BlueConnect

Connecter les TPE-PME aux marches maritimes à fort potentiel

Projet no. 148

T1.2.2

Rapport régional sur les données socio-économiques

Territoire : CORSE

Date de livraison prévue : M6

Date de livraison effective : ...

Organisation responsable: ...

	Niveau de diffusion	
PU	Public	
СО	Confidentiel, seulement aux membres du consortium	Х

Numéro du livrable:	T1.2.2
Responsable du livrable:	
Composante:	T1

Auteur(s) – par ordre alphabétique				
Nom Organisation E-mail				

	Révision du Document					
Version	Date	Modifications				
		Type de modifications Modifié par				

Résumé	

Table des matières

1	De	scrip	ition regionale	5
2	Ľé	quip	ement portuaire du territoire	. 12
	2.1	Prir	ncipaux indicateurs	. 12
	2.2	Avi	s exprimés par les ports (questions ouvertes)	. 13
	2.3	Situ	uation générale	. 14
3	Les	acti	vités portuaires	. 17
	3.1	Tra	nsports maritimes : principaux indicateurs	. 17
	3.1	1	Avis exprimés par les ports (questions ouvertes)	. 18
	3.1	2	Situation générale et problématiques spécifiques	. 23
	3.2	Plai	isance & Yachting : principaux indicateurs	. 24
	3.2	2.1	Avis exprimés par les ports (questions ouvertes)	. 24
	3.2	2.2	Situation générale	. 26
	3.1	Aut	res secteurs (pèche/réparation navale) : principaux indicateurs	. 28
4	Le	tissu	des entreprises en relation avec les ports	. 29
	4.1	Prir	ncipaux indicateurs	. 29
	4.1	Ana	alyse du tissu des entreprises	. 30
	4.2	Situ	uation générale et opportunités de développement	. 31
5	Co	nclus	sion : Identification des principales opportunités de développement	. 32

Illustrations

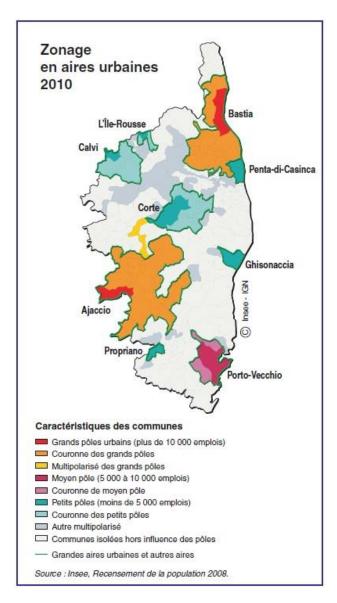
Figure 1 - Répartition des entreprises par secteur d'activité en 2014 6 Figure 2. Comparaison des valeurs ajoutées sectorielles entre la Corse et la France de Province en 2014
6
Figure 3 - Répartition des postes selon leur taille
Tableaux
Tableau 1. Estimation de la balance des paiements corse en 2003 (C. Vellutini et MA. Maupertuis) 8 Tableau 28. Evolution du nombre de passagers transportés entre 2008 et 2013, par avion et bateau

1 Description régionale

 Présentation géographique de la région concernée (en quelques phrases essentielles) : longueur de côte, relief, villes principales – capitale – population

D'une superficie de 8 722 km², la Corse s'étend sur 183 km de la pointe du Cap Corse aux Bouches de Bonifacio, et sur 83,5 km en largeur. Malgré ses 1 000 km de côtes, l'île est considérée comme montagneuse avec une altitude moyenne de 568 mètres et des massifs montagneux comptant 10 sommets dépassant les 2 000 mètres d'altitude.

Pour autant, ce sont bien les zones littorales qui concentrent l'essentiel de la population avec une polarisation marquée autour de deux principaux pôles urbains : Celui de Bastia au nord, 65 921 habitants et celui d'Ajaccio au sud, 67 507 habitants. La Ville d'Ajaccio est souvent considérée comme la capitale administrative de l'île et la Ville de Bastia comme la capitale économique. D'autres pôles urbains d'envergure secondaire, ont vu leur population croître de manière importante au cours des dernières années, à l'instar de la commune de Porto-Vecchio. La carte ci-dessous donne à voir les principaux pôles urbains :



Carte 1 - Zonage en aires urbaines 2010 (Source: Insee Corse - Quant'île n°19 octobre 2011)

Au total, l'île comptait, au 1^{er} janvier 2015, 326 898 habitants.

• Présentation économique de la région concernée (en quelques phrases essentielles) : Ressources & activités principales ; tourisme, productions exportées, imports principaux

Si l'on observe la répartition du stock d'entreprises en Corse, on note que le secteur de la construction se positionne comme un pilier incontournable de l'économie Corse, avec 16% des entreprises inventoriées en 2014 ; le secteur de l'agriculture compte 11% des entreprises, alors que seulement 5% d'entre elles appartiennent au secteur de l'industrie. L'ensemble reste donc dominé par le secteur des services qui regroupe 68% des entreprises comptabilisées par l'INSEE en 2014.

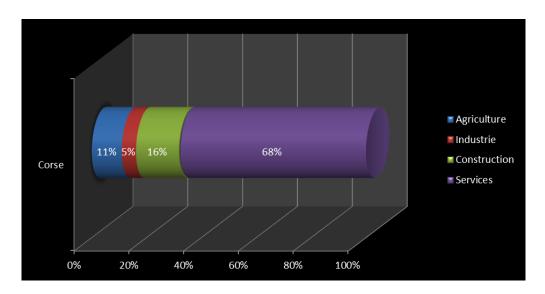


Figure 1 - Répartition des entreprises par secteur d'activité en 2014

L'analyse de la répartition de la valeur ajoutée pour la même année, corrobore ce constat, puisque la très grande majorité de la valeur ajoutée produite émane du secteur tertiaire lequel a participé à hauteur de 82% à la création de valeur à l'échelle de la Corse en 2014.

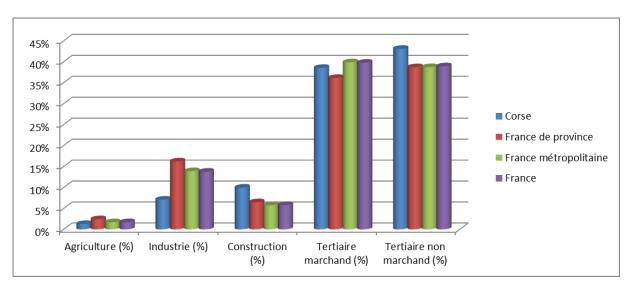
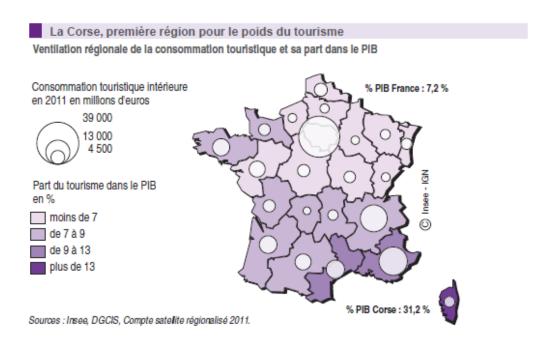


Figure 2. Comparaison des valeurs ajoutées sectorielles entre la Corse et la France de Province en 2014

Cet état de fait s'explique en partie par le poids du tertiaire marchand, en Corse alimenté notamment par les activités touristiques ainsi que le montre la carte ci-après. Ainsi, en 2011, les dépenses touristiques auraient contribué à hauteur de 31% à la formation du PIB régional (contre 7% en France).



