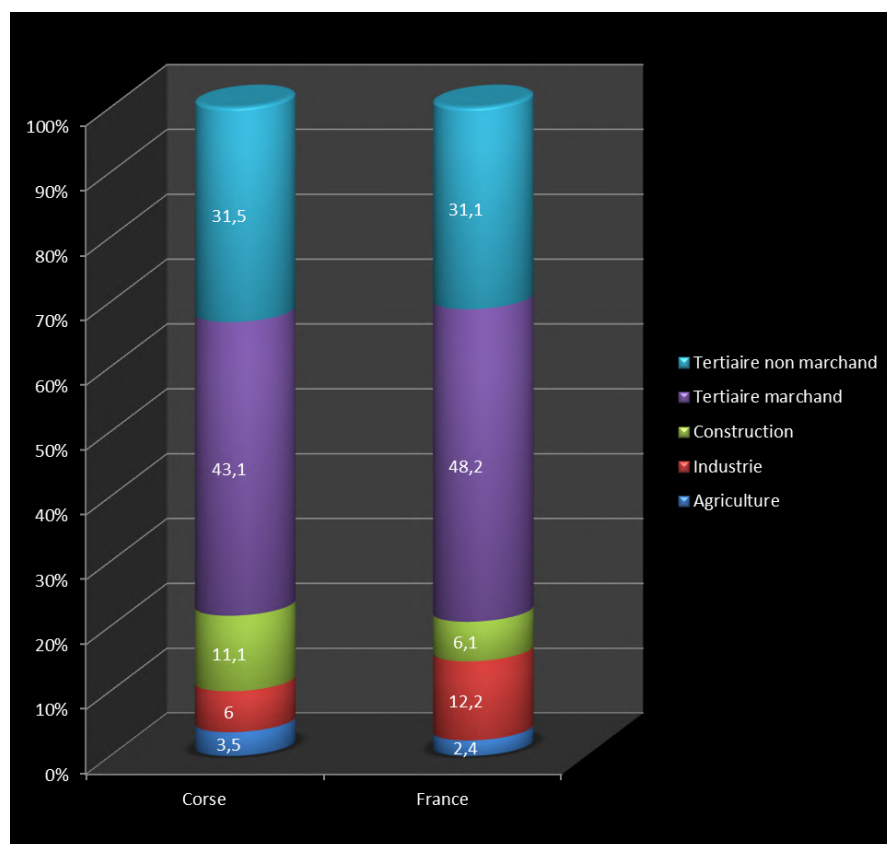


Figure 3 - Structure de l'emploi total par grand secteur d'activité en 2015

En particulier, dans le secteur tertiaire marchand, l'emploi salarié se concentre majoritairement dans les activités de :

- Commerce (un quart des emplois salariés totaux pour le dernier trimestre 2015) ;
- Hébergement et de restauration (14% des emplois salariés totaux pour le dernier trimestre 2015) ;
- Services aux Entreprises (11%) ;
- Transport (10%).

2 Emploi salarié des secteurs principalement marchands

Secteur d'activité NAF rév. 2 2008	en %				
	2015 T4 (en milliers)	Glissement annuel		Glissement annuel moyen 2014/2009 (1)	
	Corse	Corse	France métropolitaine	Corse	France métropolitaine
Industrie	6,5	-0,6	-1,2	1,4	-1,2
Industrie agro-alimentaire	2,4	1,6	0,3	0,3	-0,2
Energie, eau, déchets, cokéfaction et raffinage	2,0	-1,2	-0,2	3,9	0,3
Biens d'équipement	0,2	9,9	-1,9	-5,9	-1,6
Matériels de transport	0,2	1,7	-1,6	2	-1,3
Autres branches industrielles	1,7	-3,7	-1,7	0,9	-1,8
Construction	10,5	-3,7	-2,6	-0,6	-1,6
Tertiaire marchand	48,0	2,2	1,4	1,3	0,4
Commerce	16,5	2,3	0,8	0,8	0,0
Transports	6,5	1,3	0,2	0,1	0,0
Hébergement - restauration	8,8	3,3	2,0	2,2	1,1
Information - communication	1,2	-4,1	0,7	-0,3	0,6
Services financiers	2,4	3,6	1,1	1,7	0,6
Services immobiliers	1,0	-0,1	0,9	1,9	-0,1
Services aux entreprises	7,4	1,2	3,0	2,3	1,3
Services aux ménages	4,0	2,6	0,3	1,3	-0,6
Intérim	0,4	24,5	9,4	8,6	1,5
Total	65,0	0,9	0,5	1	-0,1

Note : Données CVS

Tableau 5 : Répartition de l'emploi salarié en 2015 (Source INSEE)

Au total, on dénombrait fin 2015 (données provisoires INSEE), 118 037 emplois totaux – salariés et non-salariés – en Corse dont :

- 7 294 pour le secteur de l'industrie (6%) ;
- 13 581 pour le secteur de la construction (12%) ;
- 53 670 pour le secteur tertiaire marchand (45%) ;
- 43 492 pour le secteur du tertiaire non marchand (37%).

Sans surprise eu égard à la structure de la pyramide des âges en Corse, le taux d'emploi des seniors, en 2010, était supérieur à la moyenne nationale comme l'illustre la figure infra :

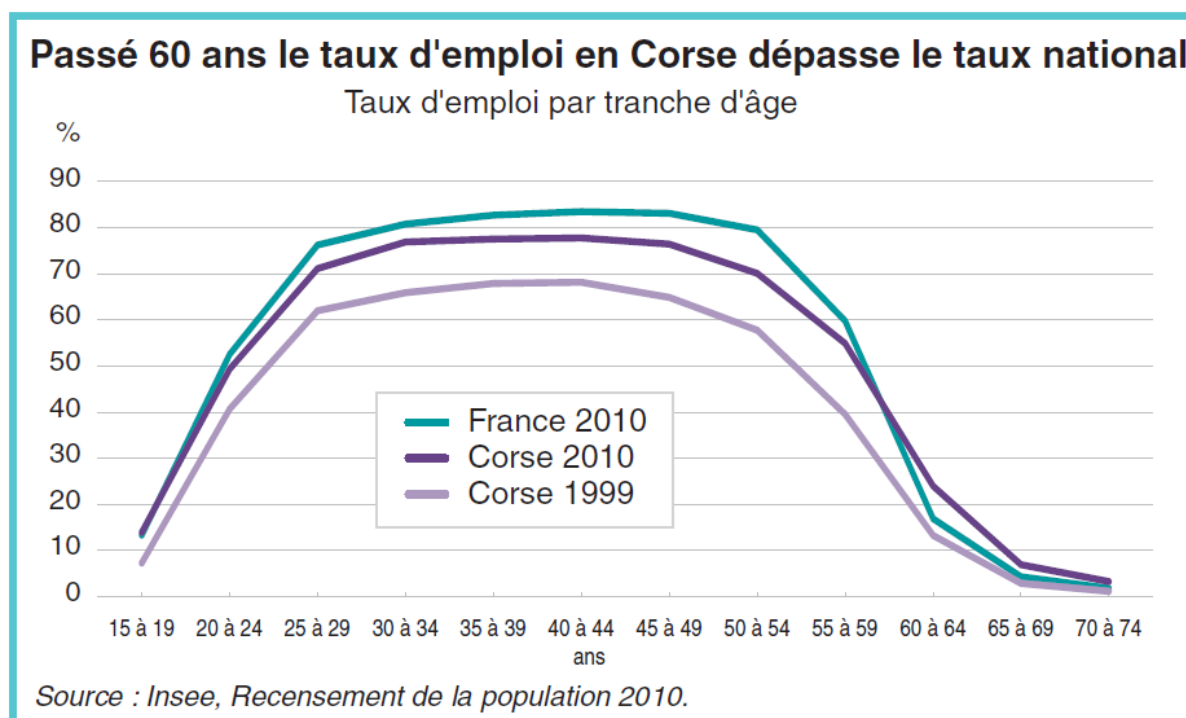


Figure 4. Taux d'emploi des seniors en Corse et en France en 2010 (Source : INSEE Corse, Flash n°7, avril 2014, 2 pages)

Les dernières tendances disponibles en matière de chômage témoignent de résultats globalement défavorables sur la période 2008-2015, directement corrélés donc, à la situation de crise conjoncturelle qui a marqué la France et la scène internationale dans son ensemble. Malgré un renversement de tendance depuis 2015, le taux de chômage en Corse (10.7% au 4^{ème} trimestre 2015), reste plus élevé que celui enregistré à l'échelle nationale (différentiel défavorable : +0.8 point).

Evolution trimestrielle du taux de chômage localisé

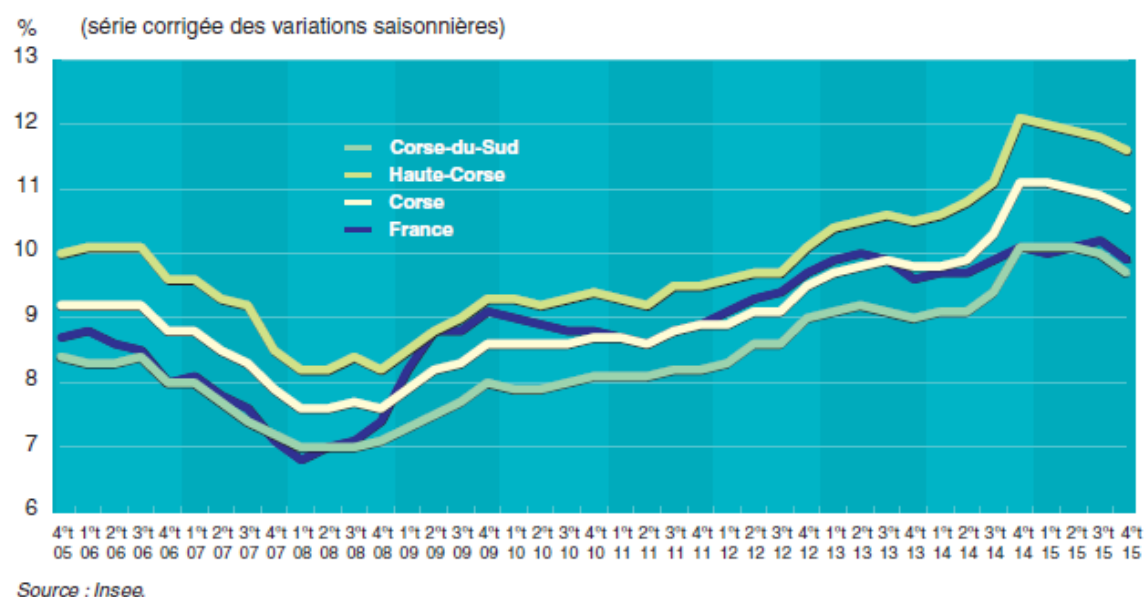


Figure 5. Evolution trimestrielle du taux de chômage localisé entre 2006 et 2015 (Source : INSEE)

Ainsi, au 31 décembre 2015, on dénombrait encore 18 423 demandeurs d'emploi de fin de mois de catégorie A et 22 620 pour les catégories ABC (Source : INSEE). Pour mémoire, en 2014, la part des chômeurs représentait 9.3% de la population active.

Tableau 6. Population de 15 à 64 ans par type d'activité (Source : INSEE)

	2014	2009
Ensemble	204 432	197 600
Actifs en %	70,5	67,5
actifs ayant un emploi en %	61,2	59,7
chômeurs en %	9,3	7,8
Inactifs en %	29,5	32,5
élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés en %	8,3	8,8
retraités ou préretraités en %	7,2	8,5
autres inactifs en %	14,0	15,2

D'après la note de conjoncture régionale parue le 07 juillet 2017, la Corse comptait encore, fin mars 2017, 22 350 demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi en catégories A, B ou C (données corrigées des variations saisonnières).

La formation

Face à un marché du travail difficile, il semble intéressant de s'attarder quelque peu sur quelques indicateurs en matière de formation. D'abord, en matière de scolarisation, **la Corse présente un taux de scolarisation en deçà de la moyenne Française en 2014, calculé ici pour les 15-24 ans :**

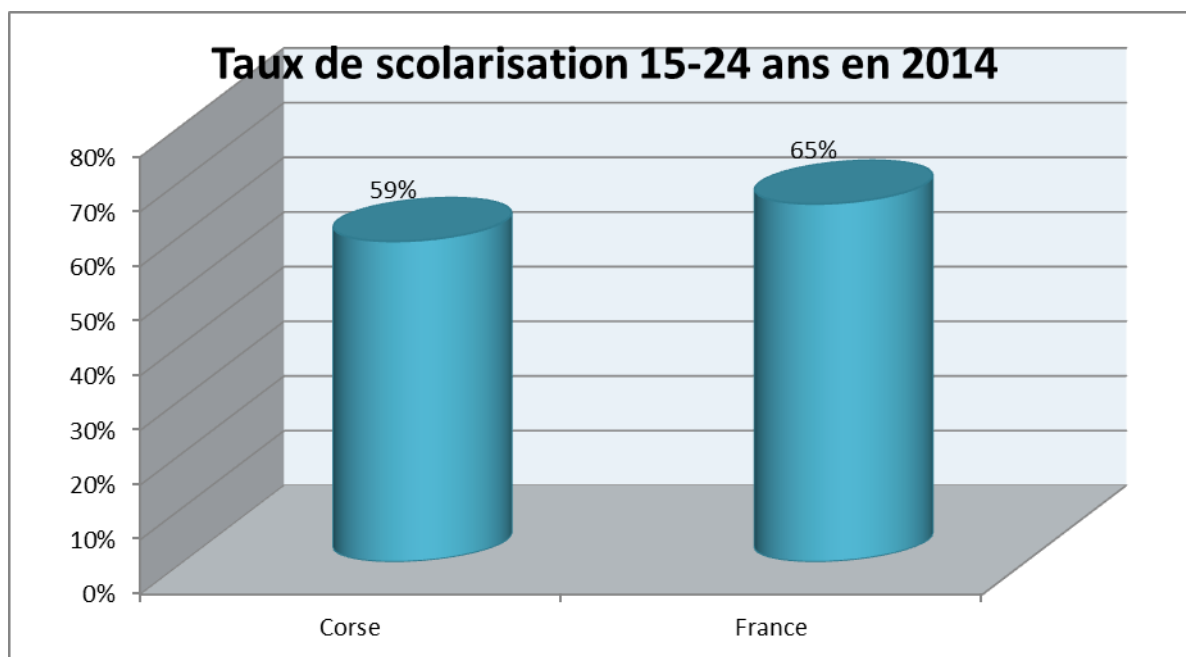
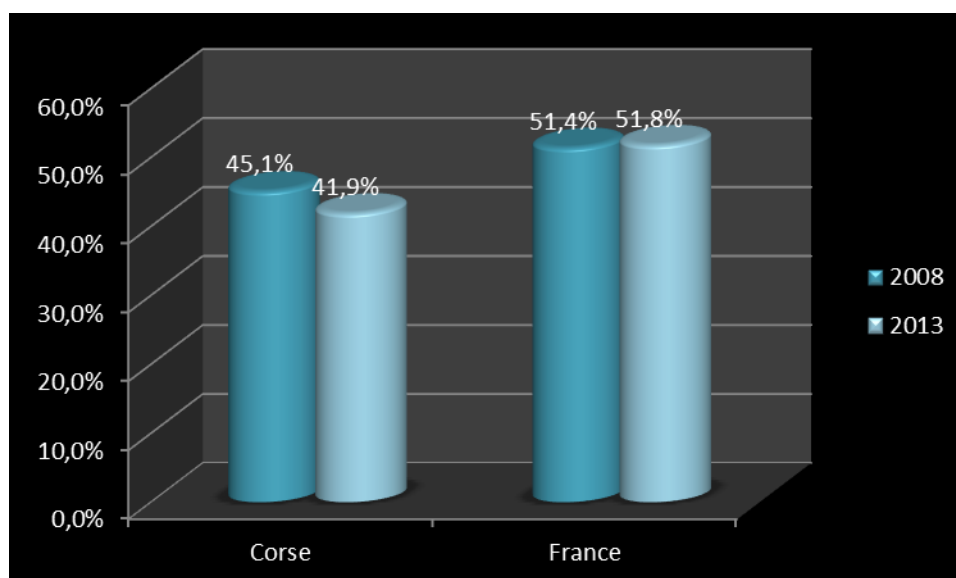


Figure 6. Taux de scolarisation en 2014 Corse et France

En particulier, on soulignera une dégradation inquiétante du taux de scolarisation des 18 à 24 ans, entre 2008 et 2013 (-3 points pour la Corse), une évolution défavorable d'autant plus lorsqu'elle est confrontée à la même évolution sur le plan national :

Figure 7 - Evolution du taux de scolarisation des 18 à 24 ans entre 2008 et 2013



Cette évolution défavorable semble dès lors encore plus préoccupante lorsqu'elle est mise en parallèle avec la conjoncture difficile de ces dernières années, d'ailleurs palpable sur le marché du travail (avec l'accroissement du taux du chômage).

Enfin, s'agissant du niveau de formation, le tableau infra met en lumière un constat plutôt positif, puisqu'il illustre une élévation du niveau d'études en Corse, entre 2008 et 2013, même si la proportion d'individus sans diplôme demeure excessivement importante :

	Corse		France	
	2008	2013	2008	2013
sans diplôme - BEPC, brevet des collèges ou DNB	42,6%	38,0%	37,1%	32,7%
CAP / BEP	18,2%	19,2%	23,8%	23,9%
Baccalauréat	20,1%	21,4%	15,6%	16,6%
Diplôme de l'enseignement supérieur	19,1%	21,4%	23,6%	26,8%

Tableau 7. Evolution du diplôme le plus élevé de la population de plus de 15 ans en Corse et en France entre 2008 et 2013 (adapté de l'INSEE)

Cette amélioration tendancielle constitue globalement un facteur d'amélioration de la compétitivité des ressources humaines sur le marché du travail, et plus globalement, de l'amélioration de la compétitivité des entreprises locales : ainsi, plus d'un individu sur cinq, âgé de 15 ans ou plus, est titulaire d'un diplôme de l'enseignement supérieur.

ii. 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.

Selon l'INSEE⁷, la croissance de l'économie corse est la plus forte de France métropolitaine de 1990 à 2011 : le PIB progresse en effet de 2,3% par an en volume, contre 1,4% en France de province.

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. Les dernières données disponibles (INSEE, 2014) soulignent que **l'île a créé, en 2014, une richesse totale de 8 597 millions d'euros, conservant un différentiel historique de taux de croissance favorable en comparaison de la moyenne nationale.**

⁷ INSEE Corse, Quant'île n°28, juin 2014

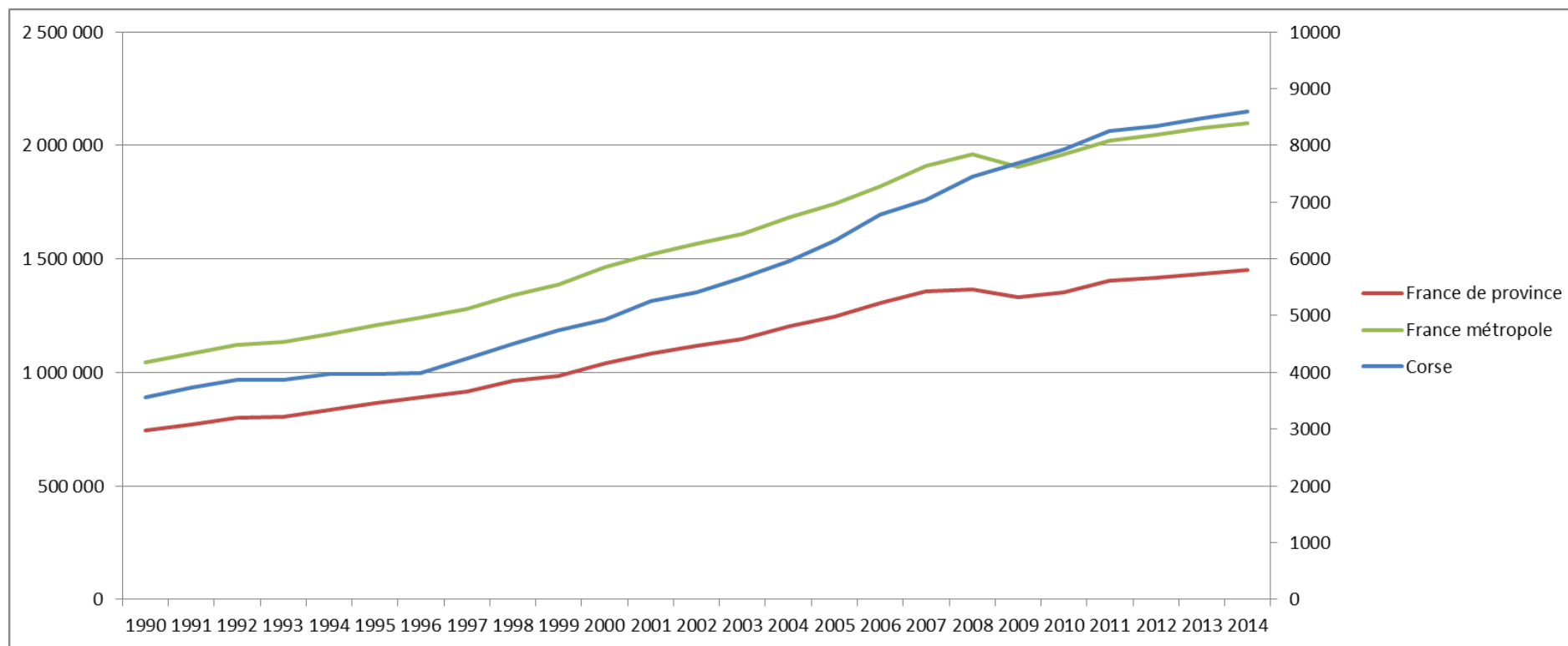


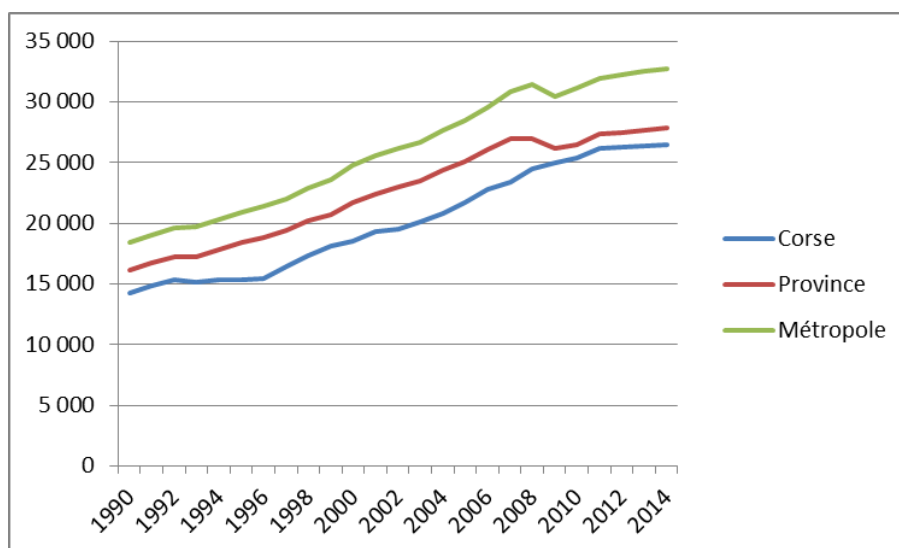
Figure 8. Evolution du PIB en valeur pour la Corse, la France métropolitaine et la France de province de 1990 à 2014

La Corse a connu sa plus forte croissance économique depuis 15 ans : à partir de 1997, la Corse bénéficie d'un très fort dynamisme avec notamment un PIB en valeur multiplié par 2 sur la période 1997-2014 (contre +58% en province).

Si l'on s'intéresse à la richesse créée par habitant, plus propice à la comparaison, on constate une tendance au rattrapage des différentiels, puisque l'île se classe au 11^{ème} rang sur les 13 régions métropolitaines avec un PIB par habitant de 26 432 € :

	2014	% France métropolitaine
Auvergne-Rhône-Alpes	31 104	95%
Bourgogne-Franche-Comté	25 914	79%
Bretagne	27 242	83%
Centre-Val de Loire	26 706	82%
Corse	26 432	81%
Grand Est	27 059	83%
Hauts-de-France	25 629	78%
Île-de-France	53 921	165%
Normandie	27 087	83%
Nouvelle-Aquitaine	27 126	83%
Occitanie	26 705	82%
Pays de la Loire	28 802	88%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	30 299	93%
Province	27 836	85%
Métropole	32 736	100%

Tableau 8. PIB par habitant en 2014 par région (Adapté de l'INSEE)



Pour autant, la forte croissance économique qu'a connue la Corse est ici encore remarquable puisque le PIB par habitant sur l'île a connu un essor de l'ordre de +86% entre 1990 et 2014 contre +72% pour la France de Province.

Figure 9. Evolution du PIB par habitant entre 1990 et 2014

En outre, la Corse enregistre une évolution démographique favorable, induisant ainsi la croissance du PIB, fortement liée à cette dernière.

Ainsi, on observe que la Corse fait partie des régions où la progression de la population était la plus élevée entre 1990 et 2010 :

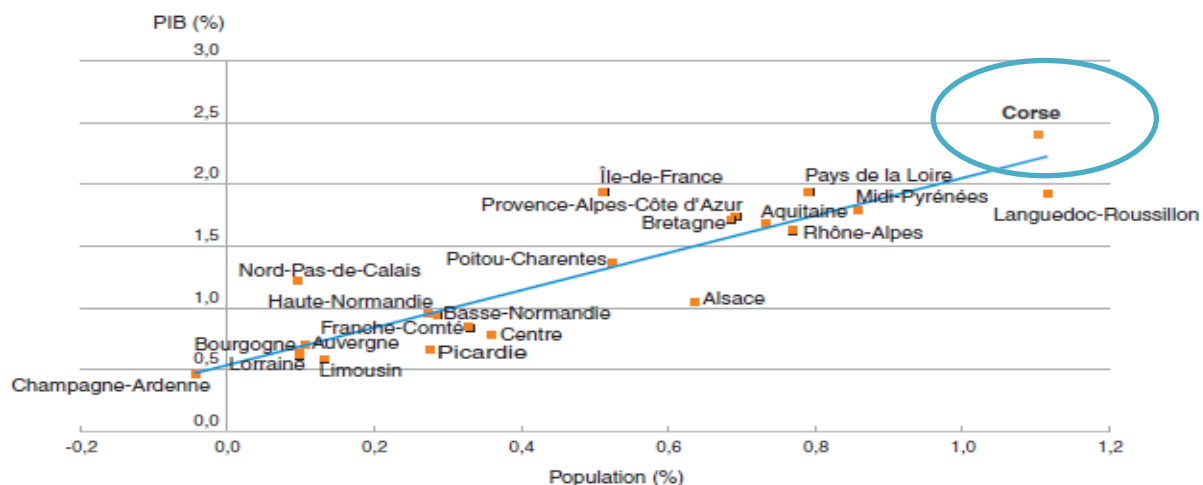


Figure 10. Croissance annuelle moyenne de la population et du PIB entre 1990 et 2010 – Source : INSEE

Un constat confirmé par l'évolution de la Valeur Ajoutée

A l'image des résultats obtenus concernant l'évolution du PIB durant la période 1990-2014, la valeur ajoutée connaîtra également une croissance significative avec une valeur ajoutée multipliée par 2.4 en Corse contre respectivement 1.9 et 2 pour la province et la France métropolitaine. Une approche chiffrée de la structure productive de l'île semble déjà riche d'enseignements, avec :

- Un tertiaire marchand fort : Avec 39% de la valeur ajoutée créée en 2014, la Corse présente des résultats proches à ceux de la France de province, quoique son rôle relatif dans la valeur ajoutée privée corse soit plus important ;
- Un tertiaire non marchand également très présent : il représente environ 43% de la valeur ajoutée régionale soit 4 points de plus par rapport aux moyennes observées.

Au total, le secteur tertiaire a participé à hauteur de 82% de la création de valeur à l'échelle de la Corse en 2014.

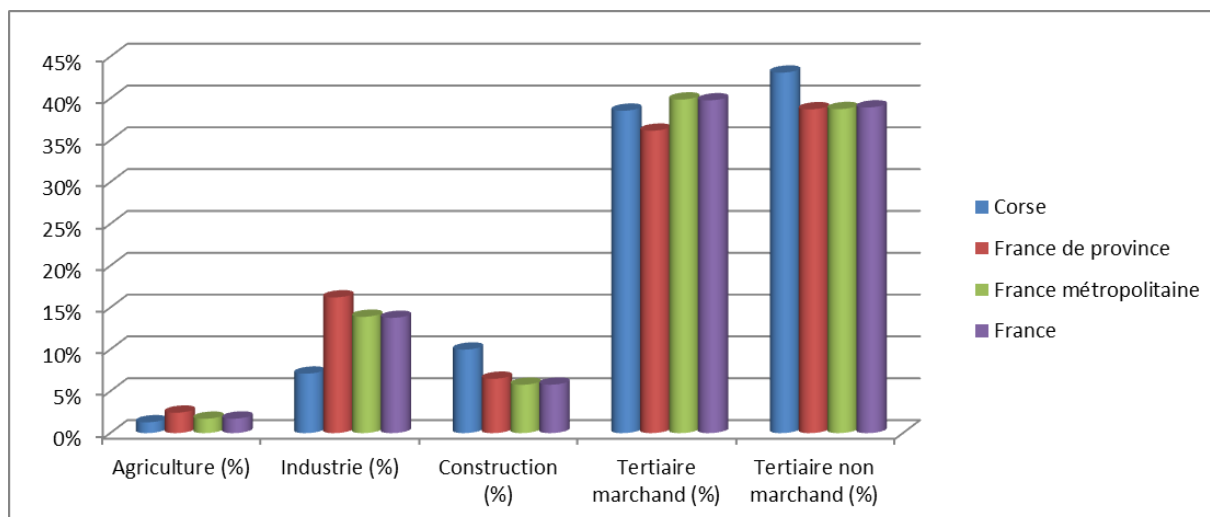
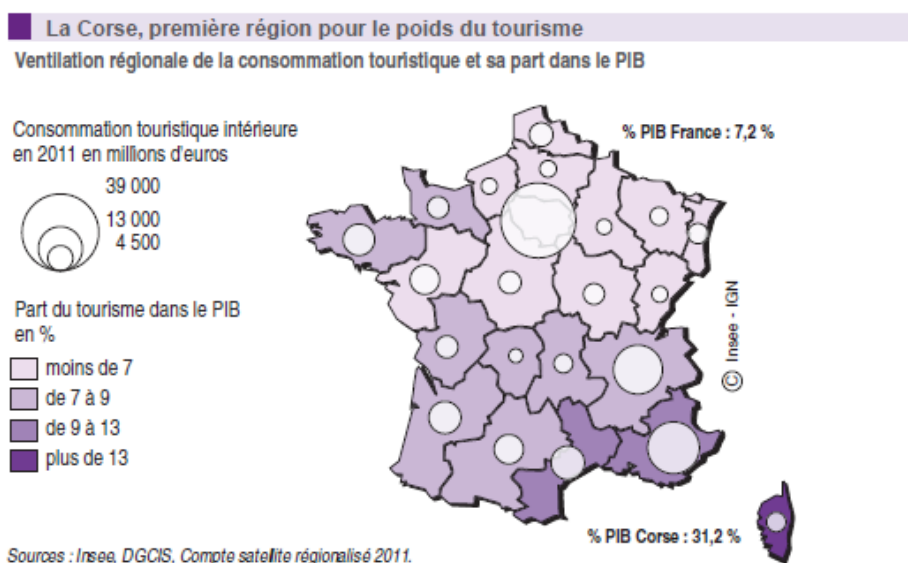


Figure 11. Comparaison des valeurs ajoutées sectorielles entre la Corse et la France de Province en 2014

- Enfin, les activités de construction, leaders du secteur privé, représentent 10% de la valeur ajoutée (6% à l'échelle nationale) en 2014. Il est à noter 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.

On terminera ce 1^{er} regard sur l'économie Corse en évoquant le poids des activités touristiques en son sein, une spécificité incontournable sur le plan économique : **en 2011, les dépenses touristiques auraient contribué à hauteur de 31% à la formation du PIB régional (contre 7% en France).**



Carte 3. Ventilation régionale de la consommation touristique et part dans le PIB en 2011 (Source : INSEE8)

⁸ INSEE, Dossier Corse n°2, Le poids du tourisme dans l'économie Corse, octobre 2015, 32 pages

Un aperçu du niveau des investissements dans l'île

Un article publié dans le journal Le Monde⁹, en novembre 2015, précisera qu'en Corse, le rapport des dépenses d'investissement à la population reste « le plus élevé en France (595€ par habitant en Corse, contre 166€ en moyenne en France) » en 2014, en raison notamment des spécificités institutionnelles de l'île, marquées par des compétences additionnelles pour la Collectivité Territoriale de Corse, future Collectivité unique (voir infra). Ainsi, « entre 2008 et 2014, la collectivité territoriale de Corse a réalisé pour 1,32 milliard d'euros d'investissement », même si globalement, le même article soulignera la baisse tendancielle entre 2009 et 2014 des dépenses d'investissement.

Par ailleurs, introduits par la Loi de Finances pour 2007, les FIP Corses sont des Fonds d'Investissement de Proximité, investis à hauteur de 70% au moins de leurs actifs dans des petites et moyennes entreprises (moins de 250 salariés), situées en Corse. Ils ouvrent droit à des réductions d'impôt sur les sommes investies, tout en participant au financement d'entreprises locales. A l'heure actuelle, il est possible de dénombrer 6 gestionnaires de FIP CORSES¹⁰ :

- ACG Management (ex.Vivéris), gérant 8 FIP Corses, premier gestionnaire à s'être implanté dans l'île et avoir proposé des véhicules d'investissement, du type FIP Corse, à destination des entreprises insulaires : 125 millions d'euros levés et 39 PME déjà accompagnées ;
- Vatel Capital, gérant 8 FIP Corses, propose lui aussi des véhicules similaires, par l'intermédiaire des FIP Kallisté : Au premier mars 2015, Vatel capital comptait près de 150 millions d'euros d'actifs sous gestion et avait également déjà réalisé près de 50¹¹ investissements dans des PME insulaires ;
- APICAP (ex OTC AM), gérant 3 FIP Corses, APICAP se définit comme un acteur de référence du capital investissement, en matière de financement et de soutien aux PME françaises. Son portefeuille comprend 127 PME, et la société ne gère pas moins de 39 véhicules d'investissement, pour un total de 480 millions d'euros d'actifs investis ;
- FEMU QUI, gérant parmi d'autres fonds 1 FIP Corse,
- CALAO Finance, gérant 1 FIP Corse, considérant que l'île bénéficie d'une situation économique favorable depuis quelques années. CALAO Finance a également

⁹ http://www.lemonde.fr/elections-regionales-2015/article/2015/11/26/la-corse-une-region-dependante-du-tourisme-et-au-chomage-en-hausse_4818254_4640869.html#huit-anchor-11-un-investissement

¹⁰ www.haussmann-patrimoine.fr

¹¹ www.corsenetinfo.corsica

souhaité créer le FIP Corse développement, en 2015, dédié lui aussi au développement des PME insulaires ;

- Le FIP Corse ALIMEA de Conseil Plus Gestion.

Ainsi, l'installation ces dernières années d'un nombre grandissant d'acteurs, proposant des FIP Corses, traduit nécessairement la montée en puissance des FIP en Corse, mais aussi et surtout l'intérêt d'investir sur le territoire, en raison de la situation économique plutôt favorable de l'île.

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

Pour autant, 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

D'après les derniers chiffres disponibles, 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 courants¹². 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 Corse¹³ 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.

¹² Rappelons qu'un déficit commercial implique que l'épargne disponible localement est insuffisante pour financer les investissements réalisés dans l'économie.

