



**PROJET PROGRAMME INTERREG IT-FR MARITIME 2014-2020
REDACTION DE L'ÉTUDE FINALISÉE À LA COLLECTE ET LE
TRAITEMENT DE DONNÉES SELON UN PROSPECTUS COMMUN
POUR UNE ANALYSE ET REPRESENTATION "AS-IS" DE L'ACTIVITÉ
PORTUAIRE DE LA SARDAIGNE (PORTS D'OLBIA, GOLFO ARANCI,
SANTA TERESA DI GALLURA, PORTO TORRES, CAGLIARI)**

**T1.1.2 - État des lieux et axes de développement et de adaptation
des ports dans le cadre GECT, GNL et 'émissions' (Sardaigne)**

Sommario

1	INTRODUCTION	5
2	L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DU TRAFIC MARITIME ITALIEN, FRANÇAIS ET INTERNATIONAL.....	6
2.1	L'encadrement général des ports de référence dans le système du trafic maritime italien, français et international.....	6
2.1.1	Le panorama international.....	6
2.1.2	Les ports mediterranéens.....	6
2.1.3	Le panorama des ports italiens.....	7
2.1.4	Considérations sur le système portuaire sarde.....	7
2.1.5	Le panorama des ports français.....	8
2.1.6	Considérations sur le système portuaire de la Corse.....	9
2.2	Statistiques portuaires des ports de référence et tendances du trafic au cours des trois dernières années 11	
2.2.1	Le trafic de croisières de la Sardaigne.....	11
2.2.2	Les ports de référence de la Sardaigne.....	12
2.3	Évolution du trafic maritime de la Corse dans les ports de référence.....	29
2.3.1	Le trafic de croisière en Corse.....	31
2.3.2	Les ports de référence de la Corse.....	31
2.4	L'impact des coûts et de l'efficacité sur les ports italiens, français et internationaux sur l'évolution du trafic.....	35
3	L'OFFRE INFRASTRUCTURELLE DU SYSTÈME PORTUAIRE DE LA SARDAIGNE.....	37
3.1.1	Le port de Porto Torres.....	38
3.1.2	Le port d'Olbia.....	40
3.1.3	Le Port de Golfo Aranci.....	43
3.1.4	Le Port de Cagliari.....	44
3.1.5	Le Port de Santa Teresa di Gallura.....	47
4	ANALYSE DE LA DEMANDE DE TRANSPORT DE LA SARDAIGNE ET DE LA CORSE.....	48
4.1	Transport de marchandises en Sardaigne.....	48
4.1.1	Le transport de marchandises dans le port d'Olbia.....	48
4.1.2	Transport de marchandises dans le port de Porto Torres.....	51
4.1.3	Transport de marchandises dans le port de Golfo Aranci.....	55
4.1.4	Transport de marchandises dans le port de Cagliari.....	56
4.1.5	Transport de marchandises dans le port de Santa Teresa de Gallura.....	57
4.1.6	Comparaison des marchandises entrantes et sortantes de la Sardaigne.....	59
4.2	CORSE TRANSPORTS "MARCHANDISES".....	61
4.2.1	Transport de marchandises dans le port de Propriano.....	66
4.2.2	Transport de marchandises dans le port d'Ajaccio.....	71
4.2.3	Transport de marchandises dans le port de Bonifacio.....	76

4.2.4	Transport de marchandises dans le port de Porto Vecchio	81
4.2.5	Transport de marchandises dans le port de Bastia.....	85
4.3	Incohérence des données statistiques italiennes et françaises (données ORTC).....	86
5	LA PROGRAMMATION EN VIGUEUR DANS LES PORTS.....	88
5.1	Les programmes nationaux.....	88
5.2	Programmes des autorités portuaires.....	89
6	PROGRAMMATION DE L'ÉNERGIE ENVIRONNEMENTALE DES PORTS.....	93
6.1	Programmes nationaux	93
6.2	Plans portuaires régionaux ou macrorégionaux.....	93
6.3	Programmes des autorités portuaires.....	96
6.4	La situation environnementale des ports, en particulier en ce qui concerne les émissions des navires dans l'atmosphère, l'utilisation de carburants alternatifs et l'électrification des quais	97
7	LA GESTION DES OPÉRATIONS PORTUAIRES.....	100
7.1.1	Le système juridique des opérations et services portuaires en Italie et des notes sur la législation européenne	100
7.1.2	L'organisation des opérations portuaires dans les ports de référence	101
7.1.3	Les coûts des opérations portuaires dans les ports de référence.....	101
8	LA GESTION DES SERVICES TECHNIQUES-NAUTIQUES (remorque, amarrage et pilotage), de la sécurité portuaire, les services d'intérêt général à l'importance économique dans les ports.....	103
8.1	L'organisation des services techniques nautiques dans les ports de référence et des notes sur la législation de référence (italienne et européenne)	103
8.2	L'organisation de la sécurité dans les ports de référence et des indications sur la législation de référence (italienne, européenne, internationale).....	103
8.3	L'organisation des services d'intérêt général dans les ports de référence et des indications sur la législation de référence (Italienne et Européenne)	105
8.3.2	Étude de cas du port de Santa Teresa di Gallura	106
8.3.3	Étude de cas des ports de: Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres	106
8.3.4	Étude de cas du port de Cagliari.....	108
8.4	Les coûts des service techniques nautiques (remorquage, amarrage, pilotage) de la sécurité portuaire des services d'intérêt général à l'importance économique dans les ports de référence	108
9	COÛTS SUPPLÉMENTAIRES DES PORTS: TAXES ET FRAIS DE PORT	119
9.1	Taxes et frais de port	119
9.1.1	Le port de Santa Teresa di Gallura	120
9.1.2	Les ports d'Olbia, Porto Torres et Golfo Aranci.....	120
9.1.3	Le port de Cagliari.....	121
10	LE SYSTÈME ÉCONOMIQUE DES PORTS	122
10.1	L'autonomie financière des autorités portuaires	122
10.2	Le système de financement des ports entre le revenu transféré d'autres administrations de l'état , régionaux e locaux et le revenu relatif aux taxes e frais portuaires et vente de services à prix abordable	122
11	CONCLUSIONS	124
11.1	Transport de passagers.....	124

11.1.1	Sardegna	124
11.1.2	La Corse.....	124
11.1.3	LIGNES MARITIMES - Transport de passagers.....	125
11.2	Transports marchandises	126
11.2.1	Sardegna	126
11.2.2	La Corse.....	126
11.2.3	LIGNES MARITIMES - Transport de marchandises	129

1 INTRODUCTION

Le manque de liaisons maritimes régulières entre la Corse et la Sardaigne empêche le développement de relations économiques, culturelles et de coopération avec continuité et coûts équitables.

Le projet-action GEECCTT-Iles répond à ce défi du programme et vise à optimiser et mettre en valeur les relations entre les îles de la zone de coopération, en renforçant le maillon faible du réseau inter-îles qui répond aux exigences des territoires de la Corse et de la Sardaigne, ainsi que l'île d'Elbe, qui sont historiquement liés.

À travers les étapes d'analyse, de définition et de constitution, le projet propose de créer un GECT - Groupe européen de coopération territoriale, qui est une entité juridique créée au cœur de l'UE, pour la gestion des services de transport transfrontaliers entre les îles.

Les conditions de gestion des liaisons maritimes transfrontalières régulières entre les îles et les arrangements juridiques et administratifs pour résoudre les implications de cette gestion en question- tant au niveau des états membres qu'au niveau de la coopération européenne- seront définis à travers le processus de création du GECT. Le projet GEECCTT créera ainsi les conditions nécessaires pour le développement de services innovants durables pour la mobilité transfrontalière entre les îles via les hubs portuaires, facilitant également les conditions d'intégration avec le système de transport multimodal pour améliorer les connexions avec les réseaux RTE-T.

Le résultat est la création des conditions de mise en place et de gestion conjointe des liens entre la Corse et la Sardaigne - connectées au réseau RTE-T - dans la perspective innovante de continuité territoriale transfrontalière. A bénéficier du résultat de ce lien qui couvre le haut de l'arc Tyrrhénien seront les citoyens, les entreprises - en particulier les PME - et les communautés des territoires insulaires et la zone de coopération.

Pour une gestion conjointe efficace, l'Organisme GECT doit avoir un plan de connexions et de services qui peuvent être mis en œuvre et qui seront développés selon les exigences des chaînes d'approvisionnement économiques interinsulaires, le potentiel des ports, les interactions avec les autres connexions existantes et la soutenabilité économique.

L'activité envisagée pour cette mission est celle d'acquérir des informations sur l'état actuel des ports afin de construire un cadre de connaissances avec des paramètres communs permettant d'évaluer le statu quo portuaire et de fournir des informations utiles pour la planification des activités du GEECCTT. L'étude concerne la situation physique des ports, les structures et équipements ainsi que le set-up organisationnel des ports de la zone concernée, les coûts et les indicateurs financiers pour les services, les liaisons et l'accessibilité à l'arrière-pays.

2 L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DU TRAFIC MARITIME ITALIEN, FRANÇAIS ET INTERNATIONAL

2.1 L'encadrement général des ports de référence dans le système du trafic maritime italien, français et international

2.1.1 Le panorama international

Le doublement du canal de Suez, l'inauguration du canal de Panama, le nouvel élan du transport maritime à courte distance en particulier les rouliers et les nouveaux investissements de la Chine dans les aéroports méditerranéens ne sont que quelques-uns des défis auxquels doivent faire face les ports italiens enfin d'essayer de saisir les opportunités commerciales qui en résulteront.

En particulier, l'année 2016 a été marquée par d'importantes fusions et acquisitions : notamment celle entre COSCO et China Shipping Container Lines qui a donné naissance à COSCO Shipping Lines et à l'acquisition de NOL auprès de CMA CGM, qui s'est traduite par une augmentation de la capacité globale de ces entreprises de plus de 1 million d'EVP. Le processus continu d'intégration a fait en sorte que la flotte des 5 premières compagnies maritimes représente actuellement 52% de la capacité mondiale d'un total de plus de 10,7 millions d'EVP.

En ce qui concerne le gigantisme naval, la flotte mondiale de porte-conteneurs a augmenté de 1,5% pour atteindre 20,3 Mteu fin 2016. En 2019, la flotte mondiale de porte-conteneurs augmentera de 31,5% si l'on considère le Mega-Carrier (entre 18 et 21 mille EVP), 11% pour les navires de 13 à 18 mille EVP et 9,7% entre 13 et 13 mille EVP. La tendance vers une croissance estimée à environ 6,6% en moyenne par an en termes de TEU subsistera jusqu'en 2050.

En outre, un record historique a été établi du volume total des marchandises transportées par mer en 2016, qui s'élevait à 10,047 milliards de tonnes. Globalement, le transport maritime a déplacé plus de 80% du commerce mondial.

La Chine a pris une importance considérable dans le transport maritime, en particulier dans le segment du transport conteneurisé : près d'un conteneur sur deux transite par ses ports. Les ports chinois sont les premiers au monde ; dans le segment des conteneurs, ils ont traité 200 millions d'EVP.

2.1.2 Les ports méditerranéens

La Méditerranée est un espace stratégique pour les relations commerciales italiennes. En septembre 2016, l'import-export par voie maritime entre l'Italie et la région de Mena (y compris la Turquie) a touché les 40 milliards d'euros. Le commerce maritime représente 80% du commerce entre l'Italie et la région de Mena. En 2016, la Turquie est confirmée comme le principal partenaire de l'Italie (8,6 milliards d'euros) par rapport à l'année précédente; l'Arabie saoudite et la Tunisie la suivent. Parmi les pays européens, avec 51,2 milliards d'euros, l'Italie présente la valeur la plus élevée du commerce maritime Méditerranéen en 2016; suivis respectivement par l'Allemagne et la France avec 44,7 et 38,3 milliards d'euros. Algésiras (Espagne), Valence (Espagne) et Le Pirée (Grèce) confirment les trois ports méditerranéens avec un volume (EVP) supérieur au trafic conteneur. La tendance 2015-2016 signale une croissance de tous les ports méditerranéens, à l'exception de Port Saïd et d'Ambarli. Analysant la tendance à long terme, Tanger Med (Maroc) est passé de moins de 1 million d'EVP en 2008 à près de 3 millions en 2016. La manutention a plus que doublé pour le Pirée et une croissance à deux chiffres pour Marsaxlokk et les ports Espagnols d'Algiaciras et Valence. Parmi les principaux ports italiens, Trieste (+ 45%) et Venise (+ 60%) sont les plus touchées en termes de croissance entre 2008-2016. La tendance à la hausse se reflète dans la tendance du trafic de conteneurs en Méditerranée. Le Pirée a augmenté sa part de 2% en 2008 à 11% en 2016 et Tanger Med de 4% à 9%. Les ports espagnols ont été substantiellement stables, seul Barcelone a enregistré une baisse de 11% à 7%. En ce qui concerne les ports italiens: Gênes reste stable, tandis que Gioia Tauro enregistre une réduction de 14% à 9%.