Carte 2. Ventilation régionale de la consommation touristique et part dans le PIB en 2011 (Source : INSEE1)

Plus spécifiquement, l'île constitue une destination privilégiée en matière de tourisme. Ainsi, selon les dernières statistiques disponibles, forte de ses 4 353 établissements proposant, au total, une capacité d'accueil estimée à 158 500 lits², la Corse accueillait plus de 3 millions de touristes (soit 9,7 millions de nuitées comptabilisées au sein des établissements traditionnels³ en 2015). On observe par ailleurs, une durée moyenne des séjours inchangée selon les chiffres de l'ATC (10 jours en moyenne en 2010 et en 2017). En outre, l'activité demeure marquée par deux caractéristiques traditionnelles :

- La forte saisonnalité : 73% des nuitées ont lieu entre mai et septembre ;
- Une disproportion entre le littoral et le reste du territoire au détriment de ce dernier : le bord de mer bénéficie encore de l'écrasante majorité des nuitées consommées.

En matière d'importation et d'exportation, la balance commerciale de la Corse (c'est-à-dire le différentiel entre la valeur des exportations et celle des importations) demeure déficitaire. Cela signifie qu'elle s'endette pour faire face à ses besoins courants⁴. Ce phénomène demeure 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.

¹ INSEE, Dossier Corse n°2, Le poids du tourisme dans l'économie Corse, octobre 2015, 32 pages

² Source ATC, http://www.corsica-pro.com consulté le 8/12/2017

³ Agence du Tourisme de la Corse, http://www.corsica-pro.com/fr/observatoire/chiffres-cles

⁴ Rappelons qu'un déficit commercial implique que l'épargne disponible localement est insuffisante pour financer les investissements réalisés dans l'économie.

Ainsi, l'Université de Corse⁵ 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.

	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	- 5815	-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 1. 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, lui permis de s'inscrire dans une dynamique d'internationalisation et d'ouverture économique, au travers de ses exportations. L'ouverture maritime constitue donc un enjeu stratégique important pour l'île.

_

Serior 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

 Présentation portuaire de la région concernée : lister les ports principaux, leur place actuelle dans le rang des ports mondiaux/européens/méditerranéens. Annoncer les trafics & activités principaux. Indiquer les principales relations (ex : Toulon avec Corse et Turquie)

L'île est connectée au continent français et à la péninsule italienne via 2 ports principaux (le port de commerce d'Ajaccio et le port de commerce de Bastia) et 4 ports secondaires (le port de commerce d'Ile Rousse, le port de commerce de Propriano, le port de commerce de Bonifacio et celui de Porto Vecchio). NB: le port de commerce de Calvi, anciennement port secondaire, s'est progressivement spécialisé dans les activités de plaisance et de croisière.



Du point de vue de leurs performances, le port de commerce de Bastia occupe en 2014 le rang de premier port français en Méditerranée pour le trafic passager maritime, devant le Grand Port Maritime de Marseille, et de troisième port français derrière le port de Calais et de Dunkerque⁶. Il est aussi le premier port insulaire du point de vue du flux de passagers transportés, avec plus de 2 millions de passagers en 2016.

Le Port de Commerce d'Ajaccio, deuxième port de l'île, offre quant à lui, la première capacité portuaire de l'île car il permet d'opérer six navires de grande taille (7 avec 1 pétrolier), simultanément et sans limite de taille.

En matière de flux de transport de passagers, tous les ports corses ont progressé depuis les années 1990, à l'exception des ports de Calvi et de Propriano comme présenté ci-après :

	1992	2016	Evol. 1992-2016
AJACCIO	497 514	967 857	95%
BASTIA	1 560 025	2 142 850	37%
BONIFACIO	257 533	259 621	1%
CALVI	91 412	58 461	-36%
ILE-ROUSSE	137 240	380 953	178%
PORTO-VECCHIO	27 699	180 634	552%
PROPRIANO	96 733	68 164	-30%
TOTAL	2 668 156	4 058 540	52%

Tableau 2 - Evolution du nombre de passagers par port entre 1992 et 2016

Les ports corses ont par ailleurs vu leur activité « croisière » largement progresser au cours de la même période. En effet, celle-ci se développe de manière significative depuis 1995 : avec près de 1,2 millions de croisiéristes, en 2016, le nombre total de croisiéristes a été multiplié par près de 7, globalement, au cours des 20 dernières années. Le port de commerce d'Ajaccio se place comme le leader en la matière puisque 87% des croisiéristes faisant escale sur l'île s'y arrêtent. Cette spécialisation amorcée en 2010 résulte de son investissement dans son môle de croisière.

	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%

Tableau 3 - Evolution du nombre de croisiéristes par port entre 1995 et 2016 (données ORTC)

Concernant l'activité fret, le port de commerce de Bastia s'impose à nouveau en leader, avec plus d'1 million de mètres linéaires transportés en 2016, équivalant à 50% du total transporté en Corse la même année. On précisera que la limite physique de l'infrastructure constitue un ralentissement au développement du port de Bastia.

_

⁶ Données Observatoire National de la Mer et du Littoral

	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%	

Enfin, en raison du positionnement géographique des ports insulaires, les liaisons maritimes tant pour l'activité passagers que fret, concernent principalement le continent Français et Italien :

La Méridionale

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

Blu Navy

BONIFACIO - SANTA TERESA





2 L'équipement portuaire du territoire

2.1 **PRINCIPAUX INDICATEURS**

<u>Taux de</u> <u>réponse %</u>
100,00%
23,33%
100,00%
80,00%
20,00%
20,00%
100/60,00%
30,00%
46,67%
10,00%
3,33%
13,33%
80,00%
100,00%
36,67%
100,00%
100,00%
100,00%
100,00%
23,33%
,
30,00%
36,67%
100,00%
100,00%