¹³ « 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 9. Estimation de la balance des paiements corse en 2003 (C. Vellutini et MA. Maupertuis)

Paradoxalement, le fait que la Corse enregistre un déséquilibre de ses échanges, l'a notamment incité 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

Ainsi, la Corse a connu, en 2015, un record d'exportations –au sens strict du terme- jamais atteint auparavant : 78 millions d'euros, soit une augmentation de près de 80% sur une année. Cette performance n'est pas isolée et s'inscrit dans la tendance positive que connaît la région depuis trois années consécutives, établissant des records à chaque publication :

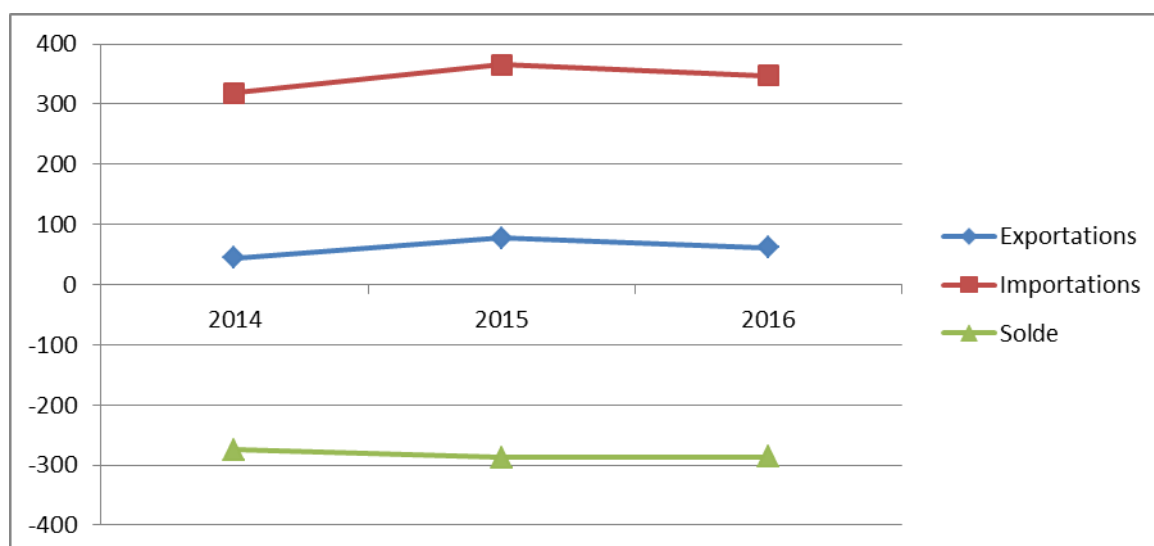


Figure 12. Montant des échanges CAF-FAB hors matériel militaire en Corse brut en millions d'euros

Ce phénomène d'ailleurs plus ancien, est corroboré par les analyses de l'économiste Guillaume Guidoni¹⁴, menées sur une période plus importante notamment concernant les chiffres Hors France continentale. On observe alors que les premières évolutions positives se font sentir dès 2005, se poursuivant jusqu'à aujourd'hui, affichant un trend toujours à la hausse. La véritable évolution marquante survient au cours de l'année 2010 et, excepté le tassement de 2012, n'a cessé d'afficher des records d'exportations à chaque période, avec des taux de croissance à deux chiffres.

Plus récemment encore, on observe un ralentissement de ce dynamisme impulsé par la baisse des exportations entre 2015 et 2016.

La cartographie présentée infra, réalisée par le Ministère des Finances, d'après les sources des douanes françaises, met en lumière **le dynamisme de la Corse qui figure parmi les territoires leaders en matière de performance à l'exportation, dépassant largement la moyenne nationale.**

¹⁴ Guillaume Guidoni, économiste – www.corse-economie.eu – Commerce extérieur en Corse au premier trimestre 2011 : nouveaux records – Lundi 9 mai 2011

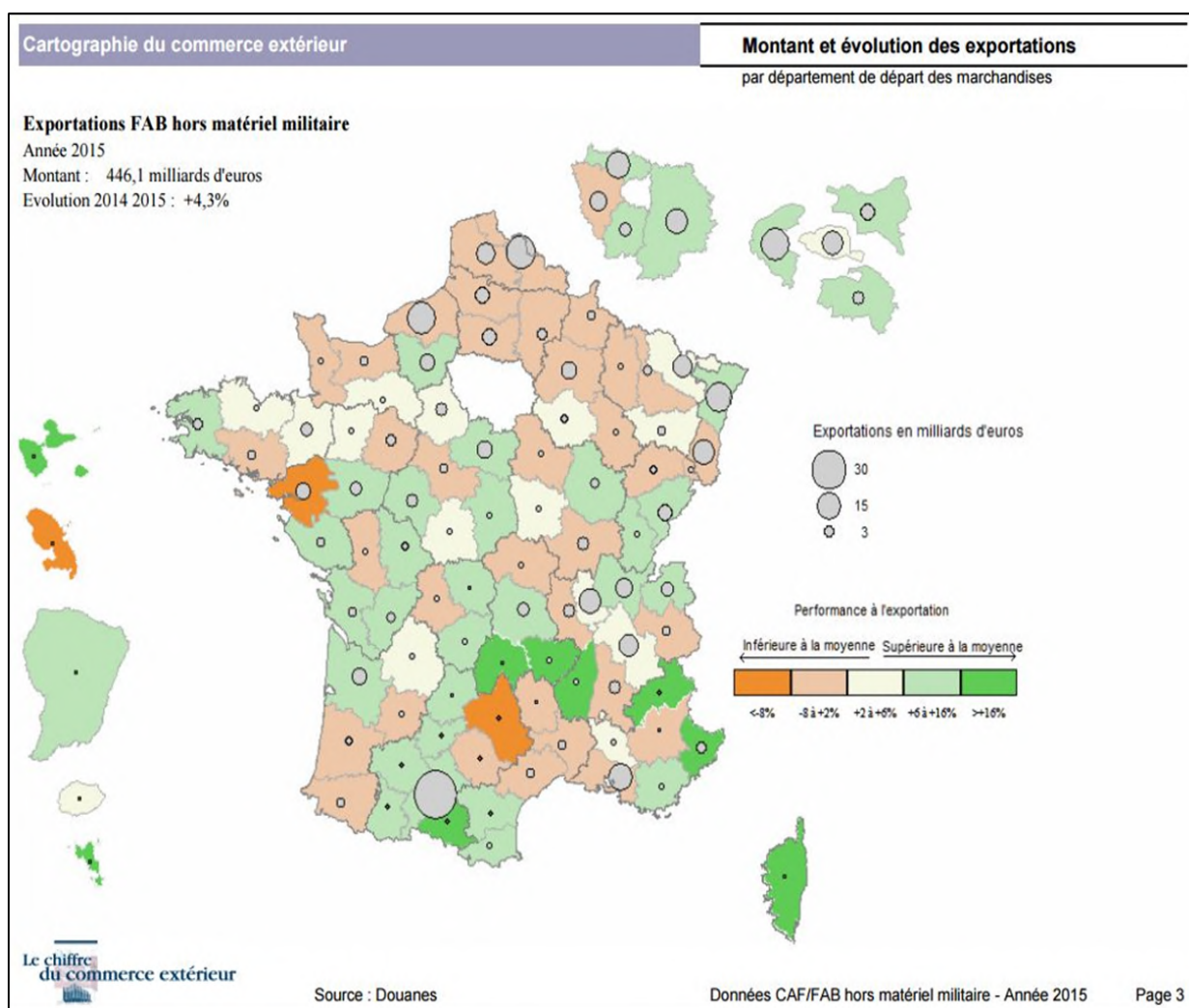


Figure 13 - Cartographie du commerce extérieur en 2015 (Source : Douanes)

iv. L'innovation en Corse

Dans le prolongement du panorama réalisé supra, un dernier regard sera apporté à la dynamique de l'innovation en Corse. Adoptées par les régions françaises, les Stratégies Régionales de l'Innovation (SRI) ont pour but de diffuser la culture de l'innovation, soutenir les entreprises dans la réalisation de leurs projets innovants et appuyer plus largement les territoires dans la valorisation de leurs potentiels pour l'innovation.

Les SRI insufflent une dynamique nouvelle aux actions déjà conduites à l'échelle locale en faveur de l'innovation et des entreprises. Avec notamment l'appui des fonds européens en région (FEDER), elles apportent des réponses concrètes : création d'aides ou de fonds d'amorçage, déploiement d'instruments d'ingénierie financière, de garantie, de co-investissement orientés vers l'innovation.

La synthèse de la SRI Corse liste les mesures proposées en rapport avec ses axes d'intervention :

Synthèse de la structuration de la stratégie régionale d'innovation

Axes d'intervention	Mesures proposées
Axe 1 Le facteur humain au cœur de la diffusion et de l'accompagnement de l'innovation	Mesure 1.1 : Renforcer le socle de compétences et miser sur la qualité de l'offre de formation.
	Mesure 1.2 : Mieux former et intégrer les étudiants stagiaires dans les entreprises (bac+2 à bac+5).
	Mesure 1.3 : Accroître la capacité de financement des jeunes chercheurs et optimiser l'utilisation de leurs compétences (bac+5 à bac+9)
	Mesure 1.4 : Soutenir les coopérations scientifiques et faciliter l'accueil de nouvelles équipes autour de projets de recherche finalisés.
	Mesure 1.5 : Rationaliser les activités et les programmes de recherche.
	Mesure 1.6 : Rapprocher sciences, entrepreneuriat, innovation et société.
Axe 2 Créer le continuum Enseignement – Recherche – Transfert et Valorisation	Mesure 2.1 : Donner au secteur de l'enseignement supérieur et de la recherche des infrastructures à la hauteur des enjeux.
	Mesure 2.2 : Accélérer le processus de transfert de savoirs, mettre en œuvre les réseaux et les outils d'interface, valoriser les résultats de la recherche.
Axe 3 Animer un réseau d'acteurs pour susciter et détecter des projets innovants, et se tourner résolument vers le marché extérieur	Mesure 3.1 : Renforcer l'insertion des acteurs corses dans les réseaux de connaissance en vue d'en améliorer les impacts sur la société insulaire.
	Mesure 3.2 : Renforcer l'accompagnement et les outils pour stimuler l'innovation
	Mesure 3.3 : Exporter savoirs et savoir-faire.
Axe 4 Soutenir, accompagner et faire fructifier les projets innovants	Mesure 4.1 : Accompagner les entreprises pour la recherche et l'exploitation de nouveaux marchés
	Mesure 4.2 : Accueillir des activités innovantes
	Mesure 4.3 : Mettre les outils financiers au service de l'innovation
	Mesure 4.4 : Mettre en place une politique des achats publics tournée vers l'innovation

Figure 14 - Synthèse de la structuration de la Stratégie Régionale d'Innovation (Source: ADEC)

Après avoir présenté brièvement le document cadre de référence en matière d'actions publiques en faveur de l'innovation en Corse, nous allons nous intéresser aux pratiques d'innovation en Corse à partir de deux études réalisées par l'INSEE, et synthétisées dans l'encadré en page suivante :

Encadré : La Corse et l'innovation¹⁵

Des études réalisées par l'INSEE, plusieurs grands enseignements peuvent être mis en exergue :

La structure de l'économie corse reste défavorable aux pratiques d'innovation avec (cf. typologie des entreprises corses présentée dans le schéma sectoriel Appui aux Entreprises) :

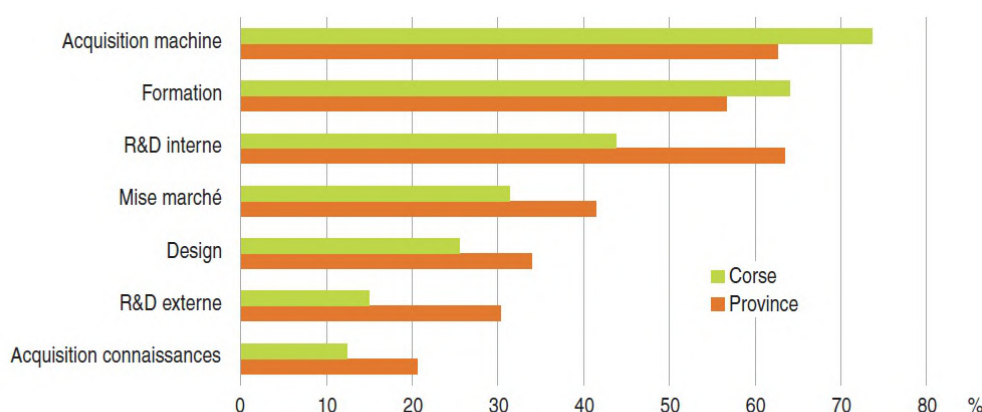
- Un secteur industriel faible ;
- Un marché économique insulaire relativement fermé illustré par sa balance commerciale déficitaire ;
- Une surreprésentation des secteurs du commerce et de la construction, à faible productivité du travail ;
- Un appareil productif majoritairement composé de très petites entreprises ;
- Une faible participation au marché du travail et un niveau de diplôme inférieur à la moyenne nationale.

Malgré tout, l'économie insulaire dispose de plusieurs atouts avec :

- Une croissance relativement soutenue sur la période la plus récente ;
- Des créations d'entreprises très dynamiques ;
- Un territoire particulièrement attractif pour les actifs.

Il n'en reste pas moins que l'innovation en Corse demeure moins importante qu'ailleurs : **entre 2006 et 2008, 45% des entreprises enquêtées par l'INSEE ont innové, un taux de l'ordre de 3 points inférieur qu'à l'échelle de la France.** En outre, l'innovation non technologique (organisation et marketing) est la plus fréquente en Corse : 8 entreprises sur 10 innove en matière organisationnelle (moins de 7/10 en France). Plus précisément, les entreprises innovantes corses se caractérisent par :

- Une activité de R&D réduite,
- Une coopération avec d'autres acteurs faible et surtout locale ;
- Une stratégie d'ouverture limitée sur de nouveaux marchés ;
- Un recours plus faible qu'à l'échelle nationale au financement public ;
- Un emploi plus qualifié et un investissement plus important que les entreprises non innovantes.



Source : Insee, Enquête CIS 2012.

Figure 15 - Répartition des entreprises innovantes en technologie entre 2010 et 2012 selon les principales activités (Source: INSEE)

¹⁵ INSEE Corse, Quant'île n°13, octobre 2010, 8 pages et INSEE Analyses Corse n°2, octobre 2014, 4 pages

Un rapport élaboré par l'Inspection Générale des Finances confirme ces divers constats en précisant les montants de financement accordés en matière d'innovation par Bpifrance, s'élevant à 505 € par TPE pour le département de la Corse du Sud et 164 € pour la Haute-Corse, contre 1 007 € en moyenne en France de province en 2014, des résultats insulaires, comparables à ceux obtenus pour des territoires ruraux, comme le précise le même rapport¹⁶. Ainsi, forts de ces enseignements, il convient de préciser que la Corse s'est dotée en 2005, d'un outil d'aide à l'innovation, avec l'unique incubateur de Corse, Inizià, dont les 3 CCI sont membres fondateurs:

Inizià

- **Présentation** : L'incubateur Inizià est une structure territoriale d'accompagnement de projets de création d'entreprises innovantes en Corse.
- **Fonctionnement** : Après lancement d'un appel à candidatures, un comité procède à la sélection des projets en vue de leur intégration à l'incubateur. Un programme sur une durée de 18 mois leur est ensuite proposé.
- **Offre hébergement** : Inizià possède trois sites (Bastia, Ajaccio et Corte). L'antenne ajaccienne permet l'hébergement des porteurs de projet au sein de ses locaux communs avec ceux de la M3E CAPA, avec une capacité d'accueil d'environ 4 projets simultanément (espace de près de 150m²) ; et à Bastia ce sont près de 100m² qui sont mis à disposition.
- **Offre accompagnement** :
 - L'accompagnement et le conseil sont assurés par l'incubateur à travers les compétences de trois personnes sur l'ensemble de la Corse ; auxquelles s'ajoutent celles d'une personne mise à disposition par l'ADEC de manière spécifique pour les questions de propriété intellectuelle
 - Le processus comporte : le suivi de projet, l'aide à la structuration, la formation, le dépôt de brevet, les études techniques et l'assistance juridique pour des projets en moyenne à hauteur de 30 à 40 000€. Les prestations effectuées en interne incluent la rédaction de business plan et d'un cahier des charges ainsi que l'accès à une base de données de prestataires.
 - Pour les entreprises qui restent fragiles en post incubation, un contrat d'accompagnement leur est proposé, permettant de disposer toujours de la structure en tant qu'interlocuteur mais plus comme outil financier.
- **Objectifs** : Soutenir les jeunes créateurs, le secteur de l'innovation en Corse et le développement économique du territoire.
- **Public accueilli** : Créateurs ou entreprises déjà existantes porteurs de projets innovants, sur sélection selon les critères suivants : degré d'innovation du projet, besoin en accompagnement, existence d'un marché, impact régional.
- **Résultats** : Depuis sa création, Inizià a soutenu 40 projets aboutissant à la création d'une trentaine d'entreprises. Cela représente 94 emplois directs et 200 indirects, principalement localisés à Bastia et Ajaccio.

Si l'on dénombre qu'un seul incubateur public en Corse, l'île dispose d'un certain nombre de FAB LAB, favorisant les pratiques en matière d'innovation.

¹⁶ Inspection Générale des Finances, la situation des très petites entreprises en Corse, mai 2016, 53 pages

v. Une typologie à grands traits des entreprises corses

Une typologie est proposée ici à grands traits, une partie dédiée au sein du Schéma Sectoriel « Appui aux Entreprises », aura vocation à approfondir cette description du dynamisme entrepreneurial insulaire.

Ainsi, la Corse compte d'après les sources INSEE, 35 435 entreprises en 2014 (champ agricole inclus), soit une hausse de +9% de son stock d'entreprises entre 2012 et 2014, attestant globalement du dynamisme de l'économie Corse :

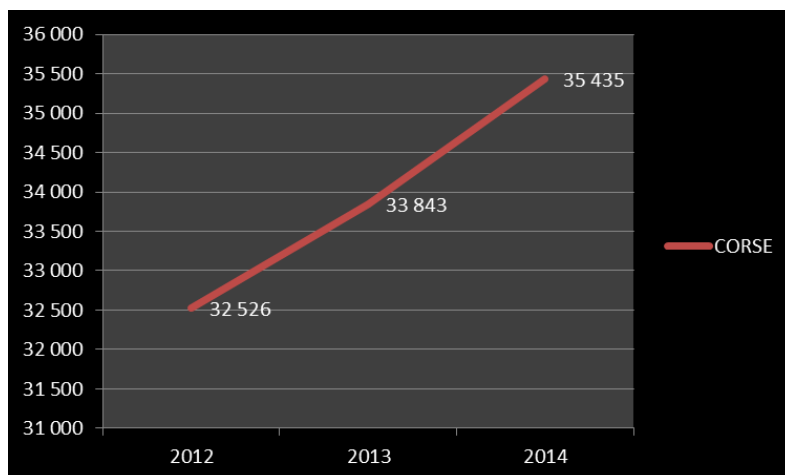


Figure 16 - Evolution du stock d'entreprises corses

La ventilation sectorielle des entreprises corses reste marquée par la prédominance des activités de services qui représentent 68% 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:

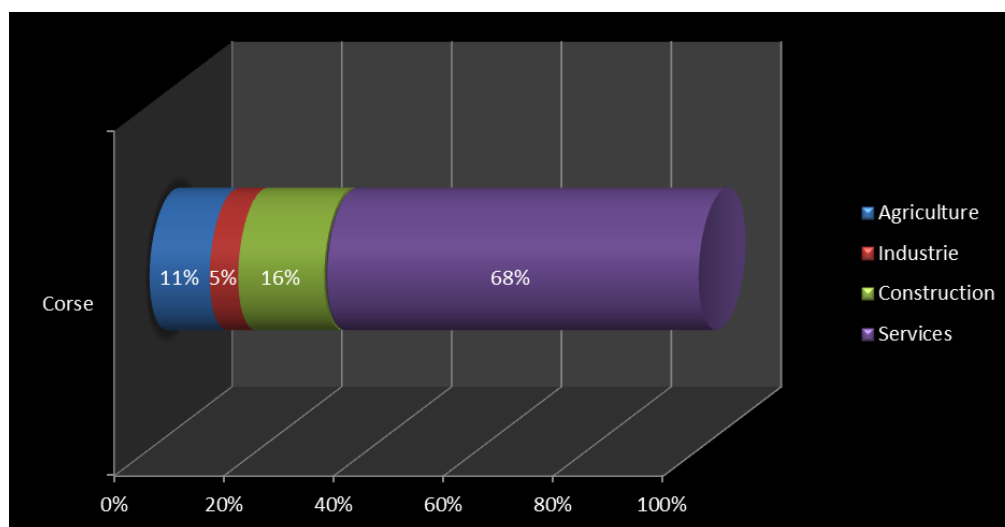


Figure 17 - Répartition des entreprises par secteur d'activité en 2014

Le secteur de la construction se présente comme un pilier incontournable de l'économie Corse avec 16% des entreprises inventoriées en 2014. On précisera enfin que la taille des entreprises comme énoncé plus haut reste très limitée : en 2014, 70% des entreprises n'emploient aucun salarié.

vi. Focus sur l'immobilier d'entreprises

Présenté en mai 2015, le Plan Régional en faveur du développement des Zones d'Activités et de l'Immobilier d'entreprise (PREZA 2.0), traduit la politique de la Collectivité Territoriale de Corse en matière de structuration de l'offre économique et foncière de la région.

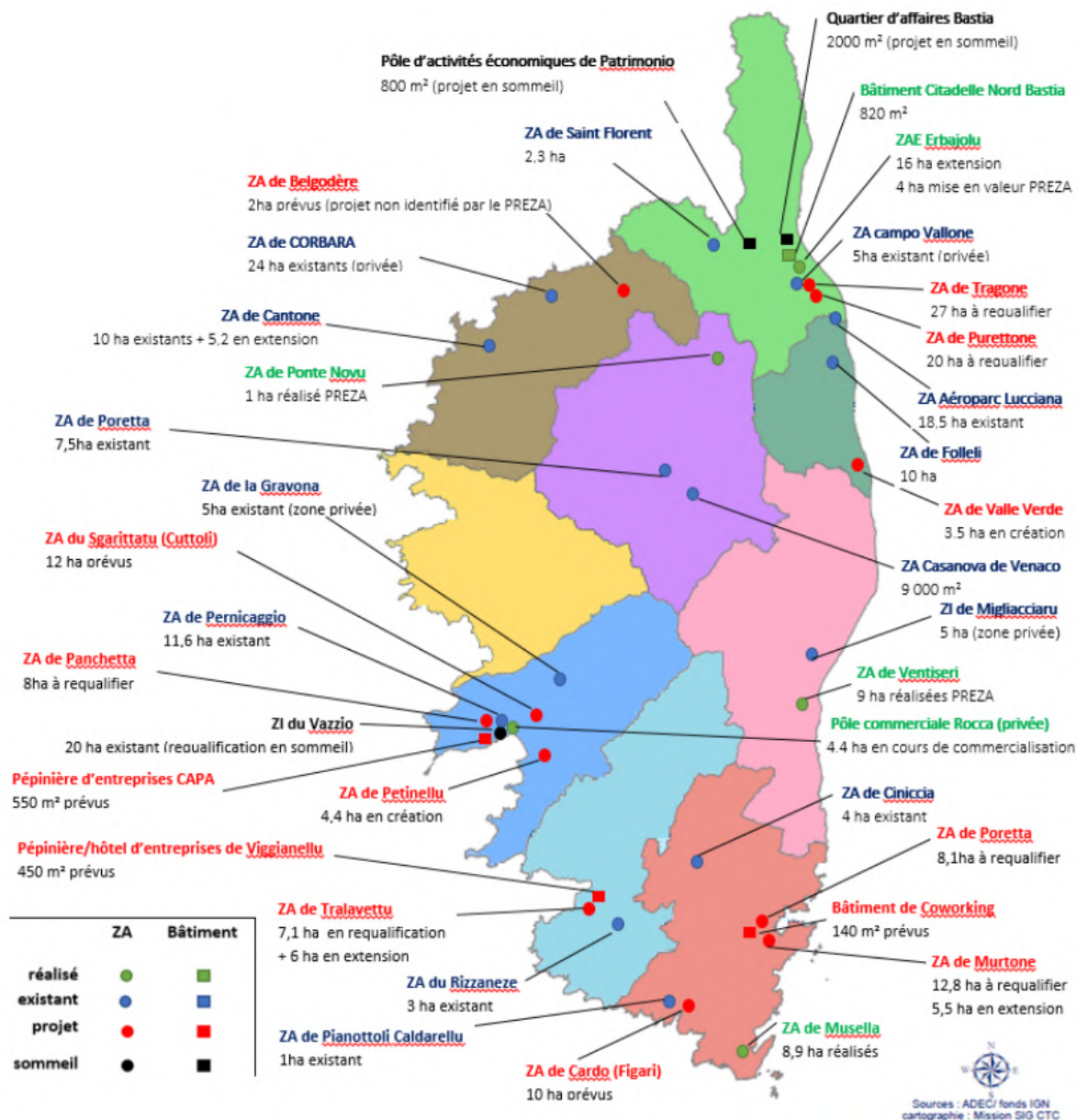


Figure 18 - Panorama territorial de l'immobilier économique en Corse (Source: Preza 2.0)

Le PREZA 2.0 répond à des besoins identifiés dès 2005 par l'ADEC (l'étude réalisée en 2005 estimait des besoins, à l'horizon 15 ans pour la Corse, de l'ordre de 196 ha de zones d'activités à créer et 108 ha à requalifier) en termes de développement des ZA. Le dispositif prévoit en effet l'accompagnement à la création/requalification des zones en vue de répondre aux besoins du territoire.

La cartographie supra présente l'offre territoriale en 2015 en matière d'immobilier d'entreprises :

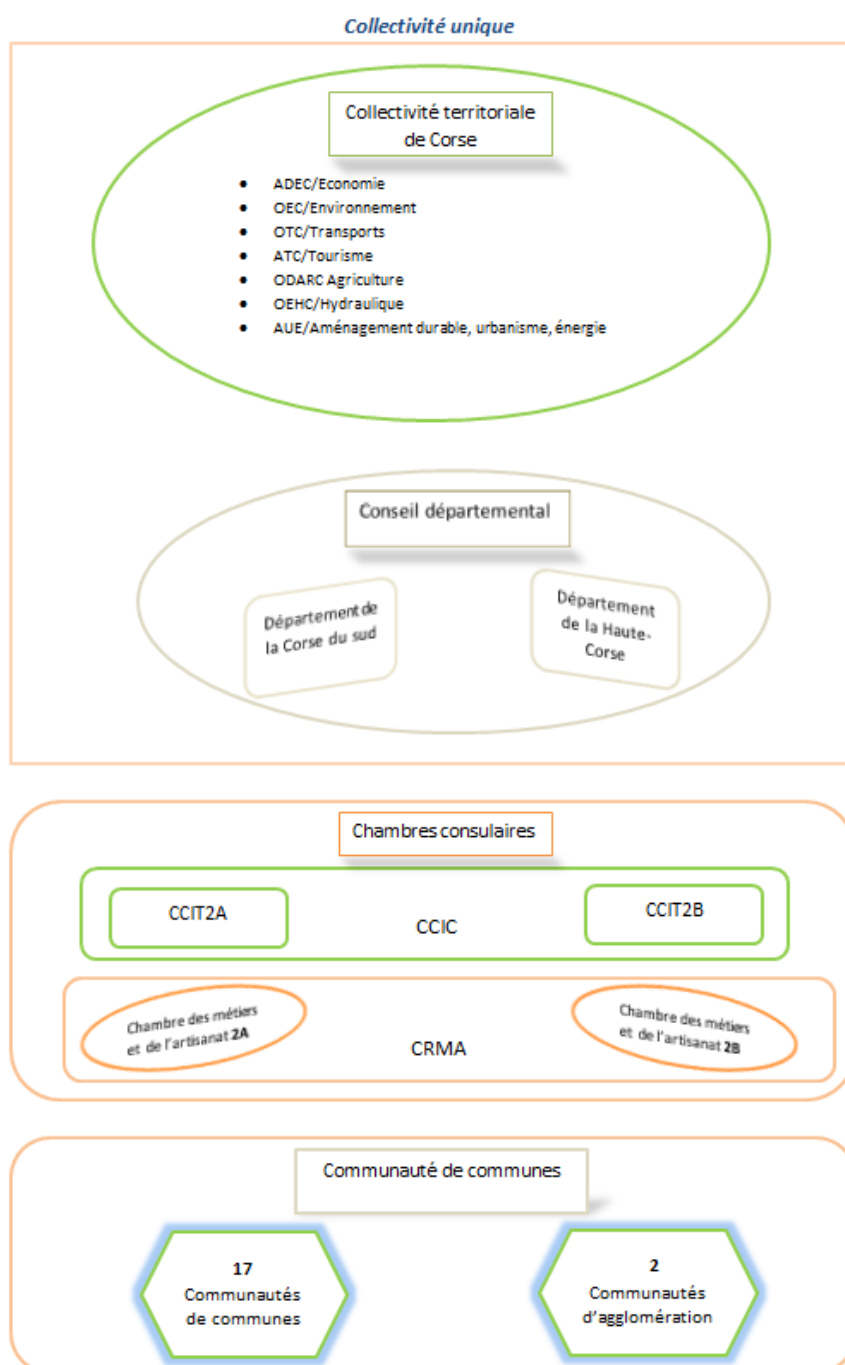
- Le territoire reste globalement peu équipé avec un parc régional notamment sous-dimensionné et peu attractif ;
- L'existence de plusieurs projets non aboutis en raison notamment d'une gestion déficiente ;
- Le déséquilibre des zones avec un vide concernant ce type d'infrastructures dans de nombreuses microrégions insulaires ;
- Par ailleurs, la zone du Grand Bastia paraît sous équipée : le document prévoit en effet une demande à 15 ans de 53 hectares à créer et 55 hectares à requalifier. Paradoxalement, de nombreux projets y demeurent en sommeil, et 47 hectares sont en attente d'une requalification ;
- D'importants besoins sont identifiés pour le territoire du Pays Ajaccien en atteignant les 87 ha à créer et 38 à requalifier. Plusieurs projets de ZA ainsi que de pépinières/immobilier d'entreprise viennent densifier l'offre actuelle.

On soulignera à ce titre l'opportunité que représente le Palais des Congrès d'Ajaccio, créé et géré par la CCI de Corse-du-Sud depuis 2003, véritable levier notamment pour le tourisme d'affaires.

b) La cartographie des principaux acteurs

Les pages suivantes offrent un regard sur les principaux acteurs institutionnels, les pôles de compétitivité et pôles d'excellence, les centres de recherche, et quelques grandes entreprises en Corse. Il est à noter qu'il a fallu attendre l'adoption du Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (voir partie 2 du rapport), le 13 et 14 décembre 2016 en session extraordinaire, pour créer un cadre d'action publique commun, propice aux interactions et aux synergies entre acteurs.

i. Les principaux acteurs institutionnels insulaires



Avec la loi NOTRE (Cf. partie 2.1.1), on dénombre depuis le 1^{er} janvier 2017, 19 EPCI à fiscalité propre - contre 30 auparavant – se ventilant comme suit:

- 17 communautés de communes ;
- 2 communautés d'agglomération.

CORSE-DU-SUD			Nom nouvel EPCI	Anciennes Communautés	Opération *	Nbre de com.
Avec modif. du périmètre	FA	CC	CC de la Pieve de L'Ornano	CC de la Pieve de L'Ornano	Modification extension	28
		CC	CC de l'Ouest Corse	CC du Liamone - CC des Deux Sevi	Fusion simple	33
	FPU	CC	CC de l'Alta Rocca	CC de l'Alta Rocca	Modification extension	18
		CC	CC de la Haute Vallée de la Gravona	CC de la Haute Vallée de la Gravona	Modification extension	10
		CC	CC du Sartenais Valinco	CC du Sartenais Valinco	Modification extension	18
Sans modif. du périmètre	FPU	CC	CC du Sud Corse		Aucun changement	7
		CA	CA du Pays Ajaccien		Aucun changement	10

Tableau 10. Les EPCI en Corse du Sud (Source : Caisse des dépôts)¹⁷

¹⁷ Groupe Caisse des dépôts, Portraits régionaux de l'intercommunalité, 4 pages

HAUTE-CORSE			Nom nouvel EPCI	Anciennes Communautés	Opération *	Nbre de com.
Avec modif. du périmètre	FA	CC	CC de Fium'Orbu Castellu	CC de Fium'Orbu Castellu	Modification extension	13
		CC	CC du Nebbiu - CC de la Conca d'Oro	CC du Nebbiu - CC de la Conca d'Oro	Fusion simple	15
		CC	CC de la Castagniccia-Casinca	CC Orezza-Ampugnani - CC de la Casinca	Fusion extension	42
		CC	CC Pasquale Paoli	CC du Niolu - CC Aghja Nova - CC de la Vallée du Golo - CC Di E Tre Pieve : Boziu, Mercoriu E Rogna	Fusion extension	42
	FPU	CC	CC de l'Île-Rousse - Balagne	CC du Bassin de Vie de l'Île Rousse - CC Di E Cinque Piève Di Balagna	Fusion simple	22
Sans modif. du périmètre	FA	CC	CC de l'Oriente		Aucun changement	22
		CC	CC de la Costa Verde		Aucun changement	23
		CC	CC de Marana-Golo		Aucun changement	10
		CC	CC du Cap Corse		Aucun changement	18
		CC	CC du Centre Corse		Aucun changement	10
	FPU	CC	CC de Calvi Balagne		Aucun changement	14
		CA	CA de Bastia		Aucun changement	5

Tableau 11. Les EPCI en Haute-Corse (Source : Ibidem)

ii. Les pôles de compétitivité et pôles d'excellence

Ces structures rassemblent sur un territoire défini et sur une thématique ciblée, différents acteurs (entreprises, laboratoires de recherche, établissements de formation) avec comme ambition de soutenir l'innovation et favoriser le développement de projets collaboratifs. Deux pôles de compétitivité sont présents en Corse :

CAPENERGIES¹⁸

- **Présentation** : Créé en 2005 en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le pôle de compétitivité CAPENERGIE se compose d'un réseau d'acteurs variés (groupes industriels, entreprises, organismes de recherche et d'enseignements, financiers).
- **Membres porteurs** :
 - ☐ Collectivité Territoriale de Corse (ADEC)
 - ☐ Le CEA
 - ☐ EDF
- **Objectifs** : L'accompagnement du développement économique des territoires et la création de valeur pour ses membres, en relevant deux grands défis de notre société : la transition énergétique et la compétitivité de la France
- **Mission** : Fédérer ses membres pour créer un écosystème solide, favoriser le développement économique et de la compétitivité des filières énergétiques en régions PACA, Corse, Guadeloupe, Île de la Réunion ainsi qu'en principauté de Monaco.
- **Services** :
 - ☐ Accompagnement pour la croissance des Entreprises : Accélérateurs de croissance des start-up et des PME, sur les marchés des grands donneurs d'ordre ;
 - ☐ Services pour l'Innovation : Labellisation et accompagnement des projets d'innovation pour permettre à leurs porteurs (entreprises et laboratoires) d'accéder aux guichets de financement et parvenir à l'obtention de levées de fond ;
 - ☐ Services aux Collectivités qui proposent aux décideurs publics, une expertise sur les domaines énergétiques et un développement d'activités sur leur territoire.

¹⁸ <http://www.capenergies.fr/>

POLE MER MEDITERRANEE¹⁹

- **Présentation :** Labellisé en 2005, le Pôle de compétitivité Mer Méditerranée a pour ambition de développer durablement l'économie maritime et littorale sur le bassin méditerranéen, en Europe et dans le reste du monde
- **Objectifs :**
 - Etre un des principaux leviers de la politique maritime intégrée en relayant et déployant régionalement les politiques nationales.
 - Etre une référence internationale dans le domaine maritime et littoral et valoriser nos membres et nos territoires à travers la marque "Pôle Mer" en consolidant sa position de leader sur le bassin méditerranéen et en déployant une politique de services orientée business pour ses membres ;
 - Etre un moteur de la compétitivité des entreprises notamment pour la structuration et l'animation de filières.
- **Le pôle en Corse :** la plateforme **Stella Mare**, située sur le cordon lagunaire de la Marana, dans la commune de Biguglia, a été le premier projet labellisé par ce pôle □ Ce projet vise à mettre en place les moyens (création d'une Plateforme marine) et méthodes (scientifiques, économiques, environnementales, éducatives, formatives, transfert de technologies, recherche) nécessaires à la maîtrise et à la gestion durable des ressources littorales et halieutiques de Corse. L'objectif spécifique concerne la promotion d'un développement durable de la pêche artisanale traditionnelle maritime et de l'aquaculture à travers la planification et la co-gestion concertée locale des ressources halieutiques des écosystèmes littoraux de Corse.
- **Services :**
 - Croissance des entreprises : Accompagner le développement et la structuration de ses membres, au service d'un maintien, d'un développement durable et de qualité, de la croissance, de la compétitivité et de l'emploi.
 - Services à l'innovation : Le Pôle Mer Méditerranée propose des services allant de la mise en œuvre de politiques d'innovation globales à l'accompagnement opérationnel des projets d'innovation, tout au long de leur cycle de vie.

A ces pôles de compétitivité se rajoutent trois pôles d'excellence :

- Le pôle d'excellence C@P'TICORSE ;
- Le pôle d'excellence CAPNAUTIC ;
- Le pôle d'excellence des Industries Aéronautiques Corses (PIAC).