2.1.3 Le panorama des ports italiens

En 2016, l'Italie a gagné une position dans le LSCI (Linear Shipping Connectivity Index) de la CNUCED pour la connectivité maritime, se classant à la 16^{ème} place. Le Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) de CNUCED était égal à 67,4, stable par rapport à 2015, mais en croissance par rapport à 2004. Le 2016 a été marquée par le dépassement du Maroc, ce qui aggrave ses propres performances. Le LSCI de l'Italie reste quand même inférieur à celui enregistré par les partenaires européens, en particulier à celle de l'Allemagne et la Hollande, mais dont la valeur ne s'élève pas, mais reste stable dans le premier cas, égal à 97,8, et se réduit légèrement pour le deuxième, de 96,3 à 95,7.

En 2016, l'Italie s'est classé au 21^e rang en termes de compétitivité logistique selon le classement de l'indice de performance logistique (IPL) de la Banque mondiale. En comparant simultanément les concurrents européens se basant sur la connectivité maritime et la compétitivité logistique, l'Allemagne est le pays le mieux positionné, avec une croissance des deux indicateurs. Pas loin est le positionnement des Pays-Bas. Même la France et l'Espagne sont meilleures que l'Italie.

Dans la dynamique des grandes alliances et par conséquent dans la chaîne d'approvisionnement internationale, l'Italie a un rôle important. Les trois principales alliances (2M, Ocean Alliance et THE Alliance) ont 30 services stables avec 8 ports italiens. En particulier, l'Italie est sur la route Asie-Med à travers Suez. L'Italie est leader du transport maritime à courte distance avec la Méditerranée (216 millions de tonnes de marchandises), soit 36% du total avec une augmentation de 6%. Il confirme également son leadership mondial pour la flotte roulier (Ro-Ro) pour ce type de transport avec plus de 5 millions de tonnes brutes. En ce qui concerne le transport maritime à courte distance, avec environ 272 millions de tonnes de marchandises échangées, l'Italie arrive en deuxième position, après les Pays-Bas, parmi les pays européens considérés, avec une augmentation de 4%.

Le système portuaire italien a déplacé en 2016 au total 484 millions de tonnes (+ 1%). Dans les premières places Trieste, qui a déplacé plus de 59 millions de tonnes de marchandises, et Gênes avec 50 millions de tonnes. Le trafic de conteneurs a été positif, en croissance de 3,3% et le Ro-Ro de 3,6%. Les cargaisons en vrac solides et liquides sont sensiblement stables.

En ce qui concerne les principaux ports italiens, Gioia Tauro en 2016 a déplacé environ 2,8 millions d'EVP (en hausse de 9,4% en 2015), Gênes en a déplacé 2,3 millions (+ 2,5%), La Spezia 1,3 million (-2,2%), Livourne (800 000, + 2,5%), Venise (606 000, + 8,1%) et Naples (483 000, + 10,3%) ont enregistré des taux de croissance intéressants l'année dernière.

Si l'on considère les passagers transportés, se registre + 1,5% grâce au secteur des croisières. Dans les premières places Civitavecchia avec plus de 2,3 millions de passagers de croisière grâce à sa présence à proximité de la capitale, Venise avec 1,6 million et Naples avec 1,3 million. L'Italie reste la première destination européenne pour le secteur des croisières. En 2016, près de 11 millions de passagers ont été traités (+ 0,2%)¹.

2.1.4 Considérations sur le système portuaire sarde

En Italie, environ 460 millions de tonnes de marchandises sont déplacées annuellement par la mer, réparties dans 70% dans les opérations de débarquement et 30% dans les opérations d'embarquement. Nous faisons donc face à un chiffre déséquilibré, qui est également typique de toutes les économies de transformation dans lesquelles les matières premières sont importées pour les exporter sous la forme de produits finis ou semi-finis. Un autre point important à considérer est qu'environ 50% de ces biens sont des produits pétroliers, ce qui indique la forte dépendance de notre économie de ce secteur d'importation. En Sardaigne, environ 45 millions de tonnes sont déplacées chaque année, ce qui équivaut à 10% du chiffre national, distribué pour 55% dans les opérations de débarquement et 45% dans l'expédition, fournissant, apparemment, un chiffre plus équilibré par rapport à celui enregistré pour le reste du pays. Le poids des produits pétroliers, qui représentent plus de 50% du mouvement total et qui sont répartis également entre les débarquements et les embarquements, est déterminant dans ce rapport. Par conséquent, compte tenu que le mouvement des marchandises transportées par mer en Sardaigne environ 25 millions de tonnes sont représentés par des produits pétroliers, qui se réfèrent au terminal SARAS de Sarroch, nous pouvons constater que le trafic portuaire qui affectera considérablement les structures portuaires de la Sardaigne s'est élevé à environ 20

¹ Port Indicators, Assoport, 2017

millions de tonnes de marchandises, dont environ 15 millions de tonnes sont des marchandises sèches, transportés pour environ 70% avec le système Ro-Ro.

En ce qui concerne les passagers, en Italie il y a environ 80 millions de déplacement/ an contre environ 5 millions de passagers / an qui peuvent être enregistrés en Sardaigne, limités aux routes extérieures.

Dans le contexte infrastructurel du transport régional sarde, celui des structures portuaires est l'un des facteurs de production les plus importants, dont y dépend essentiellement l'économie insulaire. En effet, presque tous les échanges commerciaux vers et depuis l'île s'effectuent par voie maritime. Le système des connexions maritimes entre la Sardaigne et l'extérieur s'est historiquement développé selon deux branches : l'une située aux extrémités de l'île, représentée par les zones économiquement plus fortes, l'autre selon la brièveté des connexions avec la péninsule, identifiée, par conséquent, entre les lignes côtières les plus proches. La première branche s'est concentré sur le développement du système portuaire de la région de Cagliari et Sassari, tandis que la deuxième s'est concentré sur le développement de l'infrastructure portuaire d'Olbia. Autour de ce système de grands ports, il existe deux autres catégories de ports : les ports industriels et les ports dédiés aux connexions vers les petites îles et les navigations de plaisance².

Enfin, selon l'étude P.Im.Ex de 2010, toutes les marchandises destinées à satisfaire le "système économique touristique sarde", situé principalement dans le nord de l'île, arrivent à Olbia, transitent à Cagliari, puis transportées à destination dans le centre-nord de l'île où il se trouve un fort pourcentage de touristes, avec la province d'Olbia-Tempio, qui a enregistré à elle seule 41% des présences. Environ 52% des marchandises provenaient des provinces de Cagliari, Carbonia-Iglesias, Medio-Campidano, Oristano, Ogliastra, tandis que 48% provenaient des provinces d'Olbia-Tempio, Sassari et Nuoro. En outre, une séparation géographique claire (Nord-Sud) a été détectée entre les destinations des marchandises arrivant et le chargement des marchandises au départ³.

2.1.5 Le panorama des ports français

Transport maritime de passagers

Au total, 31,9 millions de passagers ont fréquenté les ports français en 2015 : 17,3 millions dans la Manche et en Mer du Nord, 12,7 millions en Méditerranée et 1,9 million dans les autres mers. Le trafic de croisière a enregistré 6,6 millions de passagers depuis 2010 et la moitié de l'augmentation du trafic est due à l'augmentation du trafic étranger, qui profite du développement des croisières⁴.

Numero de passagers qui on transités dans les principaux ports Francais de 2010 à 2015			
Ville / Année	2010	2012	2015
Calais	10'236	9'345	9'790
Dunkerque	2'533	2'499	3'198
Marseille	2'485	3'021	3'500
Bastia	2'532	2'179	2'117
Autres ports	10'476	10'352	11'579
Outre-mer	1'098	1'272	1'963
France entière	29'361	28'668	31'863

Tableau 1: Évolution du trafic de passagers pour les principaux ports français de 2010 à 2015

Transport maritime de marchandises

L'activité des ports français n'a cessé de croître entre 1995 et 2008. Après une baisse d'environ 10% des marchandises traités en 2009 et une ultérieure baisse de 5% en 2012, le niveau d'activité est revenu à celui du 2008. Au début des années 2000, 350 millions de tonnes de marchandises ont été transportées. L'activité portuaire a été concentrée dans les principaux ports: Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes, Rouen, La Rochelle, Bordeaux et Calais, où plus de 90% des marchandises entrent et sortent de la ville. Le transport de conteneurs connaît une forte croissance (+ 56% depuis 2000) mais la part des conteneurs entrants et sortants reste très faible en France, 37% au Havre et 14% à Marseille, par rapport aux principaux ports européens : en

² Piano regolatore di Cagliari, Relazione generale e storica, ing. Sergio Murgia, 2008

³ L'analisi dei sistemi logistici del porto di Olbia, progetto P.Im.Ex, 2010

⁴ SOeS; CCTN 2016

mer du Nord, la part des conteneurs dépasse 60%, sauf Rotterdam (27%); et dépasse 40% en Méditerranée dans les ports les plus importants.

L'embarquement des véhicules se développe notamment à Calais qui a progressé de 31% depuis 2000. Marseille, avec 82 millions de tonnes travaillées en 2015, est le deuxième port le plus important de la Méditerranée, après Algésiras. Avec 68 millions de tonnes travaillées, Le Havre est le cinquième port d'Europe du Nord, après Rotterdam (466 millions de tonnes), Anvers (215 millions de tonnes) et Hambourg (154 millions de tonnes)⁵. Le tableau 2 montre les activités des ports français (entrées + sorties) exprimées en millions de tonnes

Année	2000	2005	2010	2015
Ensemble des ports	340	365	355	350
Vracs liquides	170	178	157	137
Produits pétroliers	158	167	130	116
Vrac solides	84	79	77	77
Marchandises diverses	87	108	121	135
Conteneurs	26	35	43	50
Dont Ro/Ro (véhicules embarqués)	/	/	67	78
Grands ports et Calais	310	/	312	305
Autre ports métropolitains	30	/	32	12
Ports d'outre-mer	11	/	11	0

Tableau 2: Évolution du transport de marchandises dans les principaux ports français de 2000 à 2015

2.1.6 Considérations sur le système portuaire de la Corse

Ont été totalisées en 2016 29 connexions maritimes fournies par 6 compagnies de navigation qui desservent les ports de Corse. Voici les transporteurs maritimes desservant la Corse au cours de 2014-2016 et les passagers respectifs transportés.

2.1.6.1 La Méridionale

Liaisons maritimes
Ajaccio - Marsiglia
Bastia - Marsiglia
L'Île Rousse - Marsiglia
Porto Vecchio - Marsiglia
Propriano - Marsiglia
Propriano - Porto Torres

Tableau 3: Lignes maritimes réalisées par "La Méridionale" en 2016

Année	Passagers
2014	270'606
2015	286'373
2016	308'635

Tableau 4: Évolution du trafic de passagers transporté par "La Méridionale"

2.1.6.2 Corsica Ferries

Liaisons maritimes
Ajaccio - Nizza
Ajaccio - Toulon
Ajaccio - Porto Torres
Bastia - Golfo Aranci

⁵ Ports métropolitains avant 2010, ensemble des ports (yc DOM) en 2010 et 2015. Source: DGITM/PTF4

Liaisons maritimes
Bastia - Livorno
Bastia - Nizza
Bastia - Piombino
Bastia - Porto Ferraio
Bastia - Savona
Bastia - Toulon
Calvi - Nizza
Calvi - Savona
Calvi - Toulon
l'Île Rousse - Livorno
l'Île Rousse - Nizza
l'Île Rousse - Savona
l'Île Rousse - Toulon
Porto Vecchio - Nizza
Porto Vecchio - Toulon
Porto Vecchio - Porto Torres

Tableau 5: Lignes maritimes réalisées par "Corsica Ferries" en 2016

Année	Passagers
2014	3'678'996
2015	2'885'341
2016	2'869'520

Tableau 6: Evolution du trafic passagers transportés par la ligne "Corsica Ferries"

2.1.6.3 *Blu Navy*

Bonifacio	Santa Teresa di Gallura
-----------	-------------------------

Tableau 7: Lignes maritimes réalisées par "Blu Navy"

Année	Passagers
2016	94'372

Tableau 8: Evolution du trafic de passagers transporté par "Blu Navy"

2.1.6.4 *Moby Lines*

Liaisons maritimes
Bastia - Genova
Bastia - Livorno
Bastia - Nizza
Bonifacio - Santa Teresa di Gallura

Tableau 9: Lignes maritimes réalisées par "Moby Lines" en 2016

Année	Passagers
2014	356'864
2015	373'372
2016	472'377

Tableau 10: Evolution du trafic de passagers transporté par "Moby Lines"

2.1.6.5 *Seremar*

Liaisons maritimes
Bonifacio - Santa Teresa di Gallura

Tableau 11: Lignes maritimes réalisées par "Seremar"

Année	Passagers
2014	128'947
2015	121'084
2016	14'890

Tableau 12: Évolution du trafic de passagers transporté par "Seremar"

2.1.6.6 Corsica Linea (ex S.N.C.M.)

Liaisons maritimes
Ajaccio - Marsiglia
Bastia - Marsiglia
L'île Rousse - Marsiglia
Porto Vecchio - Marsiglia
Propriano - Marsiglia

Tableau 13: Lignes maritimes réalisées par "Corsica Linea", en 2016

Année	Passagers
2014	63'5036
2015	358'974
2016	298'746

Tableau 14: Évolution du trafic de passagers transporté par "Corsica Linea"

2.2 Statistiques portuaires des ports de référence et tendances du trafic au cours des trois dernières années

2.2.1 Le trafic de croisières de la Sardaigne

L'autorité du Système Portuaire de la Mer de Sardaigne a annoncé les budgets 2017 concernant le trafic de croisières, avec plus de 260 navires de croisière, 565 mille croiseurs et 5 millions de passagers en arrivée et départ.