PRINCIPAUX INDICATEU	RS	
Caractéristiques des ports		
Nb de ports sur le territoire	30	-
Nb de ports gérant une zone de mouillage en mer	8	-
Nb de postes en zone de mouillage en mer	1 583	
Surface totale des exploitations portuaires (m²)	1 379 699	-
Nb de ports concernés :		%
 Activités Plaisance & yachting 	24	
 Activités Transports de passagers 	6	%
 Activités Transports de marchandises 	6	%
Effectif permanent / Effectif saisonnier	260/163	-
Produit 2016 (k€)	3 475 536	-
Chiffre d'affaires 2016 (k€)	3 944 702	-
Taxe foncière 2016 (k€)	196 297	-
Redevance 2016 (k€)	0	-
Autres impôts et taxes 2016 (k€)	214 306	-
Equipement		
Nb de ports équipés de stations d'avitaillement	13	%
Nb de ports équipés de rampes de mise à l'eau	18	%
Nb de places de parking	16 911	
Environnement		
Nb de ports équipés d'installation de pompage des eaux usées	11	%
Nb de ports réalisant des dragages périodiques	8	%
Nb de ports équipés d'installation de tri des déchets des navires	14	%
Nb de ports équipés de barrage anti-pollution	5	%
Nb de ports équipés de certification environnementale	7	
Travaux & Projet	_	
Total des travaux engagés 2015-2016	5 579	
Total des travaux annoncés 2017-2018	6 114 985	-
Entreprises/services		
Nb d'entreprises sur site	153	%
Nb d'entreprises hors site travaillant pour le port	146	%

Tableau 1 – L'équipement portuaire du territoire

2.2 AVIS EXPRIMES PAR LES PORTS (QUESTIONS OUVERTES)

i. <u>Services à déployer</u>

53,33% des ports se sont exprimés sur les services les plus importants à déployer dans les prochaines années en vue d'accompagner le développement des sites portuaires. Les principaux éléments cités sont listés ci-après.

- Des investissements structurels destinés à augmenter les capacités et activités portuaires :
 - ✓ La création de quais et terre-pleins supplémentaires ;
 - ✓ Restructuration complète de certains ports ;
 - ✓ Création de nouveaux emplacements notamment pour yachts ;
 - ✓ Réalisation de coffres d'amarrage.
- Des travaux de confortement et d'amélioration de l'existant :
 - ✓ Rationalisation des espaces existant en vue d'améliorer les capacités ;
 - ✓ Mise aux normes ou remplacements de matériels et d'équipements en vue de garantir la sécurité ;
 - ✓ Aménagement/réfection des espaces d'accueil;
 - ✓ Améliorer les conditions de pêche et augmenter le nombre de professionnels.
- L'acquisition d'équipements permettant une montée en performance et une gestion améliorée des énergies :
 - ✓ Bornes intelligentes pour une meilleure gestion de l'eau et de l'électricité ;
 - ✓ Systèmes au niveau des stations d'avitaillement permettant de réduire les gaz à effet de serre ;
 - ✓ Equipement des quais en courant faible pour l'avitaillement des navires ;
 - √ Réalisation de coffres éco-conçus dédiés aux yachts et à la grande plaisance de 24 à 90 m : corps en béton qui reconstitue les habitats des espèces endémiques à la localisation du coffre d'amarrage.
- Un renforcement des moyens humains voire une montée en compétences en vue de porter le développement économique des activités portuaires :
 - ✓ Développer la plaisance ce qui permettrait une création de poste ;
 - ✓ Mettre en place des plans de formation des personnels ;
 - ✓ Mise en place d'actions de communication en partenariat avec les OT;
 - ✓ Améliorer la qualité de service et l'accueil des visiteurs sur sites.

ii. <u>Priorités d'évolution</u>

53,33% des répondants se sont également exprimés sur les priorités en matière d'évolution concernant leur port. Les principales priorités annoncées sont les suivantes :

- Effectuer les travaux prévus dans les plans de développement portuaire, notamment d'extension des terre-pleins, d'allongement/protection des quais ;
- Réaliser des investissements permettant un accroissement et une diversification des activités (augmentation des capacités, grande plaisance, services aux usagers), et donc de la création d'emploi;
- Améliorer la maîtrise des énergies et des déchets (récupération des eaux, tri sélectif, obtention de certifications environnementales ...);
- Répondre aux exigences en matière de sécurité (mises aux normes, accès PMR...).

iii. Principales difficultés rencontrées

53,33% des interviewés ont fait part de leurs difficultés parmi lesquelles :

- Un manque de financement qui apparait comme la première difficulté énoncée. En effet, les aides publiques (notamment régionales et nationales) restent faibles et freinent la réalisation d'investissements structurels nécessaires au développement des activités économiques. A ces difficultés financières, s'ajoutent la lourdeur des taxes et les lenteurs administratives qui freinent également le développement des sites portuaires ;
- Des infrastructures peu adaptées aux évolutions de la plaisance et du yachting, globalement trop petites et saturées notamment en période estivale ;
- De ce fait, une incapacité générale à organiser, en partenariat avec les acteurs locaux (collectivités, commerçants, restaurateurs, transports), un développement économique tout au long de l'année, basé sur les activités portuaires, pouvant notamment permettre de fidéliser une clientèle étrangère en hors saison ;
- La situation géographique de certains ports, notamment situés en zones classées, avec de forts enjeux écologiques qui constituent des contraintes quotidiennes.

iv. <u>Eventuelles expérimentations souhaitées</u>:

Un tiers des ports interrogés a fait part d'éventuelles expérimentations souhaitées sur leur site :

- Il s'agit principalement de l'utilisation de technologies facilitant la prise en compte du volet environnemental dans l'activité des ports : dispositifs d'analyse de mouvements des sédiments, de la qualité de l'eau et de captage de pollutions, de dragage des fonds ;
- L'acquisition de logiciels afin d'optimiser le travail administratif, notamment pour faciliter l'analyse des flux, la gestion du plan d'eau ou la facturation ;
- Enfin, sont cités des outils innovants permettant d'améliorer la qualité de services aux usagers : distributeur automatique de carburants, bornes interactives, amélioration du wifi...

2.3 SITUATION GENERALE

i. Un regard historique sur l'équipement portuaire du territoire

Plusieurs enseignements peuvent être mis en exergue après analyse des données. Les interviewés ont tenu à souligner :

• Un bon maillage territorial mais un contraste entre d'une part quelques « gros » ports de plaisance identifiés, et de l'autre, plusieurs infrastructures de taille limitée, qui restent peu développées. Pour certaines d'entre elles, en effet, on souligne peu de projets ou de volonté de développement des activités en lien avec une dépendance trop importante vis-à-vis des décideurs publics qui ne priorisent pas ce type d'investissements, d'après les propos recueillis. On évoque également des ports qui fonctionnent « a minima » avec très peu d'effectifs permanents et quelques saisonniers, sans identification d'axes stratégiques de développement. Pour d'autres, on décèle une véritable vision de ce que pourrait être la plaisance de demain en Corse, et des investissements préalables à réaliser en vue de doter l'île, d'infrastructures de qualité. De manière globale, l'ensemble des interlocuteurs dispose d'une bonne connaissance de son outil portuaire et de son potentiel de développement, néanmoins freiné et ce depuis plusieurs années voire décennies faute de recettes suffisantes.