¹⁹ <http://www.polemermediterranee.com/>

C@P'TICORSE²⁰

- **Date de création** : Voté en novembre 2012 par la Collectivité territoriale de Corse
- **Objectifs** : Soutenir et accompagner les entreprises de la filière TIC ; Capitaliser et mutualiser les savoirs faire pour développer la filière.
- **Missions** :
 - ☐ Dynamiser et promouvoir la Corse comme un territoire de projets, d'innovation et de développement durable,
 - ☐ Stimuler en Corse de nouvelles initiatives de coopération, et de promotion de solutions innovantes et respectueuses de l'environnement,
 - ☐ Conforter et valoriser les efforts de la Collectivité Territoriale de Corse dans le domaine de l'aménagement numérique du territoire,
 - ☐ Positionner la Corse comme territoire d'excellence en matière de TIC.

CAPNAUTIC²¹

- **Date de création** : Voté en octobre 2010 par la Collectivité territoriale de Corse
- **Objectifs** : Ce pôle, axé autour du développement durable, de l'innovation et de la compétitivité au service du nautisme et de la plaisance, entend fédérer l'ensemble des acteurs du secteur afin de constituer un véritable levier en termes d'attractivité du territoire et de valorisation des savoirs faire insulaires.
- **Missions** :
 - ☐ Conforter et amplifier une synergie déjà existante et amorcée dès 2005 avec la mise en place d'un Plan Stratégique en faveur du nautisme.
 - ☐ Accompagner la dynamique visant à faire du nautisme et de la plaisance une source de création d'entreprise, de richesse et d'emploi ;
 - ☐ Renforcer la capacité des différents acteurs à travailler ensemble et dans une même direction : faire de la Corse un « leader d'une communauté maritime au service du développement durable ».

²⁰ Source : Site de l'ADEC

²¹ Source : CAPNAUTIC 2 – Plan régional en faveur du nautisme et la plaisance

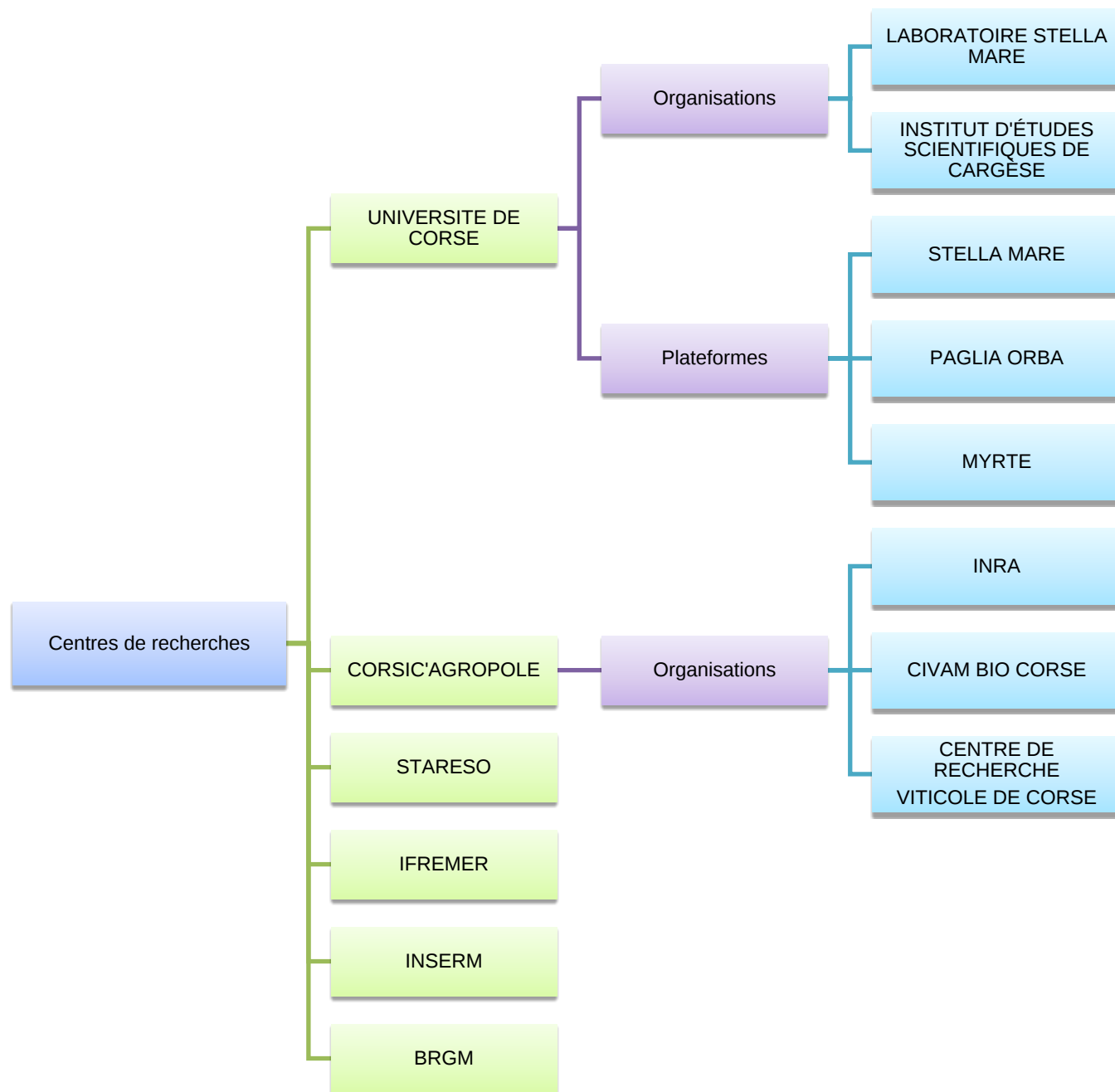
Pôle des Industries Aéronautiques Corses (PIAC)²²

- **Date de création** : Décembre 2006
- **Objectifs** : Consolider les échanges et développer la compétitivité des entreprises du secteur, pour mener une stratégie de développement commune et valoriser l'image de l'industrie aéronautique Corse
- **Missions** :
 - ☐ Assurer l'étude et le développement des intérêts économiques, industriels et commerciaux de ses membres
 - ☐ Assurer des relations bilatérales avec des organismes dans les domaines d'activités du PIAC
 - ☐ Assurer la promotion du pôle
 - ☐ Assurer si besoin la prestation de conseil et des services auprès des membres
 - ☐ Suivre directement ou indirectement les activités des membres
 - ☐ Gérer ses fonds et effectuer toutes opérations de nature à développer directement ou indirectement son objet

On soulignera enfin l'apparition récente d'un écosystème du numérique avec des entreprises clairement inscrites dans des démarches innovantes avec : Campusplex, ECOPA, BOWKR, Volpy, QWANT, OSCARO, iMusic-School...

iii. Les centres de recherche

²² Source : Délibération n°06/258 AC de l'assemblée de Corse portant sur l'adoption du plan régional de développement des industries aéronautiques de Corse dans le cadre du dispositif de soutien aux actions collectives



iv. Les grandes entreprises

Le classement disponible sur Verif.com des plus grandes entreprises de la région corse répertorie les 500 entreprises les plus importantes, classées d'après leur chiffre d'affaires pour l'année 2015. Le tableau suivant présente les 40 premières qui réalisent un chiffre d'affaires compris entre 20M€ et jusqu'à plus de 225M€ pour la Corsica Ferries :

	Raison sociale	Ville	Chiffre d'affaires
1	CORSICA FERRIES FRANCE	BASTIA	225 022 492 €
2	AIR CORSICA	AJACCIO	137 240 797 €
3	TOTAL CORSE	BASTIA	123 658 291 €
4	PACAM 2	AJACCIO	80 205 783 €
5	HYPER ROCADE 2	FURIANI	68 682 359 €
6	NEGOCE RESEAU CORSE	SARROLA CARCOPINO	65 464 872 €
7	CORSE COMPOSITES AERONAUTIQUES	AJACCIO	52 666 209 €
8	JEAN FORCONI SA	PORTO VECCHIO	50 906 503 €
9	ACQUAVIVA DISTRIBUTION	CORBARA	49 498 497 €
10	PORETTA 2	PORTO VECCHIO	45 663 424 €
11	SOCIETE DES EAUX DE CORSE	AJACCIO	40 001 855 €
12	OLLANDINI AGENCE DE VOYAGES	AJACCIO	39 419 701 €
13	CODIM 2	FURIANI	37 847 285 €
14	ROCCA TRANSPORTS	AFA	35 737 360 €
15	SODEX	PENTA DI CASINCA	34 119 525 €
16	SA U COTTONE	GHISONACCIA	33 579 788 €
17	CONTINENTALE AUTO LOCATION	LUCCIANA	32 001 032 €
18	BERNARDINI ET FILS	AJACCIO	31 364 397 €
19	DECA	FURIANI	30 525 091 €
20	LION DE TOGA 2	BASTIA	29 806 775 €
21	PRODIS 2	PROPRIANO	29 098 676 €
22	SEDAFRAIS	BASTIA	28 269 120 €
23	BASTIA DISCOUNT	BASTIA	27 655 375 €
24	VIBEL	SARROLA CARCOPINO	27 528 129 €
25	SCA UNION DE VIGNERONS DE L'ILE DE BEAUTE	ALERIA	26 713 891 €
26	ASJP OLETTA DISTRIBUTION	OLETTA	26 356 706 €
27	ACOFRA EXPLOITATION	CALVI	24 455 329 €
28	RAFFALLI TRAVAUX PUBLICS	SARROLA CARCOPINO	24 128 119 €
29	BORGIO DISTRIBUTION	BORGIO	23 982 222 €
30	SA SPORTING CLUB DE BASTIA	FURIANI	23 953 685 €
31	GROUPE BOISSONS DE CORSE	BIGUGLIA	23 436 924 €
32	TERRASSEMENTS CORSES TERRACO	PENTA DI CASINCA	23 208 410 €
33	SODICO 2	CORTE	22 805 894 €
34	HOLCAR	LUCCIANA	22 728 311 €
35	SOCIETE CORSE DE BOISSONS BASTIA	FURIANI	22 633 509 €
36	FILIPPI AUTO SA	LUCCIANA	22 525 172 €

	Raison sociale	Ville	C.A.
37	LIBRE SERVICE DU PHARE	SAN NICOLAO	22 416 144 €
38	GARAGE PAOLI JOSEPH	FURIANI	20 940 743 €
39	BOULEVARD ALBERT 1ER	AJACCIO	20 240 617 €
40	PRICAL 2	CALVI	20 191 627 €
41	CORSE PRESSE	AJACCIO	20 000 527 €

Parmi ces 40 grandes entreprises, on retrouve des entreprises exerçant dans le secteur tertiaire parmi lesquelles, des entreprises exerçant dans le domaine du transport, de la grande distribution, ... certaines entreprises issues d'autres secteurs font figure d'exemple à l'image de :

- Corse Composites Aéronautiques ou SCA Union de vignerons de l'île de beauté, pour le secteur de l'industrie ;
- Ou encore la société Raffalli Travaux Publics pour la construction.

1.1.2 Un regard sur l'évolution historique 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) La structure géographique des trafics

L'île compte 7 ports et 4 aéroports implantés au sein de 4 microrégions :



Cette structuration « multipolaire » correspond à plusieurs réalités structurelles :

- 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 de la Toscane, et de l'Extrême Sud avec la Sardaigne qui lui confère une position privilégiée pour traiter des flux avec la péninsule Italienne ;
- Une proximité de la Balagne des 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, 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 aéroports²³. 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 les relations avec la Sardaigne.

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

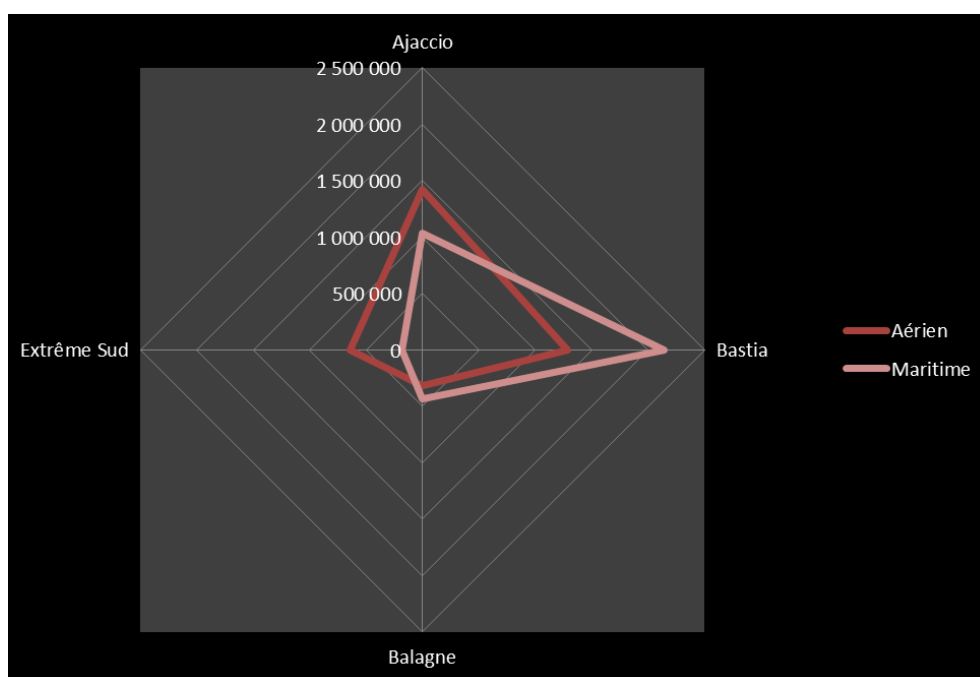


Figure 19 - Représentation de la répartition spatiale des passagers (hors Bonifacio) selon la zone en 2016 (données ORTC)

²³ 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.

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 (27 % des touristes non français en 2016 selon l'ATC) qui utilisent massivement le mode maritime. Par voie de conséquence, la part du mode aérien dans les trafics s'élève ainsi à 38% en Haute Corse contre 63% 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 plus diversifiées. Au contraire, la taille des avions favorise une plus grande dilution spatiale des trafics.

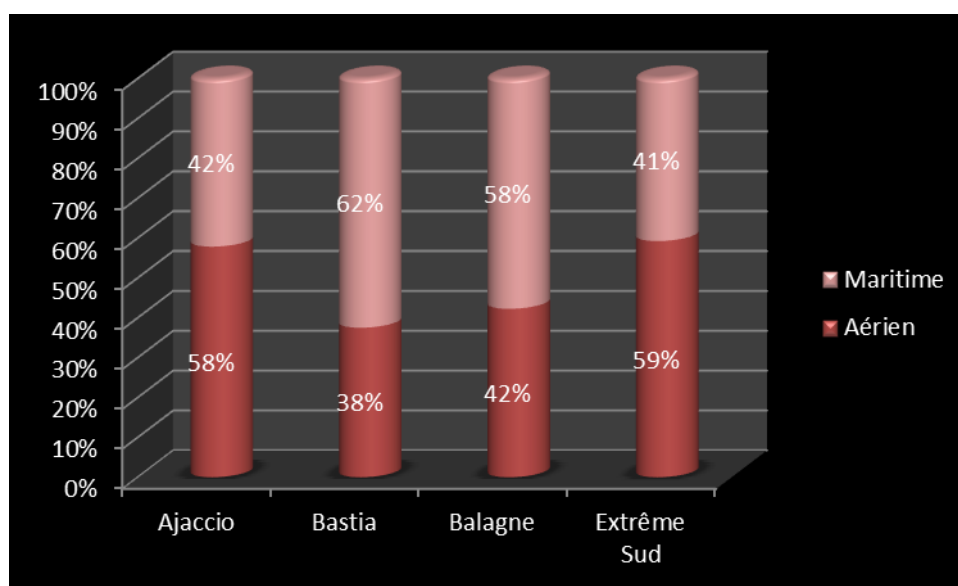


Figure 20 - Répartition des flux par mode de transport par territoire en 2016

NB : l'ensemble des données chiffrées qui seront présentées dans cette partie sont issues de l'Observatoire Régional des Transports de la Corse (ORTC).

b) Le trafic aérien

Depuis 2010, les plateformes aéroportuaires de Bastia et d'Ajaccio accueillent chacune plus d'un million de visiteurs par an ; au-delà de ce seuil symbolique, on soulignera l'essor significatif enregistré sur l'ensemble de la période, avec respectivement +77% et +71% de passagers, entre 1992 et 2016.

i. Les flux de passagers

Entre 1992 et 2016, l'ensemble des aéroports insulaires bénéficie d'une hausse significative de leur flux de passagers annuel :

- En particulier, l'aéroport de Figari voit son flux multiplier par près de 3 sur la période 1992-2016, avec une nette hausse à partir de 2010. Ainsi, si en 1992, l'aéroport comptabilisait 11% des flux répertoriés dans l'île, en 2016, l'aéroport accueille 17% des flux totaux ;
- L'aéroport de Calvi, qui en termes de flux de passagers accueilli, était comparable à l'aéroport de Figari, jusqu'en 2004, connaît depuis une hausse bien plus modérée, avec au total + 30% sur la période 1992-2016 ;

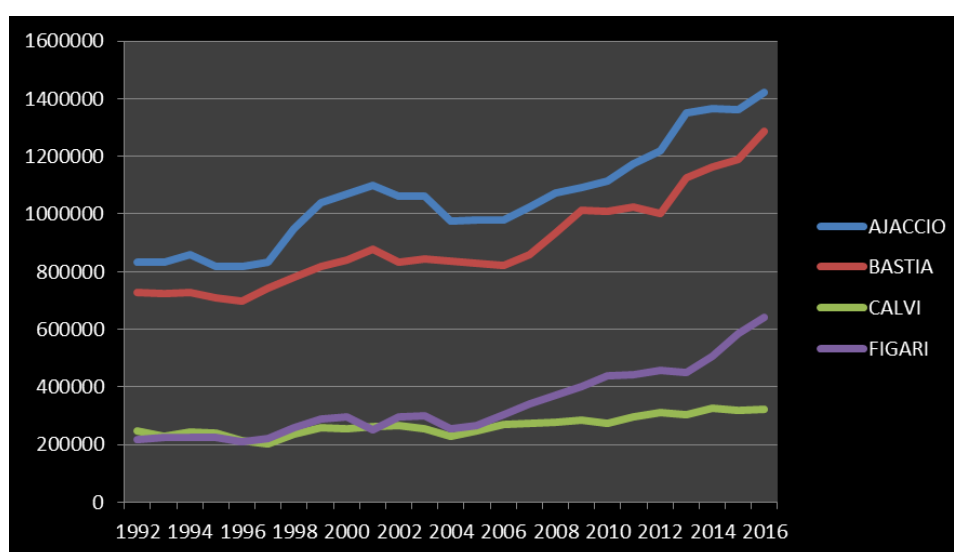


Figure 21 - Evolution des flux de passagers par aéroport

Globalement, les flux de passagers totaux, sur le territoire corse, ont connu une progression régulière, avec un niveau record de près de 3,7 millions de passagers en 2016, accueillis sur l'ensemble des aéroports de l'île.

	1992	1998	2004	2010	2016	Evol. 1992-2016
AJACCIO	834 031	948 370	974 666	1 114 571	1 422 155	71%
BASTIA	728 934	780 471	834 783	1 007 561	1 286 704	77%
CALVI	248 393	234 142	228 101	273 832	321 562	29%
FIGARI	217 635	260 364	254 442	437 309	639 916	194%
TOTAL	2 028 993	2 223 347	2 291 992	2 833 273	3 670 337	81%

Tableau 12 - Evolution du nombre de passagers par aéroport entre 1992 et 2016

Enfin, en 2016, l'aéroport d'Ajaccio constitue toujours le premier aéroport de l'île, avec près de 40% du trafic passagers accueilli sur la Corse ; les deux principaux aéroports de l'île, accueillant à eux seuls, près des trois quarts des flux passagers totaux.

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'un renforcement de la saisonnalité des flux « historique », illustré par le « pic » d'activité notable généralement enregistré durant les mois de juillet et août.

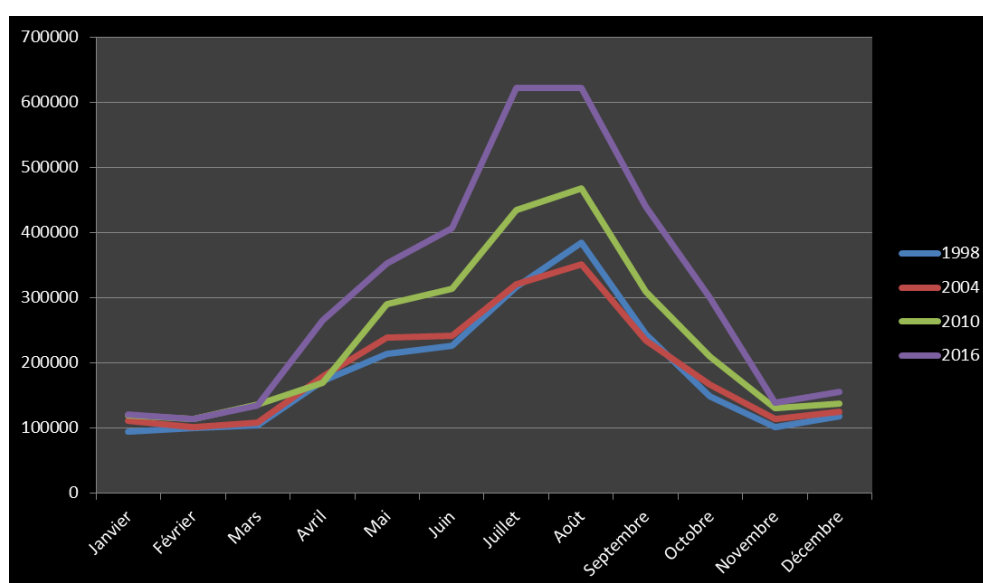


Figure 22 - Répartition des flux de passagers par mois et par année

Ainsi, en 2016, près des trois quarts des passagers aériens sont concentrés sur la période avril-septembre, soit 4 points de plus par rapport à la ventilation observée fin des années 1990.

Cette concentration des flux de passagers s'observe sur l'ensemble des plateformes aéroportuaires en Corse, même si les deux principaux aéroports de Bastia et d'Ajaccio semblent relativement moins impactés, en comparaison avec les deux aéroports de Figari et de Calvi, marqués par l'attractivité touristique de leur microrégion d'implantation. A titre d'illustration, on rappellera que les microrégions de l'Extrême-Sud et de la Balagne, ont attiré respectivement²⁴, 21% et 24% des flux touristiques de l'île en 2015.

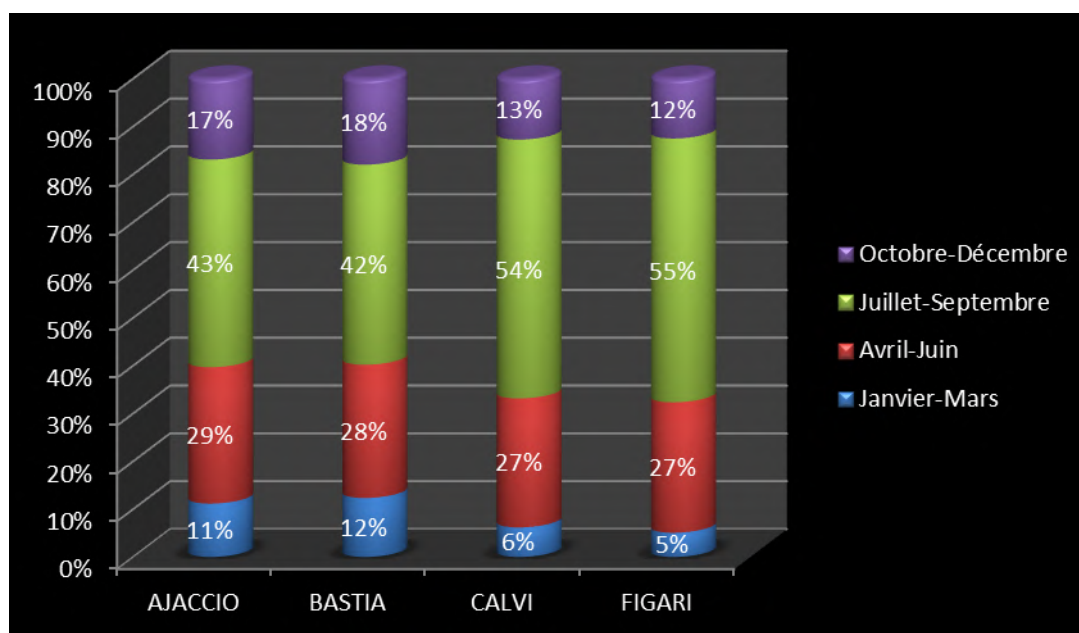


Figure 23 - Répartition des flux de passagers par aéroport et par trimestre en 2016

iii. Les destinations

Les flux de passagers proviennent en grande majorité de vols réguliers en provenance de France continentale, 84% des flux totaux en 2016, un taux relativement stable depuis 1992. L'offre « bord à bord » constitue, ainsi, le premier service en termes de transport aérien.

Néanmoins à partir du début des années 2010, les vols réguliers étrangers connaissent une nette hausse, avec 13% des flux de passagers transportés en 2016, contre 1% jusqu'en 2004. L'émergence de cette nouvelle offre semble donc progressivement peser dans la répartition des passagers transportés et pourrait ainsi tendre la diversification des flux de passagers accueillis, du point de vue des marchés émetteurs notamment.

²⁴ Source : ATC

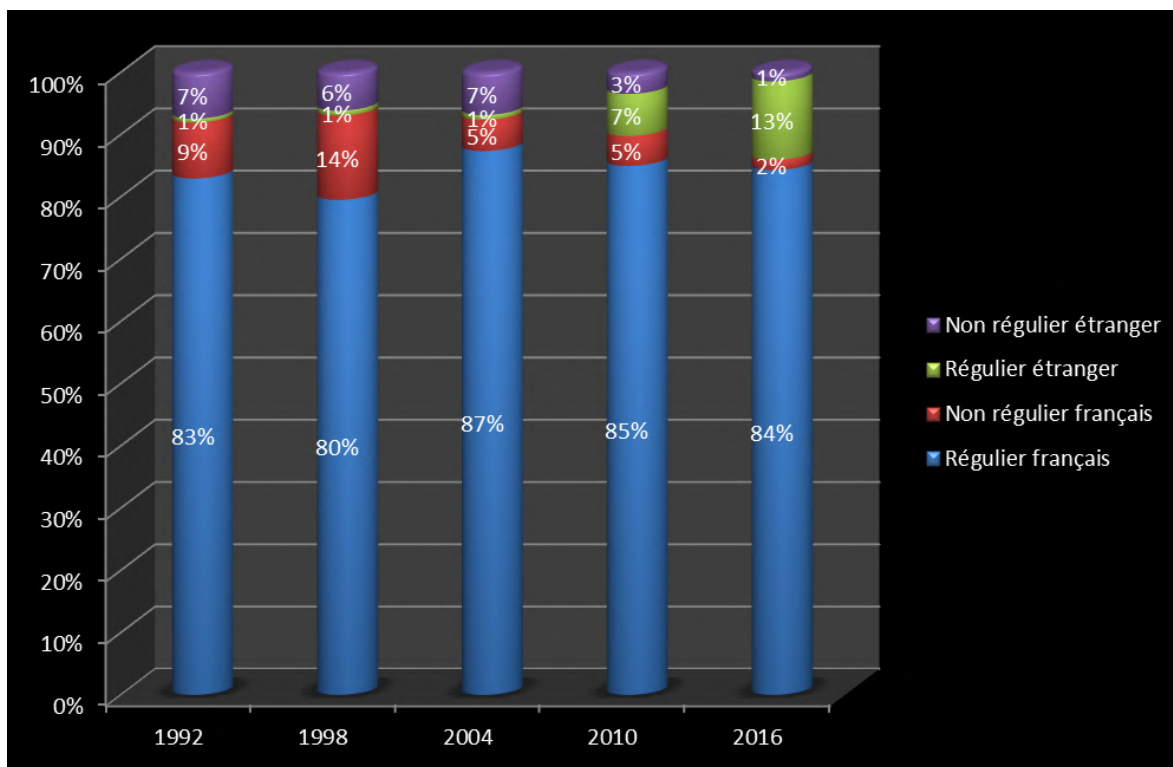


Figure 24 – Evolution de la répartition des flux totaux de passagers par destination

Ainsi, on observe la 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%

Tableau 13 - Evolution de la part des principaux aéroports français dans les flux totaux de passagers

iv. Les compagnies

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

AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE	FIGARI SUD CORSE	BASTIA PORETTA	CALVI SAINT CATHERINE
• Aigle Azur • Air Corsica • Air France • Brussels Airlines • Chalcir Aviation • EasyJet • Hop ! • Jetairfly • Luxair • Norwegian • Swiss • Transavia • Travel Service • Volotea	• Air Corsica • Air France • British Airways • Brussels Airlines • EasyJet • HOP • Luxair • Ryanair • SkyWork • Swiss • Transavia • Volotea	• Air Corsica • Air France • ASL Airlines • Brussels Airlines • Chalcir • EasyJet • Eurowings • Flybe • HOP • Tuifly • Lufthansa • Luxair • Norwegian • Vueling • Volotea	• Air Corsica • Air France • ASL Airlines • Brussels Airlines • EasyJet • Eurowings • Flyniki • Germania Suisse • HOP • Luxair • Swiss

v. Le fret aérien

De manière générale, le fret aérien reste marginal en comparaison avec les tonnes de marchandises transitant par voie maritime. Cette activité évolue de manière favorable mais très modérément avec +7% de tonnes transportés sur les trois dernières années.

Tableau 14. Evolution des tonnes de fret par plateforme aéroportuaire

	2014	2015	2016
AJACCIO	4 996	6 248	5 401
BASTIA	1 732	1 371	1 811
CALVI	7	7	7
FIGARI	0	0	0
TOTAL	6 735	7 626	7 219

Ce niveau d'activité devrait progresser compte tenu de l'importance des flux de commerce électronique intéressant la Corse. En effet, la région est l'une de celles achetant le plus sur internet. Selon une étude de Benchmark Group²⁵, « En Corse, 68% des personnes

²⁵ Cette étude a été réalisée en ligne du 27 au 30 mai 2011 auprès de 22 095 internautes de toutes les régions de France.

interrogées ont ainsi passé au moins une commande par mois sur internet depuis un an. En Ile-de-France, 64% des répondants déclarent effectuer des achats sur Internet à la même fréquence, en Limousin 62%, contre 58,7% en moyenne nationale. »

Bien que difficile à mesurer avec précision, l'influence du commerce électronique sur les flux aériens constitue une réalité. Il reste que la messagerie express utilise peu ou pas les vols aériens réguliers de passagers – souvent en raison des horaires – et privilégie si possible les vols dits « postaux ». Il ne peut par ailleurs être effectué – avec les mêmes délais qu'en métropole – dès qu'il a recours au maritime.

c) Le trafic maritime

i. Les 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 2 millions de passagers transportés en 2016, soit plus de la moitié du trafic total. Le port de Bastia a, en effet, enregistré 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.

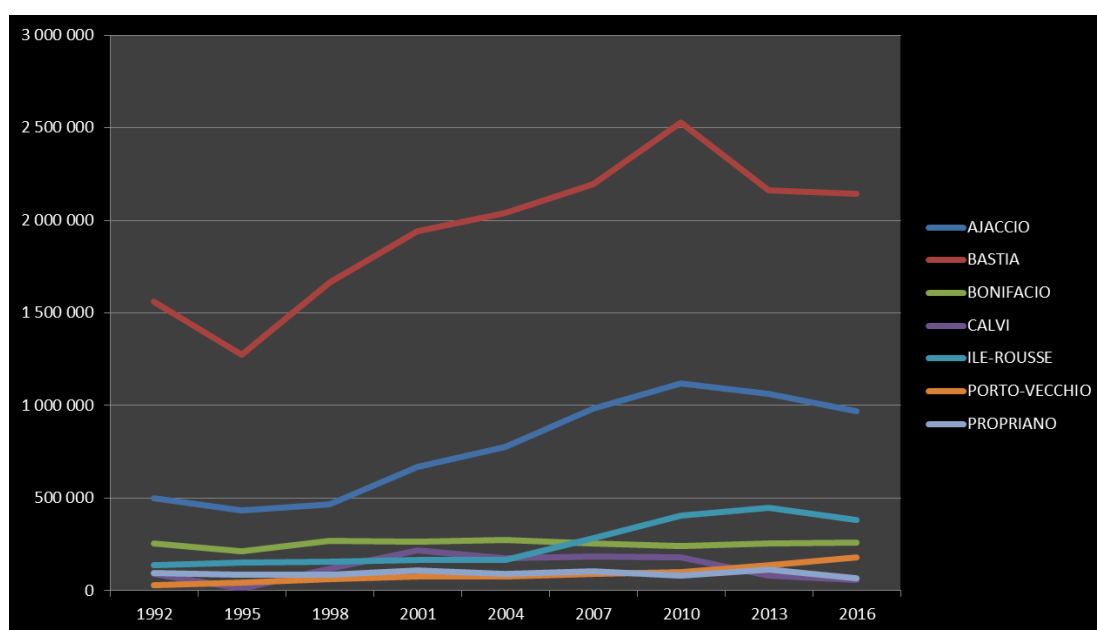


Figure 25 – Evolution des flux de passagers par port

Sur le plan historique, le port de Bastia a donc connu une évolution positive mais modérée, après la forte croissance entre 1995 et 2010, avec une évolution en deçà des taux de croissance des flux de passagers enregistrés, pour les ports d'Ajaccio (+95%), Ile-Rousse (+178%) et Porto-Vecchio (+552%). En particulier, le recul récent en termes de nombre de passagers doit être relié aux conflits générés par les grèves de la SNCM, en particulier, durant l'été 2014. Parallèlement, on soulignera également l'érosion du trafic avec l'Italie, d'une part en raison de la libéralisation du cabotage qui a permis un redéploiement de l'offre sur la côte française, et d'autre part en raison de la baisse de la fréquentation italienne.

De manière générale, le port de commerce d'Ajaccio a connu un développement spectaculaire au cours de la décennie 2000-2010 : trafics passagers ferry plus que doublés (avec néanmoins un recul de -14% hors croisière du nombre de passagers entre 2010 et 2016, dans un contexte de baisse globale des flux), boom des croisiéristes, développement et modernisation de ses installations se dotant, en peu d'années, de 5 à 8 postes à quai. Le Port de Commerce d'Ajaccio, deuxième port de l'île, s'étend sur près de 8 hectares au fond du golfe d'Ajaccio récemment classé en zone Natura 2000 maritime. Capable d'opérer six navires de grande taille (7 avec 1 pétrolier), simultanément et sans limite de taille, le Port de Commerce d'Ajaccio, offre la première capacité portuaire de l'île. Sa localisation sur la côte occidentale le place sur une route maritime favorable aux échanges Corse-continent français, avec les trois ports principaux de ce commerce maritime : Marseille, Toulon et Nice. Le port de commerce d'Ajaccio a connu sur la dernière décennie une évolution majeure de ses trafics passagers et fret, tant en volume qu'en nature des trafics. Le trafic passager a, à lui seul, plus que doublé sur la période 2000 – 2010.

A contrario, le tableau ci-dessous mettra également en avant les évolutions défavorables des ports de Calvi et Propriano, du point de vue de leur fréquentation, avec respectivement -36% et -30%, de flux passagers comptabilisés entre 1992 et 2016.

Enfin, on soulignera la stabilité des flux passagers recensés pour le port de Bonifacio.