Le plus performant secteur en termes de croissance est certainement le secteur des croisières, avec 260 navires qui, au cours des douze derniers mois, ont touché les principaux ports insulaires. Sur les 565 000 passagers au total débarqués par les géants de la mer, 430534 sont passés par Cagliari, Olbia 96024, 35901 par Porto Torres, 1110 par Golfo Aranci et 600 par Oristano. La répartition du nombre de navires voit l'aéroport de Cagliari en pole position avec 164 croisières, Olbia avec 67, Porto Torres avec 27, Golfo Aranci avec 4 et Oristano avec une seule touche. Une saisonnalité touristique de 12 mois, avec des quais pleins depuis les premiers jours de janvier jusqu'à la dernière semaine de décembre pour l'île du Sud et de mars à novembre pour le nord. Unique la direction qui gèrera le développement du marché de la croisière en Sardaigne, prêt à consolider un grand nombre de Cagliari et Olbia, pour favoriser la croissance de Porto Torres, Golfo Aranci et, en particulier, d'introduire l'industrie des deux géants de la mer nouvelles réalités d'Oristano et Santa Teresa, en gardant à l'esprit le potentiel de Portovesme. Sept portes ouvertes de tous les côtés de la Méditerranée, chacune située dans une position stratégique qui permettra de multiplier l'offre d'infrastructures pour toutes les entreprises à la recherche de nouvelles destinations. Il y a 25 millions et 800 000 passagers dans le monde entier qui, en 2017, ont fait un voyage de croisière. Plus d'un million de plus qu'en 2016, plus de deux fois plus qu'il y a dix ans. Cette croissance, basée sur des projections initiales de la Cruise Line International Association, confirme également cette année, une augmentation supplémentaire d'un million et 400 mille unités, 27 navires prêts à se lancer et un coût potentiel de 126 milliards \$. Dans ce scénario, la Sardaigne affiche déjà des chiffres qui vont au-delà de la participation substantielle, par rapport à la tendance générale. Il y a actuellement environ 250 aéroports au total prévus pour toute l'île, des nombres provisoires qui vont augmenter dans les prochains mois avec les réservations qui résulteront de la présentation de la nouvelle offre "Destination Sardaigne". Une croissance qui aura une incidence sur le nombre de passagers à l'année précédente, en tant que nouveaux navires, une plus grande capacité, surplombera les deux principaux ports de Cagliari et Olbia, avec une prévision des arrivées s'installeront environ 600 000 unités.

2.2.2 Les ports de référence de la Sardaigne

2.2.2.1 Le Port d'Olbia

Au cours du 2013-2015, le port d'Olbia a enregistré une baisse continue en termes de navires passés de 4860 unités en 2013 à 4770 unités en 2015.

L'année 2016 a été une année de « re-croissance » en ce qui concerne les navires animés dans le port d'Olbia avec une augmentation de 30% par rapport à 2015. Considérant également que l'échantillon de données mesurées en termes de liners en 2017 regarde seulement le mois de septembre (après ce mois aucune donnée n'est disponible), il est quand même possible mettre en évidence un plus grand nombre de navires réguliers traités en 2017 par rapport à 2015.

Cette augmentation des mouvements de navires surtout entre 2015 et 2016 se reflète également dans le nombre de passagers à l'arrivée et au départ, qui a augmenté de 383 971 par rapport à 2015 (+ 15%).

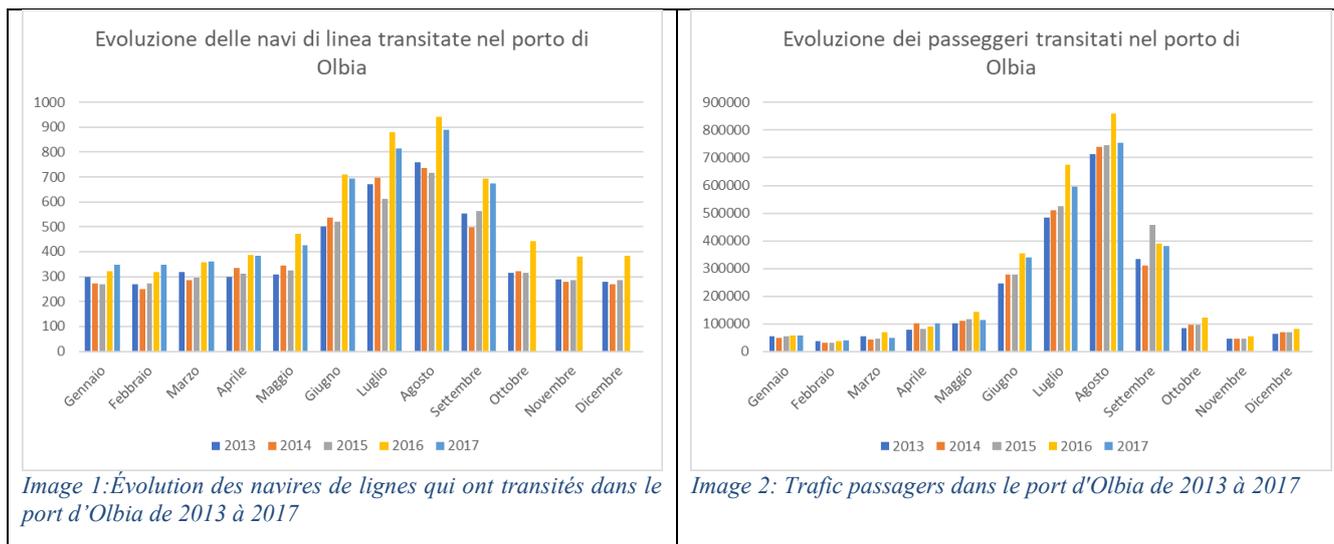
Toujours en termes de véhicules, une croissance de + 17% à été relevée de 2015 à 2016.

En ce qui concerne les passagers, Olbia, avec 2,9 millions de passagers / an (2016), est de loin le port de passagers le plus important en Sardaigne et l'un des principaux au niveau national, si l'on considère les données mesurées selon les termes indiqués précédents. Les facteurs saisonniers sont notamment importants, si l'on considère qu'environ 14% des passagers par an (en 2016) se déplacent en Août et que, durant les trois mois d'été - Juin, Juillet, Août - 40 % des données annuelles a été enregistré.

Mois/Année	Tot. Sur Lignes régulières					TRAFIC PASSAGERS MARITIMES				
	2013	2014	2015	2016	2017	2013	2014	2015	2016	2017
Janvier	299	271	269	322	346	54397	50541	56708	57146	58534
Février	268	250	274	317	346	36519	30599	31737	38980	39552
Mars	318	286	296	356	362	56726	43520	47621	69635	49592
Avril	300	336	310	386	384	79954	102127	81934	91525	102706
Mai	308	344	324	472	426	101468	111409	116321	142850	115501
Juin	501	538	522	710	693	247685	278556	277596	353991	341251
Juillet	670	698	612	878	815	484433	510743	526295	674143	596474
Août	760	736	716	942	890	713099	741003	744186	859707	755024
Septembre	552	496	562	692	674	333083	310112	456352	391440	382530
Octobre	316	320	315	442	/	84275	95935	96409	122229	/
Novembre	288	278	284	380	/	47917	46107	47807	54781	/
Décembre	280	270	286	384	/	64922	68822	69996	80506	/
Total	4860	4823	4770	6281	/	2304478	2389474	2552962	2936933	/

Mois/Année	Voitures et Camping-car				
	2013	2014	2015	2016	2017
Janvier	17555	17470	18000	19755	19992
Février	10672	10184	10896	13288	12852
Mars	17879	14364	12564	23986	17224
Avril	19919	33841	28733	32653	35928
Mai	33370	36341	39804	51313	40481
Juin	77581	90900	91345	121551	114456
Juillet	159014	162409	162070	219217	189835
Août	228131	235818	235348	276912	241728
Septembre	111456	106059	146999	137458	132447
Octobre	28309	33552	33335	43242	/
Novembre	17796	16990	17255	18701	/
Décembre	22398	24339	24845	27133	/
Total	74'408	782'267	821'194	985'209	/

Tableau 15: Évolution du trafic maritime dans le port d'Olbia de 2013 à 2017



2.2.2.1.1 La ligne Olbia - Civitavecchia

De 2015 à 2016, le nombre de navires circulant sur cette ligne a augmenté de 30%, reflétant le nombre de passagers transportés (+14% en 2016) et de voitures (+16 %). Il est approprié souligner que la majorité du trafic de passagers est répartie au cours des trois mois d'été de juin, juillet et août, avec un pourcentage égal à 66% en 2016 et à 65% en 2015.

DONNÉES ITALIENNES	Année 2015			Année 2016		
	nombre de navires	passagers et conducteurs	Voitures	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures
Janvier	62	17665	5204	60	19016	5355
Février	56	12662	3588	57	14923	4095
Mars	64	18972	5179	68	23396	6623
Avril	56	26222	7595	104	33772	9338
Mai	66	34106	9615	130	40120	12157
Juin	110	75743	22804	192	111950	34089
Juillet	185	193931	57875	238	237575	73035
Août	225	300190	89747	270	319944	99300
Septembre	136	129936	40001	170	127019	40405
Octobre	62	25687	7681	71	31529	9171
Novembre	60	18503	5382	60	20100	5403
Décembre	60	23516	7204	62	24705	6785
Total	1142	877'133	261'875	1'482	1'004'049	305'756

Tableau 16: Évolution du trafic maritime sur la ligne Olbia-Civitavecchia

2.2.2.1.2 La ligne Olbia – Genova

De 2015 à 2016, le nombre de navires circulant sur cette ligne a augmenté de 8%, reflétant le nombre de passagers transportés (-26% en 2016) et de voitures (-25 %). Il est approprié souligner que la majorité du trafic de passagers est répartie au cours des trois mois d'été de juin, juillet et août, avec un pourcentage égal à 52% en 2016 et à 64% en 2015.

DONNÉES ITALIENNES	Année 2015			Année 2016		
	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures
Janvier	28	8331	3398	28	9228	3364
Février	24	3902	1728	25	4744	1848
Mars	28	5744	2368	29	9044	3392
Avril	28	14150	5196	26	13038	4914
Mai	40	23201	7804	56	30570	9309
Juin	112	79985	25405	99	58167	18635
Juillet	117	122238	37202	142	98287	30041
Août	146	178910	54818	132	74108	23078
Septembre	99	110277	33714	127	86835	29188
Octobre	45	28009	8954	62	36104	10646
Novembre	30	6622	2490	26	5924	2130
Décembre	30	9896	3777	28	9786	3057
Total	727	591'265	186'854	780	435'835	139'602

Tableau 17: Évolution du trafic maritime sur la ligne Olbia-Genova

2.2.2.1.3 La ligne Olbia-Livorno

De 2015 à 2016, le nombre de navires circulant sur cette ligne a augmenté de 57%, reflétant le nombre de passagers transportés (+34% en 2016) et de voitures (+43 %). Il est approprié souligner que la majorité du trafic de passagers est répartie au cours des trois mois d'été de juin, juillet et août, avec un pourcentage égal à 60% en 2016 et à 52% en 2015.