- On soulignera également une réelle structuration de la filière autour de l'UPPC, souvent citée, et de son livre blanc, qui constitue un état des lieux et une stratégie de développement de la plaisance et du yachting en Corse;
- On retiendra enfin que 6 ports de commerce (passager, fret et croisière) en Corse présentent des activités distinctes de la plaisance (une gestion également strictement séparée), malgré une proximité directe avec eux.

ii. Poids de la filière portuaire :

- Total chiffre d'affaires : 3 944 702K€ (taux de réponse de 46%)
- Emplois : 260 emplois permanents soit près de 9 emplois par port en moyenne, avec néanmoins d'importants écarts entre trois types de ports identifiés :
 - Les petits ports de plaisance emploient dans les faits, de 1 à 2 personnes à l'année;
 - ✓ Les ports de plaisance de plus grande envergure jusqu'à 15 personnes ;
 - ✓ Les ports de commerce de 15 à 70 personnes à l'année (hors personnel de sûreté) ;
 - ✓ En outre, 160 saisonniers sont dénombrés en totalité, parmi les 60% des personnes ayant répondu.
- Nombre d'entreprises :
 - √ 153 entreprises localisées sur site
 - √ 146 entreprises localisées hors site

Il semble difficile d'analyser ces chiffres compte-tenu de données parfois manquantes auprès des ports interrogés, qui ne disposent pas systématiquement de la liste des entreprises localisées. Il apparait que certains ports bénéficient ainsi d'une implantation au sein de zones d'activités regroupant plusieurs dizaines d'entreprises exerçant des activités liées aux activités portuaires, ainsi que des commerces, restaurants et services divers. Il s'agit également d'infrastructures localisées à proximité directe de centre-ville. On citera à ce titre les deux « triangulaires » formées par les deux ports de plaisance et le port de commerce à Bastia et Ajaccio, ou encore les stations balnéaires (localisées à Saint-Florent, Calvi, Bonifacio ou encore Porto-Vecchio) qui présentent un dynamisme certain notamment en période estivale.

On notera néanmoins certaines disparités selon la situation des infrastructures. En Balagne, par exemple, le port de Sant'Ambroggio bénéficie de l'implantation de plusieurs entreprises sur site qui forment un pôle d'activités permanent. A contrario, le port d'Ile-Rousse, pourtant situé au sein d'une destination touristique, de premier plan à l'échelle insulaire, reste peu dynamique en termes d'activités de par son éloignement des commerces et d'espaces d'accueil du public.

Enfin, bon nombre de ports situés dans des zones peu développées, se considèrent eux-mêmes comme des « petits ports » (notamment ceux situés dans le Cap Corse ou l'Ouest Corse).

• Opportunités de développements portuaires identifiées

Parmi les différentes pistes de développement énoncées, on retiendra :

- ✓ Que la réalisation d'investissements constitue le préalable nécessaire à toute opportunité de développement des activités de plaisance ;
- ✓ En effet, l'offre est nettement inférieure à la demande notamment en période estivale (ports saturés, emplacements trop petits), ce qui confirme le potentiel de développement de la plaisance mais surtout de la grande plaisance, avec un manque criant de places dédiées aux bateaux supérieurs à 20 mètres ;

✓ On soulignera enfin la nécessité d'envisager et de définir un modèle de développement, de concert avec les acteurs locaux (collectivités, chambres de commerce et d'industrie territoriales, offices de tourisme, professionnels du nautisme, du tourisme, commerçants...) pour une stratégie commune de développement, appuyée d'actions clé (événementiel, services et information aux usagers, communication).

3 Les activités portuaires

3.1 TRANSPORTS MARITIMES: PRINCIPAUX INDICATEURS

Taux de réponse %
20,00%
20,00%
20,00%
20,00%
6,67%
20,00%

PRINCIPAUX INDICATEURS : TRANSPORTS MARITIMES ACTIVITES PASSAGERS (Croisière, ferries, côtiers)		
	SAGERS (Crossiere, lerries, cotiers)	
Transport de passagers ferries		
Nombre de ports concernés	6	%
Saisonnalité de l'activité	Annuelle (6)	
Principales provenances/destinations	Marseille Toulon Nice,	-
Savone, Livourne, Gênes, Porto Torres, Santa Teresa		
Nombres de passagers en 2016	4 571 743	-
Nombre de véhicules	903 243	-
Volume Fret (en tonnes)	3 454 991	-

16,67%
6,67%
3,33%
6,67%
16,67%

Transport de passagers côtiers		
Nombre de ports concernés	5	%
Saisonnalité de l'activité	Annuelle (2), semestrielle (1), trimestrielle (2)	
Principales provenances/destinations	Macinaggio/Barcaggio, îles Lavezzi	-
Nombres de passagers en 2016	2	-

23,33%
23,33%
6,67%
23,33%
6,67%
6,67%
3,33%

Transport de passagers croisières		
Nombres de ports concernés	7	%
Saisonnalité de l'activité	Annuelle (6), semestrielle (1)	
Principales provenances/destinations	Civitavecchia - Livourne - Bonifacio - Gênes	ı
Nombre de passagers en 2016	598 851	-
Nombre d'escales 2016	63	-
Nombre de passagers en transit	4 523	-
Nombre de passage en tête de ligne	0	-

Tableau 2 - Transports maritimes

20,00%	
20,00%	
20,00%	
20,00%	
13,33%	
6,67%	
6,67%	
6,67%	
0,00%	
0,00%	
0,00%	
6,67%	
6,67%	
6,67%	
0,00%	
0,00%	
0,00%	
0,00%	

ACTIVITES FRET ET LOGISTIQUE		
Transport de marchandises ⁷		%
Nombre de ports concernés	6	-
Saisonnalité de l'activité	Annuelle (6)	
Principales provenances/destinations	Marseille/DSP et Toulon	-
Volume (en tonnes) 2016	2 597 586	-
Superficie de stockage (m²)	68 500	-
Vrac		
Nombre de ports concernés	2	%
Principales provenances/destinations	Nice	-
Volume (en tonnes) 2016	54 225	-
Colis lourds		
Nombre de ports concernés	0	%
Principales provenances/destinations	-	-
Volume (en tonnes) 2016	0	-
Remorques et ensemble routiers		
Nombres de ports concernés	2	%
Principales provenances/destinations	Marseille/DSP et Toulon	-
Volume (en tonnes) 2016	991 000	-
Containers		
Nombre de ports concernés	0	%
Principales provenances/destinations	-	-
Nombre EVP 2016	0	-
Superficie de stockage (m²)	0	-

Tableau 3 - Fret et Logistique

3.1.1 Avis exprimés par les ports (questions ouvertes)

i. <u>Services à déployer</u>

Le tableau suivant présente la stratégie de développement adoptée par chacun des ports de commerce insulaires, au vu de ses spécificités, ainsi que la liste des investissements prévus à horizon 2020.