	1992	1998	2004	2010	2016	Evol. 1992-2016
AJACCIO	497 514	467 698	775 488	1 121 788	967 857	95%
BASTIA	1 560 025	1 663 852	2 041 193	2 526 747	2 142 850	37%
BONIFACIO	257 533	269 411	274 958	240 126	259 621	1%
CALVI	91 412	119 095	173 893	178 576	58 461	-36%
ILE-ROUSSE	137 240	158 980	167 125	407 145	380 953	178%
PORTO-VECCHIO	27 699	64 346	78 012	100 071	180 634	552%
PROPRIANO	96 733	84 265	92 141	83 349	68 164	-30%
TOTAL	2 668 156	2 827 647	3 602 810	4 657 802	4 058 540	52%

Tableau 15 - Evolution du nombre de passagers par port entre 1992 et 2016

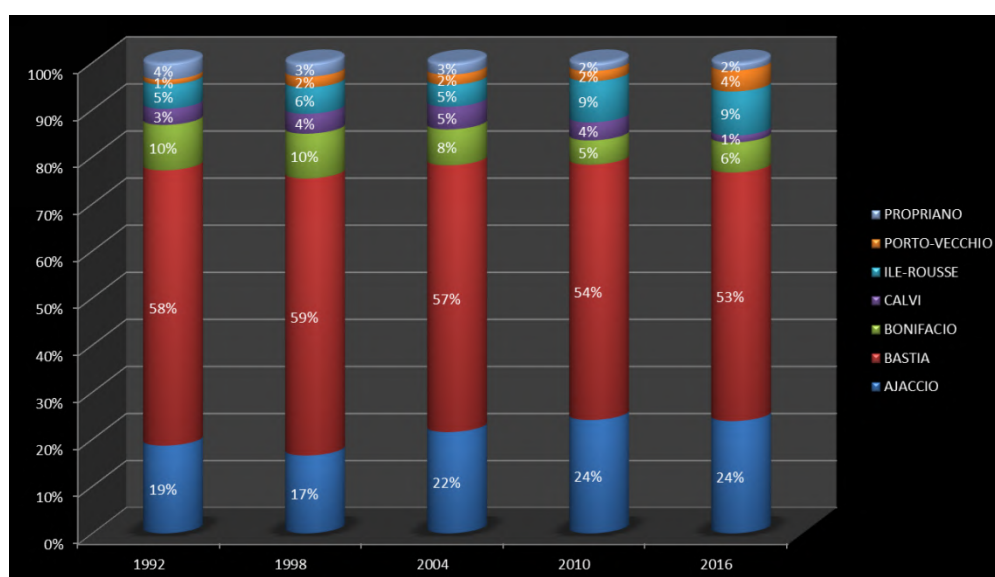


Figure 26 - Evolution de la répartition des flux de passagers par port

Le graphique infra mettra en exergue le développement du port de commerce

d'Ajaccio, qui a accueilli 1 passager maritime sur 4, en 2016, contre 19% en 1992.

ii. La saisonnalité des flux

Globalement, la saisonnalité des flux de passagers dans le maritime, semble davantage marquée par rapport à cette même saisonnalité observée pour l'aérien. Ainsi, à titre d'illustration, les mois de juillet et août représentent 48% des flux de passagers maritimes totaux accueillis en 2016, contre 34% pour l'aérien. **Pour information, en 1998, les mois de juillet et aout représentaient 54% des flux passagers maritimes et 32% pour l'aérien.** De ce point de vue, on soulignera un étalement manifeste des flux de fréquentation dans le maritime, contrairement à l'aérien.

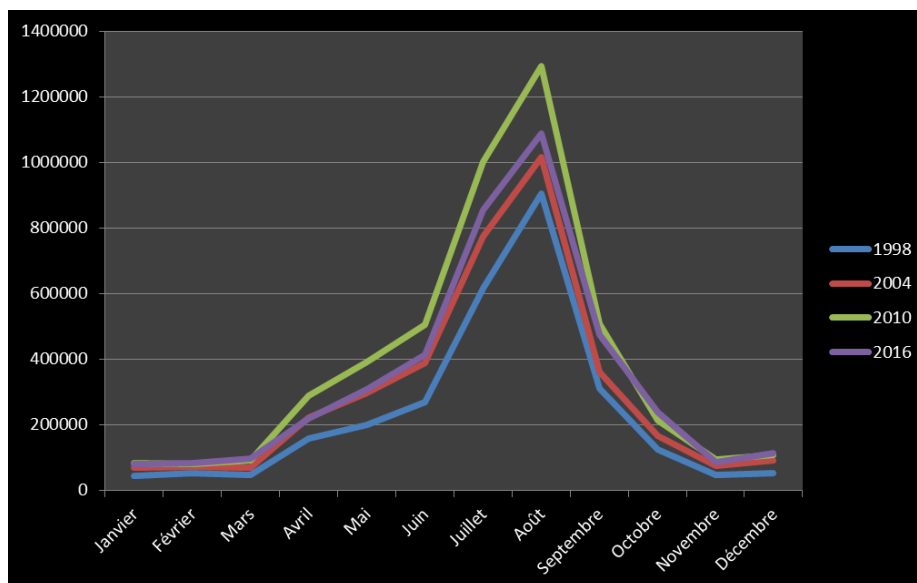


Figure 27 - Répartition des flux de passagers par mois et par année

Si ce phénomène de saisonnalité des flux semble incontournable – puisque alimenté par la saisonnalité des flux touristiques – 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 60% des flux de passagers comptabilisés en 2016, elle représente respectivement 63% et 78% des flux pour des ports comme Calvi et Ile-Rousse.

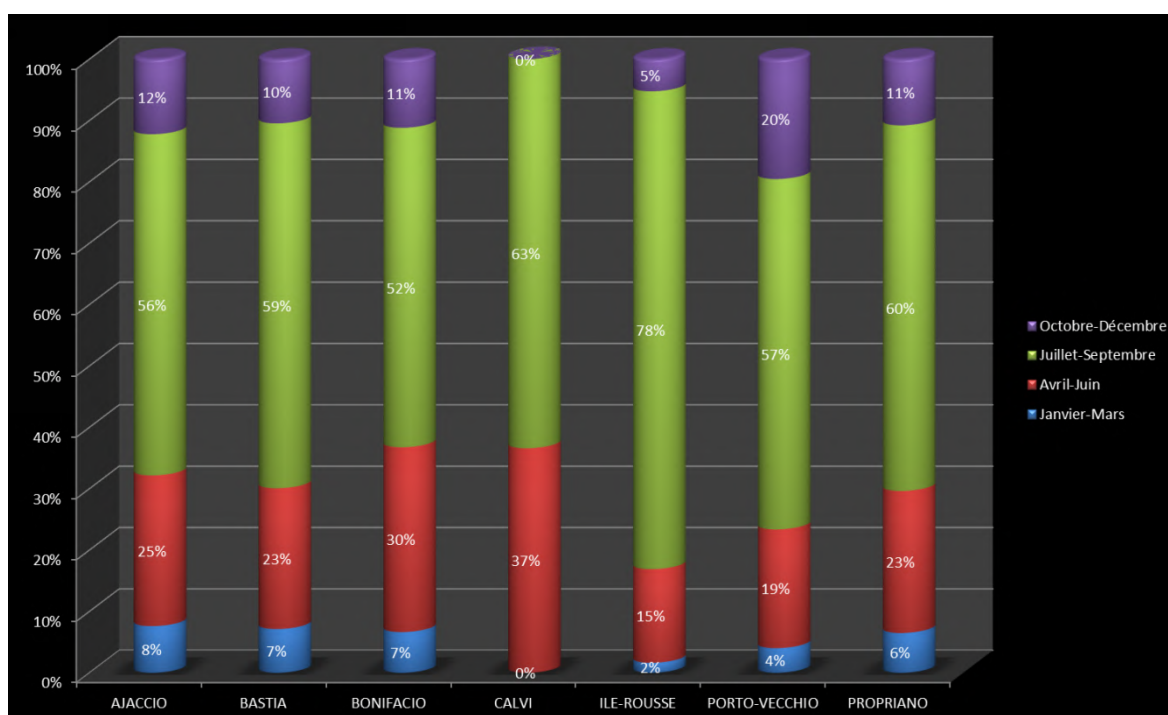


Figure 28 - Répartition saisonnière des flux de passagers par port en 2016

iii. Les destinations

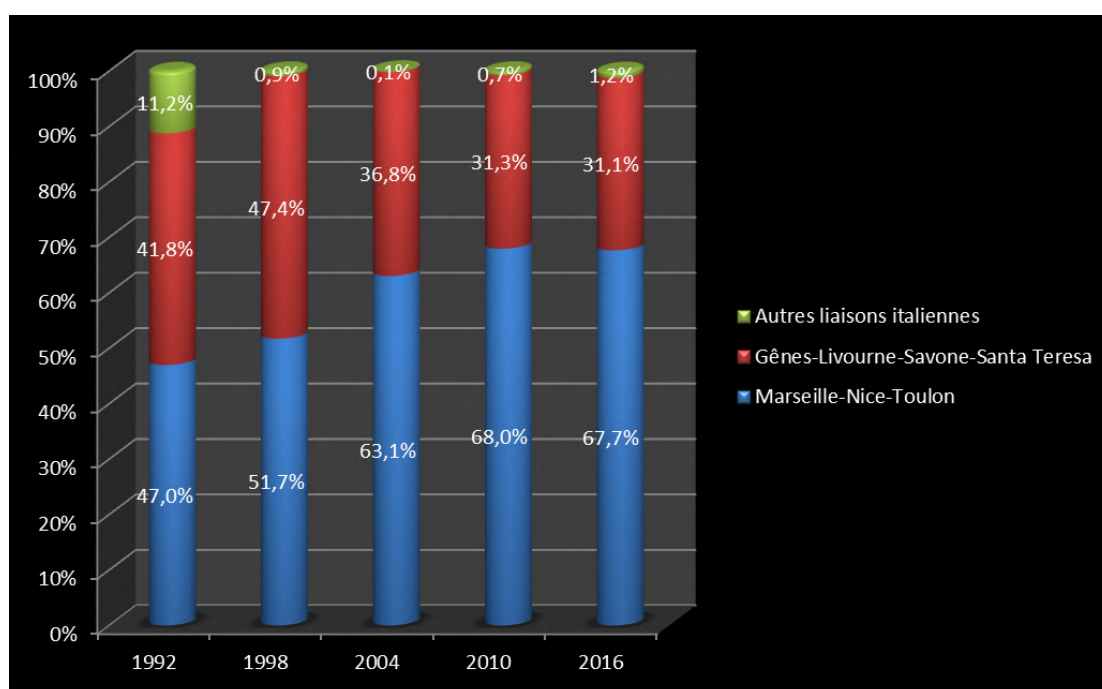


Figure 29 - Evolution de la répartition des flux de passagers par destinations

Historiquement, les ports Corses sont principalement reliés au continent français via les ports de Marseille, Nice et Toulon. Dès 1998, ces destinations représentent plus de la moitié des passagers totaux enregistrés sur l'année. En 2016, les trois ports accueillent près de 68% des flux, soit un écart de +20 points entre 1992 et 2016, 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. En 2016, plus d'un passager maritime sur 10 a transité par les ports Italiens.

Tableau 16 - Evolution des flux de passagers pour les principaux ports entre 1992 et 2016

	1992	2016	Evol. 1992-2016
Marseille	628 186	606 163	-4%
Nice	392 955	768 581	96%
Toulon	232 772	1 371 779	489%
Gênes	401 456	117 635	-71%
Livourne	455 889	564 698	24%
Savone	0	320 986	
Santa Teresa	257 533	259 621	1%
Autres villes italiennes	556 851	629 684	13%

Le tableau supra illustre l'évolution des flux de passagers par port entre 1992 et 2016 :

- Il soulignera notamment la très forte progression des flux de passagers transportés via le port de Toulon, témoignage de l'arrivée et du développement d'une nouvelle offre de transport maritime privée, alimentée par la Corsica Ferries. Le port de Toulon est le 1^{er} port en 2016 continental en matière de flux de passagers transportés. Ce nouvelle offre de transport boostera également les flux de passagers transitant par le port de Nice ;
- En revanche, on soulignera une baisse modérée des flux transitant par le port de Marseille. Ce recul relatif de Marseille témoigne d'une période marquée par l'entrée en vigueur des directives européennes sur le cabotage et où, tout à la fois, la concurrence a développé une politique d'offre importante (Mega ferries de Corsica Ferries) en particulier sur Toulon, et où les compagnies de service public ont eu à pâtir de conflits internes et de nombreux conflits portuaires sur Marseille. Le tableau infra propose un regard sur l'évolution des flux de passagers transitant par les ports continentaux Français, en 2016, mettant en exergue le rôle incontournable du port de Toulon en la matière ;

	Marseille	Toulon	Nice	TOTAL
Ajaccio	183 881	651 566	131 735	835 447
Bastia	218 946	503 913	416 561	722 859
Propriano	66 946	0	0	66 946
Ile-Rousse	46 161	196 001	126 621	242 162
Calvi	0	2 259	54 022	2 259
Porto-Vecchio	90 229	18 040	39 642	108 269
Total	606 163	1 371 779	768 581	1 977 942

Tableau 17 - Passagers transportés par port en 2016 (adapté de l'ORTC)

- En ce qui concerne les principaux ports italiens, et malgré la hausse des flux de et vers Livourne (+24% entre 1992 et 2016) – portée par les lignes de la Corsica Ferries principalement et la Moby – le port de Gênes perd de son attractivité, enregistrant une baisse de ses flux entre 1992 et 2016.

iv. Les compagnies

Selon les données de l'ORTC, en 2016, 29 liaisons maritimes étaient effectuées à partir de la Corse, par 6 compagnies :

La Mériidionale AJACCIO - MARSEILLE BASTIA - MARSEILLE L'ILE ROUSSE - MARSEILLE PORTO VECCHIO - MARSEILLE PROPRIANO - MARSEILLE / PORTO TORRES	Corsica Ferries AJACCIO - NICE / TOULON / PORTO TORRES BASTIA - GOLFO ARANCI / LIVOURNE / NICE / PIOMBINO / PORTO FERRAIO / SAVONA / TOULON CALVI - NICE / SAVONA / TOULON L'ILE ROUSSE - LIVOURNE / NICE / SAVONA / TOULON PORTO VECCHIO - NICE / TOULON / PORTO TORRES / GOLFO ARRANCI / PIOMBINO
Corsica Linea AJACCIO - MARSEILLE BASTIA - MARSEILLE L'ILE ROUSSE - MARSEILLE PORTO VECCHIO - MARSEILLE PROPRIANO - MARSEILLE	Moby Lines BASTIA - GENES / LIVOURNE / NICE BONIFACIO - SANTA TERESA
Saremar BONIFACIO - SANTA TERESA	Blu Navy BONIFACIO - SANTA TERESA

Il est à noter que la compagnie Saremar, qui effectuait exclusivement des rotations Bonifacio-Santa Teresa, dépose le bilan en 2016, date à laquelle la Blu Navy s'y substitue.

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 2016, a vu son flux de passagers multiplier quasiment par 4. A contrario, les flux de passagers transportés par la SNCM, devenue « Corsica Linea » depuis, s'érodent peu à peu, marqués par les difficultés économiques et sociales de la compagnie. On évoquera enfin le regain de dynamisme de La Moby Lines, se positionnant comme le deuxième opérateur transitant sur l'île. **Cette période a été marquée par la modification profonde du modèle économique du transport maritime, à l'initiative de la Corsica Ferries et de la Moby Lines**, permettant de disposer d'une capacité plus importante, reposant sur des bateaux de grande taille, naviguant plus vite, plus économiques, permettant de diminuer le nombre de traversées tout en renforçant le niveau de service à un moindre coût. Cette offre mobilise en outre une capacité portuaire faible grâce à des escales courtes (une heure) contrastant avec celles des lignes de service public (12 heures).

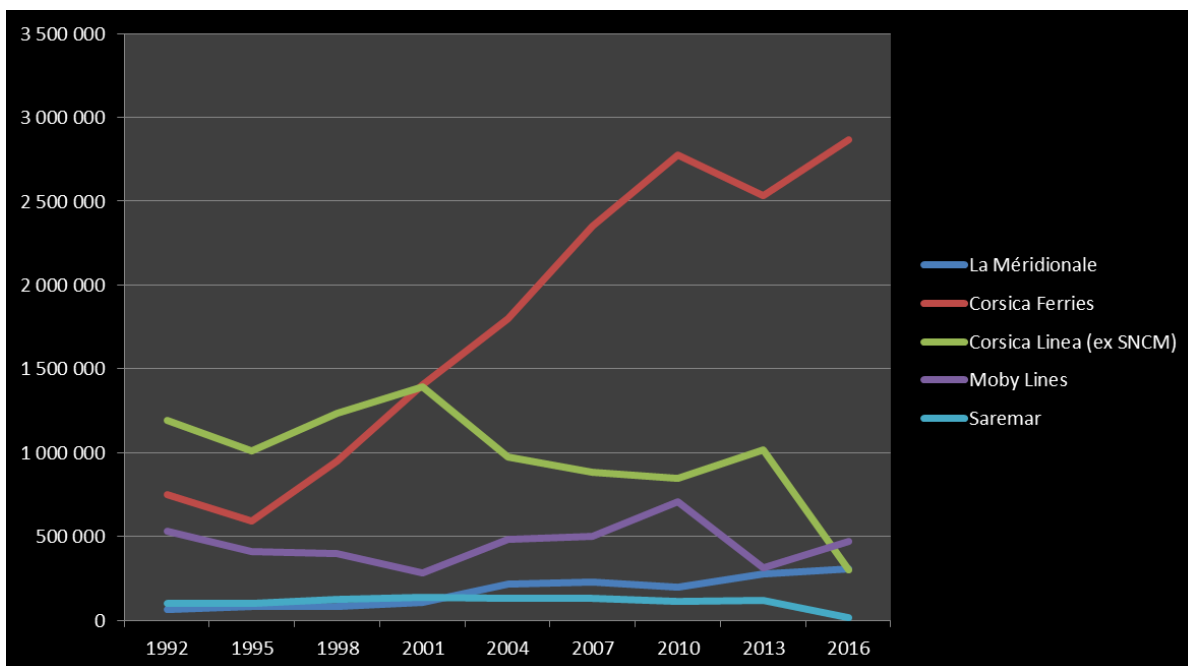
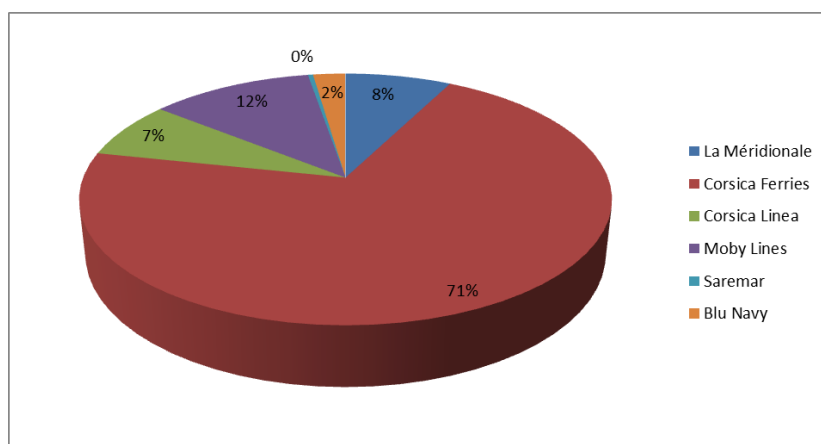


Figure 30 - Evolution des flux de passagers par compagnie maritime

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

Figure Error! Main Document Only. - Répartition des flux de passagers par compagnie maritime en 2016

En 2016, la Corsica Ferries a acheminé près des trois quarts des passagers sur les lignes maritimes corses.



Globalement, en 24 ans, le flux de passagers maritimes transporté a cru de 53%, un dynamisme impulsé par la compagnie Corsica Ferries, mais également les performances notables réalisées par la compagnie Mériidionale.

Tableau 18 - Evolution du nombre de passagers par compagnie maritime entre 1992 et 2016

	1992	2001	2010	2016	Evol. 1992-2016
La Mériidionale	63 097	106 305	199 305	308 635	389%
Corsica Ferries	752 745	1 404 101	2 778 320	2 869 520	281%
Corsica Linea (ex SNCM)	1 192 672	1 395 358	849 923	298 746	-75%
Moby Lines	532 717	282 350	707 083	472 377	-11%
Saremar	103 899	140 106	115 677	14 890	-86%
Blu Navy				94 372	
Total	2 645 130	3 328 220	4 650 308	4 058 540	53%

Ces belles performances contrastent avec l'évolution des « parts de marché », en matière de flux de passagers transportés, de l'ex-compagnie SNCM.

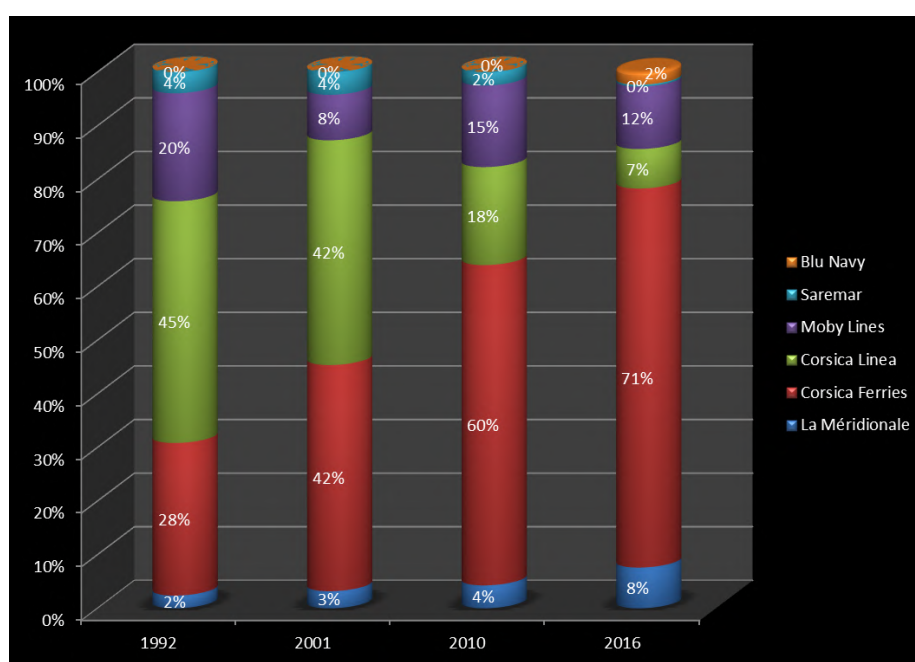


Figure 32 - Evolution de la répartition des flux de passagers par compagnie maritime

v. Les croisières

Depuis 1995, l'activité croisière en Corse se développe de manière significative : avec près de 1,2 millions de croisiéristes, en 2016, le nombre total de passagers a été multiplié par près de 7, globalement sur les 20 dernières années.

En la matière, le port d'Ajaccio est incontournable, puisqu'il accueille, à lui seul, 87% des croisiéristes comptabilisés en Corse en 2016. S'il a toujours occupé le leadership dans ce domaine, il semble néanmoins intéressant de souligner l'essor notable de cette activité dans la cité, en deux phases, entre 2001 et 2010 (avec des flux multipliés par 4), et entre 2010 et 2016 avec +32% des flux. Il est vrai que la croisière, phénomène marquant des années 2000 s'installe et connaît une croissance soutenue, confortée en 2008 par la livraison du môle dédié croisière, capable d'accueillir les plus grands paquebots du monde, tel que l'Independance of The Seas, 339 mètres. En moins d'une décennie, Ajaccio s'impose comme le 1^{er} port de croisière de Corse et l'un des tous premiers ports de croisière français.

On soulignera également la belle performance du port de Calvi.

Par ailleurs, le port de Porto-Vecchio connaît une activité régulière de l'ordre de 20 escales annuelles bien que ne bénéficiant pas d'un essor important de cette activité, du fait de la limitation de la taille des navires admissibles à quai, d'un temps de navigation relativement trop important pour le tendering des navires admis sur rade, du fait également de l'éloignement de la zone de mouillage.

Plébiscité par les compagnies de croisières haut de gamme, le Port de Porto-Vecchio voit cependant son potentiel de développement actuellement « bridé » à une vingtaine d'escales annuelles. En effet, les capacités d'accueil à quai devenant limitées pour les navires de plus grande taille (zones d'évitage et profondeur des bassins devenant inadaptées pour les navires de croisière), freinent l'élan pourtant très prometteur pour des navires de croisière haut de gamme de plus grande taille.

Tableau 19 - Evolution du nombre de croisiéristes par port entre 1995 et 2016 (données ORTC)

	1995	2001	2010	2016	Evol. 1995-2016
AJACCIO	132 088	182 922	758 867	1 003 886	660,0%
BASTIA	4 403	12 541	3 372	35 854	714,3%
BONIFACIO	8 940	12 232	13 445	16 564	85,3%
CALVI	15 058	31 756	17 011	52 029	245,5%
ILE ROUSSE	264	326	125	610	131,1%
PORTO VECCHIO	4 916	52 714	12 460	6 880	40,0%
PROPRIANO	1 376	5 820	55 688	32 239	2243,0%
TOTAL	167 045	298 311	860 968	1 148 062	587,3%

Bonifacio, destination plébiscitée par les compagnies de croisière, s'est également développé sur ce secteur en direction du segment de luxe, pour des unités de petite taille. L'activité croisière suit un rythme assez régulier de l'ordre de 60 escales annuelles. Sa proximité avec 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.

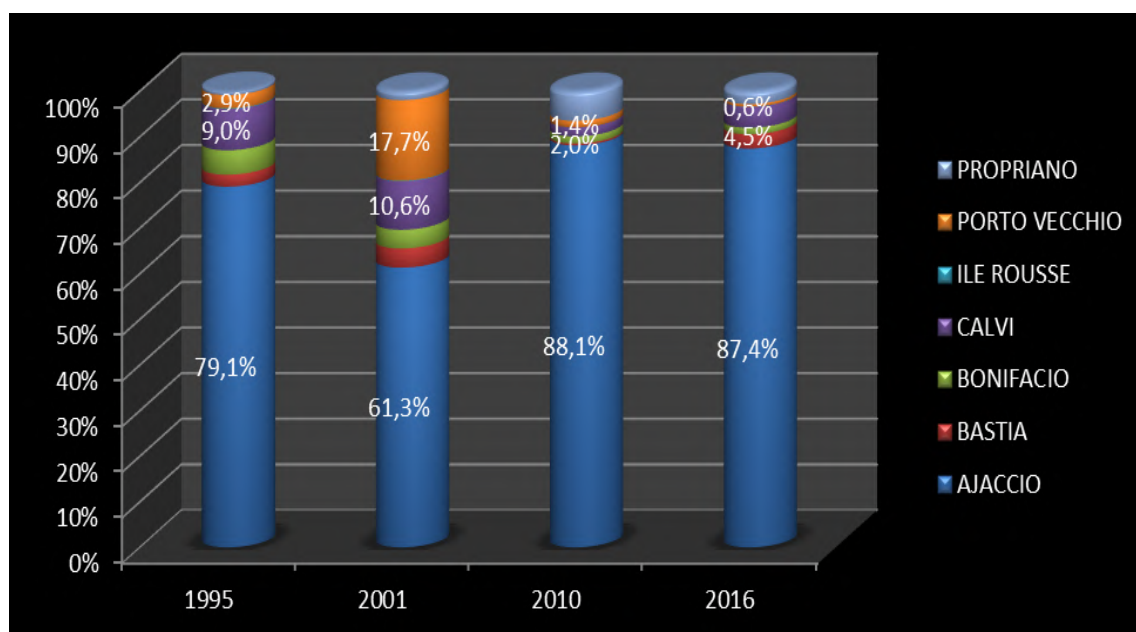


Figure 33 - Evolution de la répartition des croisiéristes par port

vi. Le transport de marchandises

En matière d'évolution tendancielle, on retiendra la croissance progressive des flux de marchandises transportées, entre 1992 et 2010, liée directement à la hausse du trafic roulier (+27% entre 1992 et 2010).

Tableau 20 - Evolution du transport maritime de marchandises entre 1992 et 2010

	1992	1998	2004	2010	Evol.1992-2010
Roulier	813 065	870 226	925 313	1 029 603	27%
Conventionnel	39 954	34 568	43 586	39 995	0%
Ciment en vrac	146 548	115 645	131 774	149 905	2%
Hydrocarbures	445 694	463 600	NC	NC	
TOTAL hors hydrocarbures	999 567	1 020 439	1 100 673	1 219 503	22%

En particulier, plusieurs remarques additionnelles permettent d'apporter des précisions complémentaires concernant le trafic maritime de marchandises :

- A l'image des données de flux obtenues en matière de trafic passager, le port 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, acheminés depuis et vers la Corse : ainsi, en 2016, plus de la moitié des mètres linéaires comptabilisés a transité par le port de Bastia ;

Tableau 21 - Mètres linéaires de roll transportés par port en 2016 (adapté de l'ORTC)

	Marseille	Toulon	Nice	TOTAL	Evol 2015/16
Ajaccio	537 235	176 107	1 649	714 991	3,98%
Bastia	766 594	243 520	24 775	1 034 889	-0,51%
Propriano	67 887	0	0	67 887	-9,71%
Ile-Rousse	88 443	4 682	0	93 125	12,99%
Calvi	0	193	653	846	-39,14%
Porto-Vecchio	139 242	6 509	484	146 235	15,64%
Total Corse	1 599 401	431 011	27 561	2 057 973	2,22%
Evol 2015/16	8,64%	-15,67%	-8,25%	2,22%	

- Côté continent Français, le port de Marseille reste le port privilégié en lien direct avec les modalités d'organisation de la desserte maritime actuelle, particulièrement pour les flux de marchandises (contrastant ici avec les résultats obtenus en matière de flux de passagers maritimes) ;
- Côté continent Italien, la position géographique du port de Bastia facilitera les échanges « naturellement » avec les ports continentaux Italiens, puisque 87% des flux de marchandises – italiens - transitent par le port Bastiais, un dynamisme des échanges rendu possible par le biais de la présence de dessertes croisées.

	France				Italie					
	Marseille	Toulon	Nice	Total FR	Savona	Gênes	Livourne	Porto Torres	Golfo Aranci	Total IT
Ajaccio	537 235	176 107	1 649	714 991				846		846
Bastia	766 594	243 520	24 775	1 034 889	45 768	3 121	111 064			159 953
Propriano	67 887	0	0	67 887				21 226		21 226
Ile-Rousse	88 443	4 682	0	93 125	10		58			68
Calvi	0	193	653	846	20					20
Porto-Vecchio	139 242	6 509	484	146 235				2 089	104	2 193
Total	1 599 401	431 011	27 561	2 057 973	45 798	3 121	111 122	24 161	104	184 306

- En termes d'évolution historique, il est possible de retenir un certain nombre d'enseignements :
 - Globalement, sur les 16 dernières années, les mètres linéaires de roll transportés ont été multipliés par 2, révélateurs probablement de la croissance économique de l'île ;
 - Dans ce schéma global, on soulignera l'essor des flux de marchandises transportés – ici mesurés en mètres linéaires de roll – pour les ports de Propriano (+140%), Ile-Rousse (+134%) et Ajaccio (+112%).

Tableau 22 - Evolution des mètres linéaires de roll transportés par port (adapté de l'ORTC)

	2000	2004	2008	2012	2016
Ajaccio	337 699	512 230	587 799	660 238	714 991
Bastia	539 680	874 228	987 445	1 085 837	1 034 889
Propriano	28 266	66 255	76 524	79 484	67 887
Ile-Rousse	39 722	44 041	80 562	83 697	93 125
Calvi	7 598	10 518	0	1 892	846
Porto-Vecchio	76 561	116 514	131 940	139 577	146 235
Total	1 029 526	1 623 786	1 864 270	2 050 725	2 057 973

Le graphique ci-dessous mettra notamment en avant le tassement récent des flux de marchandises transitant par le port de Bastia, que l'on sait très limité en termes de capacité, du point de vue de son infrastructure actuelle ; contrastant par ailleurs avec la progression régulière des flux transitant par le port d'Ajaccio.

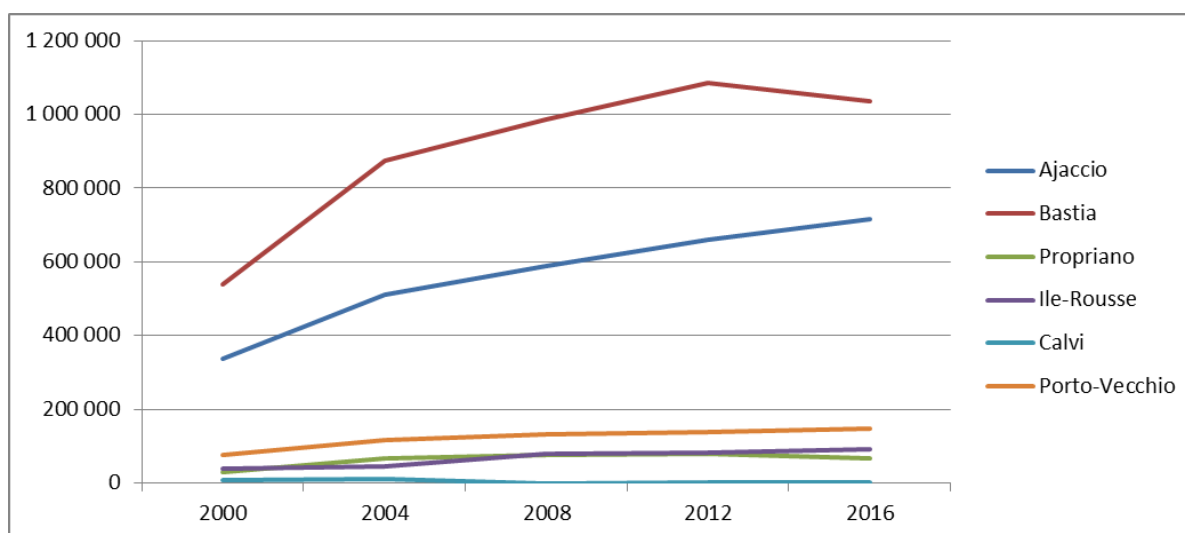


Figure 34. Evolution des mètres linéaires de roll transportés par port entre 2000 et 2016

S'agissant des ports secondaires, à nouveau, l'on observera des évolutions récentes divergentes, défavorable pour le port de Propriano, les ports d'Ile-Rousse et de Porto-Vecchio faisant figure de dynamisme :

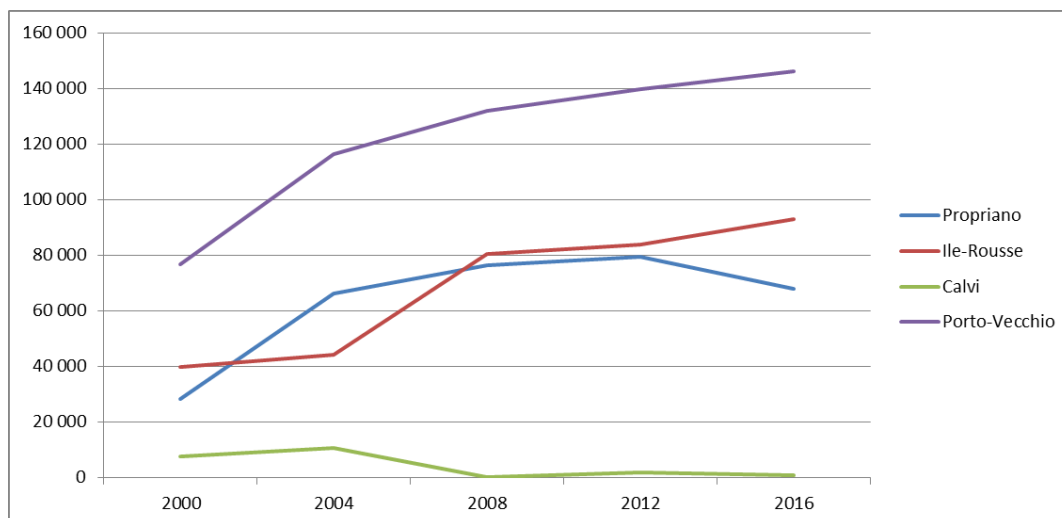


Figure 35. Focus sur l'évolution des mètres linéaires de roll transportés pour les ports secondaires

Encadré : L'impact économique du port de Bastia²⁶

Le port de Bastia représente le premier port français de Méditerranée pour le trafic passager maritime devant Marseille, et du deuxième port français derrière Calais.

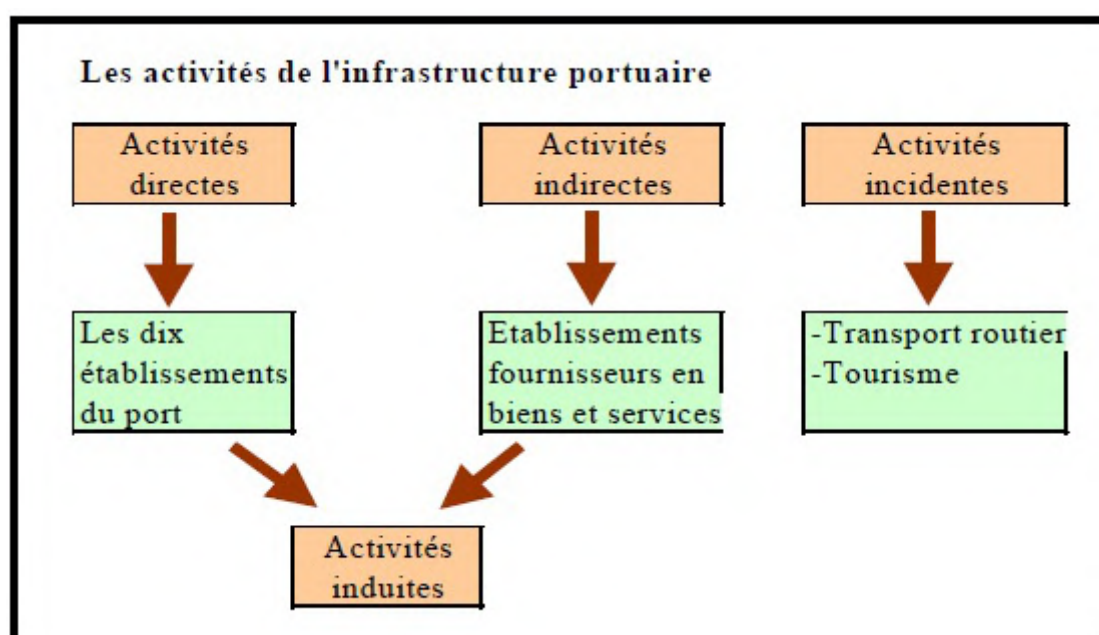
Souvent considéré comme la porte d'entrée de la Corse, il accueille depuis plus d'une quinzaine d'années, environ un tiers de l'ensemble des passagers maritimes et aériens, et plus de la moitié du trafic passager maritime. L'infrastructure portuaire représente également plus de la moitié du trafic de marchandises depuis l'an 2000.