DONNÉES ITALIENNES	Année 2015			Année 2016		
	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures
Janvier	142	30227	11376	156	28296	9564
Février	114	14110	5593	158	18404	6037
Mars	138	21782	7995	185	36360	12325
Avril	140	39888	12703	184	43571	14961
Mai	142	55809	16189	199	69736	21971
Juin	181	103069	28923	310	155584	49858
Juillet	178	167448	47933	358	256218	79722
Août	192	195547	54774	333	305459	90877
Septembre	196	168338	47459	275	154861	50428
Octobre	123	41437	12017	216	53356	17657
Novembre	120	21711	7492	220	27874	9638
Décembre	126	34761	11894	213	45233	15951
Total	1792	894'127	264'348	2'807	1'194'952	378'989

Tableau 18: Évolution du trafic maritime sur la ligne Olbia-Livorno

2.2.2.1.4 La ligne Olbia – Piombino

De 2015 à 2016, le nombre de navires circulant sur cette ligne a diminué de -2.5%, reflétant le nombre de passagers transportés (-21% en 2016) et de voitures (-21 %). Il est approprié souligner que la majorité du

trafic de passagers est répartie au cours des trois mois d'été de juin, juillet et août, avec un pourcentage égal à 79% en 2016 et à 69% en 2015.

DONNÉES ITALIENNES	Année 2015			Année 2016		
	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures
Janvier	52	647	0	98	909	0
Février	95	1063	0	106	915	0
Mars	104	1123	0	98	1061	0
Avril	100	1674	0	96	1144	2
Mai	94	3105	86	104	2424	13
Juin	147	17610	4359	126	15804	4302
Juillet	149	42673	11530	141	45412	12329
Août	158	67932	17991	155	54437	14837
Septembre	140	46356	12462	117	21424	5372
Octobre	91	1277	0	91	1240	0
Novembre	105	971	6	106	883	0
Décembre	113	1823	153	75	782	0
Total	1'348	186'254	46'587	1'313	146'435	36'855

Tableau 19: Évolution du trafic maritime sur la ligne Olbia-Piombino

2.2.2.2 Le Port de Golfo Aranci

Au cours de la période 2013-2015, le port de Golfo Aranci a enregistré une augmentation continue du nombre de navires exploités par des lignes régulières, qui est passé de 969 en 2013 à 1100 en 2016 (+12%). Cette augmentation des mouvements de navires, notamment entre 2015 et 2016, se reflète également dans le nombre de passagers, en augmentation de 73859 unités (+ 13% de 2015 à 2016). Toujours en ce qui concerne les données sur les voitures et les campeurs qui ont transité, nous notons une croissance de +13% entre 2015 et 2016.

Le phénomène de saisonnalité est pertinent, où il est notable qu'environ 27% des passagers par an en 2016 se sont déplacés au mois d'août et que, durant les trois mois d'été juin, juillet et août, 63% des passagers ont transité par rapport aux données annuelles.

Mois/Année	Tot. Navires de Ligne					TRAFIC PASSAGERS MARITIMES				
	2013	2014	2015	2016	2017	2013	2014	2015	2016	2017
Janvier	45	61	52	61	68	5424	6665	4831	8088	14277
Février	54	54	56	54	62	3848	4650	3864	3898	6351
Mars	60	62	54	74	62	7895	5546	5401	10378	10071
Avril	74	58	50	62	86	18952	17671	12054	13747	32440
Mai	94	66	84	78	111	32665	23166	25048	29422	42114
Juin	119	118	131	144	140	67344	62541	65370	78402	95130
Juillet	124	124	132	147	107	99709	84538	113734	134195	114250
Août	125	122	124	152	186	132442	122147	162461	164813	193721
Septembre	125	116	116	134	138	72841	80554	92056	98466	108314
Octobre	70	66	68	74	/	18181	22520	21001	31244	/
Novembre	52	64	60	58	/	4982	7497	7239	10404	/
Décembre	27	70	64	62	/	6991	9477	10778	14639	/
Total	969	981	991	1'100	/	471'274	446'972	523'837	597'696	/

Mois/Année	Voitures et Camping-car				
	2013	2014	2015	2016	2017
Janvier	2115	2348	1682	2858	5518
Février	1357	1490	1315	1447	2562
Mars	2870	2052	1917	3514	3834
Avril	6984	6190	4092	4440	11229
Mai	10441	8142	7663	8485	13511
Juin	21902	20159	21944	24199	31554
Juillet	31960	27344	36487	42518	36113
Août	41791	40124	51965	52138	62614
Septembre	24346	28019	31747	34307	38811
Octobre	6217	8215	7670	11508	/
Novembre	1711	2807	2817	4179	/
Décembre	2425	3513	3732	5792	/
Total	154'119	150'403	173'031	195'385	/

Tableau 20: Évolution du trafic maritime dans le port de Golfo Aranci de 2013 à 2017

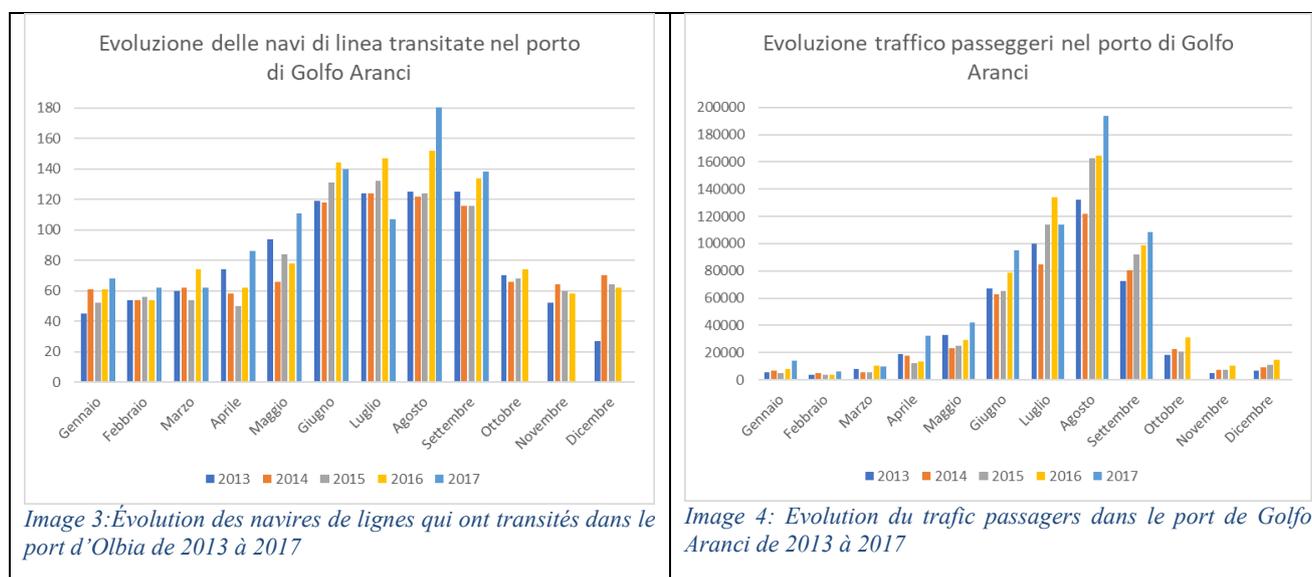


Image 3: Évolution des navires de lignes qui ont transités dans le port d'Olbia de 2013 à 2017

Image 4: Evolution du trafic passagers dans le port de Golfo Aranci de 2013 à 2017

2.2.2.2.1 La ligne Livorno – Golfo Aranci.

De 2015 à 2016, le nombre de navires circulant sur cette ligne a augmenté de 8%, reflétant le nombre de passagers transportés (+23% en 2016) et de voitures (+20 %). Il est approprié souligner que la majorité du trafic de passagers est répartie au cours des trois mois d'été de juin, juillet et août, avec un pourcentage égal à 61% en 2016 et à 76% en 2015.

DONNÉES ITALIENNES	Année 2015			Année 2016		
	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures
Janvier	52	4831	1682	61	8088	2530
Février	54	3794	1195	56	4074	1323
Mars	54	5401	1730	65	9568	2935
Avril	44	12054	3806	61	13682	3847
Mai	63	23989	6501	74	28782	6929
Juin	126	65370	20363	111	73356	20609
Juillet	132	113734	35212	120	122029	37275
Août	124	162461	51078	122	146779	45621
Septembre	64	21091	6658	120	93109	29749
Octobre	64	21091	6658	66	30131	9275
Novembre	60	7239	2617	58	10404	3784
Décembre	63	10778	3732	61	14617	5459
Total	900	451'833	141'232	975	554'619	169'336

Tableau 21: Évolution du trafic maritime de la ligne Livorno-Golfo Aranci

2.2.2.2.2 La ligne Bastia – Golfo Aranci

Pour cette section, l'incongruité des données statistiques italiennes et françaises (données ORTC) est notable. En effet, d'après les sources ORTC, le nombre de passagers pour le 2014 et le 2015 est nul sur cette route, alors que les données pour les années 2016 et 2017 sont réputées dans les tableaux 23.

DONNÉES ITALIENNES	Année 2015			Année 2016		
	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures
Janvier	0	0	0	0	0	0
Février	0	0	0	0	0	0
Mars	0	0	0	4	721	247
Avril	0	0	0	1	65	24
Mai	4	27	10	0	0	0
juin	0	0	0	0	0	0
juillet	0	0	0	0	0	0
août	0	0	0	0	0	0
Septembre	0	0	0	0	0	0
Octobre	0	0	0	0	0	0
Novembre	0	0	0	0	0	0
Décembre	0	0	0	0	0	0
Total	4	27	10	5	786	271

Tableau 22:Évolution du trafic maritime de la ligne Bastia-Golfo Aranci - DONNÉES ITALIENNES

DONNÉES O.R.T.C.	Année 2016	Année 2017
	passagers	passagers
Janvier	0	0
Février	0	0
Mars	20	0
Avril	0	0
Mai	0	0
juin	17	3
juillet	0	13
août	0	0
Septembre	70	0
Octobre	444	0
Novembre	0	0
Décembre	0	0
Total	551	16

Tableau 23: Évolution du trafic maritime de la ligne Bastia-Golfo Aranci - DONNÉES O.R.T.C.

2.2.2.2.3 La ligne Porto Vecchio – Golfo Aranci

Pour cette section, l'incongruité des données statistiques italiennes et françaises (données ORTC) est notable. En effet, d'après les sources ORTC, le nombre de passagers pour le 2014 et le 2015 est nul sur cette route, alors que les données pour les années 2016 et 2017 sont réputées dans les tableaux 25.

DONNÉES ITALIENNES	Année 2016		
	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures
Janvier	0	0	0
Février	0	0	0
Mars	0	0	0
Avril	0	0	0
Mai	2	667	169
juin	24	4690	1316
juillet	27	12166	3458
août	30	18026	5207
Septembre	16	5357	1856
Octobre	8	1113	310
Novembre	0	0	0
Décembre	0	0	0
Total	107	42'019	12'316

Tableau 24: Évolution du trafic maritime de la ligne Porto Vecchio – Golfo Aranci - DONNÉES ITALIENNES

DONNÉES O.R.T.C.	Année 2016	Année 2017
	passagers	passagers
Janvier	0	0
Février	0	0
Mars	0	0
Avril	0	1096
Mai	217	146
juin	781	592
juillet	1801	1727
août	1891	2984
Septembre	555	2403
Octobre	0	209
Novembre	0	0
Décembre	48	202
Total	5293	9'359

Tableau 25: Évolution du trafic maritime de la ligne Porto Vecchio – Golfo Aranci - DONNÉES O.R.T.C

2.2.2.3 Le Port de Porto Torres

Au cours de 2013-2016, le port de Porto Torres a enregistré une augmentation en termes de navires passés de 1462 unités en 2013 à 1770 unités en 2016 (+ 17%). Cette augmentation du nombre de mouvements de navires se reflète également dans le nombre de passagers arrivant et partant dans le port de Porto Torres, qui a augmenté de 191645 unités par rapport à 2015 (+ 24%).

Toujours en ce qui concerne les données sur les voitures et les campeurs qui ont transité, nous notons une croissance de +27% entre 2015 et 2016.