⁷ Les hydrocarbures et gaz sont gérés par des structures distinctes des ports de commerce







Description

Axes stratégiques

Investissements programmés

Des carences en termes de capacités d'accueil maritime et terrestre qui représentent un frein au développement du port de commerce de Bastia. L'entrave que constitue cette insuffisance 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

Le niveau de fiabilité opérationnelle

trafic observé, renforçant la nécessité

des travaux de modernisation et de

confortement inscrits au plan de

développement.

du port de l'Ile-Rousse demeure

limité, eu égard à la croissance du

Une stratégie articulée autour d'un axe principal : le développement des infrastructures, perçu comme le moyen de maintenir l'activité actuelle (sécurité et qualité du service public portuaire) et de positionner le port 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. A l'heure actuelle, la croissance des flux met en exergue l'obsolescence des infrastructures portuaires. Les caractéristiques géographiques ne permettent pas de répondre aux besoins de croissance (prévision de travaux sur le port d'une durée de deux ans qui fragiliseraient le leadership de la ville). La CTC a envisagé la création du nouveau port sur le site maritime de la Carbonite

3 objectifs réunis sous l'ambition de moderniser et d'élever le potentiel d'accueil de l'infrastructure :

- Amélioration du cadre portuaire
- Maintien et développement de la fonction économique du port
- Participation à un développement économique durable II est à noter que les travaux de modernisation de l'infrastructure 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'Ile Rousse reste focalisé sur de petites unités, plutôt haut de gamme

Le plan quinquennal d'investissements actualisé 2014-2020 s'élabore selon différentes phases :

- Phase 0 : assurer la permanence de l'activité sur le site actuel dans l'attente de la réalisation du Projet Grand Port de la Carbonite.
- Etudes techniques, scientifiques et pré opérationnelles portant sur le site actuel et 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
- Travaux comprenant un terre-plein intérieur Nord-Est destiné à accroître les capacités de traitement du fret (réalisé), la reconfiguration du Poste à quai n°8, le dragage du bassin, la rationalisation des espaces portuaires.
- Maintien du potentiel productif : réalisation de travaux complémentaires
- 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
- Extension des terre-pleins
- Renforcement de la digue et du double tenon
- Allongement du quai de la gare maritime

lle-Rousse

Description	Axes stratégiques	Investissements programmés
Situé dans un golfe, le port bénéficie d'une implantation géographique idéale. Il est doté de 6 postes rouliers qui peuvent être utilisés simultanément et sans limite de taille et 2 postes pétroliers, même si actuellement, il rencontre 2 types d'entrave : l'exiguïté de ses terre-pleins et un accès routier peu aisé	Trois enjeux constitutifs: • 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.	 2 postes rouliers supplémentaires, extension des terre-pleins, livraison du terminal spécialisé fret de St Joseph, rationalisation des parcs de stationnement, création d'une zone de pré-embarquement des véhicules légers sur le terre-plein du Margunaghju, optimisation de la zone fret actuelle équipée de prises reefers, extension du môle des Capucins, améliorations du confort sur les quais, Déplacement des activités de dépotage de matières dangereuses vers le Ricanto, électrification 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, économies d'énergie et de consommation d'eau, études sur le soutage au GNL Actions événementielles et promotionnelles, développement des croisières, développement de la politique commerciale Corse/France et Corse/Sardaigne
Le port de Porto-Vecchio est situé en fond de golfe, accessible via un chenal d'accès pour des navires de taille limitée à 200 mètres. 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.	 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 	 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)
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 permettant l'accostage de navires jusqu'à 240 mètres. On soulignera également une réelle attractivité vis à vis des compagnies de croisière et un potentiel d'accroissement pour les années à venir, malgré la baisse conjoncturelle des trafics sur les récents exercices.	 La prochaine DSP Maritime Corse-Continent: 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) 	Un investissement structurant, dont l'objectif est d'assoir la capacité de mise à quai et de redonner un élan commercial par le développement des croisières : 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 à environ 6 millions d'euros.

	Description	Axes stratégiques	Investissements programmés
Bonifacio	Bonifacio présente une spécificité très forte liée à sa proximité immédiate de la Sardaigne, sa situation au sein d'un site naturel en fond de calanque, son enclavement au pied de la falaise et dans la ville, un port enfin, à l'activité très marquée par l'hyper saisonnalité. Malgré la politique d'investissement soutenue dont le port a bénéficié durant 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	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 n'a que peu évolué en ce qui concerne le type de navire et les méthodes de promotion et de commercialisation. 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 ciaprès, 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.





ii. Priorités d'évolution

Parmi les priorités annoncées en termes de développement économique du transport maritime, on retiendra:

- L'adaptation et le développement des infrastructures au regard de l'évolution des flottes (navires plus grands);
- Tendre vers un développement de l'offre et des capacités d'accueil en haute saison pour de nouvelles destinations notamment vers la Sardaigne occidentale et le Nord de l'Italie;
- Le développement et la pérennisation des croisières ;
- Faciliter le développement de l'activité fret en optimisant les espaces dédiés aux transports de passagers et ceux dédiés au fret, créer des pôles de réception et stockage des produits ;
- Insérer les exploitations portuaires dans une stratégie de développement durable respectueuse des enjeux des sites Natura 2000.

iii. Principales difficultés rencontrées

Malgré une gestion quotidienne des infrastructures et activités portuaires jugée bonne, certains répondants évoquent encore un certain nombre de difficultés :

- Une triple gouvernance Etat/CTC/CCI qui peut complexifier le travail des concessionnaires dans deux domaines : le placement des navires et le respect des procédures. Les gestionnaires d'infrastructures aéroportuaires se sont récemment vu attribuer des missions régaliennes, ayant ainsi une incidence en matière de pilotage de l'infrastructure. Si les ports n'en bénéficient pas encore, cette évolution apparait quasi inévitable dans le futur ;
- L'implantation du port au sein d'une zone Natura 2000 constitue une contrainte compte-tenu du caractère « pollueur » des navires.

iv. <u>Innovations attendues</u>:

Au titre des innovations et technologies envisagées, ont été cités l'alimentation en courant faible des quais pour l'avitaillement des navires, ainsi que l'installation de dispositif de contrôle d'accès ou de vidéo-surveillance.