Il connaît cependant sur la période la plus récente un recul que l'on explique principalement par de fortes difficultés à s'adapter à la croissance de la fréquentation au vu d'infrastructures peu adaptées (le port ne peut accueillir des navires de plus de 180 mètres de long) ; induisant un recul global des trafics - notamment sur l'Italie – au profit des autres ports de l'île.

Le port n'a que peu développé les activités de croisières, en hausse constante pour le port d'Ajaccio, ce qui révèle une spécialisation « naturelle » (principalement due à l'implantation géographique et l'état des infrastructures) des deux principaux ports corses.

Le trafic global du port de Bastia génère de fait une activité économique importante à l'échelle de l'île, mesurée à travers le nombre d'emplois directs et induits par l'activité du port (3% de l'emploi salarié régional en 2009) et un chiffre d'affaires de 735 millions d'euros.

Les différentes activités du port influent sur l'économie locale par des effets directs, indirects et induits :



²⁶ Source : Les Dossiers de l'Economie Corse n°12, INSEE Corse, décembre 2012, 33 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

De la cartographie proposée page suivante, se distinguent nettement l'implantation des deux Chambres de Commerce et d'Industrie Territoriales au sein des deux plus grandes agglomérations de l'île, Bastia pour le siège de la CCIT de Bastia et de la Haute-Corse, et Ajaccio pour celui d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud. La CCIT de Bastia et de la Haute-Corse accueille en son siège également celui de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse.

Dans le cadre de la gestion des équipements, à travers leur siège et leurs diverses antennes / délégation, implantées en différents points stratégiques du territoire, les CCIT insulaires entendent pleinement inscrire leurs actions dans la proximité de leurs services, répondant à leur mission de gestion des infrastructures portuaires et aéroportuaires.

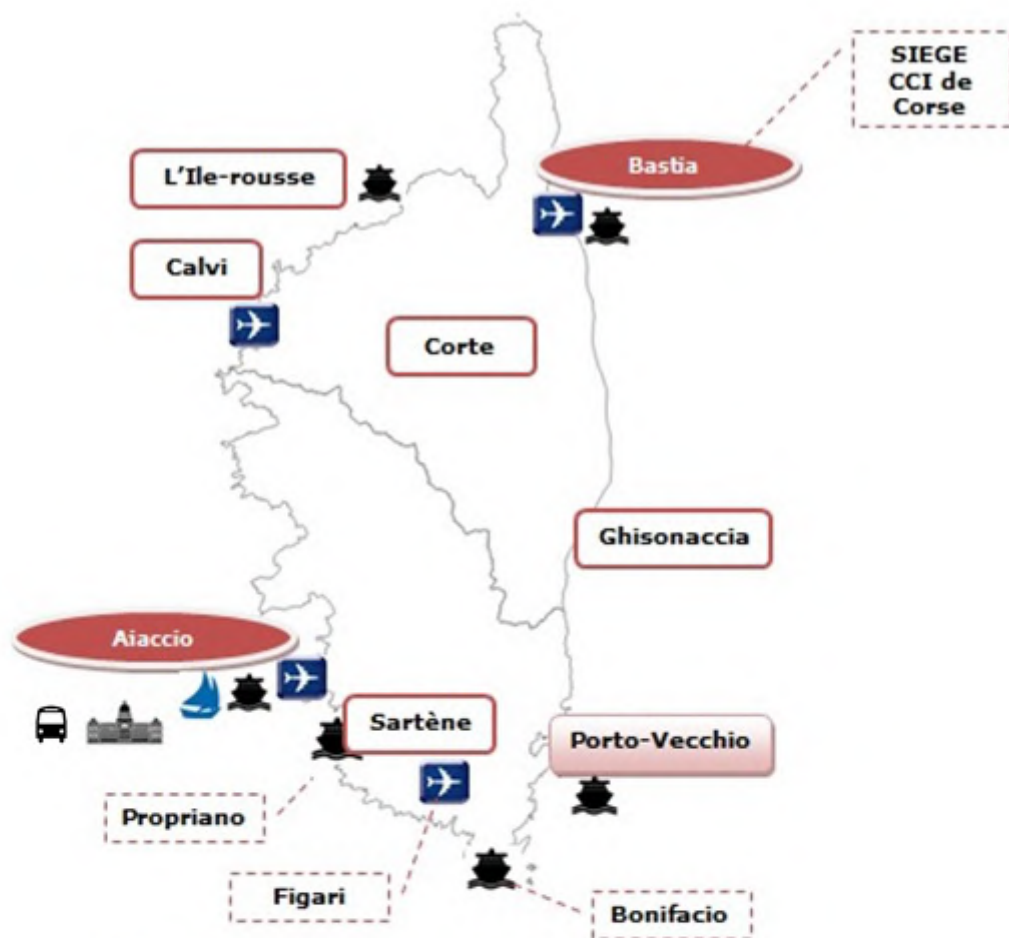
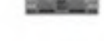


Figure 1. Carte du réseau consulaire en Corse

Légende :

-  CCIT
-  Antennes (dont antenne inter-consulaire de Sartène)
-  Délégation
-  Concessions aéroportuaires
-  Concessions portuaires
-  Port de plaisance et de pêche
-  Palais des Congrès
-  Gare routière

Les pages suivantes proposent une cartographie des équipements gérés par la CCI de Corse, qu'il s'agisse d'infrastructures portuaires, aéroportuaires, ou du Palais des Congrès d'Ajaccio.

a) LES CONCESSIONS AEROPORTUAIRES

i. L'aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte

La fiche signalétique

Equipement	Désignation	Données
Caractéristiques techniques	Aérodrome (catégorie)	B
	Emprise totale de la plate-forme	306 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
	Compagnie Air Corsica	Est 02/20
Aires de stationnement	Aviation commerciale	56 000 m² : 10 postes
	Aviation générale	16 000 m² : 20 postes
Aérogare passagers	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
	Tapis arrivées	3
Activité commerciale		Artisanat et musiques Corses
		Produits 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)
		Transports en commun
		Nurserie
		Téléphones publics
		Accès wifi gratuit
		Distributeur de billets
		Station d'avitaillement (A1, Avgas)
		Business center
		Point d'information office du tourisme en été
		Parkings
		Assistance PMR
		Point d'information agrotourisme ODARC

	Compagnies	Destinations	Fréquence
Destinations Régulières	Air Corsica - Air France	Marseille, Nice, Paris Orly,	Quotidien à l'année
	Air Corsica	Clermont-Ferrand, Lyon, Nantes, Rome, Toulouse, Nantes, Liège, Toulon, Perpignan	Saisonnier (Toulouse à l'année depuis 2013)
	Volotea	Beauvais, Bordeaux Brest, Caen Lille, Montpellier, Nantes, Rennes, Strasbourg Toulouse	Saisonnier
	EasyJet	Bâle-Mulhouse, Genève, Londres, Lyon, Paris CDG	Saisonnier
	HOP !	Aurillac, Bordeaux Brest, Brive, Châteauroux, Clermont-Ferrand, La Rochelle, Lille, Metz-Nancy, Pau, Poitiers, Rennes, Strasbourg	Saisonnier
	Jetairfly	Bruxelles	Saisonnier
	Chalair	Limoges, Perpignan	Saisonnier
	Luxair	Luxembourg	Saisonnier
	Norwegian	Oslo	Saisonnier
	Travel Service	Bratislava, Prague	Saisonnier
	SWISS	Genève	Saisonnier
	Brussel Airlines	Bruxelles	Saisonnier
	Transavia	Amsterdam	Saisonnier

Le plan stratégique

La CCI a élaboré en 2005 un plan stratégique portant sur les années 2006 à 2020, dans lequel sont fixées les orientations et leurs traductions en termes de développement de trafic de passagers et d'investissement. La stratégie choisie vise à positionner l'aéroport d'Ajaccio comme une entreprise de service public, attentive aux besoins de ses clients, vecteur de développement économique et social, et se décline selon les axes suivants :

Axes stratégiques
Axe 1 : Contribuer au développement du trafic de passagers
Axe 2 : Développer les activités commerciales et immobilières
Axe 3 : Garantir la transparence et l'équité de la politique tarifaire
Axe 4: Mobiliser les hommes et les femmes
Axe 5 : Construire un développement durable

Scenarii de développement

Trois scénarii potentiels de développement ont été élaborés lors de l'élaboration du plan stratégique en 2005 :

- Le scénario de l'asphyxie : Régression des flux touristiques, stagnation de la desserte de Paris CDG et reconduite des OSP à l'identique
 - 937 000 passagers en 2020 et 39 millions d'investissement entre 2006 et 2020, essentiellement destinés au maintien des infrastructures et des équipements
- Le scénario de l'essoufflement : Progression modérée des flux touristiques et de la desserte de Paris CDG, légère augmentation des capacités des lignes d'OSP
 - 1 262 000 passagers en 2020 et 45 millions d'investissement entre 2006 et 2020, incluant des projets de développement extra aéronautiques
- Le scénario du second souffle : Progression rapide de la fréquentation touristique et de la desserte de Paris CDG, arrêt de l'exclusivité sur l'OSP Paris
 - 1 948 000 passagers en 2020 et 65 millions d'investissement entre 2006 et 2020, incluant des extensions d'infrastructures aéronautiques et des projets de développement extra aéronautiques

Objectifs

Avec plus de 1 400 000 passagers en 2016, l'aéroport d'Ajaccio se situe entre les scénarii médian et optimiste au plan des réalisations de trafic aérien, l'objectif visant à atteindre 1,5 millions de passagers avant 2020.

En termes d'investissement, les travaux de remise à niveau de la piste principale et d'extension des parkings avions ont été reportés, et programmés sur la fin du contrat de concession (2018/2020). En termes d'investissement, le projet d'extension de la salle d'embarquement couplé à l'intégration des nouveaux équipements de sûreté (STD3) constituera le principal défi à relever durant cette période

ii. [L'aéroport Figari Sud Corse](#)

La fiche signalétique

Equipement	Désignation	Données
Caractéristiques techniques	Aérodrome (catégorie)	B
	Emprise totale de la plate-forme	195 ha
	Affectation principale	Trafic commercial
	Vocation au plan d'équipements aéronautiques	Courts, moyens et longs courriers - charters
Infrastructures aéronautiques	Orientation piste	Nord-Est 05/23
	Dimension piste	2 480m X 45m
	Aéro-club	
	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 m ² : 6 postes
	Aviation générale	15 000 m ² : 20 postes
Aérogare passagers	Surface au sol	4 800 m ²
	Capacité d'accueil	500 000 passagers
	Nombre de banques d'enregistrement	7
	Salles d'embarquement	2
	Portes d'embarquement	4
	Salles arrivées	2
	Tapis arrivées	2
Aérogare Aviation Générale et d'Affaire	Surface au sol	275 m ² d'emprise au sol sur 2 niveaux
	Services offerts	Espace accueil au rez-de chaussées 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	Air Corsica	Lyon	Saisonnier
		Paris Orly	Régulier
		Marseille	Régulier
	Air France	Nice	Régulier
		Paris CDG	Saisonnier
	Air Glaciers	Sion	Saisonnier
	Brussels airlines	Bruxelles	Saisonnier
		Rouen	Saisonnier
	British airways	Londres Heathrow	Saisonnier
	Easyjet	Paris CDG	Saisonnier
		Lyon	Saisonnier
	Darwin airline	Genève	Saisonnier
	FLYBE	Manchester	Saisonnier
	HOP	Bordeaux	Saisonnier
		Caen	Saisonnier
		Clermont Ferrand	Saisonnier
		Lille	Saisonnier
		Mulhouse	Saisonnier
		Nantes	Saisonnier
		Quimper	Saisonnier
		Rennes	Saisonnier
		Strasbourg	Saisonnier
		Toulouse	Saisonnier
		Tours	Saisonnier
	Luxair	Luxembourg	Saisonnier
	Ryanair	Bruxelles Charleroi	Saisonnier
		Beauvais	
	SkyWork Airlines	Berne	Saisonnier
	Volotea	Bordeaux	Saisonnier
		Nantes	Saisonnier
	XL AIRWAYS	Paris CDG	Saisonnier

Le plan stratégique

Situé dans l'une des principales microrégions touristiques de l'île, l'aéroport de Figari représente un outil fondamental de l'offre aérienne insulaire et occupe en son sein une place singulière. Ainsi, en 2006, un plan stratégique de la structure a été réalisé pour une période de 15 ans, afin de définir les contours d'une politique de développement micro-régional.

Le potentiel touristique de la région de l'Extrême Sud constitue un atout de taille dans la perspective de développement de la plateforme aéroportuaire de l'Extrême Sud. La part prépondérante du tourisme dans l'activité économique de la microrégion influe directement sur la structure des entreprises et les emplois, phénomène directement pris en compte par les projections réalisées au service de la plateforme.

Scenarii de développement

Dans le cadre d'un plan quantitatif, trois scenarii potentiels de développement ont été élaborés, sur la base d'hypothèses relatives à l'évolution du trafic, évolutions conditionnées par la fréquentation touristique et les orientations de la politique générale des transports.

Le scenario pessimiste : 295 000 passagers en 2020

Ce scenario se base sur plusieurs hypothèses :

- Maintien des Obligations de Service Public sans augmentation de l'offre jusqu'en 2020 et stagnation incidente du trafic ;
- Baisse de 1% par an du trafic sur les lignes saisonnières ;
- Absence de desserte de Paris CDG ;
- Absence de trafic low-cost.

Le scenario précurseur : 393 000 passagers en 2020

Il se base sur les hypothèses suivantes :

- Maintien des Obligations de Service Public existantes avec augmentation de l'offre jusqu'en 2020 et progression incidente du trafic de 1% par an ;
- La Desserte de Paris CDG démarre en 2007, sans permettre de compenser totalement le déficit de l'offre sur Paris évalué à 50 000 sièges par an, et progresse de 5% par an ;
- Hausse de 1% par an du trafic sur les lignes saisonnières régulières nationales et européennes ;
- Démarrage du trafic low-cost en 2007 avec deux fréquences hebdomadaires du mois d'avril au mois d'octobre.

Le développement : 535 000 passagers en 2020

Ce scenario s'appuie sur les hypothèses qui suivent :

- Maintien et renforcement de la DSP sur Marseille et Nice avec augmentation de l'offre jusqu'en 2020 ;
- Arrêt de l'exclusivité sur la ligne de Paris à compter de 2009 et introduction de l'aide sociale avec une progression incidente du trafic de 1% ;
- La desserte de Paris CDG compense dès 2008 le déficit de l'offre sur Paris Orly et progresse de 5% par an ;
- Hausse de 4 % par an du trafic sur les lignes saisonnières régulières, démarrage du lowcost dès 2007.

Objectifs

Avec près de 640 000 passagers en 2016, l'aéroport de Figari a fait preuve d'un développement remarquable ces dernières années : son nombre de passagers a été multiplié par 2,5 entre 2004 et 2016. Le scenario « développement » est largement atteint et dépassé depuis 2015.

iii. L'aéroport Calvi Sainte Catherine

La fiche signalétique

Equipement	Désignation	Données
Caractéristiques techniques	Aérodrome (code et catégorie)	4C et C2
	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 m²
Aires de stationnement	Aviation commerciale	(40 000 m²) 8 postes
	Aviation générale	(20 000 m²) 52 postes
Aérogare passagers	Surface au sol	4 600 m²
	Capacité d'accueil	500 000 passagers
	Nombre de banques d'enregistrement	8
	Salles d'embarquement	(680 m²)
	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 200 places
		Parking personnel de 40 places
		Parking bus de 10 places
		Parking loueurs de 100 places

	Compagnies	Destinations	Fréquence
Destinations Régulières 2013	Air Corsica - Air France	Marseille, Nice, Paris Orly	Vols toute l'année
	Air Corsica - Air France	Lyon	Saisonnier
	HOP - Air France	Genève, Nantes, Toulouse, Strasbourg, Lille, Metz/Nancy, Mulhouse	Saisonnier
	FlyNiki	Vienne, Salzbourg, Munich	Saisonnier
	Helvetic	Zurich	Saisonnier
	Germanwings	Cologne	Saisonnier
	Air Berlin	Cologne	Saisonnier

Le plan stratégique

Le plan stratégique actualisé lors de la dernière instance de suivi de l'aéroport de Calvi du 16 septembre 2016 fait état de la planification des investissements pour une période de 15 ans. Ces investissements confirment la volonté de développer l'activité de cet aéroport.

Les mesures actées permettront en effet d'assurer le maintien de l'activité et d'améliorer les conditions de gestion de la structure, particulièrement sur le plan technique. Un montant de 13,9 millions d'euros a été acté dans le but de réaliser ces investissements.

Les projets

L'aéroport affiche l'ambition inscrite de développer l'aviation d'affaire en adhérant notamment à des réseaux prescripteurs pour ce type de clientèle.

Les conditions d'accueil, tant au niveau de la nature des parkings que de leur disponibilité limitant cette activité, un projet d'aménagement du pôle aviation générale et aviation d'affaires a été élaboré. Il s'articule autour de 2 phases :

- L'aménagement du bâtiment d'accueil (phase d'ores et déjà réalisée par la CCIBHC). La tour de contrôle, déconstruite par les services de l'Etat, a permis la réhabilitation du « bloc technique » qui sert à l'accueil de l'Aviation Générale/Affaires ;
- L'aménagement du parking aviation générale (début des travaux prévus pour le 4T 2017) qui pourra être également utilisé par l'aviation commerciale dans les phases de pointes de trafic.

Par ailleurs, l'autorisation de la mise en place d'un atterrissage de nuit relevant de la compétence de l'État, des études en cours visent à démontrer la possibilité de construire une procédure d'approche de nuit, possibilité conditionnée par la réalisation de différents travaux.

Les facteurs bloquants

- 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. 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 du département de la Haute-Corse.
- Des horaires de vols parfois inadaptés aux attentes des usagers (deux vols simultanés à une heure d'intervalle sur l'aéroport de Calvi, à titre d'exemple) ;
- La saisonnalité contraint particulièrement l'aéroport de Calvi. 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

La fiche signalétique

Equipement	Désignation	Données
Caractéristiques techniques	Aérodrome (code et catégorie)	4E et A
	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
Aires de stationnement	Pélicandrome	3480 m²
	Aviation commerciale	(109 389 m²) 8 postes permanents, 3 saisonniers
Aérogare passagers	Aviation générale	10 postes
	Surface au sol	9 093 m²
	Capacité d'accueil	1 500 000 passagers
	Nombre de banques d'enregistrement	21
	Salles d'embarquement	2
	Portes d'embarquement	10
	Salles de livraison bagages	2
	Tapis arrivées	2
Activité commerciales		Bar-Restauration rapide
		Boutique de tabac/ presse
		Boutique produits régionaux
		Boutique Souvenirs
		Boutique Duty free
		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

	Compagnies	Destination	Fréquence
Destinations Régulières 2017	Air Corsica	Marseille, Nice, Paris Orly	Annuel
	Air Corsica	Paris CDG, Lyon	Annuel
	Air Corsica	Dole, Nantes, Toulon, Charleroi	Saisonnier
	Air France	Paris Orly, Paris CDG	Annuel
	Hop!	Lille, Pau, Rennes, Angers, Rouen, Bordeaux, Clermont-Ferrand	Saisonnier
	Chalair	Limoges	Saisonnier
	Lufthansa	Francfort, Munich	Saisonnier
	Luxair	Luxembourg	Saisonnier
	Flybe	Birmingham, Southampton	Saisonnier
	Easyjet	Lyon, Paris CDG, Genève, Londres Gatwick, Manchester, Toulouse, Bâle-Mulhouse, Berlin Schönefeld	Saisonnier
	Eurowings	Berlin, Cologne, Hambourg, Stuttgart, Vienne, Düsseldorf, Munich	Saisonnier
	Norwegian	Stockholm	Saisonnier
	Tuifly	Bruxelles	Saisonnier
	Volotea	Lille, Nantes, Bordeaux, Strasbourg, Toulouse	Annuel
		Brest, Caen, Montpellier	Saisonnier
	Vueling	Barcelone	Saisonnier
	Brussels airlines	Bruxelles	Saisonnier
	ASL Airlines	Paris CDG, Oujda	Saisonnier

Le plan stratégique

L'activité de l'aéroport de Bastia repose quasi exclusivement sur le trafic de passagers, avec 1 287 609 pax en 2016. Aussi, c'est vers ce volet que convergent toutes les velléités de développement émanant de la CCI et de ses partenaires ainsi que le laisse entendre le plan stratégique actualisé de la structure présenté lors de l'instance de suivi du 16 septembre 2016, pour une période de 5 ans.

A noter également le développement du pôle « Fret » sur la zone d'activité « aéroport » et l'amélioration des capacités d'accueil pour les usagers du transport aérien allant des réaménagements des VRD « côté ville » aux postes de stationnement d'aéronefs et au renforcement de la piste, en passant par le réaménagement et l'extension de l'aérogare. Au total, près de 25 millions d'euros d'investissement sont prévus sur cette période.

Des scénarii de développement

Deux scénarii potentiels de développement ont été élaborés à la lueur de l'état des lieux présenté ci-avant : un scénario conservateur, et un scénario optimiste.

☐ Le scénario conservateur

Celui-ci se base sur un accroissement annuel moyen du trafic estimé à 1,5% sur la période 2016-2020, pour un trafic final de 1,36 million en 2020.

☐ Le scénario optimiste

Il se base sur une évolution annuelle du trafic de 3% et prévoit un trafic final de 1,48 million de PAX en 2020. Afin de permettre à l'aéroport de réussir sa réorientation stratégique, il s'agira de poursuivre le maintien en l'état de la structure (mesures conservatoires), mais également d'entreprendre des travaux.

Objectifs

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 2020, le seuil des 375 000 passagers pour l'aéroport de Calvi-Sainte Catherine et des 1,48 millions de pax pour l'aéroport de Bastia-Poretta.

b) LES CONCESSIONS PORTUAIRES : LES PORTS DE COMMERCE

i. Le port de commerce de Bastia

La fiche signalétique

Equipement	Désignation	Données
Terrain / foncier	Superficie du port /plan d'eau (m ²)	210 000
	Superficie la zone portuaire / terrestre (m ²)	100 000
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 : 155 mètres
		Môle Nord Poste 2 : 110 mètres
		Quai du Fango Poste 3 : 138 mètres
		Quai de Rive Poste 4 : 200 mètres
		Quai Nord Poste 5 : 89 mètres
		Quai Nord Est Poste 6 : 137 mètres
		Quai Est Poste 7 : 245 mètres
		Poste 8 : 140 mètres
Infrastructures de stockage	Superficie (m ²)	42 000
Prestataires / Services de la zone portuaire	Liste	Police aux frontières, douanes, pilotage, lamanage, acconage, capitainerie.
Equipements de la zone portuaire	TIC /Sécurité-sûreté / Environnement	Création d'une ZAR (Zone d'Accès Restreint)
		Mise en place de PIF (Point d'Inspection Filtrage)
Services aux passagers		Billetterie
		Zones d'attente (gares maritimes/terminaux), parking, espaces ombragés (équipés de fontaines et de brumisateurs), navette gratuite, point information, équipements de signalisation à messagerie variable.

Désignation		Données 2016 ²⁷
Trafic fret	Tonnage global	2 081 485
	<i>Principaux trafics (type de marchandises)</i>	
	Marchandises diverses	1 849 633
	Ciment	37 725
	Hydrocarbures	194 127
Trafic passagers		2 183 243
Destinations	Nationales	Nice, Toulon, Marseille
	Internationales	Savone, Gênes, Livourne, Piombino, Portoferraio
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 plan stratégique

Principal vecteur de développement, notamment touristique, de la Corse, le transport maritime contribue, pour une très large part, à la vitalité économique et sociale de notre territoire insulaire. Avec plus de 4 millions de voyageurs, et près de 2,2 millions de tonnes de marchandises en 2016, la voie maritime (lignes régulières & croisières) représente, plus de la moitié de la fréquentation annuelle de la Corse tous modes de transports confondus et 99% de l'approvisionnement (trafic postal inclus)²⁸.

Le port de commerce de Bastia joue un rôle déterminant eu égard à la densité de son trafic. 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 en effet la porte d'entrée naturelle de 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.** Dans l'optique de ce développement, un plan d'investissements a été initialement élaboré pour la période 2012-2017. Une actualisation de ce plan a, par la suite, été réalisée²⁹ pour la période 2014-2020 (2020 correspondant à la date de fin de la concession actuelle).

²⁷ Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Bastia et de la Haute-Corse, *Port de Bastia : bilan statistique 2016*, 26 pages

²⁸ Observatoire Régional des Transports de la Corse, *Principaux flux de transport de la Corse en 2013*, mars 2014, 24 pages

²⁹ Délibération de l'Assemblée Générale de la CCIT de Bastia et de Haute-Corse n°3/30-04-2014/741

En particulier, on soulignera à cet égard que le développement du port de Bastia reste bloqué par des difficultés techniques liées à la configuration actuelle du port avec :

- ☐ Un plan d'eau trop étroit ;
- ☐ Une profondeur non adéquate ;
- ☐ 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 contre 200 remorques comptabilisées) ;
- ☐ Des voies d'accès saturées engendrant des perturbations dans le trafic routier, des parkings et des quais également surchargés ;
- ☐ Des carences enfin en matière de sécurité (le port de Bastia reposant sur un régime dérogatoire).

Eu égard aux services proposés, le principal motif d'insatisfaction concernant le port 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). L'appréciation des prestations consulaires demeure toutefois positive.

Au total, ces carences en termes de capacités d'accueil maritime et terrestre représentent un frein au développement du port de commerce de Bastia. Ces déficiences infrastructurelles représentent une difficulté majeure pour la gestion du port. En effet, une modification du régime dérogatoire actuel induirait 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 social et économique majeur pour la région Bastiaise et plus largement pour la Corse.

L'insuffisance constatée en termes d'infrastructures serait indépendante du facteur de saisonnalité, le port souffrant d'un dimensionnement inadapté tout au long de l'année, notamment pour les activités de fret.

ii. Le port de commerce de l'Île-Rousse

La fiche signalétique

Équipement	Désignation	Données
Terrain / foncier	Superficie du port /plan d'eau (m²)	78 300 m²
	Superficie la zone portuaire / terrestre (m²)	32 000 m²
Quais	Capacité accueil maximale	Quai 1 : 125 m
		Quai 2 : 125 m
Procédures / certifications	Type	-
Infrastructures de stockage	Superficie (m²)	10 550
Prestataires / Services de la zone portuaire	Liste	Douanes, pilotage, lamanage, acconage, capitainerie
Équipements de la zone portuaire	TIC / Sécurité-sûreté / Environnement	
Services aux passagers		Billetterie
		Espace « Nurserie », Toilettes, WC handicapés, Station taxi, téléphone, parking visiteurs, terminaux maritimes, espaces ombragés (avec fontaines), point information, équipements de signalisation, etc.

	Désignation	Données 2016
Trafic fret	Tonnage global	137 341
	<i>Principaux trafics (type de marchandises)</i>	
	Marchandises diverses	103 305
	Ciment	16 880
	Matières dangereuses classe 1	138
	Matières dangereuses diverses (hydrocarbures, gaz, etc.)	17 018
Trafic passagers		381 675
Destinations	Nationales	Nice, Toulon, Marseille
	Internationales	
Rôle de la CCI		Détention 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.

Le plan stratégique

Depuis 2002, le port d'Ile-Rousse est géré par la CCIT de Bastia et de Haute-Corse, laquelle se trouve en charge de deux missions :

- La réalisation, l'entretien, la modification, le renouvellement, l'exploitation et la promotion d'ouvrages, terrains, bâtiments, installation et outillage de toute nature nécessaire au fonctionnement du port de commerce ;
- La réalisation d'une étude de développement définissant les objectifs stratégiques, les principaux axes de développement de la concession et le programme d'investissements incluant la proposition d'un programme indicatif des infrastructures à réparer ou à renouveler.

Il apparaît néanmoins que le niveau de fiabilité opérationnelle du port de l'Ile-Rousse demeure limité, eu égard à la croissance du trafic observé (Cf. Eléments de statistiques supra) renforçant la nécessité des travaux de modernisation et de confortement inscrits au plan de développement. Le plan de développement du port de l'Ile-Rousse fixe en effet 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'aménagements et d'organisation • Coexistence régulière des fonctions patrimoniales industrielle et commerciale

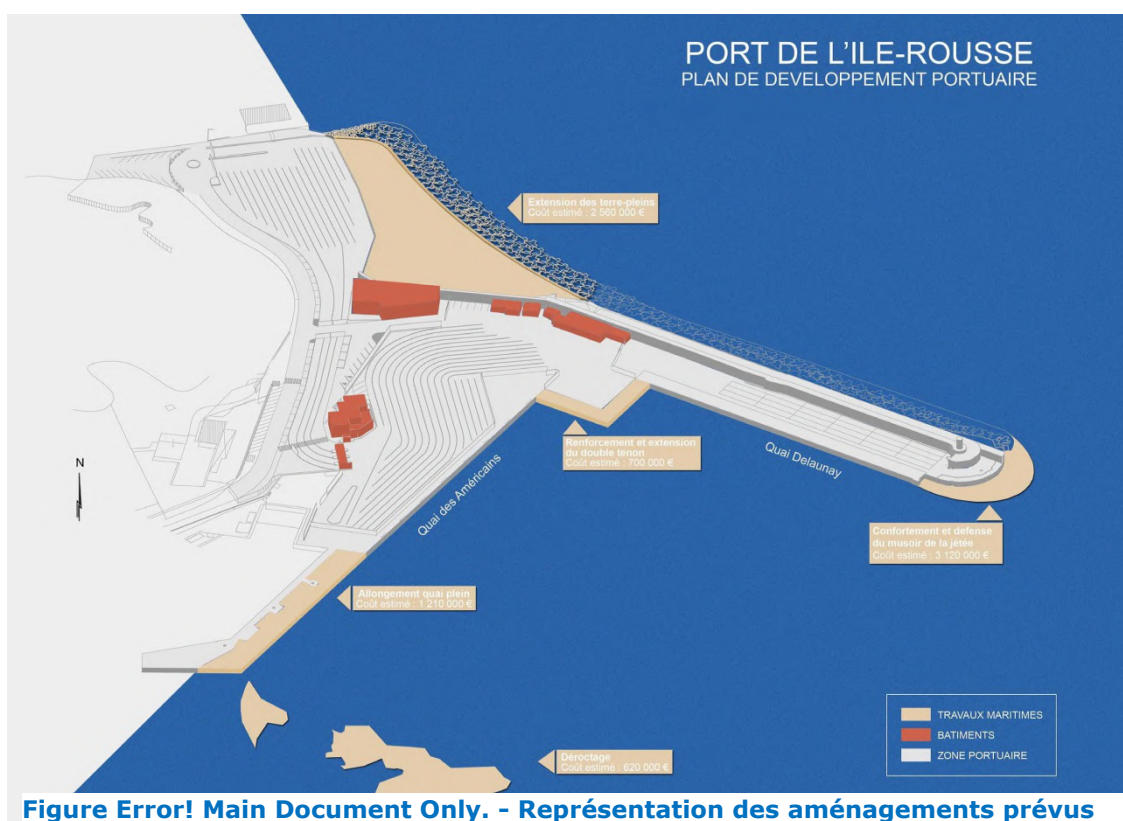
En phase de concertation publique depuis juin 2012, ce projet d'un montant de près de 10 millions d'euros a reçu l'avis favorable de l'enquête publique unique qui a regroupé les enquêtes préalables le 14 décembre 2013.

Le 24 janvier 2014, ont été signés deux arrêtés :

- Le premier³⁰ portant autorisation des travaux d'aménagement et d'extension du port de commerce ;
- Le deuxième³¹ portant déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement et d'extension du port de commerce.

A noter qu'un arrêté³² portant dérogation pour le déplacement de *patella ferruginea* dans le cadre de l'aménagement du port a également été signé le 3 avril 2014.

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 (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.



³⁰ Arrêté n°2014024-0020

³¹ Arrêté n°2014024-0021

³² Arrêté n°2014093-0001

iii. Le port de commerce d'Ajaccio

La fiche signalétique

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	- Longueur du poste - Tirant d'eau Indicatif - Capacité d'accueil maximale	Môle Croisière : 292 m - 9,75 m - 340 m
		Capucins Nord : 176 m - 8,20 m - 255 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 - 200 m
		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 Meridionale) > 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 : - Videosurveillance - 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 Ferries, Corsica Linea, La Meridionale) > Gare Maritime et Gare Maritime Cargo > Zones d'attente > Bars a proximité > Parking a proximité > Point information > Equipements de signalisation > Agents maritimes croisières basés sur site : (Medacruise, Mediport) > Direction Régionale de la Compagnie La Meridionale > Compagnies Corsica Linea et La Meridionale - Agences commerciale passagers et fret, - Services administratifs, - Services d'exploitation > Gare Routière

Equipement	Désignation	Données
Trafic fret	Tonnage global	1 162 174
Type de marchandises	Marchandises diverses (RO-RO)	904 417
	Ciment	44 356
	Hydrocarbures	213 401
Trafic passagers	Total Général	1 470 583
Destinations	Nationales (Nice, Toulon, Marseille)	967 719
	Internationales (Sardaigne)*	686
	Internationales (Croisières)	502 178
* Ligne hivernale hebdomadaire ouverte le 8/11/2016		
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.	

Le plan stratégique

La stratégie du Port de Commerce d'Ajaccio prend en considération les évolutions de son environnement, dresse le constat des forces et faiblesses du port face aux risques et opportunités de cet environnement, aboutissant à des choix stratégiques et aux plans marketing et d'investissement qui les soutiennent.

En synthèse, trois enjeux constituent les prochains défis à relever par le port de commerce d'Ajaccio :

- ☐ Mener à bien le programme d'investissement très lourd prévu au contrat de DSP pour la décennie 2014 – 2023 ;
- ☐ Maintenir les résultats commerciaux après la période de crise économique et d'incertitude connue ces dernières années et les incertitudes à venir concernant la desserte du service maritime ;
- ☐ Conforter le développement des croisières dans un contexte de concurrence exacerbée entre les nouvelles destinations.

En particulier, la Collectivité Territoriale de Corse et la CCI 2A ont inscrit la stratégie de développement du port de commerce d'Ajaccio dans le cadre de la nouvelle DSP en vigueur depuis le 1er janvier 2014, sous la vocation stratégique de « Port polyvalent Roulis».

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.

La stratégie de développement

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, sous-tendue 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 : 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 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 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 qui permettra à la fois de suivre la croissance des trafics prévue à l'horizon 2025, mais également de mieux gérer le fret en entrée de ville.

Dans le bassin historique du centre-ville, la CTC et la CCI souhaitent remédier à l'exiguïté désormais avérée des terre-pleins par la récupération des emprises Phares et Balises et peut-être également à terme de l'emprise actuelle de la manutention ; la livraison du terminal spécialisé fret de St Joseph devrait en effet 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 est la création d'une zone de pré-embarquement des véhicules légers sur le terre-plein du Margunaghju, complété par une optimisation de la zone fret actuelle équipée de prises reefers.

Le Môle des Capucins a fait l'objet d'une opération de requalification (reprise des sous faces) menée par la CTC 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 souhaite en conséquence mener une opération de diagnostic extension du môle très rapidement, 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 :

Au sortir de la campagne de rénovation de l'ensemble des enrobés du Port en 2010-2011, 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.

Les blocs toilettes, propres et modernes, font l'objet d'une attention particulière. Pour le confort des passagers en gare maritime, le WI-FI est disponible et gratuit. Un Bureau d'Informations pratiques et touristiques fonctionne en horaires d'exploitation et assure un accueil personnalisé distingué en 2012 par "Le Petit Futé". La nursery sera prochainement complétée d'un espace enfants.

Le programme d'investissement du port de commerce comprend également des investissements d'amélioration du confort plus confortable l'attente sur les quais par la présence de distributeurs de boissons, l'aménagement de zones d'ombre et l'installation de brumisateurs (saison 2014).