Le phénomène de saisonnalité est de nouveau pertinent, en effet, environ 28% des passagers du 2016, se sont déplacés au mois d'août, tandis que dans les trois mois d'été juin, juillet et août, 59% des passagers qui ont transités a été enregistré en 2016.

Mois/Année	Tot. Navi Ro - Pax					Passagers				
	2013	2014	2015	2016	2017	2013	2014	2015	2016	2017
Janvier	80	74	64	100	128	17030	21759	17646	23151	26213
Février	70	74	62	94	154	11302	13088	10849	15539	17115
Mars	86	76	70	102	146	18202	17295	16683	29939	21215
Avril	112	102	90	116	150	30665	43323	29954	36683	51080
Mai	124	130	110	152	217	39726	40567	40892	49123	52590
juin	176	166	172	196	246	81960	77912	78100	92066	109703
juillet	212	204	174	224	258	128991	152089	131199	175202	194198
août	220	220	212	250	280	192461	205211	207815	257703	288506
Septembre	150	158	158	184	224	84629	88824	92560	111505	133886
Octobre	82	84	68	124	/	30813	28610	33892	43806	/
Novembre	72	74	64	114	/	17057	14916	16260	24030	/
Décembre	78	70	84	114	/	25408	22190	27433	36181	/
Total	1'462	1'432	1'328	1'770		678'244	725'784	703'283	894'928	

Mois/Année	Voitures et Camping-car				
	2013	2014	2015	2016	2017
Janvier	5910	7572	5817	7816	8665
Février	3703	4699	3478	5489	5113
Mars	5949	5454	5325	9984	6639
Avril	9335	10839	8576	11056	14691
Mai	11792	13420	11636	13431	15139
Juin	26176	26468	25544	30026	35863
Juillet	43590	43790	43924	57511	59200
Août	61731	68095	66176	85926	91331
Septembre	28210	30305	33427	39546	45241
Octobre	10414	8526	12470	15414	/
Novembre	6682	4568	5727	8096	/
Décembre	9633	7307	9213	13010	/
Total	223'125	231'043	231'313	297'305	/

Tableau 26: Évolution du trafic maritime dans le port de Porto Torres de 2013 à 2017

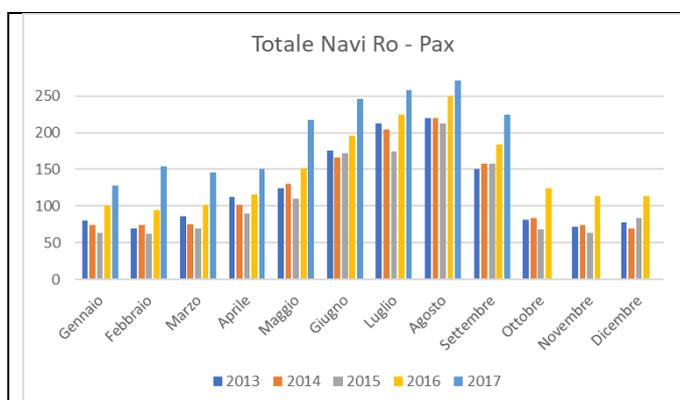


Image 5: Évolution des navires Ro – Pax qui ont transité dans le port de Porto Torres de 2013 à 2017

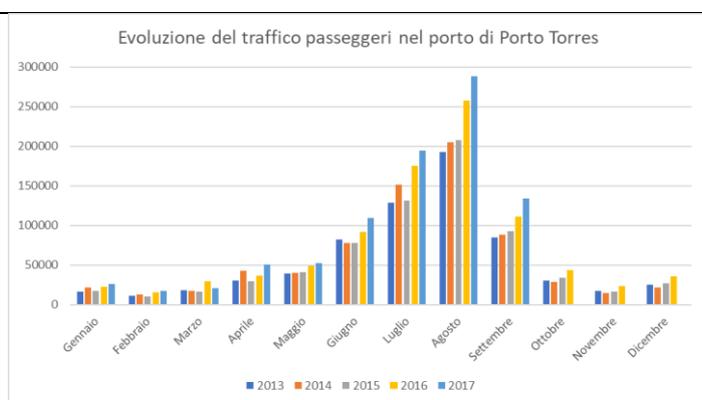


Image 6: Evolution du trafic passagers dans le port de Golfo Aranci de 2013 à 2017

2.2.2.3.1 La Ligne Porto Vecchio – Porto Torres

Le trafic sur la ligne "Porto Vecchio - Porto Torres" a pour origine et destination le port de Toulon dans le cadre d'un service triangulaire⁶. En ce qui concerne cette ligne, nous notons les incohérences des données statistiques italiennes et françaises présentées dans les tableaux 27 et 28.

⁶ www.ortc.info

DONNÉES ITALIENNES	Année 2016		
	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures
Janvier	0	0	0
Février	0	0	0
Mars	0	0	0
Avril	0	0	0
Mai	0	0	0
Juin	8	1993	525
Juillet	14	251	56
Août	12	499	157
Septembre	14	1589	602
Octobre	8	287	83
Novembre	1	8	4
Décembre	3	374	125
Total	60	5'001	1'552

Tableau 27: Évolution du trafic maritime de la ligne Porto Vecchio-Porto Torres - DONNÉES ITALIENNES

DONNÉES O.R.T.C.	Année 2016	Année 2017
	passagers	passagers
Janvier	0	61
Février	0	0
Mars	0	0
Avril	0	3044
Mai	0	6745
Juin	2696	6128
Juillet	7293	3890
Août	7323	6520
Septembre	5585	10197
Octobre	3050	9451
Novembre	197	2003
Décembre	842	539
Total	26'986	48'578

Tableau 28: Évolution du trafic maritime de la ligne Porto Vecchio-Porto Torres - DONNÉES O.R.T.C.

2.2.2.3.2 La ligne Tolone – Porto Torres

DONNÉES ITALIENNES	Année 2016		
	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures
Janvier	0	0	0
Février	0	0	0
Mars	0	0	0
Avril	0	0	0
Mai	0	0	0
juin	8	727	212
juillet	14	8067	2592
août	12	10540	3076
Septembre	14	4192	1538
Octobre	9	3340	1083
Novembre	1	250	0
Décembre	5	340	115
Total	63	27'456	8'616

Tableau 29: Évolution du trafic maritime de la ligne Tolone-Porto Torres - DONNÉES ITALIENNES

2.2.2.3.3 La ligne Ajaccio – Porto Torres

DONNÉES ITALIENNES	Année 2016		
	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures
Janvier	0	0	0
Février	2	9	2
Mars	0	0	0
Avril	0	0	0
Mai	0	0	0
Juin	0	0	0
Juillet	0	0	0
Août	0	0	0
Septembre	0	0	0
Octobre	1	628	160
Novembre	14	385	152
Décembre	4	106	41
Total	21	1'128	355

Tableau 30: Évolution du trafic maritime de la ligne Ajaccio-Porto Torres - DONNÉES ITALIENNES

DONNÉES O.R.T.C.	Année 2016	Année 2017
	passagers	passagers
Janvier	0	436
Février	0	685
Mars	0	1005
Avril	0	0
Mai	0	231
Juin	0	0
Juillet	0	0
Août	0	0
Septembre	0	585
Octobre	62	346
Novembre	234	338
Décembre	379	169
Total	675	3'795

Tableau 31: Évolution du trafic maritime de la ligne Ajaccio-Porto Torres - DONNÉES O.R.T.C

2.2.2.3.4 La ligne Barcellona – Porto Torres

De 2015 à 2016, le nombre de navires circulant sur cette ligne a diminué de -12%, reflétant le nombre de passagers transportés (-20% en 2016) et de voitures (-20 %). Il est approprié souligner que la majorité du trafic de passagers est répartie au cours des trois mois d'été de juin, juillet et août, avec un pourcentage égal à 74% en 2016 et à 81% en 2015

DONNÉES ITALIENNES	Année 2015			Année 2016		
	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures
Janvier	0	0	0	18	802	178
Février	0	0	0	15	456	139
Mars	2	1198	271	18	3546	936
Avril	20	3114	1051	23	2614	571
Mai	40	4846	1273	34	5260	1252
Juin	72	19014	5440	41	14438	3942
Juillet	72	36884	11918	47	36238	10449
Août	89	86889	24639	44	53110	15705
Septembre	60	22981	8873	31	15851	5061
Octobre	2	362	150	18	4178	1257
Novembre	0	0	0	17	1489	377
Décembre	12	669	172	18	2116	481
Total	369	175'957	53'787	324	140'098	40'348

Tableau 32: Évolution du trafic maritime de la ligne Barcellona – Porto Torres

2.2.2.3.5 La ligne Civitavecchia – Porto Torres – Barcellona

DONNÉES ITALIENNES	Année 2015		
	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures
Janvier	0	0	0
Février	0	0	0
Mars	2	1198	271
Avril	20	3114	1051
Mai	40	4846	1273
juin	72	19014	5440
juillet	72	36884	11918
août	89	86889	24639
Septembre	60	22981	8873
Octobre	2	362	150
Novembre	0	0	0
Décembre	12	669	172
Total	369	175'957	53'787

Tableau 33: Évolution du trafic maritime de la ligne Civitavecchia – Porto Torres – Barcellona

2.2.2.3.6 La ligne Civitavecchia – Porto Torres

DONNÉES ITALIENNES	Année 2015		
	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures
Janvier	18	729	351
Février	15	743	360
Mars	16	3281	1078
Avril	25	3501	1284
Mai	34	4326	1454
Juin	39	13181	4184
Juillet	47	33435	10187
Août	44	52489	16003
Septembre	33	16479	6056
Octobre	18	2811	1290
Novembre	17	2208	568
Décembre	16	3914	1682
Total	322	137'097	44'497

Tableau 34: Évolution du trafic maritime de la ligne Civitavecchia – Porto Torres

2.2.2.3.7 La Ligne Propriano – Porto Torres

De 2015 à 2016, il y a eu une diminution de -2% par rapport au nombre de navires de ligne qui ont utilisé cette route, étant donné que cela se reflète dans le nombre de passagers transportés (-42% en 2016 par rapport à 2015) et dans les voitures en conséquence (-42%). Ces considérations sont basées sur des données statistiques italiennes.

DONNÉES ITALIENNES	Année 2015			Année 2016		
	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures
Janvier	2	4	0	6	47	19
Février	6	127	44	4	70	24
Mars	6	244	53	8	193	71
Avril	10	244	80	8	233	74
Mai	8	523	131	8	300	83
Juin	10	524	129	10	330	107
Juillet	10	799	305	8	291	77
Août	4	427	130	4	211	62
Septembre	12	1069	361	10	456	168
Octobre	4	375	135	8	347	109
Novembre	6	116	44	4	84	26
Décembre	8	192	76	6	108	43
Total	86	4'644	1'488	84	2'670	863

Tableau 35: Évolution du trafic maritime de la ligne Propriano-Porto Torres - DONNÉES ITALIENNES

Pour cette ligne, nous notons l'incohérence des données statistiques italiennes et françaises (données ORTC reportées dans le tableau 36)

DONNÉES O.R.T.C.	Année 2015	Année 2016	Année 2017
		passagers	passagers
Janvier	0	29	81
Février	83	38	61
Mars	162	103	27
Avril	135	66	93
Mai	180	90	92
Juin	219	176	155
Juillet	215	164	190
Août	160	119	154
Septembre	208	172	116
Octobre	170	162	82
Novembre	64	36	202
Décembre	77	63	90
Total	1673 pax	1218	1343

Tableau 36: Évolution du trafic maritime de la ligne Propriano-Porto Torres - DONNÉES O.R.T.C.

2.2.2.3.8 La linea Genova – Porto Torres

De 2015 à 2016, le nombre de navires circulant sur cette ligne a diminué de +8.5%, reflétant le nombre de passagers transportés (13% en 2016) et de voitures (15 %). Il est approprié souligner que la majorité du trafic de passagers est répartie au cours des trois mois d'été de juin, juillet et août, avec un pourcentage égal à 51% en 2016 et à 52% en 2015 :

DONNÉES ITALIENNES	Année 2015			Année 2016		
	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures	nombre de navires	passagers et conducteurs	voitures
Janvier	62	17642	5817	58	21573	7213
Février	56	10722	3412	58	14261	4858
Mars	62	15241	4989	60	22919	7766
Avril	60	26596	7445	60	30335	8874
Mai	62	35523	9939	76	39237	10200
Juin	90	58562	19521	90	61397	20471
Juillet	92	90516	30895	94	96920	33349
Août	92	119140	40642	124	136662	48543
Septembre	86	68511	24193	82	72938	25571
Octobre	62	33155	11753	62	32215	10867
Novembre	28	7778	2717	60	19606	6807
Décembre	64	26572	8916	62	29262	10494
Total	816	509'958	170'239	886	577'325	195'013

Tableau 37: Évolution du trafic maritime de la ligne Genova – Porto Torres

2.2.2.4 Le port de Cagliari

D'après les données recueillies, le trafic de passagers dans le port de Cagliari a subi une réduction jusqu'en 2012 (l'année où 158762 passagers ont été enregistrés). Ensuite, ce trafic a augmenté dès 2013, atteignant une valeur de 580730 passagers en 2016 («traverseurs» et passagers de croisière).