3.1.2 Situation générale et problématiques spécifiques

Le tableau infra détaille les problématiques actuellement rencontrées par les acteurs en termes de développement des activités de transport de passagers et de marchandises, ainsi que les axes d'amélioration prévus :

Problématiques actuelles

Améliorations et développements attendus

oisière

- Un positionnement fort du port d'Ajaccio concernant le développement de l'accueil de croisières qui a conduit à l'augmentation régulière du nombre d'escales et de passagers ces dernières années. Actuellement, il s'agit de la seule infrastructure portuaire en capacité à devenir une réelle destination croisière de par ses équipements et son implantation. Les autres ports de commerce font en effet face à des problématiques liées à des infrastructures peu adaptées aux navires (saturation, espaces trop petits) ou des difficultés à capter une clientèle régulière
- De manière globale, les gestionnaires de port se déclarent fortement intéressés par l'accueil croissant de navires de croisière mais restent en attente de moyens pour le faire (en termes d'équipements et de promotion)
- Le port d'Ajaccio intègre pleinement l'activité croisière comme axe fort de développement en y allouant les investissements en termes d'infrastructures, d'opérations marketing et de commercialisation, nécessaires à l'installation durable de cette activité au sein de la ville ;
- Les autres ports sont demandeurs d'aide à la fois pour pouvoir matériellement accueillir les bateaux de croisière (organisation de l'espace et des rotations), mais également une aide promotionnelle afin de capter les compagnies et de fidéliser la destination.

rries

- Des infrastructures portuaires insulaires dans l'ensemble non adaptées aux normes actuelles en termes de longueur des bateaux (supérieurs à 200m)
- La coexistence de 6 ports dédiés au transport de passagers constitue une force pour le territoire en termes d'accessibilité des différents bassins de vie et de désengorgement du réseau routier corse. Cependant, l'organisation de la desserte maritime est de ce fait complexifiée en termes de nombre et de fréquence des rotations Corse-continent et Corse-Italie (dont Sardaigne) pour chaque port de commerce.
- Des plans d'investissements qui permettront l'amélioration de l'existant notamment pour les ports d'Ajaccio, Ile-Rousse ou Bastia, dans un contexte où il apparait difficile d'opérer des changements plus importants à court terme (projet de la Carbonite en suspens);
- Une desserte maritime actuellement étudiée en vue d'optimiser l'organisation générale par port tout au long de l'année.

et

- Une utilisation exclusive du modèle des cargos mixtes qui constitue une solution adaptée au territoire et à ses infrastructures. Cependant, le développement du fret semble empêché notamment en période estivale par d'importants flux de passagers et une saturation des navires/ports;
- Un manque de fiabilité et de régularité en ce qui concerne la desserte Corse-Sardaigne, qui pourrait freiner les échanges entre les deux îles.
- L'aménagement d'espaces dédiés au fret au sein des ports de commerce et l'optimisation de la desserte maritime en vue de fluidifier le transport des marchandises
- La fiabilisation des rotations entre la Corse et l'Italie, notamment la Sardaigne, en collaboration avec les acteurs sardes, avec une stratégie d'échanges renforcés entre les deux îles

3.2 PLAISANCE & YACHTING: PRINCIPAUX INDICATEURS

Taux de
réponse %
80,00
30,00
23,33
40,00
26,67
26,67
26,67
26,67
16,67
13,33
13,33
33,33
40,00
3,33
6,67
6,67
43,33

<u>INDICATEURS</u>		
<u>Saisonnalité</u>	Annuelle (8)	
	Semestrielle (2)	
	Trimestrielle (1)	
Capacité (en postes à flots)		
Nombre de postes total	6 515	
Nombre de postes amodiés	121	
Nombre de postes publics	1 383	
Nombre d'abonnés annuels 2016	2 923	
Nombre de postes professionnels	297	
Nombre de postes < 8 m	1 262	
Nombre de postes de 8 à 12 m	710	
Nombre de postes de 12 à 18 m	327	
Nombre de postes de 18 à 24 m	46	
Nombre de postes de 24 à 65 m	40	
Nombre de postes > 65 m	2	
Capacité (en postes à sec)		
Nombre de postes	56	
Capacité (zone de mouillage en mer)		
Nombre de poste dans les zones de mouillages en mer	1 035	
Fréquentation (en nuits)		
Nombre total de nuits 2016	195 881	
Nombre passage moyenne durée < 1an et > 1 mois	6 033	
Nombre passage courte durée < 1 mois et > 3 jours	11 553	
Nombre escales < 3 jours	20 768	
Service conciergerie	4	

Tableau 4 - Plaisance et Yachting

3.2.1 Avis exprimés par les ports (questions ouvertes)

i. <u>Services à déployer</u>

Globalement, les principaux besoins des ports insulaires en vue de développer les activités de plaisance et de yachting ciblent **des investissements portant sur les infrastructures** (travaux, installations) en vue d'améliorer l'état de l'existant, et d'augmenter les capacités d'accueil, notamment pour la grande plaisance.

Les ports répondants considèrent ces améliorations de site comme le préalable nécessaire à la mise en place de toute stratégie de développement des activités portuaires. Ensuite, ils envisagent de répondre aux besoins des usagers en gagnant en qualité de service de manière générale (entretien, énergies, mécanique, conciergerie...).

Cette perspective a l'avantage d'être **créatrice d'emplois pérennes** et d'éviter ainsi le recours systématique à du personnel saisonnier. L'objectif de formation du personnel constitue un gage de qualité de service cher à l'ensemble des représentants des ports insulaires.

Enfin, la construction d'une **stratégie de développement touristique** est citée comme moyen de prolonger à la seule saison estivale, les activités du port et donc du bassin de vie d'implantation. Celleci devra être menée et portée par un ensemble d'acteurs locaux (à l'échelle régionale et microrégionale) capables de cibler et toucher une nouvelle clientèle, notamment européenne.

ii. <u>Priorités annoncées</u>:

Parmi les principales priorités énoncées, on retrouve :

- Etre en capacité de pouvoir traiter toutes les pollutions engendrées par la grande plaisance ;
- Répondre au mieux aux demandes et attentes des usagers en termes de gestion des déchets / mouillage dans et en dehors du port;
- Obtenir des labélisations environnementales (principalement Port Propre);
- Renforcer le développement économique du port et de sa zone, notamment en visant un élargissement de la saison touristique ;
- Optimiser les espaces d'accueil et améliorer l'état des équipements existant ;
- Accroître la qualité de service notamment en ce qui concerne l'accueil des usagers, en vue de fidéliser la clientèle touristique.

iii. Principales difficultés rencontrées

Les difficultés rencontrées par les ports de plaisance et citées, sont les suivantes :

- L'absence de financements : très peu d'aides allouées aux ports pour réaliser les travaux nécessaires au développement de leur activité ;
- Un développement rapide de la plaisance subi par les ports insulaires « en retard », de surcroit confrontés à d'importants délais entre la validation des projets, l'obtention du financement et la réalisation des travaux : une grande réactivité des techniciens qui est freinée par les lenteurs administratives notamment au niveau de l'Etat (une volonté jugée bonne au niveau de la région et de la commune);
- De fortes contraintes environnementales qui nécessitent des mises aux normes coûteuses ;
- Un manque de visibilité et de communication autour des activités portuaires, touristiques et commerciales des différents bassins de vie accueillants ;
- Le statut de mouillage organisé impose un certain nombre de contraintes (démontage, remontage des installations) ne permettant pas de développer des installations pérennes et le développement de services supplémentaires aux usagers ;
- Un besoin de moyens humains supplémentaires en saison.

iv. <u>Innovations attendues</u>:

Au titre des innovations qu'il serait pertinent d'expérimenter au sein des ports insulaires, ont été évoqués :

- Un service de carburant H24 (DAC) qui ne requerra plus aucune présence physique grâce à ce service automatisé ;
- La réalisation de coffres d'amarrage éco-conçus dédiés à la grande plaisance de 24m à 90m à proximité des ports;
- Le renouvellement des infrastructures à flot, des porteurs fluides (eau et électricité), et bornes;
- L'amélioration des logiciels de gestion vers une solution permettant de simuler et d'optimiser l'aménagement des ports et les plans d'eau ;
- Le recours à des évolutions technologiques et environnementales (comme l'analyse de l'eau par exemple).