Quelques faits marquants de la période 2014 -2016	Les réalisations de la CCI2A sur la période
• RJ de la SNCM créance de 800 K€ absorbée sur l'exercice 2014 • Désorganisation du trafic (plusieurs conflits sociaux) • Arrêt de la desserte ferry SNCM en 2015 environ 70 escales annuelles perdues • Forte croissance de la ligne Ajaccio Toulon 1^{ère} ligne de Corse • Forte croissance des croisières conjuguée à l'augmentation de la taille des navires	• Rénovation des sous-faces des môles Capucins et Trois Marie (FC) • Reconstruction plan incliné Capucins Nord (FC) • Réhausse plan incliné Capucins sud • Achèvement de l'extension Gare Cargo et nouvelle Gare routière • Réalisation des auvents formalités à l'embarquement et contrôle des véhicules • Réaménagement parking du Marconajo et entrée routière du port • Réalisation coffre d'amarrage 200 T. môle des Capucins • Passerelles d'accès ducs d'Albes Margunaghju

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, 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 d'Ajaccio et de la Corse du sud, 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 du Port 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 d'Ajaccio et de la Corse du Sud a pris en compte une démarche environnementale destinée à maîtriser l'impact des activités :

Exemples de réalisations

1. **Aire de carénage et mini déchetterie** port de plaisance Tino Rossi à destination des pêcheurs,
2. **Aire de carénage et « point propre »** à St Joseph,
3. **Décanteurs** installés sur les différents sites (2 à l'apportement St Joseph, 2 sur le port de commerce, 1 sur le port de plaisance Tino Rossi),
4. **Cuve de récupération des eaux de fonds de cale, des eaux grises et noires** des plaisanciers, au port de plaisance d'Ajaccio,
5. **Récupération des déchets dangereux** (ex : fusées, piles, batteries,...)

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

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,
- Recherche d'économies d'énergie et de réduction de la consommation d'eau
- Etudes sur le soutage au GNL

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.~~

Les actions menées à ce jour dans le cadre de la politique commerciale du Port 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 permet de tabler sur la poursuite du développement de l'activité croisière pour le port d'Ajaccio.

Sur le plan des lignes régulières, 3 lignes principales relient actuellement 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 sur les routes corse-continent français ;
- De l'attrait touristique de la destination corse ;
- De la croissance des échanges Corso – Sardes.

La CCI souhaite à ce titre développer l'offre en offrant de nouvelles capacités d'accueil en haute saison pour de nouvelles destinations ; 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.

iv. Le port de commerce de Porto-Vecchio

La fiche signalétique

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, La Meridionale) > 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 : - Videosurveillance - Contrôle d'Accès véhicules (Caméras LAPI) - Radios VHF - Détecteurs de métaux portatifs - Automatisation des accès véhicules
Services aux passagers		> Billetteries des compagnies (La Meridionale, Corsica Linea, Corsica Ferries) > Gare maritime > Zones d'attente > Distributeur automatique de boissons > Parking a proximité > Point information > Equipements de signalisation > Agence de voyages (SAPV)

Equipement	Désignation	Données
Trafic fret	Tonnage global	219 406
Type de marchandises	Marchandises diverses (Ro/Ro)	194 358
	Ciment	25 048
	Hydrocarbures	0
Trafic passagers		181 641
Destinations	Nationales (Marseille, Nice, Toulon)	147 906
	Internationales (Italie, Sardaigne)	33 735
	Internationales (Croisières)	3 481
Rôle de la CCI	Titulaire de la DSP pour jusqu'à 2034 : > 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 plan stratégique

Le port de Porto-Vecchio fait partie du dispositif des ports départementaux, véritable « maillage » constitué par les 7 plates-formes portuaires de l'île, qui contribuent à la vie économique des microrégions auxquelles elles offrent un débouché maritime, venant atténuer les conséquences de la faiblesse du réseau routier Corse.

Le port 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).

Ses infrastructures sont récentes et performantes comprenant 3 postes à quai, et un terre-plein récemment étendu à l'occasion de travaux de réfection totale des revêtements, permettant la séparation totale des flux.

Au titre des enjeux constitutifs des prochains défis à relever par le port 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 l'entretien régulier des bassins (dragages d'entretien) ;
- La montée en charge de la sûreté portuaire, avec la mise en application du contrôle d'accès en 2014, après celle de l'inspection-filtrage depuis juillet 2013 ; les ports départementaux, par leurs économies d'échelle restreintes, disposant d'une marge faible d'absorption de surcoûts liés à l'accroissement des contraintes de sûreté.

Enfin, il est à noter que du fait de la forte attractivité du bassin touristique de l'extrême sud et de la proximité du continent italien, plus précisément du Port de Civitavecchia-Rome, le Port de Porto-Vecchio dispose d'une capacité de développement de liaisons saisonnières avec l'Italie. Des expériences ponctuelles menées par les compagnies italiennes Grimaldi puis SNAV ont montré le potentiel de cette ligne : en 2010, sans publicité, une unique rotation hebdomadaire a attiré 10 000 passagers sur 12 escales.

En 2016, cette vision du potentiel de développement du port est pleinement confirmée par l'arrivée de Corsica Ferries, qui s'implante lourdement en destinations comme en fréquence et emporte en moins d'une année un développement spectaculaire de la plate-forme : nombre d'escales doublé, trafics passagers doublés...en 7 mois 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. Les croisières progressent aussi, bien que toujours bridées par la limitation de la taille des navires admissibles.

La plate-forme Porto-Vecchiaise jouit d'atouts importants :

- Unique alternative sur la façade orientale de la Corse
- 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

La CCI a accompagné le développement en 2016 par une opération de dragages qui a permis la mise à quai simultanée des navires de Corsica Linea et de Corsica Ferries, et même l'accueil de Pascal LOTA au poste principal.

La CCI souhaite que des projets structurants viennent soutenir le développement du port :

- 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 pour pallier au manque de capacité d'accueil à quai pour les navires de croisière
- Projet 3 : atteindre la taille admissible de 200 mètres à l'année (actuellement uniquement en saison estivale) »

v. Le port de commerce de Propriano

La fiche signalétique

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	Quai de la jetée : 126 m - 7,50 m - 200 m
	- Tirant d'eau Indicatif	Quai l'Herminier : 90 m - 6,00 m - 90 m
	- Capacité d'accueil maximale	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 Meridionale, Corsica Linea) > 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 : - Videosurveillance - Contrôle d'Accès véhicules (Caméras LAPI) - Radios VHF - Détecteurs de métaux portatifs - Automatisation des accès véhicules
Services aux passagers		> Billetteries des compagnies (La Meridionale, Corsica Linea) > Gare maritime > Zones d'attente > Distributeur automatique de boissons > Parking a proximité > Point information > Equipements de signalisation

Equipement	Désignation	Données
	Désignation	Données au 31 Décembre 2016
Trafic fret	Tonnage global	118 015
Type de marchandises	Marchandises diverses (Ro/Ro)	115 246
	Ciment	2 769
	Hydrocarbures	0
Trafic passagers	Total Général	86 294
Destinations	Nationales (Toulon, Marseille)	66 946
	Internationales (Porto Torres)	1 218
	Internationales (Croisières)	18 130
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.

Le plan stratégique

Le port de Propriano fait partie du dispositif des ports départementaux présenté supra.

Situé au cœur de l'un des plus beaux golfes de Corse, le golfe du Valinco, le Port bénéficie d'un accès nautique de grande qualité, et dont l'orientation à la houle lui procure une excellente complémentarité avec le Port 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.

Au-delà des liaisons avec le continent français définies dans le cadre de la DSP maritime de la Corse à raison de 3 escales par semaine toute l'année, Propriano a connu deux évolutions majeures récentes de ses trafics : la montée en charge de la liaison avec le port Sarde de Porto Torres, jusqu'à 3 rotations hebdomadaires en saison, ainsi que le développement des croisières (Cf. Statistiques supra). Le port valinçais offre également 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.

Idéalement placé sur les itinéraires, le Port 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 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.

Une politique tarifaire favorable soutient cette ambition.

Au titre des enjeux constitutifs des prochains défis à relever par le port 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 ;
- L'ancrage des trafics sardes ;
- L'ancrage de trafics de ciment en vrac confortés par l'émergence d'un pôle de réception et stockage des produits (terminal connecté en bord à quai) ;

Le Port de Commerce jouit d'une situation financière qui lui permet d'envisager un investissement structurant, dont l'objectif est d'asseoir 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. Cette situation empêche toute possibilité de doublon alors que cela arrive de plus en plus souvent avec la montée en puissance de l'activité croisière : pour 2017 il est attendu 28 400 croisiéristes et moins de 70 000 passagers réguliers (continuité territoriale), quand le port a atteint plus de 200 000 passagers en pic d'activité dans les années 2012 et 2013.

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 6 millions d'€.

vi. Le port de commerce de Bonifacio

La fiche signalétique

Equipement	Désignation	Données
Terrain / foncier	Superficie du port /plan d'eau	
	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 - 80 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 (Blu Navy, 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 : - Videosurveillance - 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 a proximité > Parking a proximité > Point information > Equipements de signalisation

Equipement	Désignation	Données
	Désignation	Données au 31 Décembre 2016
Trafic fret	Tonnage global	22 651
Type de marchandises	Marchandises diverses	22 651
	Ciment	0
	Hydrocarbures	0
Trafic passagers	Total Général	267 982
Destinations	Internationale (Santa Teresa)	259 621
	Internationales (Croisières)	8 361
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.

Le plan stratégique

Le port de Bonifacio fait partie du dispositif des ports départementaux, présenté supra.

Bonifacio présente une spécificité très forte liée à plusieurs facteurs :

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

Le port connaît une activité très marquée par l'hyper saisonnalité, sa particularité demeurant de se placer au deuxième rang des ports insulaires pour le nombre d'escales annuelles opérées, en raison des fréquences élevées des lignes reliant Bonifacio au port sarde de Santa Teresa (1898 escales en 2016).

Malgré la politique d'investissement soutenue dont Bonifacio a bénéficié de la part du Conseil Général de Corse du sud et de la CCI gestionnaire dans les années récentes, l'infrastructure appelle une campagne de « grosses réparations », dont le premier volet engagé sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Général concerne la réfection du quai N°4, pour un montant de travaux estimé de 7,2 Millions d'€.

Au titre des enjeux constitutifs des prochains défis à relever par le port 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 4 puis Quai 2) ;
- 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 ;

La distorsion de l'offre entre l'été et l'hiver, et la proximité du port 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 »).

En 2017, la reconstruction du quai n°IV semble acquise avec un plan de financement 50% PEI, 25% CCIACS et 25% CTC.

Le transfert du port de commerce à la Collectivité Territoriale de Corse à l'occasion de la Loi NOTRe a été l'occasion d'un débat sur le maintien dans la concession du Quai N°1 qui accueille une activité de plaisance en saison estivale. L'effort financier sollicité sur la concession dans la perspective de la reconstruction du Quai IV exclut tout morcellement du port, de même qu'il demandera une croissance stable des trafics sur les prochains exercices.

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

La fiche signalétique³³

Equipement	Désignation	Données
Terrain / foncier	Superficie du port /plan d'eau (m²)	Bassin dont la profondeur est comprise entre 4m et 12m de tirant d'eau
Quais		1 Ponton d'Accueil 4 Pontons Flottants (A, B, C, D) avec amarrage sur catway et pendilles Quai des Pêcheurs et Quai la Sculiscella avec amarrage sur pendilles Quai d'Honneur Brancaléoni avec mouillage sur ancre
Capacité d'accueil		300 places de port dont 150 réservées aux plaisanciers de passage pour des bateaux allant de 5m à 100m.
Taux de remplissage		100% en juillet-août
Services	Liste	Electricité : 220v de 16A à 63A sur les Pontons Flottants (A, B, C, D), le Ponton d'Accueil, le Quai des Pêcheurs et le Quai de la Sculiscella. 380v de 32A à 250A sur le Quai Brancaléoni (Quai Honneur) 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, batteries, tri-sélectif (verre, papier, plastique) Récupérations des eaux usées : service gratuit Récupérations Fond de cale (sur devis)
Engagements sur le plan environnemental	Liste	Mise en place de postes de collecte des déchets : cuve de récupération des eaux usées, conteneurs de collecte des ordures ménagères, conteneurs de tri sélectif, mini déchetterie (piles, batteries, aérosols, fusées, huiles de vidange, filtres à huile, emballages souillés, élaboration de la charte des loisirs nautiques en Corse, élaboration de fiches éco-gestes
Flux générés	Nombre d'escales par an Nombre de plaisanciers	5000 escales par an 30 000 plaisanciers

³³ <http://www.port-ajaccio.com/le-port/decouvrir/fonctionnement-de-la-capitainerie>

Le plan stratégique

« Porte d'entrée de la Corse », l'escale Napoléonienne qu'offre la situation géographique du port de Plaisance et de Pêche Ajaccio Tino-Rossi au cœur de la ville géré par la CCIACS constitue une étape inoubliable pour des milliers de plaisanciers et par conséquent un vecteur majeur pour l'activité économique du bassin ajaccien.

Dotée d'une capacité d'accueil spécifiquement dédiée aux plaisanciers de passages (180/300 places) pour les bateaux allant jusqu'à 20 m et la totalité de son Quai d'Honneur pouvant amarrer les plus grands yachts du monde, le Port de Plaisance et de Pêche Ajaccio Tino-Rossi enregistre près de 5000 escales par an dans sa configuration actuelle.

Depuis quelques années, la politique de développement préconisée par la CCIACS sous le prisme environnemental et de la démocratisation de l'activité plaisance consiste à affirmer ces vecteurs comme des atouts de développement économiques du bassin ajaccien.

Outre l'accueil des usagers de la plaisance traditionnelle (-24 m), la CCIACS entend tirer parti d'une desserte efficiente 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 CCIACS abrite dans le port 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 14 m).

Perspectives d'évolutions à court et moyen terme :

Considérant que la capacité d'accueil du port de plaisance arrive régulièrement à saturation durant la période de haute saison pour les plaisanciers de passage d'une part et constatant le déficit croissant de l'offre de poste à quai pour les usagers permanents et les professionnels du nautisme d'autre part, la CCIACS porte un ensemble de projets de nature à répondre à la demande, en partenariat avec les différents acteurs institutionnels :

- **Création d'un mouillage organisé sur le plan d'eau du Margunaghju** à destination des professionnels du nautisme avec une base CATA pour les loueurs et quelques places supplémentaires pour les plaisanciers permanents et de passages. Cette réalisation gérée par le port de plaisance Tino ROSSI permettra d'augmenter sa capacité d'accueil, d'assurer une fluidité dans la gestion dynamique des places et contribuera à régler la problématique des mouillages sauvages à proximité du dépotage du gazier. Le dossier de ce projet a déjà été validé par les instances compétentes et bénéficie également d'un retour sur investissement raisonnable.

- **Création de coffres d'amarrages 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 2020 si les décisions politiques et budgétaires sont validées. Cette réflexion est menée en partenariat avec l'office de l'environnement de la Corse avec pour objectif principal de faire cesser le massacre des fonds marins causé par les ancres et le ragage des chaînes qui mouillent sur la posidonie tout autour de la Corse. La création de coffres d'amarrages éco-récifs pour les yachts de 24 à 90 m sous forme de récif artificiel de production destiné à reconstituer un habitat pour la ressource halieutique et préserver la biodiversité des fonds, permettra ainsi de répondre à la demande de la grande plaisance et par là même assurer des retombées économiques effectives. Ce projet devra néanmoins être accompagné par une nouvelle réglementation des flux marins par l'interdiction du mouillage sauvage administrativement toléré aujourd'hui en dehors des zones préconisées à travers l'arrêté préfectoral n°155/2016. En mutualisant ainsi leurs ressources, l'OEC et la CCI souhaitent, avec le concours de l'ADEC, aboutir à la mise en œuvre d'un Schéma Régional en équipant les ports et tous les sites potentiels de coffres d'amarrages éco-conçus pour les yachts, dont la gestion serait assuré par le port de plaisance le plus proche.

- **Sur le site de la base d'ASPRETTU**

 - Création d'une zone d'activité REFIT pour la moyenne et grande plaisance < à 40m.
 - Création d'un institut des métiers de la mer en collaboration avec l'Université et chambre des métiers
 - Création d'un port à sec 400 places pour des bateaux < à 9 m
 - Création d'une base nautique (école de voile/ aviron / base jets etc....)

d) LE PALAIS DES CONGRES

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, puisque seules 4 CCI ont à la charge la gestion d'un tel équipement.

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 CCIT d'Ajaccio et de la Corse du Sud 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 (jusqu'à 200 places) ;
 - ☐ Un auditorium de 432 places ;
 - ☐ Un restaurant panoramique de 500 places ;
 - ☐ Un espace plurifonctionnel de 1 000m² 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,ancements de produits, formations, concours et examens, événements sportifs, réunions publiques, spectacles, festivals.... ;
- Nombre d'événements : environ 250 événements professionnels par an et 80 000 journées congressistes.

Salles	Capacité (Nombre de personne)	Superficie (en m²)	Vue mer	Agencement et équipement
Auditorium Pascal Paoli	434	480 + 1 scène de 125	-	• 2 cabines doubles • Régle son, lumière, vidéo et traduction simultanée intégrée
Espace plurifonctionnel Napoléon Bonaparte	650 à 1500	920	Oui	• Scène modulable • Passerelle technique • Système d'accroches motorisées
Hall d'exposition Napoléon Bonaparte	-	920	Oui	• Une zone de 310 m² • Un atrium de 400 m² • Une zone de 210 m² devant l'espace bar • Espace mis à disposition nu ou équipé
Salle Prestige Sampiero Corso	80 à 300	295	Oui	• Entièrement sonorisée • 24 micro conférence • Ecran de projection 3x2 intégré • Dispositions possibles : en cinéma, en salle de classe, en «U», en cocktail
Salle Claude Papi	40 à 120	150	Oui	• Peut être en divisée 2 salles par une cloison mobile • Dispositions possibles : en cinéma, en salle de classe, en «U», en cocktail
Salle Jean-Jacques Rousseau	40 à 120	140	-	• Peut être en divisée 2 salles par une cloison mobile • Dispositions possibles : en cinéma, en salle de classe, en «U», en cocktail
Salle Henri Matisse	30 à 100	108	Oui	• Dispositions possibles : en cinéma, en salle de classe, en «U», en cocktail
Salle Fred Scamaroni	23 à 30	40	Oui	• Dispositions possibles : en cinéma, en salle de classe, en «U», en cocktail
Salle Danielle Casanova	18 à 30	40	-	• Dispositions possibles : en cinéma, en salle de classe, en «U», en cocktail
Espace restaurant Tino Rossi	390	450	Oui	• Vue panoramique
Terrasse Tino Rossi	110	110	Oui	• Vue panoramique
Patio	100 par niveau	110 + 90	Oui	• Sur 2 niveaux • Jardin Identitaire

Tableau 23 - Caractéristiques des espaces composant le Palais des Congrès d'Ajaccio (Source: CCIT2A)

e) LES CHIFFRES CLES

Pour offrir une première lecture de l'action du réseau consulaire en Corse, le tableau ci-dessous a vocation à présenter la répartition des ressources affectées à leurs missions. Ces données seront ensuite complétées par la mesure de l'action consulaire au travers des indicateurs d'activité (point 1.2.4).

Missions	Programmes	CCIT 2A		CCIT2B		CCIC	
		Effectif en ETP CDD/CDI	TFC affectée	Effectif en ETP CDD/CDI	TFC affectée	Effectif en ETP CDD/CDI	TFC affectée
C01	Promotion et aménagement du territoire						
C02	Ports de commerce	78,8		68,75		147,55	
C03	Ports de plaisance	8,75				8,75	
C04	Ports de pêche						
C05	Aéroports	82,01		69,43		151,44	
C06	Palais des congrès et parcs d'exposition	10				10	
C07	Aménagement de zones d'activités						
C08	Parcs de stationnement						
C09	Transports						
C10	Autres infrastructures						
CE0	Pilotage et supports opérationnels de la mission C						

Le chiffre à retenir en 2017 pour les activités commerciales pour chacune des plates-formes aéroportuaires est le suivant :

- 54,12 ETP pour l'aéroport de Bastia ;
- 15,31 ETP pour l'aéroport de Calvi ;
- 59,43 ETP pour l'aéroport d'Ajaccio ;
- 22,58 ETP pour l'aéroport de Figari.

Enfin, il est à noter 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 et/ou
- Un nombre d'activités gérées différent : à titre d'exemple, la plateforme portuaire d'Ajaccio a la gestion de 3 parkings publics physiquement éclatés ainsi qu'une Gare Routière

1.1.1 La représentativité de la CCIC

Le tableau page suivante présente les différentes instances dans lesquelles siègent et participent les CCIT de Corse-du-Sud et de Haute-Corse, concernant le volet Gestion d'Equipements :

ORGANISME	COMMISSION / COMITE / GROUPE DE TRAVAIL	TITULAIRE(S)	SUPPLEANT(S)	DATE DESIGNATION CCIC	ARRETES / DELIB / DECRETS
PREFECTURE DE CORSE	Conseil Economique, Social et Culturel de Corse	Simone VOILLEMIER	Anne-Marie LARRIEU	Délib AGO du 20-03-13 Délib Bureau n°01/02/01-06-2011 Délib A.G.O n°15/03-10-2011/15 *Délib AGO n° 07/20-03-2013/54 Délib Bureau n°09/17//17-07-2015 Délib AGO n° 16/19-05-2017/157	Arrêté préfet n°2011117-0001 (27-04-11) composition Arrêté préfet n°2011131-0005 (11-05-11) désignation n°2011193-0001 (12-07-2011) Arrêté n°2013101-0001 (11-04-2013) Modifiant la précédente
COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE	Agence d'Aménagement Durable de Planification et d'Urbanisme de la Corse	Anne Marie LARRIEU		Délib Bureau n°05/05/14-06-2012 Délib AGO n° 16-19-05-2017/157 Délib. AGO n°05/27-06-2012/36	Délib.n°11/326/15-12-2011 Ass Corse (création)
COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE	Commission spéciale chargée d'étudier la faisabilité d'une Compagnie Régionale Maritime	Paul MARCAGGI	Paul TROJANI	Délib. Bur. N°03/09/28-08-2013 Délib n° 16/19-05-2017/157	Délib. n°12/045/22-03-2012 Ass Corse
CCI DE FRANCE	Commission Tourisme	Paul MARCAGGI Alexandre RUTILY	<i>Collaborateurs :</i> Chantal CUTTOLI Christophe GRAZIANI	Délib AGO N° 09/69 du 28/06/2013 Délib AGO n° 16/19-05-2017/157	

1.1.2 La mesure de l'action régionale

La norme de comptabilité analytique du réseau (*dite norme 4.9*) a été adoptée par l'AG de CCI France du 21 juin 2011, la tutelle des CCI a approuvé cette norme le 01/12/2011. Elle s'applique à toutes les CCI à compter de l'exercice comptable 2013.

Elle a pour but de décomposer le budget des CCI en missions, programmes et actions, à l'instar du budget de l'état.

Les tableaux pages suivantes, mis à jour en août 2017, traitent ainsi de l'activité des CCIT de Corse, tous rendent compte de la mission C « Gestion d'Equipements » :

N°	PROGRAMME	Définition du programme	AXES DU COP	INDICATEURS D'ACTIVITE		MISSIONS DEVELOPPEES ET ACTIONS REALISEES
C01	Promotion et aménagement du territoire	Informar, conseiller, accompagner les territoires dans leurs démarches de développement économique	AXE 6	IA1 – Nombre de territoires informés, conseillés, accompagnés dans leurs démarches de développement économique		Accompagnement des ZA dans les actions de développement et de requalification.
C02	Ports de commerce	Gérer des ports de commerce (ou participation)	AXE 6	IA1 - Trafic total Marchandises	Ajaccio : 700 000 t Propriano : 131 643 t Porto-Vecchio : 196 558 t Bastia : 2 080 000 t Ile-Rousse : 131 776 t	Entrées + sorties en tonnes, par Port de commerce
				IA2 - Nombre de véhicules de transport de marchandises		
				IA3 - Nombre de passagers	Ajaccio : 967 182 Propriano : 66 946 Porto-Vecchio : 147 911 Bastia : 2 144 464 Ile-Rousse: 381 675	Entrées + sorties, par Port de commerce
				IA4 – Nombre d'EVP (Équivalent Vingt Pieds)		
C03	Ports de plaisance	Gérer des ports de plaisance (ou participation)		IA1 - Nombre de Contrats abonnés		
				IA2 - Nombre de passages		
C04	Ports de pêche	Gérer des ports de pêche (ou participation)		IA1 – Tonnage de poisson débarqué		

N°	Programme	Définition du programme	AXES DU COP	Indicateurs d'activité		MISSIONS DEVELOPPEES ET ACTIONS REALISEES
C05	Aéroports	Gérer des aéroports (ou participation)	AXE 6	IA1 - Nombre de passagers	1 287 609 pax (BIA) 321 509 pax (CLY) 1 422 259 pax (AJA) 639 916 pax (FSC)	Au départ, à l'arrivée et en transit (une seule fois), par aéroport
				IA2 - Trafic fret et poste avionnés	Fret : • 1 812 t (BIA) • 7 t (CLY) • 5 401 t (AJA) Poste : • 6 294 t (BIA) • 0 t (CLY) • 857 t (AJA)	
C06	Palais des congrès et parcs d'exposition	Gérer des palais des congrès et des parcs d'exposition (ou participation)	AXE 6	IA1 - Nombre de visiteurs	60 000	
				IA2 - Nombre de Journées congressistes	80 000	
C07	Aménagement de zones d'activités	Aménager et gérer des zones d'activités		IA1 – Nombre d'hectares commercialisés		

N°	PROGR MME	Définition du programme	AXES DU COP	INDICATEURS D'ACTIVITE		MISSIONS DEVELOPPEES ET ACTIONS REALISEES
C08	Parcs de stationnem ent	Gérer des parcs De stationnement		IA1 – Nombre d'abonnés annuels	BIA : 862 abonnés CLY : 191 abonnés (bus, taxis et personnel compris) AJA : P1 environ 500 abonnés Perso : environ 400 abonnés Bus/Taxi : 150 abonnés	
				IA2 - Nombre de visiteurs	BIA : 239 058 tickets horaires en 2016 CLY : 63 207 tickets horaires en 2016	
C09	Transports	Gérer des infrastructures de transport (ou participation)		<i>Pas d'indicateur du fait de la disparité du programme</i>		
C10	Autres infrastructu res	Gérer toute Autre infrastructure		<i>Pas d'indicateur du fait de la disparité du programme</i>		
CE0	Pilotage et supports opérationn els de la mission C			<i>Pas d'indicateur du fait de la disparité du programme</i>		

1.2 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 développement inscrits dans les différents documents cadres stratégiques élaborés par les gestionnaires des concessions 3. Le soutien aux investissements pour garantir la qualité du service public, et des investissements encore très récents : Port de Propriano 4. Des implantations stratégiques pour chacun des équipements positionnés dans les principales villes de Corse 5. Une spécialisation pour le port de commerce d'île-Rousse : unique port habilité à accueillir des matières dangereuses de classe 1 6. L'unique Palais des Congrès en Corse géré par le réseau consulaire	1. Des besoins en capacité d'accueil criants parfois pour certaines infrastructures : le projet de Grand Port de la Carbonite en stand-by et ce alors même que le port de Bastia, 1^{er} port de l'île, rencontre de grandes difficultés pour mener à bien ses opérations portuaires 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	7. L'ouverture régulière de nouvelles lignes témoignant du dynamisme commercial du réseau consulaire en matière de gestion des équipements portuaires et aéroportuaires, et la croissance régulière des flux de passagers transportés 8. Le développement fort de l'activité croisiériste impulsé par le port d'Ajaccio 9. Des partenariats forts avec les acteurs locaux destinés à accroître les retombées économiques sur le territoire : partenariat ATC pour le Palais des Congrès 10. Une fréquence de desserte élevée notamment à destination de la Sardaigne via le Port de Bonifacio, tout au long de l'année	3. Une concentration des lignes encore forte durant la pleine saison, qui ne favorise pas l'étalement des flux touristiques, face à des capacités d'accueil parfois limitées 4. Le prix de la destination grevé par la taxe transport régionale 5. La distorsion concurrentielle d'autres destinations dont les coûts de sûreté sont bien moins élevés qu'en France.
Dimension financière	11. La volonté de transparence et de compétitivité de la politique tarifaire 12. Une structure financière saine pour les équipements portuaires et aéroportuaires	6. La fragilité de la structure économique du Palais des Congrès qui limite les possibilités en matière de développement 7. Des moyens financiers limités par rapport aux exigences infrastructurelles
Dimension environnementale	13. Des projets de développement respectueux de l'environnement avec 2 ports inscrits dans des sites Natura 2000, label eco-friendly pour le Palais des Congrès...	8. Le poids du PPRI sur l'aéroport d'Ajaccio impactant plus de 50% de l'emprise aéroportuaire

Dimension	Opportunités	Menaces
Economique	1. La croissance économique la plus forte de France : +86% entre 1990 et 2014 contre +72% pour la France de Province, concernant l'évolution du PIB / habitant 2. La relance économique de ces dernières années 3. Le fort attrait touristique de la destination Corse illustré par les flux croissants de fréquentation touristique 4. Une dynamique d'internationalisation et d'ouverture économique, au travers des volumes d'exportation qui ont atteint des records historiques ces dernières années, pour les entrepreneurs Corses 5. Des carences en matière d'immobilier d'entreprises 6. Des implantations géographiques des infrastructures portuaires complémentaires et qui permettent de rayonner sur différents marchés : Italie / France continentale	1. La raréfaction des ressources publiques 2. La concurrence de la destination Sarde pour les activités de croisière 3. L'évolution des cours du pétrole, malgré une stabilité voire la baisse de ces dernières années 4. Des flux de fréquentation touristique encore très saisonniers même si on observe un étalement vers l'arrière-saison
Géographie / accessibilité	7. Un relief accidenté qui justifie le maillage territorial en matière d'infrastructures portuaires et aéroportuaires 8. Un renforcement du réseau routier	5. La géographie du territoire qui rend difficile la spécialisation 6. L'accès terrestre dual aux équipements de transport : certains bénéficiant d'une très bonne accessibilité, et d'autres victimes des flux urbains notamment 7. L'accès maritime ou aérien dual avec des contraintes de navigation suivant les conditions météorologiques et eu égard à la configuration de l'infrastructure □ Bastia aéroport de déroutement 8. Un potentiel foncier a priori limité pour accueillir les projets de développement d'infrastructures
Démographique	9. Une croissance démographique notable 10. Une croissance démographique d'ici 2050 toujours positive et supérieure à la moyenne	9. Une faible densité de population 10. Les nuisances générées par la coexistence d'activités
Institutionnel	11. Le PEI et la politique de développement menée en partenariat avec l'Etat et la CTC 12. Un document cadre régional qui définit les orientations stratégiques en matière de transport extérieur : le Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport	11. L'éventuelle redéfinition de la desserte maritime Corse-Continent eu égard aux réflexions engagées par la CTC 12. Une articulation entre PPI à améliorer
Réglementaire		13. Le poids des contraintes réglementaires en matière de sécurité et de sûreté 14. Un poids croissant des normes et de la certification 15. La coexistence de divers cadres réglementaires liés à l'existence même de plusieurs types d'activités : matières dangereuses, passagers, fret...

1.3 Les axes de progrès et de développement

Le rôle central de la CCI de Corse et de ses CCIT lui assure une certaine légitimité en matière d'appui et d'accompagnement à la mise en compétitivité de l'économie Corse. Son expérience en tant que gestionnaire d'équipements lui a permis de se doter d'une bonne connaissance à la fois des besoins de la population et des entrepreneurs locaux, mais également des rouages institutionnels. Pour autant, l'analyse confrontée des forces et des faiblesses, et des opportunités / menaces, a permis de mettre en exergue des axes de progrès possibles :

- Améliorer la visibilité du réseau consulaire en tant que gestionnaire d'équipements structurant pour le territoire et son développement économique, dans son rôle d'aménageur-investisseur force de proposition, eu égard à sa position notamment d'interlocuteur privilégié du monde économique ;
- Travailler sur les marges de manœuvre encore possibles en matière d'ouverture des lignes, et notamment sur les ailes de la saison ;
- Définir et porter un projet partenarial de soutien et de valorisation des potentialités associées au Palais des Congrès ;
- Tendre vers une organisation des missions, partagée, reposant sur la mutualisation des compétences, par des échanges de bonnes pratiques au sein du réseau entre CCIT, par la mise en place de projets communs fédérateurs et innovants (en matière de développement durable, de numérique,...).

2. LE PLAN D' ACTIONS STRATÉGIQUE

2.1 Le cadre politique et relationnel

Le schéma sectoriel Gestion des Equipements doit non seulement répondre aux obligations réglementaires mais également être en cohérence avec les différents documents à portée stratégique et opérationnelle.

2.1.1 LES PRINCIPAUX DOCUMENTS CADRE EUROPEENS

Le Programme opérationnel FEDER pour la Corse, élaboré par la CTC, a été approuvé le 17 décembre 2014 par les services de la Commission européenne. Parmi les 7 objectifs thématiques, l'objectif thématique n°7 porte plus spécifiquement sur la thématique des transports :

1. Renforcer la recherche, le développement technologique et l'innovation
2. Améliorer l'accès, l'utilisation et la qualité des technologies de l'information et de la communication
3. Renforcer la compétitivité des PME
4. Favoriser la transition vers une économie à faibles émissions de CO2
5. Promouvoir l'adaptation au changement climatique ainsi que la prévention et la gestion des risques
6. Protéger l'environnement et promouvoir l'utilisation rationnelle des ressources
- 7. Promouvoir le transport durable et améliorer les infrastructures de réseaux**
8. Promouvoir des emplois durables et de qualité, et favoriser la mobilité de la main d'œuvre
9. Promouvoir l'inclusion sociale et lutter contre la pauvreté et contre toute forme de discrimination
10. Investir dans l'éducation, la formation et l'apprentissage tout au long de la vie
11. Renforcer l'efficacité de l'administration publique

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.

Le tableau page suivante propose un focus sur l'objectif thématique 7 :

	Objectif Thématique	Objectifs spécifiques	Investissements prioritaires
7	Encourager le transport durable et supprimer les obstacles dans les infrastructures de réseaux essentielles	7B1 - Développer des systèmes de transport multimodaux pour améliorer la connexion des nœuds secondaires et tertiaires transfrontaliers de la zone de coopération aux réseaux RTE-T 7C1 - Améliorer la durabilité des ports commerciaux et des plateformes logistiques connectées en contribuant à la réduction de la pollution sonore 7C2 - Améliorer la durabilité des activités portuaires commerciales en contribuant à la réduction des émissions de carbone	(a) soutien d'un espace européen unique des transports de type multimodal par des investissements dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T); (b) stimulation de la mobilité régionale par la connexion de nœuds secondaires et tertiaires aux infrastructures RTE-T; (c) élaboration de systèmes de transport respectueux de l'environnement et à faibles émissions de carbone et promotion d'une mobilité urbaine durable; (d) conception de systèmes ferroviaires globaux, interopérables et de grande qualité

2.1.2 LE CONTEXTE NATIONAL

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la REpublique³⁴ stipule :

- Dans son article 22 que « La propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports relevant du département peuvent être transférés, au plus tard au 1er janvier 2017 et dans les conditions fixées au présent article, aux autres collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique desquels sont situées ces infrastructures ».
- En outre, dans ses articles 64 et 66, parmi les compétences obligatoires transférées aux EPCI, la compétence en matière de développement économique inclut : les « Actions de développement économique dans les conditions prévues à l'article L. 4251-17 ; création, aménagement, entretien et gestion de **zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire ou aéroportuaire**... ».

Dans le cas spécifique de la Corse, la Collectivité Territoriale de Corse et les deux départements ont compétence dans le domaine des ports de commerce. Pour les aéroports, la compétence relève de la Collectivité Territoriale de Corse. Par le biais d'un contrat de concession (un cahier des charges) conclu entre la Collectivité Territoriale de Corse et les Chambres de Commerce et d'Industrie de Corse, les Chambres de Commerce et d'Industrie de Corse deviennent les seules gestionnaires des équipements portuaires et aéroportuaires pour une durée déterminée et variable suivant les équipements visés.

³⁴ <https://www.legifrance.gouv.fr/>

2.1.3 LE CONTEXTE REGIONAL

a) Le Programme Exceptionnel d'Investissement (PEI)

Créé pour « *aider la Corse à surmonter les handicaps naturels que constituent son relief et son insularité et à résorber son déficit en équipements collectifs et services collectifs* », le Programme Exceptionnel d'Investissement, plus communément appelé PEI, a été prévu par l'article 53 de la loi du 22 janvier 2002 et doit se dérouler sur une période de 15 ans. Une convention-cadre fixant les grandes orientations et les masses financières par secteur d'activités a été signée le 22 avril 2002 et porte sur un montant total de 1 940,68³⁵ millions d'euros d'opérations.