Année	Trafic Passagers	Numéro de navires	Trafic passagers, (croisière)
2011	417'549	3'156	232'118
2012	239'317	3'091	80'555
2013	343'418	6'293	146'000
2014	328'823	4'566	81'844
2015	524'257	6'452	266'688
2016	580'730	7'044	258'066

Tableau 38: Évolution du trafic maritime dans le port de Cagliari de 2011 à 2016

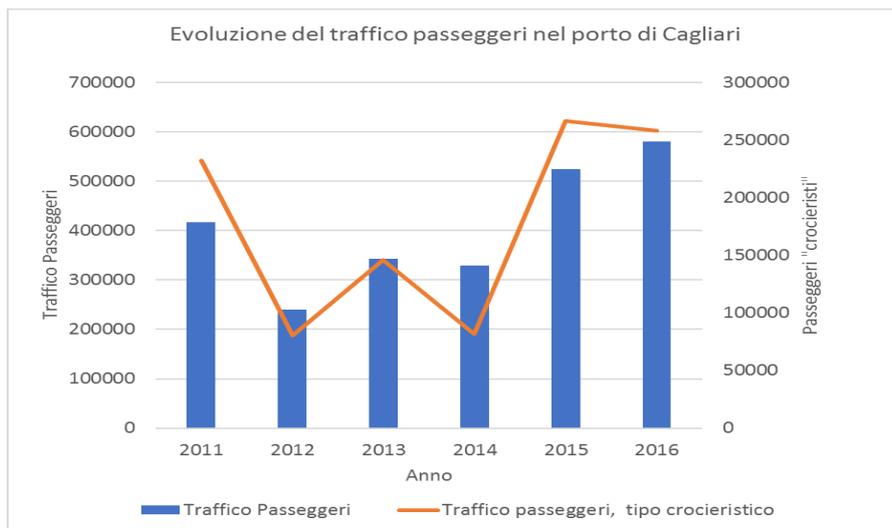


Image 7: Évolution du trafic de passagers (total à gauche, dont passagers de croisière à droite) dans le port de Cagliari de 2011 à 2016

En ce qui concerne le trafic de croisière, le port de Cagliari est d'importance significative, vu qu'en 2016 le nombre de passagers était supérieur à 250000. Ce trafic devrait augmenter si le port est en mesure d'offrir des mouillages et des services adaptés aux opportunités touristiques existantes. Par ailleurs, on assiste à la tendance au gigantisme des nouveaux navires de croisière. Ceci est évident à partir du graphique ci-dessous, qui indique, par rapport à la longueur et au tirant d'eau, les navires qui sont arrivés au port de Cagliari en 2015.

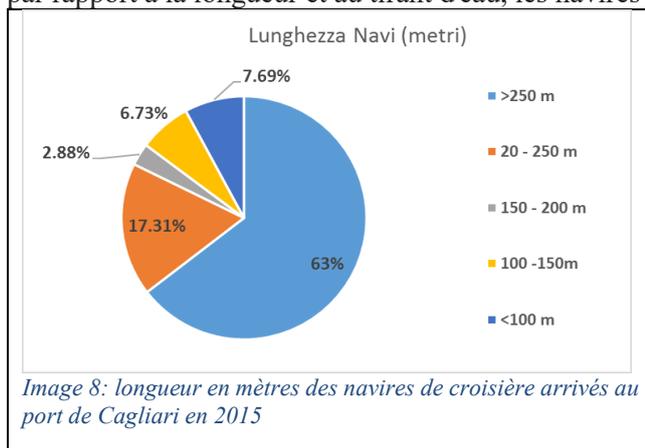


Image 8: longueur en mètres des navires de croisière arrivés au port de Cagliari en 2015

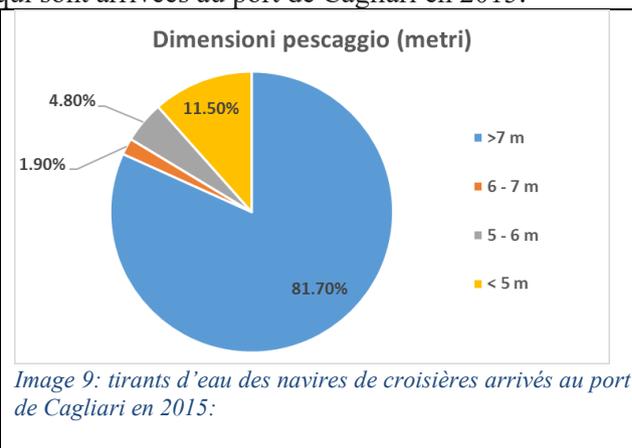


Image 9: tirants d'eau des navires de croisières arrivés au port de Cagliari en 2015:

2.2.2.5 Le port de Santa Teresa di Gallura

Le tableau 39 indique le nombre de passagers ayant transité dans le port de Santa Teresa di Gallura entre 2013 et 2016 et le pourcentage de marchandises traitées. Il est clair que de 2015 à 2016, il y a eu une baisse du trafic passagers (-2,46%).

Année	2013	2014	2015	Evol. 15/14	2016	Evol. 16/15	Partie des marchandises
Passagers	255'533	262'517	266'163	1.39 %	259'621	-2.46	6.40 %

Tableau 39: Évolution du trafic maritime dans le port de Santa Teresa di Gallura de 2013 à 2016

Le tableau 40 montre l'évolution mensuelle et annuelle du trafic passagers le long de la route Santa Teresa - Bonifacio. De 2014 à 2015, il y a eu une augmentation de 3646 passagers, qui ont diminué en 2016 pour atteindre 2896 passagers de moins qu'en 2014. En 2017, cependant, il y a eu une augmentation des flux de passagers sur cette route pendant toute l'année en excluant le mois de Décembre (il n'y a toujours pas de données disponibles à partir de source ORTC), une augmentation de 9286 passagers a été enregistré par rapport à 2016.

Trafic passagers le long de la route Santa Teresa - Bonifacio				
Mois	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017
Janvier	4568	4849	3948	3477
Février	5091	4740	5142	5014
Mars	6052	5701	8161	7320
Avril	18191	15189	15485	21667
Mai	35376	33360	29359	32390
Juin	35405	34845	33381	37763
Juillet	36280	41094	39218	40998
Août	55928	60106	52497	53904
Septembre	38960	41596	43408	43114
Octobre	15552	13122	17223	18148
Novembre	5913	6122	5613	5112
Décembre	5201	5439	6186	Non détecté
Total	262'517	266'163	25'9621	268'907 (décembre exclu)

Tableau 40: Évolution du trafic maritime de la ligne Santa Teresa – Bonifacio de 2014 à 2017

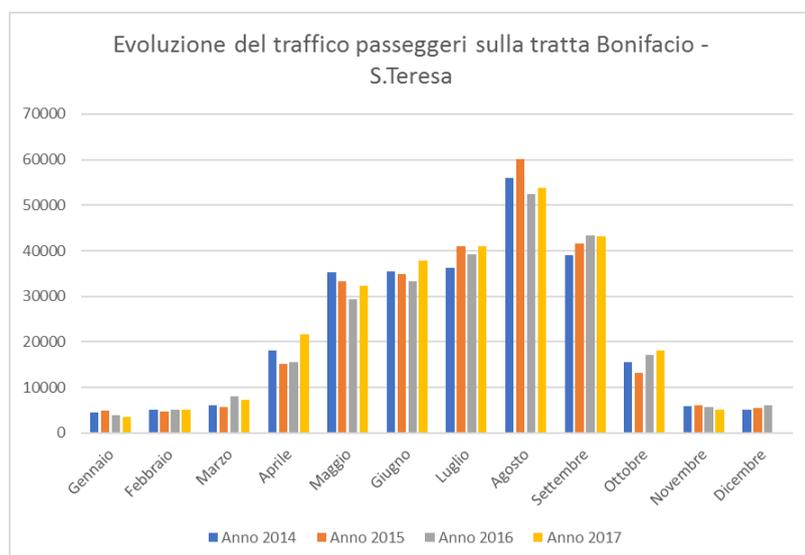


Image 10: Évolution du trafic maritime de la ligne Santa Teresa – Bonifacio de 2014 à 2017

La ligne maritime Santa Teresa di Gallura - Bonifacio est exploitée par 2 compagnies maritimes. L'opérateur Moby Lines propose des liaisons 4 fois par jour avec des trajets d'environ 50 minutes, tandis que le service Blu Navy est proposé jusqu'à 4 fois par jour, avec une durée d'environ 1 heure. Par conséquent, le service offert est de 56 voyages par semaine.

Les compagnies maritimes susmentionnées sont analysées en détail:

Moby Lines

Qui est actif sur cette route tout au long de l'année et les courses sont réparties tout au long de la journée. La flotte est composée de:

- Moby Giraglia: 75 mètres de long, 13 mètres de large, capacité: 400 passagers, 100 véhicules;
- Moby Bastia: mêmes caractéristiques que le Moby Giraglia.

Bleu marine

- Heure d'hiver 2017: du 02/03/17 au 12/04/17 départ de S. Teresa à 8h30, 15h30 et départ de Bonifacio à 11h30, 17h00
- Heure d'été 2017: du 13/04 au 30/09 avec départs de Bonifacio à 7h00, 10h30, 15h30, 18h30 et départ de S. Teresa à 9h00, 12h00, 17h00, 20h00.

La flotte se compose de deux navires:

- M / N Acciarello: 113 mètres de long, 18 mètres de large, capacité: 800 passagers, 230 machines;
- M / N Ichnusa: 65 mètres de long, 14 mètres de large, capacité: 350 passagers, 50 voitures.

2.3 Évolution du trafic maritime de la Corse dans les ports de référence

Le trafic passager "sortant" des ports de Corse

Les principales liaisons de la Corse avec les ports de référence «continentaux» et insulaires sont indiquées dans le tableau 41. 6% du trafic maritime en termes de passagers sont de / vers la Sardaigne au cours des trois dernières années 2014-2016.

Ports	Pax - AN 2014	Pax - AN 2015	Pax - AN 2016
Marsiglia	708'679	641'154	606'163
Toulon	135'4271	1'395'003	1'371'779
Nizza	748'998	697'200	768'581
Savona	337'804	369'421	320'986
Genova	110'997	118'437	117'635
La Spezia	0	0	0
Livorno	527'936	523'701	564'698
Porto Ferraio	10'512	12'299	14'040
Piombino	2'562	79	314
Civitavecchia	0	0	0
Porto Torres	6'173	1'687	28'879
Santa Teresa	26'2517	266'163	259'621
Palau	0	0	0
Golfo Aranci	0	0	5'844
Total	4'070'449	4'025'144	4'058'540
Trafics internes Sardaigne	268'690	267'850	294'344

Tableau 41: Trafic de passagers quittant la Corse en provenance des principaux ports "continentaux" et de la Sardaigne

LES TRAFICS PASSAGERS DE LA CORSE AU COURS DE LA SAISON 2017

(de Mai à Septembre)

Depuis 2008, la part du trafic maritime 54% s'est sensiblement érodée. (67 % en 2008).

Ventilation des trafics par port, tableau 42:

Ports	Pax
Ajaccio	739'938
Bastia	1'674'971
Bonifacio	208'169
L'Île Rousse	344'302
Porto Vecchio	158'195
Propriano	46'529

Tableau 42: les trafics passagers de la corse au cours de la saison 2017 (de mai à septembre)

Ventilation des trafics estivaux 2017 par compagnie maritime, tableau 43

compagnies	Pax
Corsica Ferries	2'209'898
Moby Lines	456'129
Corsica Linea	237'726
La meridionale	164'704
Blu Navy	103'647

Tableau 43: Ventilation des trafics estivaux 2017 par compagnie maritime

LA MERIDIONALE exploitait la ligne L'Île Rousse / Marseille à la place de CORSICA LINEA au cours de l'été 2016.