3.2.2 Situation générale

L'analyse de la capacité et de la catégorie des postes nous offre plusieurs autres types d'informations :

- 80% des 30 ports interrogés ont pu communiquer leur nombre total de postes offerts : 6 515 postes ont été dénombrés au total, soit une moyenne de 271 postes par port ;
- Parmi eux, la part des abonnés atteindrait les 45% (en revanche très peu de postes amodiés);
- En outre, près de 300 postes professionnels ont été recensés ;
- Enfin, les systèmes de listes d'attente semblent propres à chacun des ports : certains refusent d'en tenir, en dénonçant un trop grand nombre d'inscrits sur plusieurs ports simultanément, d'autres privilégient les inscrits de longue durée lors de l'attribution des places. Dans l'ensemble, les ports se considèrent très sollicités (tout au long de l'année pour les plus importants) et font part de leur impossibilité à répondre à la demande ;
- Certains ports ont pu communiquer le détail de leur nombre de postes par taille : 2 387 postes soit 37% du total dont la répartition figure page suivante. En revanche, d'autres ports ne disposaient pas de ce niveau de détail tandis que certains ont déclaré proposer une offre modulable selon la demande.

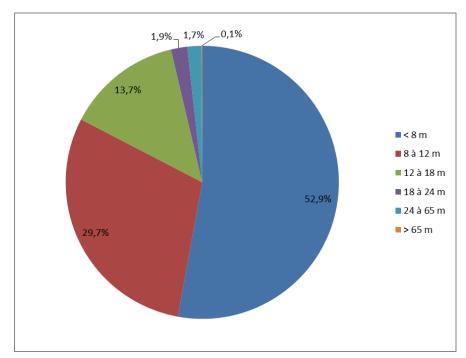


Figure 3 - Répartition des postes selon leur taille

Les petits postes (inférieurs à 8m) restent majoritaires mais ils concentrent également l'essentiel de la demande (53%).

Les catégories « moyennes » (de 8 à 18m) représentent ensuite 43% de l'offre.

Enfin, une très faible part des postes sont destinés à la grande plaisance (moins de 5% de postes supérieurs à 24m).

En termes d'opportunité de développement pour les capacités portuaires, on soulignera que :

- Les ports insulaires sont majoritairement demandeurs d'investissements structurels leur permettant d'augmenter le nombre de postes et de disposer d'un plan d'eau adapté à la demande et à la saisonnalité: par exemple, ils souhaitent pouvoir accueillir des bateaux plus grands notamment en période estivale et augmenter le nombre de postes moyens tout au long de l'année;
- Certains ports pourraient voir leur capacité d'accueil évoluer grâce à l'utilisation de logiciels de planification permettant de simuler la gestion du plan d'eau, et de parvenir ainsi, à optimiser et moduler leurs espaces.

3.1 AUTRES SECTEURS (PECHE/REPARATION NAVALE): PRINCIPAUX INDICATEURS

Tableau 5 – Pèche et Réparation navale

Taux de	
réponse %	
36,67%	
23,33%	
13,33%	
Taux de	
réponse %	
réponse %	
réponse % 43,33%	
43,33%	
43,33% 43,33%	

REPARATION NAVALE/AIRE DE CARENAGE			
Superficie en m²	21 902	-	
Nombre de postes à flot		-	
Effectif 2016	30	-	
Nombre de manutentions 2016	1 871	-	
Nombre d'entreprises utilisatrices PRINCIPAUX INDICATEURS	15	-	
PECHE			
Nombre de ports concernés	13	%	
Nombre de postes	164	-	
Nombre de pêcheurs professionnels	159	-	
Volume (en tonne) 2016	0	_	

4 Le tissu des entreprises en relation avec les ports

4.1 PRINCIPAUX INDICATEURS

Tableau 5 - Entreprises sur le site portuaire

Taux de réponse %	
46,67%	
46,67%	
46,67%	
46,67%	
46,67%	
46,67%	
0,00%	
46,67%	
0,00%	
46,67%	
0,00%	
46,67%	
46,67%	

PRINCIPAUX INDICATEURS			
ENTREPRISES TRAVAILLANT SUR LE SITE PORTUAIRE			
Activités principales	<u>Nombre</u>	<u>%</u>	
Administration	3	3,33%	
Avitaillement carburant	1	1,11%	
Commerces et services liés aux activités portuaires	17	18,89%	
Equipement, entretien et réparation navale	2	2,22%	
Gestion Portuaire	5	5,56%	
Location et vente de bateaux	15	16,67%	
Manifestations/Voyages	0	0,00%	
Pêche professionnelle	1	1,11%	
Recherche/enseignement	0	0,00%	
Transport	10	11,11%	
Travaux	0	0,00%	
Commerces et services non maritimes mais localisées sur sites portuaire	36	40,00%	
Nombre total des entreprises travaillant sur le site portuaire	90	100%	

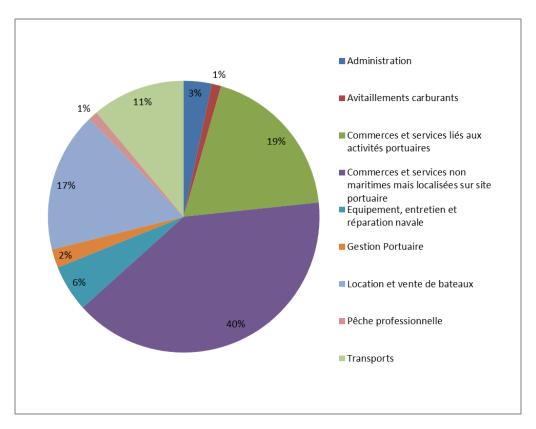
<u>Taux de</u> réponse %	
0,00%	
16,67%	
16,67%	
16,67%	
0,00%	
0,00%	
16,67%	
0,00%	
0,00%	
16,67%	
0,00%	
16,67%	
16,67%	

ENTREPRISES HORS SITE TRAVAILLANT POUR LE PORT		
Activités principales	Nombre	<u>%</u>
Administration	0	0,00%
Avitaillement carburant	1	5,56%
Commerces et services liés aux activités portuaires	3	16,67%
Equipement, entretien et réparation navale	1	5,56%
Gestion Portuaire	0	0,00%
Location et vente de bateaux	0	0,00%
Manifestations/Voyages	1	16,67%
Pêche professionnelle	0	0,00%
Recherche/enseignement	0	0,00%
Transport	3	16,67%
Travaux	0	0,00%
Autres	9	16,67%
Nombre total des entreprises hors site travaillant pour le port	18	16,67%

Tableau 6 - Entreprises hors site portuaire

4.1 ANALYSE DU TISSU DES ENTREPRISES

Un total de 108 entreprises (83% localisés sur site portuaire) a été recensé. Il est à noter que moins de la moitié des répondants a été en capacité de communiquer ce type de données tandis que d'autres, plus rares, n'en comptent aucune.