Les principaux axes d'investissements concernent :

- La réalisation ou le renforcement des infrastructures de base : l'eau, l'assainissement, les ports et aéroports, le réseau routier et le domaine de l'éducation à hauteur de 83%³⁶,
- Une amélioration des services collectifs (santé, équipements sportifs, de culture, etc.) à hauteur de 10%³⁷,
- La mise en valeur de l'espace régional à hauteur de 5%³⁸,
- L'assistance à maîtrise d'ouvrage à hauteur de 2%³⁹.

Des conventions d'application ont par la suite été signées entre l'Etat et la CTC afin de rattraper le retard dans les domaines des équipements structurants, équipements et services collectifs, et de la cohésion sociale :

- La première convention couvrant la période 2002-2006 pour un montant de 481,78 millions d'euros. Il convient de noter que 5 millions supplémentaires ont été nécessaires pour répondre aux besoins identifiés avec un taux de programmation record de 101,04%⁴⁰,
- La deuxième convention de 2007 à 2013 pour 1,051 milliard d'euros⁴¹ de travaux. Des ajustements des montants des mesures sont alors réalisés, prenant notamment en compte le plan hydraulique de 2005, la politique patrimoniale de la CTC ou encore le Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés,
- La troisième convention de 2014 à 2017 pour 535 millions d'euros de travaux.

³⁵ Source : site de la Collectivité Territoriale de Corse www.corse.fr

³⁶ Source : site de la Préfecture de Corse : www.corse.pref.gouv.fr

³⁷ Ibid.

³⁸ Ibid.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Source : site de la Collectivité Territoriale de Corse www.corse.fr

⁴¹ Ibid

Sur les 2 milliards d'euros d'investissements prévus, l'Etat n'intervient qu'à hauteur de 70%, les 30% restants étant à la charge des collectivités territoriales et départementales.

Les trois années restantes, correspondant à la troisième et dernière convention, viendront compléter l'effort entrepris afin de tenter de surmonter les handicaps naturels dus à son insularité que connaît la Corse.

En particulier, sur le plan des infrastructures portuaires et aéroportuaires, le montant des financements⁴² s'élève à :

- 30 millions d'euros pour les équipements portuaires afin de mener à bien les projets infrastructurels suivants :
 - ☐ Sécurisation du port de Bastia ;
 - ☐ Réaménagement du port d'Ajaccio, et projet de renforcement et d'extension de la jetée de la Citadelle ;
 - ☐ Extension du port d'Ile-Rousse pour la 2^{ème} tranche ;
 - ☐ Travaux de dragage pour le port de Propriano.
 - ☐ A noter que le projet de port de la Carbonite n'est pas inscrit dans les projets de financement.

- 10.8 millions d'euros pour les équipements aéroportuaires afin de procéder aux opérations de :
 - ☐ Mise aux normes des pistes ;
 - ☐ Mise aux normes et sécurisation des équipements.

⁴² Collectivité Territoriale de Corse, PLAN D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE DE LA CORSE, Annexe 4. Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport, octobre 2015, 125 pages

b) Le CPER 2015-2020⁴³

Adopté par l'Assemblée de Corse le 29 octobre 2015, **le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020** a pour finalité la contractualisation des investissements publics au sein de priorités communes à l'Etat, la région et les autres collectivités locales, définies à travers 5 volets distincts⁴⁴ :

Volet	Objectifs	Budget
Mobilité multimodale	Renforcer la performance et sécurité des infrastructures ferroviaires autour d'objectifs prioritaires	30 M€
Enseignement supérieur - Recherche	• Disposer d'un campus universitaire rénové et connecté • Dynamiser, soutenir et développer la recherche en Corse • Renforcer l'ouverture de l'enseignement supérieur et de la recherche publique sur son environnement territorial et sur la société	49,2 M€
Transition écologique et énergétique	Energie, économie circulaire, gestion des déchets, prévention des risques naturels, reconquête de la biodiversité et préservation des ressources naturelles	143,76 M€
Numérique	Anticiper les mutations économiques et sécuriser les parcours professionnels à travers: • La mise en œuvre de la loi "formation professionnelle, emploi et démocratie sociale"; • La construction du futur Contrat de Plan Régionale de Développement de l'Orientatation et des Formations Professionnelles	11,56 M€
Territorial	Mettre l'accent sur 3 thématiques: • Développement rural • Développement urbain • Langue corse	• 27,63 M€ • 24,2 M€ • 17,42 M€

Plus précisément, en matière d'infrastructures portuaires, le CPER cible principalement les investissements prévus par les projets stratégiques des grands ports maritimes (GPM). En outre, « les dessertes routières, ferroviaires et fluviales des ports constituent la priorité de l'Etat »⁴⁵. Enfin, l'identification au sein des CPER, des études « nécessaires soit pour des opérations ayant vocation à être financées dans le cadre des futures contractualisations, soit pour des grands chantiers d'infrastructures qui relèveront le moment venu d'un financement public⁴⁶ », est clairement attendue.

⁴³ Contrat de plan Etat-Région 2015-2020, Assemblée de Corse, 2^{ème} session ordinaire de 2015, RAPPORT N° 2015/O2/213, 29 et 30 octobre 2015

⁴⁴ Collectivité Territoriale de Corse, http://www.corse.fr/Signature-du-contrat-de-plan-Etat-Region-pour-la-Corse-CPER-2015-2020-le-13-novembre-2015-a-la-CTC_a4994.html

⁴⁵ Collectivité Territoriale de Corse, PLAN D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE DE LA CORSE, Annexe 4. Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport, octobre 2015, 125 pages

⁴⁶ Ibidem

c) 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 ».

Ces orientations stratégiques ont ensuite été traduites de manière plus opérationnelle dans le Schéma d'Aménagement du Territoire (SAT) approuvé le 2 octobre 2015 :

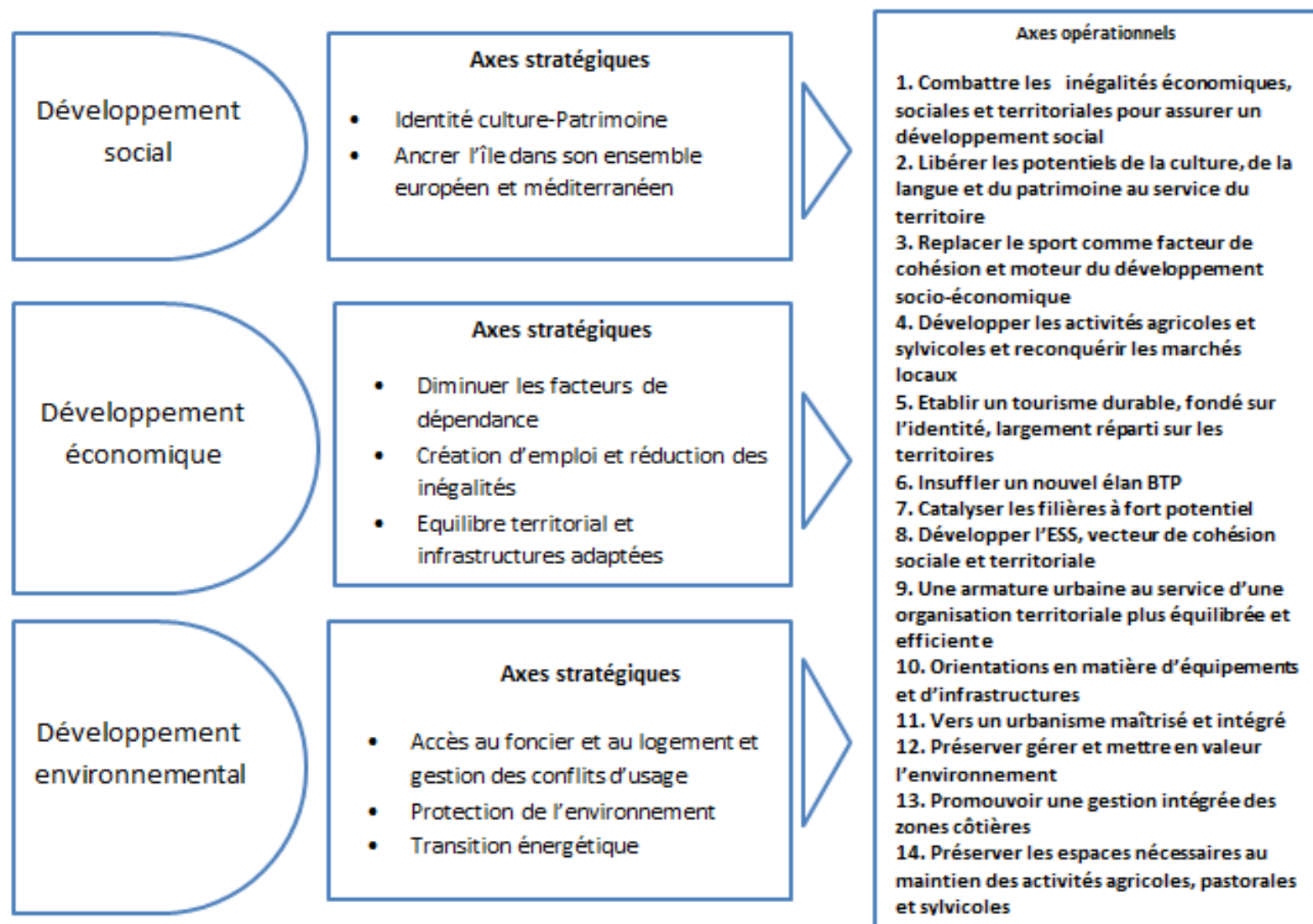


Figure 37. Des orientations stratégiques du PADDUC aux axes opérationnels du SAT

L'annexe 4 du PADDUC traite 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 :

	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
	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

d) Le SRDE2I⁴⁷

Ce schéma constitue le document cadre de référence à l'échelle régionale, en matière de définition de l'action publique pour le développement économique et social de la Corse, une île marquée par un certain nombre de difficultés, mises en avant dans l'état des lieux régional réalisé en partie 1 de ce rapport. C'est une véritable démarche de « Riacquistu economicu è suciale » qui a été engagée par tous les acteurs – collectivités, entreprises, population, associations ... - visant à :

- « Promouvoir un modèle de développement économique et social diversifié et équilibré ;
- Fonder une nouvelle trajectoire de croissance en maîtrisant les transports et en promouvant une stratégie de l'innovation, basée sur une économie numérique compétitive et partagée ;
- Combattre activement toutes les formes de précarité et renforcer l'ensemble des dispositifs d'accompagnement, d'insertion, de justice sociale et de solidarité ;
- Agir de manière décisive pour l'agriculture de production et les filières vertes ;
- Assurer l'habitabilité de l'intérieur et de la montagne ainsi que l'équité et la solidarité territoriales ».

Ces grandes ambitions s'inscrivent en cohérence avec les axes opérationnels du PADDUC, la figure ci-dessous décrivant l'articulation entre les deux documents cadres :

⁴⁷ Collectivité Territoriale de Corse, Adoption du Schéma de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDE2I), RAPPORT N° 2016/E6/224, décembre 2016, 89 pages

**Axes politique du
*Riacquistu***

Diversification

- Libérer les potentiels de la culture, de la langue et du patrimoine au service du territoire
- Replacer le sport comme facteur de cohésion et moteur du développement socio-économique
- Développer les activités agricoles et sylvicoles et reconquérir les marchés locaux
- Catalyser les filières à fort potentiels

Equilibre

- Etablir un tourisme durable, fondé sur l'identité, largement réparti sur les territoires
- Insuffler un nouvel élan pour le BTP
- Une armature urbaine au service d'une organisation territoriale plus équilibrée et efficiente
- Orientations en matières équipements et d'infrastructures
- Vers un urbanisme maîtrisé et intégré
- Préserver gérer et mettre en valeur l'environnement
- Promouvoir une gestion intégrées des zones côtières
- Préserver les espaces nécessaires au maintien des activités agricoles, pastorales et sylvicoles

Justice sociale

- Développer l'ESS, vecteur de cohésion sociale et territoriale
- Combattre les inégalités économiques, sociales et territoriales pour assurer un développement social

Solidarité

Figure 38. Liens entre les axes politiques du SRDE2I et les axes opérationnels du PADDUC

Au-delà de la définition des grandes lignes stratégiques en matière de développement économique et social, qui devront dicter l'action publique – « le SRDE2I a un caractère prescriptif » - et notamment du réseau Consulaire engagé dans cette démarche, plusieurs autres enseignements peuvent être retenus. En effet, le travail de co-construction du SRDE2I a permis de mettre en avant :

- La nécessité de renforcer la « transversalité » de l'action publique ;
- La nécessité de simplifier et d'accroître ainsi la lisibilité de l'action publique ;
- La nécessité d'optimiser l'action en faveur des entreprises par l'identification notamment de nouvelles sources de financement, en particulier celles inscrites dans le cadre des programmations européennes ;
- La nécessité de travailler à une meilleure « coordination des acteurs de terrain, des collectivités, des chambres consulaires, mais aussi des associations et les organismes au contact de nos entrepreneurs » ; cette préconisation passe notamment par une meilleure visibilité des rôles de chaque intervenant ;
- La nécessité de mettre en place une action publique souple dans le but de garantir « l'adaptabilité et la réactivité » aux mutations de son environnement.

De manière très pragmatique, le SRDE2I a défini des objectifs cibles à l'horizon 2020-2025, qui fixent d'ores et déjà des orientations stratégiques concernant l'action du réseau consulaire eu égard à son champ d'intervention :

U Riacquistu Economicu è Suciale Objectifs cibles

	Point de départ	Objectif 2020	Objectif 2025
Réduire le niveau du chômage Taux de chômage (% pop. active)	2015 11,3 %	8 %	5 %
Augmenter le taux d'activité Taux d'activité (% 15-64 ans)	2013 70,1 %	73 %	80 %
Augmenter l'effort de recherche Dépenses totales de R&D (% PIB)	2013 0,3 %	0,8 %	1,5 %
Augmenter l'innovation Part des PME innovantes (au sens large, % total)	2012 41 %	60 %	75 %
	Point de départ	Objectif 2020	Objectif 2025
Augmenter le rôle de l'export Taux d'exportation (% CA ent. monorégionales)	2012 1,6 %	4 %	10 %
Partager la croissance Emplois des communes multi-polarisées et hors influence urbaine (% total salarié privé)	2015 13,1 %	16 %	18 %
Réduire la part des jeunes en marge NEET (% des 15-29 ans)	2013 20,6 %	17 %	10 %
Réduire le poids des emplois précaires Contrats de + 6 mois (CDI + CDD de + de 6 mois, %)	2013 71 %	75 %	80 %

Figure 39. Les objectifs cibles du SRDE2I (Source : Ibidem)

Plus spécifiquement : « Le SRDE2I n'est pas le cadre pour préciser le cadre de la politique de transport et sa réforme. De même, la question des infrastructures ou des équipements structurants est traitée dans le cadre d'autres documents programmatiques et opérationnels. Il est néanmoins opportun de souligner l'importance de ces aspects particulièrement déterminants pour l'île dans son ensemble et encore plus particulièrement pour certains territoires. Ainsi, **le SRDE2I rappelle la nécessité de clarifier les orientations qui seront données en matière de programmation pluriannuelle des infrastructures, afin de renforcer les liaisons extérieures et intérieures** ».

Enfin, il est à noter que la Collectivité Territoriale de Corse a engagé une réflexion et des études de faisabilité aux fins de constitution de compagnies territoriales d'exploitation de la desserte maritime entre la Corse et le continent, supposant de possibles modifications en matière de DSP pour les années à venir.

2.2 Les grands objectifs stratégiques du réseau consulaire

Les infrastructures clefs telles que les équipements portuaires et aéroportuaires, ou encore le Palais des Congrès, produisent des retombées majeures pour l'économie locale. 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. Consciente de ces enjeux, la CCI de Corse a défini un certain nombre d'objectifs stratégiques partagés qui guideront l'action du réseau consulaire dans les années à venir :

Il est à noter que l'engagement des divers chantiers opérationnels cités infra, et nécessaires à l'atteinte des objectifs fixés par le réseau, sera conditionné par le niveau de ressources affectées à la CCI de Corse.

Pour mémoire, le tableau ci-dessous reprend l'évolution de la TFC entre 2012 et 2017 ;

Alors qu'elle doit pouvoir mener à bien ses missions, la CCI de Corse, à l'instar des autres chambres consulaires régionales, fait face à de nombreux défis parmi lesquels :

- **La chute des ressources fiscales au cours des dernières années qui rend impérieuse la nécessité d'inscrire l'action du réseau consulaire dans l'efficience et dans la mutualisation des actions du réseau consulaire. Le tableau ci-dessous reprend l'évolution de la TFC entre 2012 et 2017 ;**

	BE 2012	BE 2013	BE 2014	BE 2015	BE 2016	BE 2017
Ressources brutes	9 062 902	8 566 215	7 707 642	7 460 997	6 920 501	6 737 200
<i>dont rattrapage 2010</i>						
<i>dont exercices antérieurs</i>	238 053					
<i>dont rôles supplémentaires</i>		47 670			3 181	
<i>dont fonds de péréquation</i>					180 125	

Pour 2018, la chute de la ressource fiscale TFC sera très importante puisque les nouvelles mesures gouvernementales prévoient une perte de la ressource fiscale pour la CCI régionale estimée à - 1 145 000 € soit :

- Pour la CCIT de Bastia et de la Haute-Corse - 572 500 € ;
- Pour la CCIT d'Ajaccio et de la Corse du Sud - 572 500 €.

Chaque CCIT verra ainsi sa ressource passer de 2 967 000 à 2 394 500 €.

Objectif 1 : Assurer un service public de qualité en matière de transport extérieur au bénéfice de la population et de l'économie locale

Plusieurs chantiers opérationnels seront engagés parmi lesquels :

- Identifier, planifier et suivre la mise en place des investissements qui permettront un dimensionnement adéquat tout au long de l'année des infrastructures portuaire et aéroportuaire : par exemple, projet phare du Grand Port de la Carbonite, PPI ... ;
- Renforcer la complémentarité des infrastructures pour faire face aux carences en matière de transport intérieur ;
- Identifier les voies de spécialisation possibles des équipements eu égard aux spécificités en matière de flux d'activités répertoriés à l'échelle territoriale (par exemple : spécialisation plaisance pour le port de Calvi et commerce pour le port d'Ile-Rousse) ;
- Intégrer la rationalisation des efforts dans le développement des équipements (rationalisation des espaces portuaires, identification de potentialités foncières permettant d'accueillir des projets de développement ...) ;
- Répondre aux exigences accrues en matière de sûreté et de sécurité, en mobilisant notamment de nouvelles sources de financement ;

Objectif 2 : Participer à la mise en compétitivité de l'économie Corse

Plusieurs chantiers opérationnels seront engagés parmi lesquels :

- Participer au rayonnement économique de la Corse par la promotion et l'ouverture de lignes à destination de la Méditerranée, de l'Europe et à l'international, en conformité avec les orientations générales en matière de développement économique, comme dans le respect des équilibres du territoire (en favorisant l'étalement de la saison des flux par exemple) ;
- Renforcer la compétitivité tarifaire de l'offre CCI par la mise en place d'un observatoire des coûts ;
- Accroître les retombées du tourisme par le développement de l'activité croisière sur l'ensemble du territoire ;
- Garantir la pérennité du Palais des Congrès via un repositionnement de son offre et des partenariats structurants ;
- Promouvoir le Palais des Congrès comme l'outil régional structurant du tourisme d'affaires ;
- Accroître les flux commerciaux du Palais des Congrès, sur les événements cœur de cible, par la compétitivité de son offre.

Objectif 3 : Valoriser l'expérience du réseau consulaire

Plusieurs chantiers opérationnels seront engagés parmi lesquels :

- 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 ;
- Valoriser l'expérience du réseau consulaire en tant que gestionnaire, par la lisibilité de son action : élaboration de PPI, connaissance du tissu d'acteurs privés et de leurs besoins... ;
- Optimiser la concertation avec le concédant en s'obligeant mutuellement pour une meilleure articulation des PPI (en s'efforçant d'améliorer la qualité et la fréquence des échanges consultatifs avec nos concédants par exemple) ;
- Définir et mettre en place des projets d'équipements respectueux des équilibres du territoire et notamment dans sa dimension environnementale : par exemple, Projet « Port propre », élaboration de schéma directeur DD et actions, label ecofriendly, ports de commerce classés Natura 2000...
- Conforter le rôle et la vocation des CCIT en tant que gestionnaires d'équipements structurants notamment lors du renouvellement des concessions dès 2020.

Ces objectifs sont en conformité avec le SRDE 2I :

Objectifs SS GE Corse 2017	Axes stratégiques du SRDE2I Corse	Axes opérationnels du PADDUC
Objectif 1 : Assurer un service public de qualité en matière de transport extérieur au bénéfice de la population et de l'économie locale	Attractivité et rayonnement	Orientations en matière d'équipements et d'infrastructures
Objectif 2 : Participer à la mise en compétitivité de l'économie Corse	Equilibres territoriaux et foncier économique Attractivité et rayonnement	Orientations en matière d'équipements et d'infrastructures
Objectif 3 : Valoriser l'expérience du réseau consulaire	Structuration et animation des écosystèmes	Orientations en matière d'équipements et d'infrastructures

Objectifs SS GE Corse 2017	Volets CPER 2015-2020	Objectifs thématiques du FEDER 2014-2020
Objectif 1 : Assurer un service public de qualité en matière de transport extérieur au bénéfice de la population et de l'économie locale	Territorial	Promouvoir le transport durable et améliorer les infrastructures de réseaux
Objectif 2 : Participer à la mise en compétitivité de l'économie Corse	Territorial	Promouvoir le transport durable et améliorer les infrastructures de réseaux
Objectif 3 : Valoriser l'expérience du réseau consulaire	Territorial	Promouvoir le transport durable et améliorer les infrastructures de réseaux

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

i) La stratégie de développement

Dans un contexte caractérisé par une évolution des dessertes et une dynamique favorable du transport maritime, le port de Bastia a les moyens de poursuivre sa croissance, bénéficiant, en outre, d'une position géographique de choix et d'un hinterland naturel important du port.

Le plan quinquennal d'investissements détaille de manière précise les évolutions à prévoir.

□ **En matière de Trafic passager**

Il convient de rappeler que les scénarii de croissance retenus sont définis comme prudents : une croissance annuelle de 0.50% est prévue pour les années 2014 et 2015. Sur la période 2016 à 2020, la prévision de croissance est de +1%. A noter que sur la période 2002-2011, une augmentation du trafic de 169 304 passagers a été enregistrée, soit une croissance moyenne de 8% (conforme aux prévisions de trafic du plan de développement portuaire initial réalisé en 2002). On soulignera néanmoins des résultats en deçà des estimations pour l'année 2016.

Années	Trafic passagers	
	Trafic Corse	Trafic Bastia
2013	4 254 921	2 171 968
2014	4 276 196	2 182 828
2015	4 297 577	2 193 742
2016	4 340 552	2 215 679
2017	4 383 958	2 237 836
2018	4 427 797	2 260 215
2019	447 275	2 282 817
2020	4 516 796	2 305 645

Tableau 24. Projections trafic passagers 2013-2020⁴⁸

Avec ces hypothèses de travail, la projection du trafic à l'horizon 2020 estime à 2 305 645, le nombre de passagers transitant par le port de Bastia, soit 51% du total corse.

⁴⁸ Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de Haute-Corse, *Plan des investissements du port de commerce de Bastia pour la période 2014 – 2020*, 9 pages
L'actualisation du plan fait suite à la délibération du 05 mai 2014 de la CCIT de Bastia et de Haute-Corse (n°3/30-04-2014/741)

☐ **En matière de Trafic véhicules**

Le scénario 2014-2020 prévoit une croissance de véhicules identique à la progression du trafic de passagers +0.50% en 2014 et 2015, et +1.00% sur la période 2016-2020.

Avec ces hypothèses de travail, la projection du trafic à l'horizon 2020 estime à 808 681, le nombre de véhicules transitant par le port de Bastia, soit 51% du total corse.

☐ **En matière de Trafic Marchandises**

Sur l'ensemble de la période 2014-2020, une croissance annuelle du trafic de marchandises, de l'ordre de 0.50% est prévue.

Avec ces hypothèses de travail, la projection du trafic à l'horizon 2020 estime à 912 994 tonnes, le volume de fret transitant par le port, soit 53% du total corse.

[ii\) Les projets d'investissement](#)

Le plan quinquennal d'investissements actualisé 2014-2020 s'élabore selon différentes phases ayant pour objet le maintien du potentiel productif. Pour ce faire, de nombreux travaux seront menés, nécessitant des études préalables :

Phase 0

La phase 0 a pour vocation d'assurer la permanence de l'activité sur le site actuel dans l'attente de la réalisation du Projet Grand Port de la Carbonite.

Elle présente deux grandes composantes :

- ☐ Une phase d'études comprenant :
 - ☐ Des études techniques, scientifiques et pré opérationnelles portant sur :
 - o Les opérations de travaux sur le site actuel ;
 - o Le projet de grand port sur le site de la Carbonite ;
 - ☐ Une étude de faisabilité pour la mise en place d'un service d'assistance en escale.

- Une phase Travaux comprenant :
 - Un terre-plein intérieur Nord-Est destiné à accroître les capacités de traitement du fret ;
 - La reconfiguration du Poste à quai n°8 afin de sécuriser les escales et améliorer le potentiel d'accueil ;
 - Le dragage du bassin ;
 - La rationalisation des espaces portuaires.

L'ensemble de la phase 0 ainsi élaborée représente un total de 21 635 000 €.

Maintien du potentiel productif

Le maintien et la confortation des ouvrages et des équipements portuaires nécessitent la réalisation de travaux complémentaires dont le montant s'élève à 6 314 600 € (sur la période 2012-2017⁴⁹).

Les hypothèses budgétaires relatives à ce plan d'investissements se basent sur les hypothèses de trafic sur la période concernée.

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 de la concession, cette deuxième hypothèse apparaissant envisageable au vu des hypothèses de croissance ;
- La mobilisation d'une partie du fonds de roulement de la concession.

⁴⁹ Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de Haute-Corse, *Plan quinquennal d'investissements du Port de commerce de Bastia 2012-2017*, janvier 2012, 17 pages

Le projet du Grand Port de la Carbonite

A la lueur des éléments présentés supra, il convient de souligner la stratégie actuelle du port de commerce de Bastia, articulée autour d'un axe principal : **le développement des infrastructures**, perçu d'une part comme le moyen de maintenir l'activité actuelle (sécurité et qualité du service public portuaire) et d'autre part comme un moyen de positionner le port de Bastia dans un espace délimité par les autoroutes de la mer et une zone de libres échanges économiques des pays du sud Méditerranée, ces opportunités s'inscrivant dans une optique de diversification de la clientèle. De ce point de vue, le port de Bastia, en partenariat notamment avec le port de Toulon et de Civitavecchia, a tenté, en vain, de se positionner sur un projet européen.

A l'heure actuelle, force est de constater que la croissance des flux met en exergue l'obsolescence des infrastructures portuaires.

Les acteurs ont, dans un premier temps, envisagé de moderniser les outils existants. La CCI de Bastia et de la Haute-Corse avait réalisé en ce sens une étude de développement concernant l'extension portuaire entre 2003 et 2004. Cependant, les caractéristiques géographiques actuelles ne permettant pas de répondre aux besoins de croissance (prévision de travaux sur le port d'une durée de deux ans), fragilisaient le leadership de la ville. Dès lors, la CTC s'est emparée du dossier et a envisagé la création du nouveau port sur le site maritime de la Carbonite.

Ce projet doit être considéré comme une **véritable opportunité de développement économique et social** pour la Corse, eu égard à la croissance des flux sur la dernière décennie, dont les anticipations s'avèrent également favorables pour les prochaines années.

Réuni le 17 février 2014 à l'Assemblée de Corse, le Comité de pilotage a confirmé la mise en œuvre du projet du Grand Port de la Carbonite qui devrait 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.

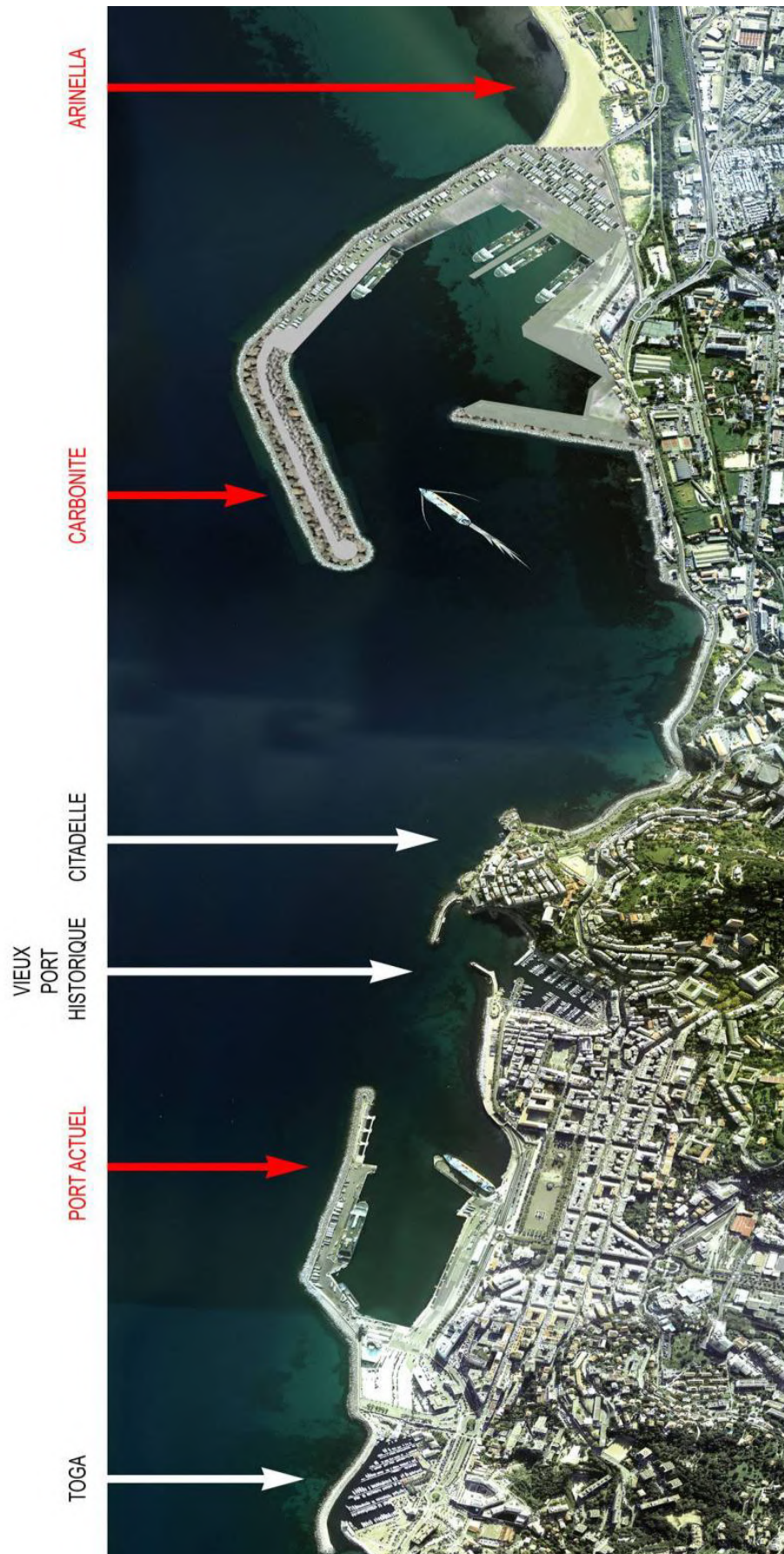


- **Prévisions d'aménagement et retombées potentielles⁵⁰ :**
 - ☐ 9 postes à quai d'une longueur comprise entre 195 et 340 mètres, adaptée aux navires actuels ;
 - ☐ Construction d'une digue extérieure et de 3 darses ;

- 173.000 m² de terre-plein pour l'organisation des flux ;
- Une zone d'embarquement de 78.000 m² pour accueillir 3 900 véhicules ;
- Une aire de manutention de 71.000 m² pour stocker 630 remorques ;
- Une zone publique de 24.000 m² : aires de stationnement dévolues aux usagers et aux employés ;
- Evolution de la fréquentation annuelle : 3,2 millions de passagers à l'horizon 2030⁵¹ ;
- Création de plus de 1 200 emplois générés par les activités directes, indirectes, induites et incidentes (transport routier, tourisme, etc.) ⁵² ;
- Requalification du bassin actuel en faveur de la plaisance, de la grande plaisance et de la croisière (études en cours).

⁵¹ « Sur la base d'un taux de croissance annuel moyen de 0.8% entre 2012 et 2014 (contexte de crise économique) et de 1,6% ensuite », CCIT de Bastia et de Haute-Corse, *Synthèse du Projet du Grand Port de la Carbonite*, janvier 2014, p4

⁵² Extrapolations réalisées par CATRAM Consultants



☐ Les modalités de financement du projet

Le montant total du projet a été évalué à 500 millions d'euros, incluant une partie des coûts liés aux travaux destinés à relier le futur port au réseau routier.

Ce projet a été validé par l'Assemblée de Corse à l'issue d'un débat public et sera financé à hauteur de 60 à 70% par le port de Bastia (donnée intéressante si l'on tient compte de la raréfaction des ressources publiques). En effet, celui-ci mobilisera notamment à cet effet une **capacité d'autofinancement** d'environ 3,2 millions. Le PGPC nécessite donc de trouver des financements publics pour le solde restant, soit 30 à 40% de son coût global.

☐ L'aspect environnemental

La réalisation de ce projet se heurte néanmoins à des contraintes environnementales non négligeables. La présence d'espèces protégées sur le site de la Carbonite avec notamment 200 hectares d'herbiers de Posidonie a tout d'abord constitué un frein à la réalisation du projet. L'implantation du nouveau port nécessitait donc une dérogation du préfet attestant de l'intérêt public majeur d'un tel outil.

Les porteurs du projet ont insisté sur cet aspect en rappelant que la construction du nouveau port participerait au développement économique de l'île en :

- ☐ Poursuivant et renforçant la dynamique du port de Bastia ;
- ☐ Créant des emplois (l'étude CATRAM prévoit deux scénarii : un scénario modéré avec 1 200 emplois créés et 80 millions d'€ de VA ; un scénario optimiste : 4 000 emplois créés et 300 millions de VA) ;
- ☐ Définissant une politique plus volontariste en matière d'accueil des croisières.

Le projet a tout d'abord reçu un avis favorable du Conseil National de la Protection de la Nature lors d'une réunion au Ministère de l'Ecologie le 20 décembre 2012.

Un arrêté dérogatoire a par la suite été signé par le préfet de Haute-Corse, en mai 2013⁵³, autorisant la destruction et le déplacement de spécimens de posidonie. Cette dérogation entraîne cependant une mesure compensatoire importante parmi les différentes obligations auxquelles est tenue la CTC : le projet devra prévoir la création d'aires marines protégées, sous statut de Réserve Naturelle de la Corse (RNC) avant le début de la construction du port⁵⁴.

Il convient de souligner à présent l'impact environnemental positif de ces nouvelles infrastructures. La réalisation du Grand Port de la Carbonite permettrait une amélioration considérable de la qualité de l'air à Bastia. En effet, la ville est concernée par des dépassements de la valeur limite annuelle de dioxyde d'azote (plus de 40 µg/m³ en 2010 et 2011). Cette valeur a également été atteinte en 2012 (station Saint Nicolas). Afin d'être en conformité avec les lois européennes, les services de l'État français ont donc dû lancer un plan de protection de l'atmosphère (PPA)⁵⁵ sur la commune de Bastia⁵⁶, l'objectif étant de faire diminuer la moyenne annuelle enregistrée sur le site trafic de Saint-Nicolas.

Selon une étude préparatoire à la mise en œuvre de ce PPA menée par Qualitair Corse⁵⁷, les dépassements de la valeur limite annuelle pourraient être enregistrés le long des axes de fortes fréquentations routières. Une fluidification du trafic, en entraînant une diminution des ruptures de vitesse et des encombrements, pourrait conduire à une baisse des concentrations en dioxyde d'azote.

⁵³ Arrêté n°2013123-0002 signé par le préfet de Haute-Corse Louis Le Franc le 03 mai 2013

⁵⁴ Ibidem

⁵⁵ Afin de mieux répondre à l'urgence sanitaire causée par la pollution atmosphérique dans plusieurs zones du territoire national, une dynamique de mise en révision des Plans de Protection de l'Atmosphère existants et d'élaboration de nouveaux Plans a été lancée dans toutes les zones polluées de France et les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

⁵⁶ Le document est en cours d'élaboration, son approbation est prévue pour novembre 2014.