LES TRAFICS PASSAGERS DE LA CORSE AU COURS DE LA SAISON 2016 (de Mai à Septembre)

Restructuration de la desserte maritime de la Corse cet été :

- La CORSICA FERRIES inaugure cet été 3 lignes au départ de Porto Vecchio sur Toulon, Golfo Aranci et Porto Torres
- MOBY LINES inaugure une ligne entre Bastia et Nice
- La BLU NAVY remplace la SAREMAR en Avril 2016 sur la ligne Bonifacio - Santa Teresa, * La CORSICA LINEA ayant absorbé en Avril 2016 la MCM, reprenneur de la SNCM en Janvier 2016, ses trafics sont comparés à ceux réalisés par la SNCM par le passé. Toutefois, l'offre Passagers de cette compagnie, recentrée sur le fret, (A peine 4 traversées assurées par le car ferry Danielle CASANOVA) s'est sensiblement restreinte tandis que LA MERIDIONALE a exploité de Juin à Septembre sa ligne Marseille - L'Ile Rousse
- La CORSICA FERRIES assure toujours 80 % des trafics français et LA MERIDIONALE surclasse la CORSICA LINEA en termes de trafic passagers cet été
- En Corse, seuls les ports de Porto Vecchio et de Bastia progressent (respectivement de + 111 % et + 3%) Le port de Marseille recule de - 11 %, il a perdu la moitié de son trafic par rapport à 2012, Livourne progresse de + 10 % et Savona perd - 14 % de ses trafics 2015 Porto Torres enfin traite 23 618 passagers contre 982 en 2015 mais 19 233 ont pour destination finale le port de Toulon dans le cadre d'une desserte triangulaire Porto Vecchio / Porto Torres / Toulon (Corsica Ferries)

Ventilation des trafics estivaux 2017 par compagnie maritime, tableau 44

Compagnies	Pax
Corsica Ferries	2'252'792
Moby Lines	439'249
Corsica Linea	174'315
La meridionale	191'868
Blu Navy	80'381

Tableau 44: les trafics passagers de la corse au cours de la saison 2016 (de mai à septembre)

Ventilation des trafics par port, tableau 45

Ports	Pax
Ajaccio	709'228
Bonifacio	197'863
L'Ile Rousse	338'240
Porto Vecchio	132'584
Propriano	46'007
Calvi	57'956

Tableau 45: les trafics passagers de la corse au cours de la saison 2016 (de mai à septembre)

LES TRAFICS PASSAGERS DE LA CORSE AU COURS DE LA SAISON 2015 (de Mai à Septembre)

- Après les grèves de 2014, la SNCM a drastiquement réduit son offre - 61% en assurant l'essentiel de la desserte avec les cargos mixtes; ses trafics passagers sont en retrait de - 51 %. Sa part de marché (lignes françaises) tombe à 11,6%, celle de LA MERIDIONALE atteint 8,4 %.
- La CORSICA FERRIES assure 73 % des trafics globaux maritimes et même 80 % sur les seules liaisons françaises. Sur le cumul des 12 derniers mois, le différentiel de trafic entre la CORSICA FERRIES et la SNCM atteint 2,5 Millions de passagers contre 2 Millions fin Septembre 2014.
- Conséquence de la baisse globale de l'offre sur les lignes françaises, les coefficients de remplissage des 3 compagnies progressent sensiblement : 48 % en 2015 contre 43 % en 2014 avec les évolutions suivantes : SNCM 49% / 36 %, CORSICA FERRIES 47 % / 46 % et CMN 60 % / 56 %.
- Troisième saison de recul pour le port de Porto Vecchio - 17 % qui perd 43 % de ses passagers depuis 2012. Le port de Marseille - 13 % a également perdu 43 % de sa clientèle depuis 2012.

Ventilation des trafics estivaux 2017 par compagnie maritime, tableau 46

Compagnies	Pax
Corsica Ferries	2'313'210
Moby Lines	361'684
S.N.C.M.	238'004

Tableau 46: les trafics passagers de la corse au cours de la saison 2015(mai à septembre)

Ventilation des trafics par port, tableau 47

Ports	Pax
Ajaccio	766'819
Bonifacio	211'001
L'Île Rousse	402'067
Porto Vecchio	62'636
Propriano	58'816
Calvi	57'291
Bastia	1'604'617

Tableau 47: les trafics passagers de la corse au cours de la saison 2015 (mai à septembre)

2.3.1 Le trafic de croisière en Corse

De 2014 à 2016, une augmentation du trafic de croisière en Corse a été enregistrée de 33%. Le principal port de croisières de Corse est celui d'Ajaccio, avec 1 003 888 passagers enregistrés en 2016.

Année	Ajaccio	Bastia	Bonifacio	Calvi	L'Île Rousse	Porto Vecchio	Propriano	Total
2014	598'375	30'960	14'355	75'980	2'012	12'799	28'305	762'786
2015	601'665	2'802	23'051	78'220	3'803	4'912	28'161	767'840
2016	1'003'886	35'854	16'564	52'029	610	6'880	36'239	1'152'062

Tableau 48: Évolution du trafic de croisière en Corse de 2014 à 2016.

2.3.2 Les ports de référence de la Corse

2.3.2.1 Le port d'Ajaccio

De 2014 à 2015, le port d'Ajaccio a enregistré une baisse du trafic passagers, passant de 1 016 645 en 2014 à 968 395 en 2016 (-4,9%). En 2017, une augmentation des passagers a été enregistrée passant à 1 009 459, soit une hausse de 4% par rapport à l'année précédente.

Cette hausse de passagers en 2017 se reflète également dans le trafic de véhicules enregistré au port d'Ajaccio, enregistrant une croissance de + 5,6% par rapport à 2016.

En revanche, en ce qui concerne le trafic de croisière, il y a eu une première hausse des flux de 2014 à 2016 (+39%), qui a ensuite fortement chuté en 2017, arrivant à 391.994 passagers déplacés.

Le phénomène de la saisonnalité est particulièrement important du moment qu'environ 25% des passagers en 2017 se sont déplacés au mois d'août, alors que pendant les trois mois d'été (de juin à août), 55% des passagers ont transité par rapport au chiffre annuel.

Mois/Année	Trafic véhicules				Trafic passagers (Régulier)			
	2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016	2017
Janvier	11447	10567	11424	11164	23962	23644	24439	22700
Février	10210	9850	10700	10340	20273	19934	23408	22438
Mars	13059	11874	12752	12632	27662	24293	25810	24511
Avril	21022	21095	25413	28258	54003	54450	66702	75423
Mai	43102	39187	31792	31215	96454	98930	76485	73146
Juin	46096	41336	39540	40632	106498	99735	94556	94743
Juillet	60616	62851	64750	70196	184826	190807	197147	207926
Août	89963	83703	76384	83946	282290	260423	235918	253537
Septembre	45256	51141	46142	48135	107042	116924	105314	110362
Octobre	23835	28696	25866	27109	58221	71695	63027	65201
Novembre	12539	11688	11901	14716	24792	22400	23934	29967
Décembre	13651	13675	13879	14567	30622	31090	31665	31972
Total	390796	385663	370543	392910	1016645	1014325	968395	1009459

Mois/Année	Trafic passagers (Croisières)			
	2014	2015	2016	2017
Janvier	2820	0	1519	1763
Février	0	3810	1657	1829
Mars	4404	11752	7399	6311
Avril	32314	35584	51273	30099
Mai	36082	27527	63899	46062
Juin	28877	38403	59900	47832
Juillet	52225	45182	68065	69048
Août	41929	44947	65509	61648
Septembre	44862	36276	73791	51051
Octobre	43356	43923	78209	61306
Novembre	7757	9914	30184	15045
Décembre	8540	3686	773	0
Total	303166	362336	502178	391994

Tableau 49: Évolution du transport de passagers enregistré dans le port d'Ajaccio de 2014 à 2017

Le tableau 50 indique le nombre de passagers enregistrés sur les lignes maritimes reliant le port d'Ajaccio.

Ajaccio	Marsiglia	Nizza	Toulon	Porto Torres	Total
2014	245'769	154'318	614'991	1'567	1'016'645
2015	198'406	131'444	684'594	14	1'014'458
2016	183'881	131'735	651'566	675	967'857

Tableau 50: Passagers enregistrés sur les lignes maritimes reliant le port d'Ajaccio

2.3.2.2 Port de Bonifacio

Au cours de la période 2014-2017, le port de Bonifacio a enregistré une fluctuation des flux enregistrés de passagers, et il est utile de souligner l'augmentation du trafic passagers à partir de 2017 (+5,3% par rapport à 2016).

Cette augmentation du nombre de passagers à partir de 2017 se reflète également dans le trafic enregistré dans le port de Bonifacio, avec une augmentation de 2,6% du trafic de véhicules par rapport à 2016.

Cette fluctuation des flux de véhicules et de passagers se reflète également dans les données enregistrées pour le trafic de croisière. Toutefois, l'année 2017 se termine avec une hausse de +43% par rapport à 2016. Particulièrement significatif est le phénomène de la saisonnalité, en fait environ 20% des passagers annuels de 2017, voyagé seulement en août et dans les trois mois d'été de Juin, Juillet et Août, il y avait un chiffre de 48,5% des passagers transités par rapport au chiffre actuel.

Mois/Année	Trafic véhicules				Trafic passagers (Régulier)			
	2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016	2017
Janvier	2264	2296	1910	1699	4568	4849	3948	3477
Février	2363	2269	2506	2388	5091	4740	5142	5014
Mars	2764	2568	3665	3176	6052	5701	8161	7320
Avril	5290	5077	4801	6567	18191	15189	15485	21667
Mai	8762	9525	8017	8776	35376	33360	29359	32390
Juin	8918	9102	8446	9613	35405	34845	33381	37763
Juillet	8823	9613	9121	9344	36280	41094	39218	40998
Août	14634	15322	13279	13444	55928	60106	52497	53904
Septembre	8790	9878	9437	9231	38960	41596	43408	43114
Octobre	4145	3759	5556	5314	15552	13122	17223	18148
Novembre	2771	2825	2687	2488	5913	6122	5613	5112
Décembre	2345	2741	2879	2201	5201	5439	6186	4583
Total	87'601	90'993	72'304	74'241	262'517	266'163	259'621	273'490

Mois/Année	Trafic passagers (Croisières)			
	2014	2015	2016	2017
Janvier	0	0	0	0
Février	0	0	0	0
Mars	0	0	0	0
Avril	600	608	404	0
Mai	1022	2870	2158	2042
Juin	1310	1614	754	3344
Juillet	1390	1300	1454	1271
Août	1105	1576	287	2476
Septembre	1559	1654	1993	1369
Octobre	795	1974	1311	1492
Novembre	0	0	0	0
Décembre	0	0	0	0
Total	7'781	11'596	8'361	11'994

Tableau 51: Évolution du transport de passagers enregistré dans le port de Bonifacio de 2014 à 2017

Le tableau 52 indique le nombre de passagers enregistrés sur les lignes maritimes reliant le port de Bonifacio.

Ligne Bonifacio - Santa Teresa	
2014	262'517
2015	266'163
2016	259'621

Tableau 52: Passagers enregistrés sur les lignes maritimes reliant le port de Bonifacio

2.3.2.3 Port de Porto Vecchio

Au cours des trois dernières années 2015-2017, le port de Porto-Vecchio a enregistré une augmentation (73%) des flux de passagers. Cette hausse du nombre de passagers se reflète dans le trafic de véhicules immatriculés, avec une croissance de + 60% par rapport à 2015 et au trafic croisière, étant donné qu'en 2017, elle s'est toutefois conclue avec une hausse de + 55% par rapport à 2015.

Le phénomène de la saisonnalité est particulièrement pertinent, environ 21% des passagers annuels (2017) se sont déplacés au mois d'août et durant les trois mois d'été de juin, juillet et août, un chiffre équivalent à 54% des passagers ont transité par le port de Porto Vecchio, par rapport au chiffre actuel.