Plus précisément :

- 46% des entreprises sont directement liées aux activités portuaires: il s'agit principalement de commerces, services et d'entreprises de location et vente de bateaux (32 au total). Les 9 autres entreprises concernées exercent des activités de réparation navale, avitaillement en carburant, gestion portuaire ou pêche professionnelle;
- 40% des entreprises exercent des activités de commerces et services divers ;
- 11% enfin exercent une activité de transport.

La prédominance des entreprises liées aux activités portuaires est de nature à favoriser le dynamisme des ports et le développement d'une économie liée au nautisme et à la plaisance. Par ailleurs, la présence également notable de commerces et services divers, semble de nature à augmenter la fréquentation des ports notamment de la part de la clientèle touristique (restaurants, bars, boutiques, services...).

Ce relatif équilibre des activités reste globalement cohérent dans la perspective d'initier une dynamique de développement économique dans le secteur maritime. Le nombre d'entreprises sur site est néanmoins relativement faible bien que des données restent manquantes à l'issue de l'enquête menée auprès des 30 infrastructures insulaires. Pour autant, les gestionnaires de port apprécient la présence d'entreprises sur/à proximité de leur site car favorisant le dynamisme de la zone et plus largement de la microrégion, ce même lorsqu'elles ne profitent pas directement à leur activité (plaisance ou transport), et souhaiteraient ainsi voir leur nombre augmenter.

4.2 SITUATION GENERALE ET OPPORTUNITES DE DEVELOPPEMENT

A l'aune du maillage portuaire observé sur le littoral corse, il existe un très fort potentiel en termes d'économie et d'emploi, qui semble sous-exploité, selon les dires de la majorité des interlocuteurs rencontrés.

Certains gestionnaires bénéficient d'une implantation idéale au sein de stations balnéaires, ce qui permet de créer de véritables pôles d'attraction durant l'été, avec des activités et des services proposés à destination de la clientèle touristique (exemple : Sant'Ambroggio ou Saint-Florent).

Bon nombre de ces ports de plaisance d'envergure affichent complet tout au long de l'année. Toutefois, le caractère parfois inadapté des équipements constitue bien souvent un obstacle majeur au développement de leur site portuaire, bien avant l'implantation de commerces et services supplémentaires (exemple : Vieux Port de Bastia, Port de plaisance d'Ile-Rousse).

En ce qui concerne l'inventaire de l'existant et les opportunités de développement, l'ensemble des acteurs renvoie à l'Union des Ports de Plaisance de Corse (UPPC) : en particulier, la Collectivité Territoriale de Corse (CTC) et son Agence de Développement Economique (ADEC) mènent un travail en collaboration avec l'UPPC, afin de dynamiser la filière nautisme, en favorisant une mutualisation des moyens, une ouverture sur la Méditerranée et une gestion raisonnée de la plaisance en lien avec les villages des territoires ruraux de la Corse. Un travail d'inventaire et de mise en réseau des acteurs est amorcé, avec la création d'un « Livre blanc » du nautisme et de la plaisance, qui fixe les opportunités en matière de développement et la stratégie à conduire.

5 Conclusion : Identification des principales opportunités de développement

Comme présenté supra, la Corse constitue une destination privilégiée en matière de tourisme accueillant plus de 3 millions de visiteurs par an. Par ailleurs, sa géographie et son caractère insulaire ont permis de lui offrir un potentiel d'infrastructures portuaires remarquable — pour mémoire, on compte 6 ports de commerce et plus d'une vingtaine de ports de plaisance — au titre duquel pourrait être associé un potentiel d'activités économiques directes, indirectes, et induites, synonyme de création de richesses pour le territoire, et ce alors même qu'il reste fortement dépendant des consommations extérieures. Pour autant, ce potentiel semble encore sous-exploité en l'état actuel de par notamment :

- La non réalisation d'investissements qui permettrait d'accroitre la capacité d'accueil des sites portuaires, liée souvent aux carences en matière de financement. Très souvent, les infrastructures ne sont pas en capacité d'accueillir le développement d'activités portuaires;
- Une rationalisation insuffisante des espaces;
- Une gestion de certains sites complexifiée en raison des enjeux environnementaux qui pèsent sur les sites ;
- Une triple gouvernance Etat/CTC/CCI qui peut complexifier encore la gestion des sites portuaires ;
- Un manque de visibilité et de communication autour des activités portuaires, touristiques et commerciales des différents bassins de vie accueillants.

Pour autant, on retiendra que ce potentiel pourra être exploité en prenant appui notamment sur :

- La structuration de la filière nautisme plaisance autour de l'UPPC, qui fait d'ailleurs figure d'exemple avec quelques autres filières encore, de cette capacité à créer et à développer une activité économique en Corse;
- Le dynamisme de ces gestionnaires de ports qui pour certains, ont défini une ambition et des objectifs appuyant le développement de l'infrastructure, en face desquels des investissements ont été (ou seront) mobilisés.

Une analyse Forces/faiblesses et opportunités/menaces est proposée ci-dessous :







Forces

- Des plans stratégiques et des plans d'investissement actés
- Une modernisation récente des ports de commerce avec des investissements déjà réalisés notamment à Ajaccio, Ile-Rousse, Propriano
- Un bon maillage territorial des ports de commerce et de plaisance
- La structuration des ports de plaisance autour de l'UPPC
- Une continuité territoriale assurée par une DSP Corse-continent
- Des besoins et attentes des usagers bien identifiés par les acteurs locaux
- Le développement de l'activité croisière porté par le port de commerce d'Ajaccio

Faiblesses

- Des infrastructures étroites dans l'incapacité de capter le développement des activités de plaisance et de yachting, notamment en période estivale
- Des infrastructures en capacités d'accueil insuffisantes : port de commerce de Bastia au premier chef
- Une configuration des sites portuaires qui limitera la capacité d'accueil des sites

Opportunités

- Le maintien voire le renforcement des échanges avec la Sardaigne notamment avec les lignes Bonifacio-Santa Teresa Gallura et Propriano-Porto Torres
- La mise en place d'une promotion de la destination Corse et de ses ports à travers des parcours touristiques patrimoniaux et culturels
- La volonté de mettre en place des stratégies de promotion en partenariat avec les gestionnaires de port, communes et communautés de communes, offices de tourisme et acteurs économiques

Menaces

- Contraintes techniques et financières des normes sectorielles et environnementales
- Une activité pêche qui peine à se développer avec un faible nombre de professionnels répertoriés
- •La lenteur administrative qui ralentit les procédures
- Des financements qui se tarissent particulièrement pour les ports de plaisance