⁵⁷ Qualitair corse, *Cartographie de la pollution atmosphérique de la ville de Bastia – étude complémentaire*, février 2014, 23 pages

Ainsi, avec la requalification du bassin actuel en faveur de la plaisance et avec le déplacement du port de commerce sur le site de la Carbonite, plus proche des axes de communications, toute la ville de Bastia serait requalifiée au niveau urbain. En effet, l'évolution du trafic routier lié à l'activité du port maritime de Bastia, qu'il s'agisse du trafic sur le port même (transit des véhicules vers les navires) ou du trafic en centre-ville (mouvement touristique) suit l'évolution du trafic maritime, trafic qui a connu une croissance régulière durant la dernière décennie, comme cela a été évoqué précédemment.

La construction d'un nouveau port, proche de l'entrée de la RN 193 et des axes terrestres principaux, faciliteraient donc les flux : le centre-ville, par lequel les camions transitent actuellement (200 véhicules au minimum), et l'entrée sud s'en trouveraient moins asphyxiés par le trafic et le stationnement.

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

Le port de commerce de l'Île-Rousse est le troisième des ports insulaires après ceux de Bastia et d'Ajaccio avec un trafic de plus de 350 000 passagers annuels.

Comme les autres infrastructures de transport de l'île, le port de l'Île-Rousse doit faire face à une très importante saisonnalité du trafic – pour rappel 78% des flux se concentraient sur la période juillet-septembre en 2016 - qui nécessite un certain nombre d'aménagements spécifiques. **Par ailleurs, on soulignera qu'il s'agit du seul port de Corse habilité à recevoir des matières dangereuses de classe 1, c'est-à-dire explosibles.**

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 quinquennal d'investissements détaille de manière précise les évolutions à prévoir.

□ En matière de trafic passager

Il convient de rappeler que les scénarii de croissance retenus sont définis comme prudents : une croissance annuelle de 0.5% est prévue pour les années 2014 et 2015. Sur la période 2016 à 2020, la prévision de croissance est de +1%.

Tableau 25. Projections trafic passagers 2013-2020⁵⁸

Années	Trafic passagers	
	Trafic Corse	Trafic Bastia
2013	4 254 921	447 377
2014	4 276 196	449 614
2015	4 297 577	451 862
2016	4 340 552	456 381
2017	4 383 958	460 944
2018	4 427 797	465 554

Suivant ces hypothèses de travail, la projection du trafic à l'horizon 2018 estime à 465 554, le nombre de passagers transitant sur le port, soit 11% du total corse.

⁵⁸ Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de Haute-Corse, *Plan des investissements du port de commerce de l'Île-Rousse pour la période 2014 – 2018*, 9 pages

☐ **En matière de Trafic véhicules**

Le scénario 2014-2016 prévoit une croissance de véhicules identique à la progression du trafic de passagers +0.5% en 2014 et 2015, et +1% sur la période 2016-2018.

Suivant ces hypothèses de travail, la projection du trafic à l'horizon 2018 estime à 155 699, le nombre de véhicules transitant via le port d'Ile-Rousse, soit 11% du total corse.

☐ **En matière de Trafic Marchandises**

Sur l'ensemble de la période 2014-2018, une croissance annuelle du trafic de marchandises de l'ordre de 0.5% est prévue.

Sur cette base, la projection du trafic à l'horizon 2018 évalue à 64 692 tonnes, le volume de fret transitant par le port d'Ile-Rousse, soit 4% du total corse.

En conséquence, la stratégie de développement de la plateforme portuaire se voit assigner trois objectifs majeurs, énoncés précédemment :

- ☐ Amélioration du cadre portuaire ;
- ☐ Maintien et développement de la fonction économique du port ;
- ☐ Participation à un développement économique durable.

ii) [Les projets d'investissement](#)

Le plan de développement du port de l'Ile-Rousse se décline en deux volets : les travaux terrestres et les travaux maritimes. Pour la période 2014-2018⁵⁹, sont prévus des investissements de l'ordre de **9 498 096 €** dont 994 543 € pour la partie terrestre et 8 503 553 € pour le volet maritime.

⁵⁹ Plan des investissements du port de commerce de l'Ile Rouse actualisé pour la période 2014-2018 (Assemblée Générale de la CCIT de Bastia et de Haute-Corse du 30 avril 2014)

Le tableau infra détaille les actions et objectifs concernant les travaux maritimes :

Actions	Objectifs
Extension terre-pleins portuaires	• Compenser le déficit actuel de 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
Prolongement quai gare maritime	• Accueil sécurisé des navires de 180 mètres en allongeant le linéaire du quai actuel pour le porter à 185 mètres • Améliorer la tenue à quai grâce au bollard d'amarrage de pointe
Protection digue et Musoir	
Extension tenon	• Assurer une adéquation entre la largeur des tenons et celle des navires pour permettre un accueil simultané de deux unités de navigation et leur traitement commercial concomitant
Déroctage	• Elimination des hauts fonds rocheux pour optimiser la sécurité lors des manœuvres d'accostage et d'appareillage

Le tableau ci-dessous reprend les aménagements terrestres programmés.

Travaux terrestres
Reprise des caniveaux techniques et réseaux Réfection enrobé et signalisation Réhabilitation bâtiments aménagements paysagers Réfection et mise en sécurité chemin Pietra

Tableau 26. Investissements programmés pour le port de l'Île-Rousse sur la période 2014-2018⁶⁰

iii) Le financement

Le financement du plan de développement du port est assuré conjointement par la Collectivité Territoriale de Corse, le Conseil Général de Haute-Corse et par l'exploitant du port, la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Bastia et de la Haute-Corse.

Concernant la partie terrestre des travaux, le financement est assuré pour moitié par la CTC, l'autre moitié étant financée par la CCIT de Bastia et de la Haute-Corse.

Les travaux maritimes sont, quant à eux, financés par l'Etat via le Programme Exceptionnel d'Investissements à hauteur de 70%, le reliquat étant financé à parts égales par la CTC, le Conseil Général de Haute-Corse et la CCIT de Bastia et de la Haute-Corse.

⁶⁰ Ibidem

c) Le port de commerce d'Ajaccio

i) La stratégie de développement

Les perspectives d'évolution des trafics prises en compte dans la stratégie du port de commerce d'Ajaccio intègrent l'analyse de la mobilité réalisée par l'expert Patrice Salini pour le compte de MS consulting, dans le cadre de l'élaboration de la 1^{ère} version du schéma sectoriel « Gestion des Infrastructures portuaires et aéroportuaires » adopté en 2014, avec l'ambition de coller au scénario dit « spontané » de croissance des trafics. Sur le long terme cependant, les hypothèses intègrent à la fois une prudence nécessaire et une adaptation aux effets attendus des investissements programmés, dont la livraison d'un nouveau terminal spécialisé fret :

Trafics	2013-2022	2023-2028	2028-2032	2033-2043
Passagers de ligne (ferries et cargo-mixtes)	+2%	+1,5%	+1%	+0,5%
Véhicules	+2%	+1,5%	+1%	+0,5%
Tonnage marchandises	+1%	+2%	+2%	+0,5%
Croisières	+1,5%	+1,5%	+1%	+0,5%

Tableau 27. Prévisions d'évolution des trafics du port de commerce d'Ajaccio 2014 – 2043

S'agissant des croisières, et malgré un contexte économique et concurrentiel difficile, les perspectives encore très positives de déploiement en Méditerranée et la présence à Ajaccio d'un quai rare dans son périmètre géographique permettent de tabler sur une croissance certes plus lente que celle enregistrée sur la dernière décennie mais toujours positive.

ii) Les projets d'investissement

Les projets d'investissement s'inscrivent dans le schéma directeur fond de baie et les grands investissements prévus au programme d'équipement 2014 – 2043.

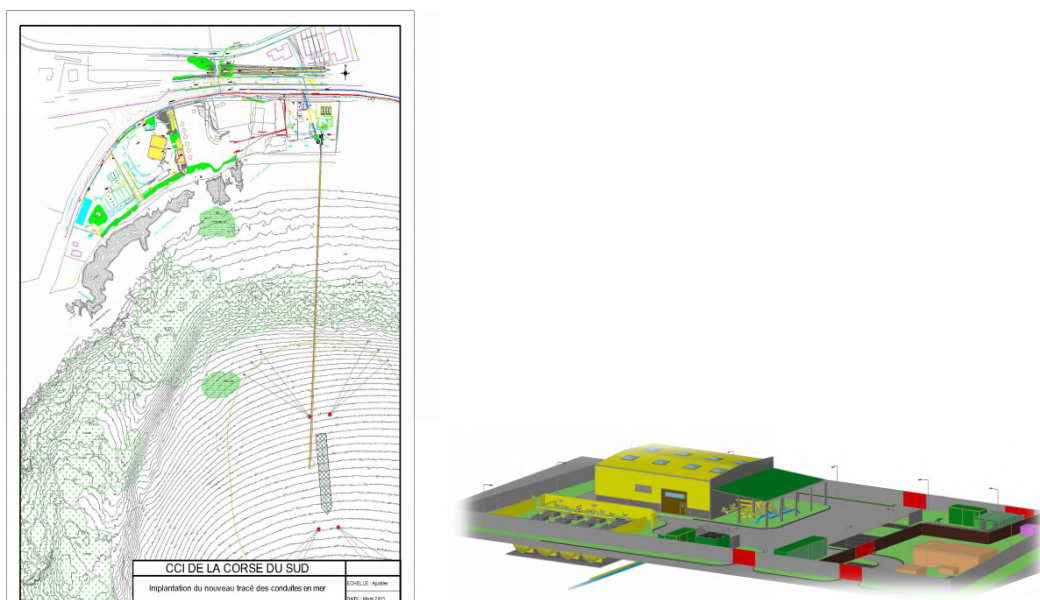
Le Schéma Directeur Fond de Baie est le projet phare du Port de Commerce pour la prochaine décennie.

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 :

- **Dépotage du pétrole sur le site du Ricanto**

L'opération consiste à transférer les activités de dépotage des matières énergétiques sur sea-line sur le site du Ricanto. L'opération, rendue au stade d'Avant - Projet, porte sur un montant de 16,8 M€ (hors études antérieures 2013), pour une livraison prévue à l'horizon 2018.



Tracé général des conduites et vue en 3D de la zone terrestre

- **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 estimé à 52,6 Millions d'€, pour une livraison prévue en 2022.

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 16 millions d'€, pour des travaux également programmés à l'horizon 2020.

- **Reprise des môles des Trois-Marie et Capucins, et plan incliné Capucin nord.**

L'opération de confortement des môles des Trois Marie et Capucins, réalisée sous maîtrise d'ouvrage CTC, porte sur un montant de 10 millions d'€, dont 3 Millions d'€ sous forme de fonds de concours supportés par la Concession. Les travaux ont été engagés en 2013 pour un achèvement prévu en 2016.

iii) [Le financement](#)

Complété par un plan de maintenance rigoureux, et les opérations d'investissement programmées au-delà de 2023, le programme global d'investissement prévu sur la période 2014- 2043 porte sur près de 160 millions d'euros dont plus de 100 millions d'euros sur la seule décennie 2014-2023, autofinancés par la concession à hauteur de plus de 80%.

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

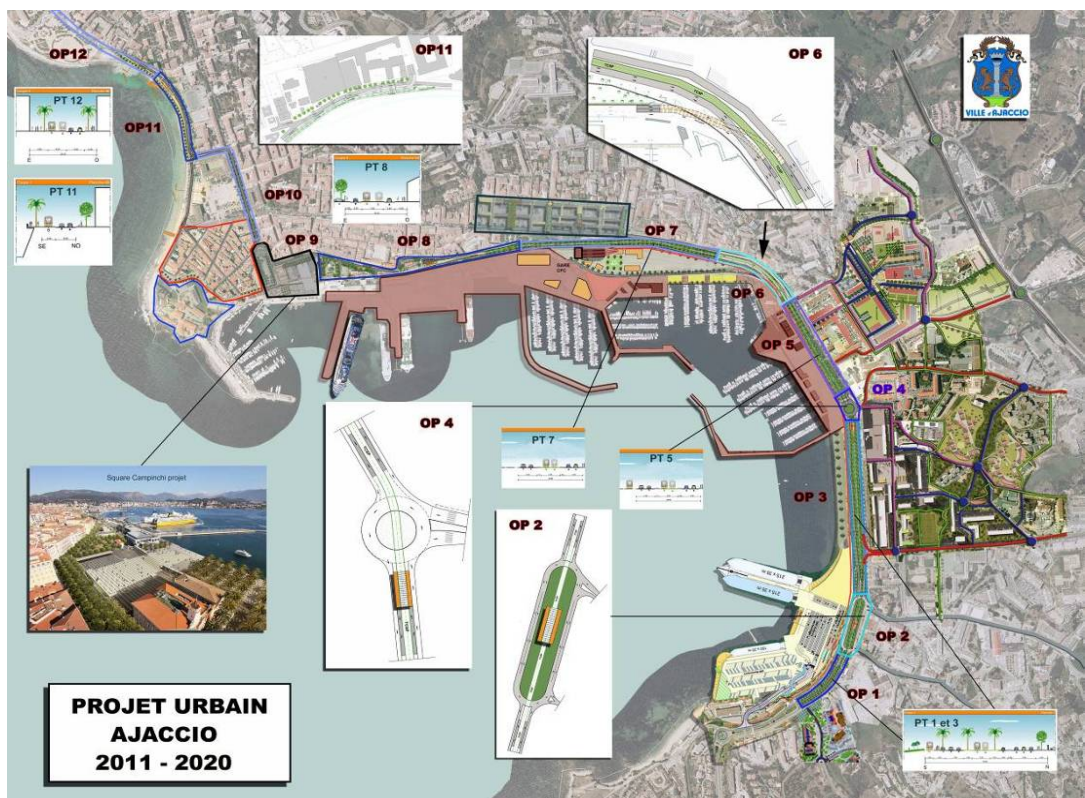


Figure 40. Carte extraite du PLU d'Ajaccio

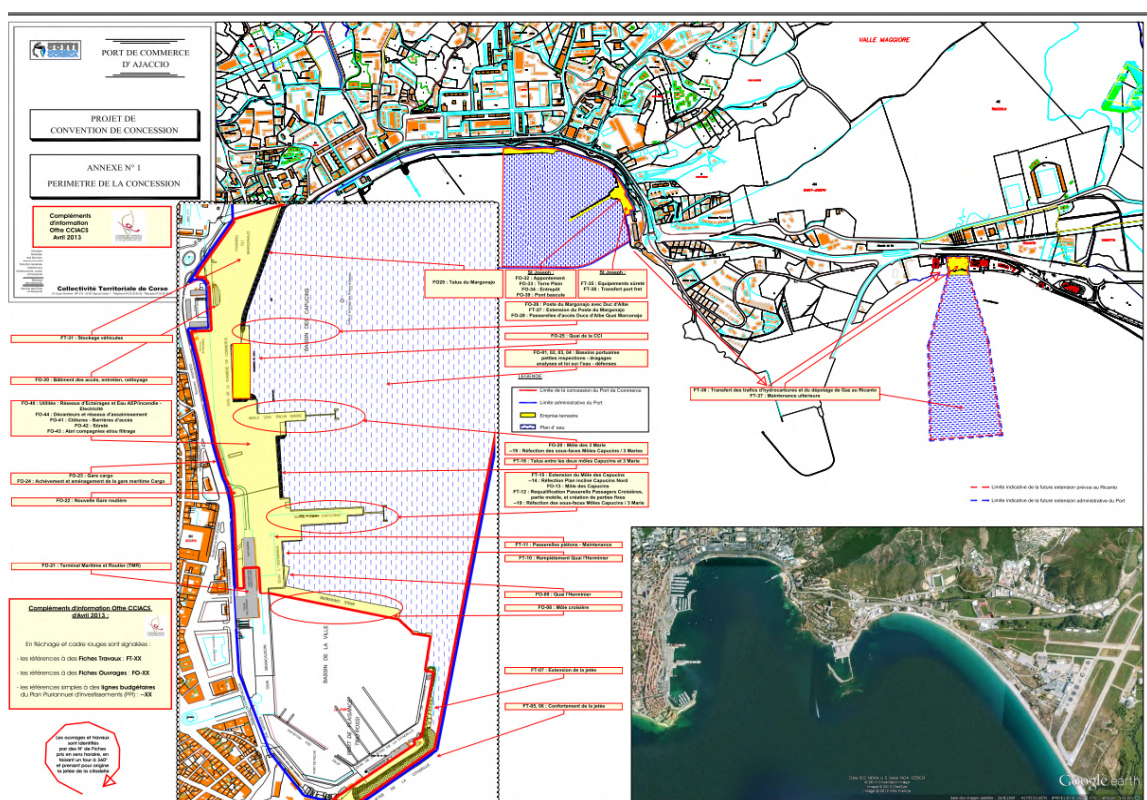


Figure 41. Synthèse des investissements prévus dans le cadre de la DSP du port de Commerce d'Ajaccio au 1er janvier 2014

a) Le port de commerce de Porto-Vecchio

Le port de commerce de Porto-Vecchio offre avec Bastia la seule alternative de desserte maritime de la Corse sur la façade orientale de la Corse. Situé au cœur de la troisième ville de Corse, il sous-tend la stratégie développement touristique de l'extrême-sud et à l'instar des autres plateformes corses, le port doit faire face à une importante saisonnalité du trafic.

Du fait de son orientation géographique, le port de Porto-Vecchio est le port le plus distant du port de Marseille, port principal des trafics de continuité territoriale dont il est situé à 201 Miles nautiques. La destination nécessite de fait le positionnement de navires dont la vitesse permet à la fois un horaire de chargement de fin de journée à Marseille et une arrivée suffisamment tôt le matin, notamment pour les besoins de la distribution alimentaire en matière de fret, ce qui n'a réellement été acquis récemment dans l'histoire du port (depuis 2009 seulement pour les trafics estivaux avec Jean Nicoli, puis pour les trafics à l'année avec le remplacement de Monte d'Oro par Paglia Orba).

Pour autant, le port de Porto-Vecchio a connu un développement constant de ses trafics, voire exponentiel si l'on observe l'évolution de ses flux de passagers sur les 25 dernières années environ : ainsi, entre 1992 et 2016, les flux de passagers ont été multipliés par 6.5 ; plus récemment encore, entre 2010 et 2016, les flux ont cru de l'ordre de +81%.

S'agissant du trafic de passagers en saison estivale, le trafic avec l'Italie a connu depuis 1992 diverses évolutions avec plusieurs initiatives de desserte différentes :

-Livourne:	Corsica Marittima (Emanation de la SNCM pour l'International)	1992 - 2002
	Traghetti Isole Sarde (TRIS)	1997 - 2002
- Palau - Napoli :	Lauro puis Medmar	1992 - 2006
- Civitavecchia	Grimaldi Louis Dreyfus (GLD)	2007 - 2008
	SNAV	2010

Ces initiatives de création de lignes, pourtant faiblement soutenues en matière de lancement commercial et de politique de distribution et de communication, ont atteint un point culminant en pourcentage du trafic passagers total sur l'année 2010, le trafic international représentant alors jusqu'à près de 8% du total général du trafic passagers du port.

Au-delà de la nécessité pour la région porto-vecchiaise de conforter les trafics avec la France continentale, la stratégie de développement du port peut donc résolument se tourner vers l'Italie et tirer parti à la fois de la proximité avec le continent italien et avec celle de la Sardaigne.

Permettant une ouverture de la Corse vers le Sud-Ouest de l'Italie, le port de Porto-Vecchio offre l'opportunité d'une plateforme structurante dans le cadre d'une autoroute de la mer sur l'axe sud de l'Italie – France.

En matière d'investissement, la stratégie de développement du port 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 réalisée en 2012.

Le programme d'équipement répondant à ces enjeux comprend à ce titre un ensemble d'investissements programmés et financés sur fond propres, 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 ;
- Modernisation de la Gare Maritime de Porto-Vecchio, après démontage des anciennes structures métalliques et réfection de l'étanchéité du bâtiment.

b) Le port de commerce de Propriano

L'évolution récente du port de Propriano la plus marquante réside dans la part de trafics réalisée à l'international avec la Sardaigne.

Incontestablement l'avenir du port de Propriano est tourné vers le Sud, où les échanges marchandises, mais plus encore passagers, possèdent une marge de progression importante, accrue par l'infrastructure routière sarde qui qualifie l'hinterland du port de Porto-Torres.

S'agissant des trafics avec la France continentale, le port de Propriano reste à l'instar de celui de Porto-Vecchio très dépendant du système de transport défini par le dispositif de continuité territoriale de la Corse (DSP maritime).

Le développement des croisières a également été pris en compte dans le plan de développement du port de Propriano, dès la réalisation des investissements de modernisation réalisés en 2008 par l'aménagement d'un poste de tendering de qualité pour le traitement des escales sur rade, et l'élargissement de la passerelle de liaison du 4^{ème} duc d'Albes pour prendre en compte les besoins liés à la pose des coupées croisières.

Facile d'accès sur le plan nautique et doté deux postes polyvalents de qualité, le port de commerce de Propriano a connu ces dernières années la réalisation de lourds travaux de modernisation avec notamment :

- L'extension des terre-pleins, livrée en octobre 2008 ;
- La réalisation d'un 4^{ème} duc d'Albes sur le quai principal ;
- La réfection de la totalité des enrobés ;
- La réfection totale de l'éclairage des terre-pleins ;
- Une campagne de mise au gabarit des bassins, en cohérence avec l'extension de capacité du poste à quai principal.

Pour conforter la stratégie de développement du port de Propriano, le programme d'investissement actuellement mené porte essentiellement sur :

- Le confortement des installations existantes ;
- L'amélioration de la qualité de service aux passagers, ligne et croisière, et aux navires ;
- La mise en œuvre des contraintes réglementaires de sûreté portuaire issues de la nouvelle réglementation française et internationale.

A ce titre, plusieurs opérations d'investissement sont en cours en 2014 concernant notamment :

- Le dispositif de contrôle d'accès ;
- Le rechargement de la digue principale ;
- Des aménagements de sécurité pour l'amarrage des navires ;
- La construction d'un auvent pour abriter les formalités d'embarquement des passagers ;
- La reprise de l'étanchéité des toitures ;
- L'extension de la Gare Maritime ;
- Le dispositif de contrôle d'accès ;
- Le dispositif de vidéosurveillance.

Les investissements sont cofinancés par le Conseil Général et la CCI d'Ajaccio et de la Corse du sud.

c) Le port de commerce de Bonifacio

Le pic du trafic se situe en 2002 avec 300 079 passagers pour 2039 escales, la Moby lines mettant en ligne le Giraglia et le Bastia, en période estivale, où l'on pouvait compter jusqu'à 14 escales jour en incluant la Saremar.

Le port a connu cependant un déficit d'exploitation depuis le gel en 2011 du Quai N°4, endommagé lors d'un accident à l'accostage d'un navire, et dont la structure ayant fait l'objet d'expertises est depuis déclarée impropre à l'exploitation commerciale pour les navires desservant la Sardaigne.

Le trafic actuel avec la Sardaigne est donc contraint sur le seul poste 3, le quai 1 plus ancien étant dévolu à une activité estivale de plaisance et le quai 2, non doté de plan incliné réservé à l'accueil de navires de croisière et de grande plaisance.

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

La stratégie de développement du port 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 requalifier son infrastructure, projet entrepris par le Conseil Général de Corse du sud qui a lancé des études de maîtrise d'œuvre pour la reconstruction du quai N°4 ;
- 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.

Les investissements programmés pour le port de Bonifacio, listés ci-après, se déclinent donc tant en matière d'infrastructure que de sécurisation et d'amélioration de la qualité d'accueil aux navires et aux passagers :

- Reconstruction du quai N°4, pour un montant estimé de l'ordre de 5,5 M€ ;
- Réaménagement de l'accès au port ;
- Réaménagement de la Gare Maritime ;
- Dispositif de contrôle d'accès ;

- Dispositif de vidéo-surveillance.

Et devront être complétés par la requalification des ouvrages d'amarrage.

Les investissements sont cofinancés par le Conseil Général et la CCI d'Ajaccio et de la Corse du sud.

2.3.2 LES CONCESSIONS AEROPORTUAIRES

a) L'aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte

i) La stratégie de développement

L'aéroport d'Ajaccio poursuit la diversification de son offre en 2014, avec :

- 2 nouvelles routes : Air Corsica : Bruxelles Charleroi, et Volotea : Beauvais.
- Ainsi que par la densification du programme existant portant à près de 40 destinations l'ensemble du réseau (29 nationales et 10 européennes).

Avec plus d'1,5 million de sièges offerts sur la période été 2017, l'aéroport enregistre une hausse de près de 8% par rapport à 2016. L'année 2017 devrait par ailleurs permettre de franchir le cap des 1.500.000 passagers.

ii) Les projets d'investissement

Le plan actualisé présenté lors du Comité de Suivi du 8 mars 2017 détaille le programme d'investissement 2017-2020 en distinguant deux types d'investissements :

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

Le tableau ci-dessous reprend les opérations programmées sur la période 2017-2020.

Investissements liés au maintien du potentiel productif	Investissements liés au développement
<u>Investissements côté piste :</u> Confortement des digues de protection Entretien chaussées aéronautiques Mise en conformité AESA Renforcement chaussées aéronautiques Mise à niveau Loi sur l'eau	Extension salle d'embarquement Nouveaux parcs (P2 / Perso Nord) Extension parc tri postal Déploiement télérelève GTC
<u>Investissements aérogare:</u> Mise aux normes sécurité incendie Aménagement bureaux Renforcement climatisation Eclairage hall LED Renforcement climatisation	Aménagement bâtiment aviation affaires Dépose rapide à accès contrôlé Installation 400 Hz Rampe d'accès PHMR
<u>Investissements côté ville</u> Aménagement voie primaire Aménagement voie secondaire (loueurs) Reprise route d'accès principale	

Le total des investissements programmés sur la période 2017-2020 représente une somme globale de 33,3 millions d'euros dont 18,4 financés par la CCI2A.

b) L'aéroport Figari Sud Corse

i) La stratégie de développement

Avec près de 640.000 passagers transportés en 2016, l'aéroport de Figari Sud Corse affiche le taux de progression le plus élevé (+9.2%) des aéroports insulaires. L'offre de sièges pour la saison IATA été 2017 progresse quant à elle de près de 15% (plus de 110.000 sièges) et tend à étoffer le réseau pour dépasser la barre des 650.000 passagers. Nouveautés en 2017 :

- ☐ Bristol avec British Midlands
- ☐ Caen avec Volotea
- ☐ Zurich avec Swiss
- ☐ Stuttgart avec Eurowings.

ii) Les projets d'investissement

Le plan actualisé présenté lors du Comité de Suivi du 8 mars 2017 détaille le programme d'investissement 2017-2020 en distinguant deux types d'investissements :

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

Le tableau ci-dessous reprend les opérations programmées sur la période 2017-2020.

Investissements liés au maintien du potentiel productif	Investissements liés au développement
<u>Investissements côté piste :</u> Aire de stationnement Réfection piste Confortement chaussées aéronautiques Entretien piste principale Abattage arbres Mise en conformité AESA	Acquisition PUSH Extension parking avions / bretelle accès Aménagement voirie Vidéosurveillance Desserte loueurs Extension aérogare
<u>Investissements aérogare:</u> Réfection toilettes	
<u>Investissements côté ville</u> Mise aux normes STEP	

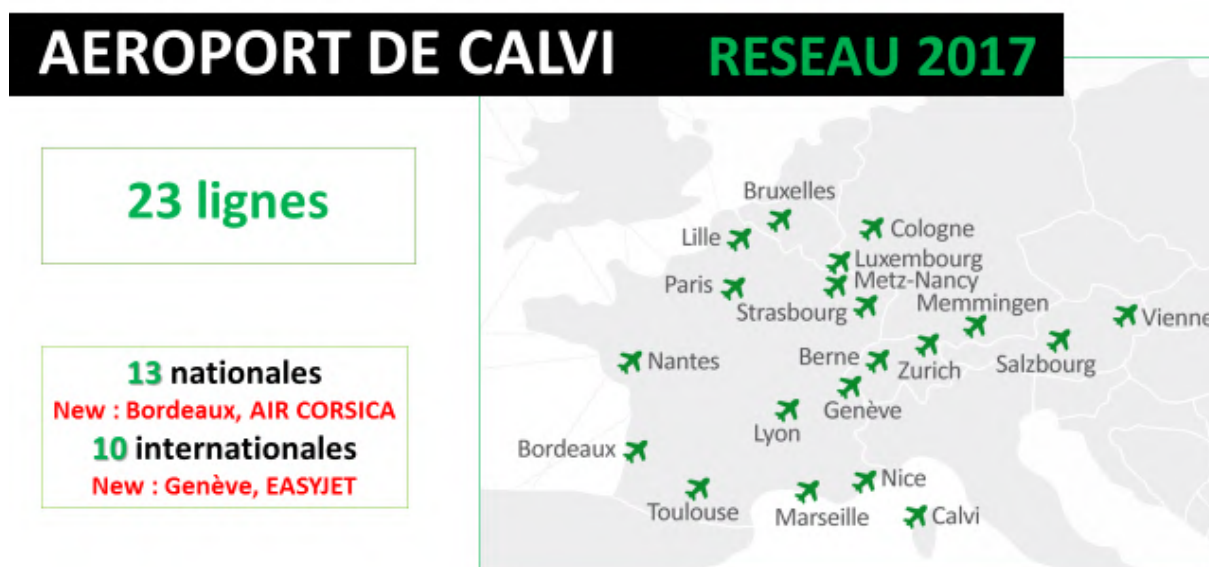
Le total des investissements programmés sur la période 2017-2020 représente une somme globale de 24,6 millions d'euros dont près de 11,2 financés par la CCI2A.

c) L'aéroport de Calvi Sainte Catherine

i) La stratégie de développement

En 2017, l'intensification des démarches commerciales et la mise en avant des outils marketing et supports promotionnels ont permis l'arrivée d'un nouvel opérateur sur la plateforme : EASYJET qui opérera la ligne Calvi-Genève durant la saison IATA été 2017.

L'avènement de cette nouvelle compagnie et l'ouverture de la ligne Calvi-Bordeaux par AIR CORSICA permettent à l'aéroport de Calvi de desservir un total de 23 lignes nationales et internationales, comme en témoigne la carte infra :



ii) Les projets d'investissement

Le plan actualisé détaillant le programme d'investissements 2016-2020 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 2016-2020.

Investissements liés au maintien du potentiel productif	Investissements liés au développement
<u>Investissements côté piste :</u> Mise aux normes bretelle centrale (4C) Élargissement piste Réhabilitation ancien bâtiment SSLIA et VRD Application de la loi sur l'eau Acquisition foncières (bande de piste) Réhabilitation VRD et locaux techniques Mise aux normes du dépôt de carburants Mise aux normes des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) Mise aux normes EASA Renforcement des parkings aéronautiques Renforcement de la piste <u>Investissements aérogare:</u> Installation d'une GTC Wifi Remplacement des tapis de livraison bagages Bornes PMR Autocom Groupe électrogène Sonorisation Traitement des structures métalliques Réfection toiture Construction de locaux en sous-sol <u>Investissements côté ville</u> Restructuration voies d'accès parkings Renforcement parking véhicules	Amélioration des conditions opérationnelles d'exploitation (études, PAPI, ILS) Création parking loueurs

Le total des investissements programmés sur la période 2016-2020 représente une somme globale de 13 906 000 €.

d) L'aéroport de Bastia Poretta

i) La stratégie de développement

L'ouverture de 4 nouvelles lignes (Montpellier, Berlin, Charleroi et Munich opérées respectivement par VOLOTEA, EASYJET, AIR CORSICA et AUROWINGS) positionne la plateforme aéroportuaire comme une des portes d'entrée les plus importantes de Haute-Corse, desservant désormais 41 destinations (28 nationales et 13 internationales) cf la carte infra :



ii) Les projets d'investissement

Le plan actualisé détaillant le programme d'investissements 2016-2020 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 2016-2020

Investissements liés au maintien du potentiel productif	Investissements liés au développement
<u>Investissements côté piste :</u> Acquisitions foncières et clôture (bande de piste) Mise aux normes et renforcement des accotements de la piste Mise aux normes et renforcement des infrastructures aéronautiques (taxiways N et S) Application de la loi sur l'eau Mise aux normes des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) Mise aux normes du dépôt de carburants Renforcement de la piste Dégommage de la piste Renforcement parking aviation générale <u>Investissements aérogare:</u> Installation d'une GTC Étanchéité Wifi Borne PMR Génie climatique Système de contrôle d'accès Ascenseur Sonorisation Groupe électrogène TGBT Traitement des structures métalliques Réfection toiture <u>Investissements côté ville</u> Travaux VRD sur l'aéroparc Restructuration du bâtiment fret Réhabilitation des bâtiments Reconditionnement bâtiment moyens généraux	Réaménagement de l'aérogare (extension des salles d'embarquement / modification livraison bagages) Aménagement pôle fret aéroparc : création d'un bâtiment et VRD pour assistant en escale Tranche 2 : réaménagement des VRD (rond-point et parkings bus PMR) Création d'un centre d'affaires en mezzanine centrale Extension de l'aérogare Extension des parkings aéroplane

Le total des investissements programmés sur la période 2016-2020 représente une somme globale de 24 686 500 €.

2.3.3 LE PALAIS DES CONGRES D'AJACCIO

Les difficultés économiques et financières du Palais des Congrès ont limité considérablement la capacité à investir, et ce alors même que les besoins sont importants pour pouvoir accueillir et se positionner sur des projets d'envergure, que l'on sait ô combien riches de retombées pour le territoire. A titre illustratif, le Palais des Congrès accompagne 130 entreprises locales.

Les investissements prévus pour le Palais des Congrès en 2017 s'élèvent à 70 000 €, dont 54 000€ dédiés à l'évolution et modernisation des équipements, complétés par 16 000€ d'investissements divers.

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 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 ». Le SROM de la CCI de Corse devant être adopté fin novembre 2017, cette partie relative à l'organisation au sein du réseau CCI Corse, de la mission Gestion d'Equipements, et de ses grands objectifs inscrits dans la partie 2, sera rédigée, une fois connues les modalités d'organisation.

3.1 L'organisation des missions

3.2 L'affectation des ressources consulaires

4. SUIVI, MISE A JOUR ET EVALUATION DU SCHEMA

4.1 Les indicateurs retenus

Dans le cadre du référentiel "Norme 4.9", le tableau ci-dessous reprend les indicateurs d'activité et de performance pour la mission « Gestion d'Equipements » :

Programmes	Indicateurs d'activité norme 4.9	Indicateurs de performance norme 4.9
Promotion et aménagement du territoire	IA1 – Nombre d'acteurs publics du secteur local accompagnés (hors entreprises)	
Ports de Commerce	IA1 - Trafic total marchandises IA2 - Nombre de véhicules de transport de marchandises IA3 - Nombre de passagers IA4 – Nombre d'EVP (Equivalent Vingt Pieds)	
Ports de plaisance	IA1 - Nombre de contrats abonnés IA2 - Nombre de passages	
Ports de pêche	IA1 - Tonnage de poisson débarqué	
Aéroports	IA1- Nombre de passagers IA2 - Trafic fret et poste avionnés	
Palais des congrès et parcs d'exposition	IA1 - Nombre de visiteurs IA2 - Nombre de journées congressistes	
Aménagement de zones d'activités	IA1 - Nombre d'hectares commercialisés	
Parcs de stationnement	IA1 - Nombre d'abonnés annuels IA2 - Nombre de visiteurs	
Transports	Pas d'indicateur	
Autres infrastructures	Pas d'indicateur	
Pilotage et support opérationnel de la mission Appui aux territoires / gestion d'équipements	Pas d'indicateur	

A ces indicateurs issus de la norme 4.9, doivent s'ajouter les indicateurs d'activité inscrits dans le Contrat d'Objectifs et de Performance, signé entre l'Etat et le réseau des CCI de France, le 28 mai 2013 :

Axe 6 : Représenter la diversité du tissu entrepreneurial et contribuer à l'animation et au développement des territoires en partenariat avec les collectivités territoriales

- Nombre d'avis émis sur la mission consultative territoriale
- Nombre d'hectares commercialisés pour l'aménagement et la gestion des zones d'activités
- Indicateurs sur la gestion des ports de commerce, des ports de pêche, des aéroports, des palais des congrès et des parcs d'exposition

A ces indicateurs devront s'ajouter les nouveaux indicateurs qui seront définis lors du travail d'actualisation de la Convention d'Objectifs et de Moyens prévu fin 2017. A noter que le gouvernement a d'ores et déjà annoncé qu'un nouveau contrat national, intégrant des objectifs « resserrés et mesurables », sera construit prochainement.

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 2017.

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 développement économique, et de gestion d'équipements, qu'il s'agisse de documents cadres européens, nationaux ou régionaux, 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 des CCIT et de la CCIR. L'impact de ces révisions devra être étudié et identifié dans le cadre de la réadaptation éventuelle du Schéma Régional d'Organisation des Missions.

La Commission « Gestion d'Equipements » se réunira, a minima une fois par an, et invitera ponctuellement tout partenaire utile à la réflexion sur la stratégie en matière de Gestion d'Equipements de la CCIC.