Mois/Année	Trafic véhicules				Trafic passagers (Régulier)			
	2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016	2017
Janvier	625	1067	820	2147	1313	2362	1769	5129
Février	1309	1136	1255	2609	2749	2331	2761	5762
Mars	1643	1397	1339	2903	3760	2736	2742	5849
Avril	2285	2303	2047	5724	5509	5503	5518	14727
Mai	3559	3029	3468	7195	9066	7408	7784	15813
Juin	3590	3566	9186	10910	8806	8999	21886	25460
Juillet	4834	5079	12257	12990	14942	15288	38035	38859
Août	10051	6477	13822	15908	32834	21513	44315	48978
Septembre	4176	4052	9473	12446	10049	9428	21503	29085
Octobre	2742	2859	8287	7781	6593	6916	20347	18676
Novembre	1267	1222	2765	1960	2674	2345	5562	4444
Décembre	1363	1449	3925	3171	3072	3466	9419	8021
Total	38'948	35'239	68'644	85'744	101'367	88'295	181'641	220'864

Mois/Année	Trafic passagers (Croisières)			
	2014	2015	2016	2017
Janvier	0	0	0	0
Février	0	0	0	0
Mars	0	0	0	0
Avril	1597	232	109	500
Mai	1435	1620	843	1669
Juin	674	0	1306	1554
Juillet	1020	102	199	313
Août	862	449	407	404
Septembre	102	132	148	230
Octobre	1393	0	295	1020
Novembre	0	0	174	0
Décembre	0	0	0	0
Total	7'083	2'535	3'481	5'690

Tableau 53: Évolution du transport de passagers enregistré dans le port de Porto Vecchio de 2014 à 2017

Le tableau 54 montre le nombre de passagers enregistrés sur les lignes maritimes reliant le port de Porto Vecchio.

Porto Vecchio	Marsiglia	Nizza	Toulon	Golfo Aranci	Porto Torres	Total
2014	87'006	0	14'361	0	0	101'367
2015	88'295	0	0	0	0	88'295
2016	90'229	39'642	18'040	5'737	26'986	180'634

Tableau 54: Passagers enregistrés sur les lignes maritimes reliant le port de Porto Vecchio

2.3.2.4 Port de Propriano

Au cours des quatre dernières années (2014-2017), le port de Propriano a enregistré une baisse des flux de passagers enregistrés (-18%). Cette diminution des passagers se reflète également dans le trafic de véhicules enregistré dans le port de Propriano (-18%). En ce qui concerne le trafic de croisière, il y a eu une hausse (+45%) au cours des trois dernières années (2015-2017).

Le phénomène de la saisonnalité est particulièrement pertinent, environ 22% des passagers annuels (2017) se sont déplacés au mois d'août et 51% durant les trois mois d'été (juin, juillet et août).

Mois/Année	Trafic véhicules				Trafic passagers (Régulier)			
	2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016	2017
Janvier	621	908	878	965	1077	2074	1868	1838
Février	1028	925	954	866	1946	1960	1799	1755
Mars	1307	1235	1260	549	2539	2294	2412	1083
Avril	2138	2165	2166	1824	5509	5125	5220	4765
Mai	2882	2937	2371	2025	7360	7462	5529	5202
Juin	3767	2992	2790	2911	8438	7049	6503	6729
Juillet	4116	4970	4662	4422	11691	14292	13531	12561
Août	7405	7493	4558	4872	23069	22831	13444	14589
Septembre	3439	3180	3157	3184	7910	7182	7000	7448
Octobre	2588	2380	2371	2302	6000	5514	5361	5375
Novembre	1475	1113	1151	1299	2878	2055	2347	2714
Décembre	1300	1316	1412	1079	2922	2925	3150	2331
Total	32'066	31'614	27'730	26'298	81'339	80'763	68'164	66'390

grande partie des coûts est représentée par le mouvement des marchandises, sur lequel la composante des coûts de main-d'œuvre affecte fortement. Les coûts italiens sont similaires à ceux des autres pays européens, inférieurs à ceux de l'Espagne, de la France et de la Belgique. En coûts administratifs et douaniers, l'Italie obtient des résultats légèrement meilleurs que la Grèce, l'Espagne et la Belgique. Dans l'ensemble, cependant, les coûts des ports néerlandais et allemands sont inférieurs à ceux de l'Italie, tandis que ceux du Maroc et de l'Égypte sont inférieurs de 48 à 50%. L'Espagne, en revanche, semble avoir des coûts plus élevés que l'Italie, mais elle est plus compétitive grâce à des temps de traitement réduits de moitié⁷.

⁷ Iniziativa di studio sulla portualità Italiana, Dip.to per la programmazione e coor.to della politica economica

3 L'OFFRE INFRASTRUCTURELLE DU SYSTÈME PORTUAIRE DE LA SARDAIGNE

Malgré la conformation géographique de l'Italie, riche en criques et ports possibles, le transport maritime est encore modeste par rapport au transport routier, tenant compte également du fait que les ports italiens, en plus d'être le centre de distribution des flux marins, sont des éléments d'un réseau logistique composite, appelé à répondre à des fonctions différentes et indispensables pour le pays. Ces fonctions essentielles sont:

- L'approvisionnement en énergie ;
- Le soutien aux zones de production et de consommation au niveau régionale ;
- Les portes des autoroutes de la mer ;
- Les connexions avec les zones insulaires ;
- Fonction touristique-croisières et passagers.

La fonction des ports se développe au cœur de la chaîne multimodale et leur rôle est particulièrement critique car ils servent de collecteur entre les différents modes de transport, ce qui nécessite d'un niveau élevé d'intégration pour fournir un service de qualité au client. La technique de transport intermodal, par l'intégration des différents modes de transport, tend à améliorer les caractéristiques spécifiques de chaque mode, dans le but de réduire le coût total du transport.

Ce phénomène, profondément innovant, dépasse le simple contact entre activités distinctes et autonomes, pour un service porte à porte de transport qui permet d'éliminer les inefficacités des ruptures de charge et de réaliser une seule prestation de transfert de marchandises de l'origine à la destination. Dans ce cas, l'unité de charge de ce type de transport est l'UTI (unité de transport intermodale). Ce phénomène a également une résonance dans l'urbanisme des villes à vocation commerciale. Dans les banlieues des grands centres urbains, ou dans des zones spécifiques, ce phénomène a donné lieu à de grandes infrastructures capables d'organiser efficacement l'ensemble des services logistiques, liés à la circulation des marchandises sur le transport par camion, par train, effectuer les fonctions de la douane et la distribution de marchandises. Ces complexes sont appelés **PLATES-FORMES MULTIMODALE**. La loi 240/90 a défini Plate-forme multimodale : "Le complexe organique de structures et de services intégrés et visant à l'échange entre les différents modes de transport, y compris une gare, en relation avec les ports, les aéroports et la viabilité de la grande communication". La plate-forme multimodale peut également jouer le rôle de HUB, centre d'un réseau de chaînes logistiques, à partir duquel les flux de marchandises sont dirigés vers différentes destinations finales. Ces flux peuvent se diriger vers les branches du réseau de niveau hiérarchique inférieur, appelé spoke, caractérisés par de petits centres de **plates-formes logistiques** dédiées à des catégories de produits spécifiques, qui sont conçus pour exécuter des processus typiques de valorisation des **Distripark**, ou ils peuvent aller directement vers les destinations finales.

Le nouveau Plan Général pour le Transport et la Logistique favorise de plus en plus de nouvelles formes d'infrastructures logistiques de niveau intermédiaire ou inférieur, placées à l'appui des plates-formes. Ces zones appelées **DISTRIPARK** sont des plateformes logistiques avancées, des zones situées au terminaux portuaires et intégrées à un système de transport intermodal permettant de valoriser les opérations simples de chargement et de déchargement des conteneurs. La création d'un Distripark dans un arrière-port est un élément clé pour créer une zone autour d'un port qui génère des emplois et du développement. Le quartier industriel doit donc être conçu comme un réseau logistique d'entreprises spécialisées dans des activités particulières. Cette spécialisation est le résultat de la division du travail entre plusieurs entreprises basée sur la connaissance et la transmission de l'information. Le lien qui se crée entre les entreprises est basé sur les économies de réseau ou bien sur l'utilisation de coûts moins élevés dérivés du développement conjoint de diverses activités par rapport aux coûts nécessaires pour les réaliser séparément. Dans la Nouvelle Economie, avec l'entrée des entreprises a ce «réseau», l'objectif est d'optimiser l'effort collectif, et le succès de chaque entreprise est grâce à la collaboration de plusieurs entreprises; ainsi, l'individualisme de chaque entreprise est remplacé par la collaboration de plusieurs entreprises (économies de réseau ou d'interrelation). La libre concurrence créée dans ce nouveau scénario économique, vise à l'amélioration exclusive du facteur temps, en tant que seule mesure concrète pour le succès de tout événement dans la formation de la valeur. Ainsi, nous pouvons assister à une intensification progressive des processus économiques qui visent un avantage concurrentiel basé sur la rapidité des opérations.

3.1.1 Le port de Porto Torres

En ce qui concerne les escales effectuées en Sardaigne, Porto Torres est classifié comme deuxième en termes de passagers, et premier en termes de quantité de marchandises. Il est désormais conçu comme une structure unique qui regroupe : le port de la ville (destiné aux rouliers, passagers, marchandises, et au trafic de bateaux de plaisance), le port industriel (quais ASI et les deux estacades ex EniChem, maintenant Polimeri Europa,) la jetée liquide et la jetée sèche ne sont plus utilisés), et le terminal E.ON déjà Endesa, sur le brise-lames, destiné au trafic de combustibles solides (principalement du charbon) et de liquides (FOL) destinés à la centrale électrique.

Le Port Civique :

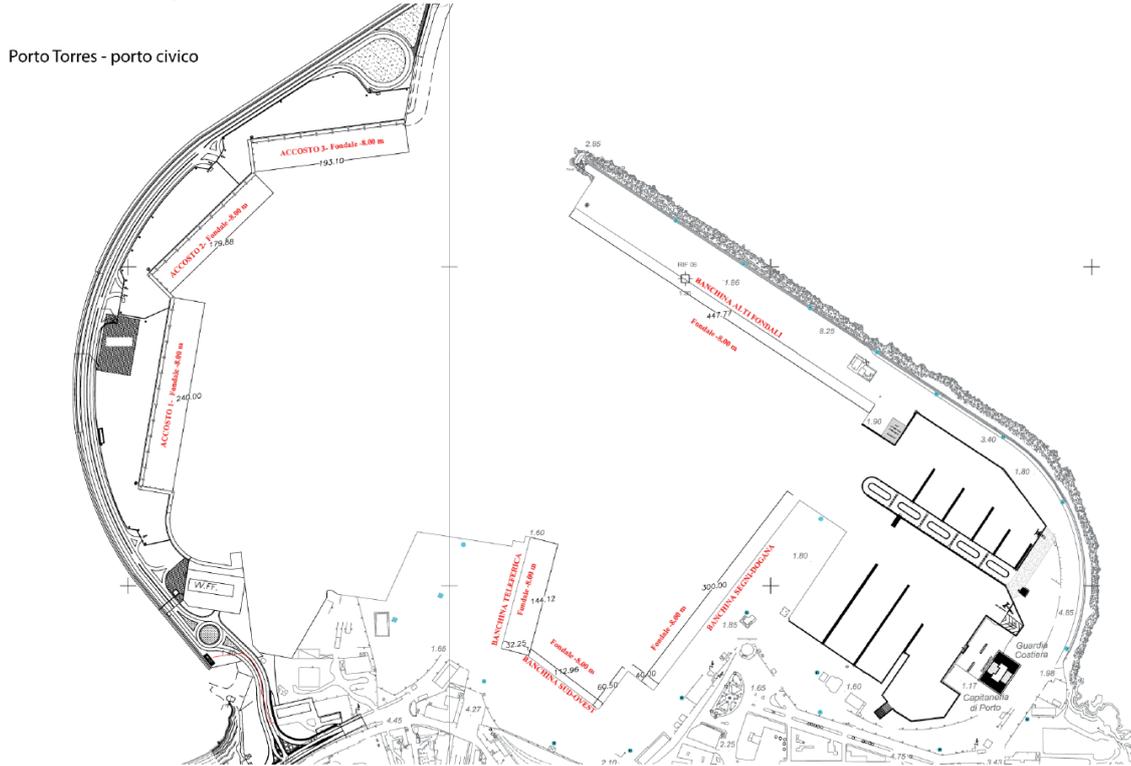


Image 11: Porto Torres – Le port civique

Le port a été récemment rénové et comprend actuellement le môle ouest, avec trois abords pour rouliers de plus de 200 mètres, le quai du téléphérique avec un abord roulier, le quai Segni / douane de plus de 300 mètres pour les navires croisière, le quai des grands fonds avec son abord roulier.

Dans le hangar Capitaneria se trouve le **port touristique** avec environ 400 emplacements de mouillage par quai et sur les pontons flottants.

- **Quai du Grand Fond:** Est le quai qui ferme le port. À ce jour, il est utilisé pour l'amarrage des navires SNCM, CMN et Moby Lines.
- **Quai de ouest:** Est l'extrémité maximale du port à l'ouest.
- **Le Port Industriel:**

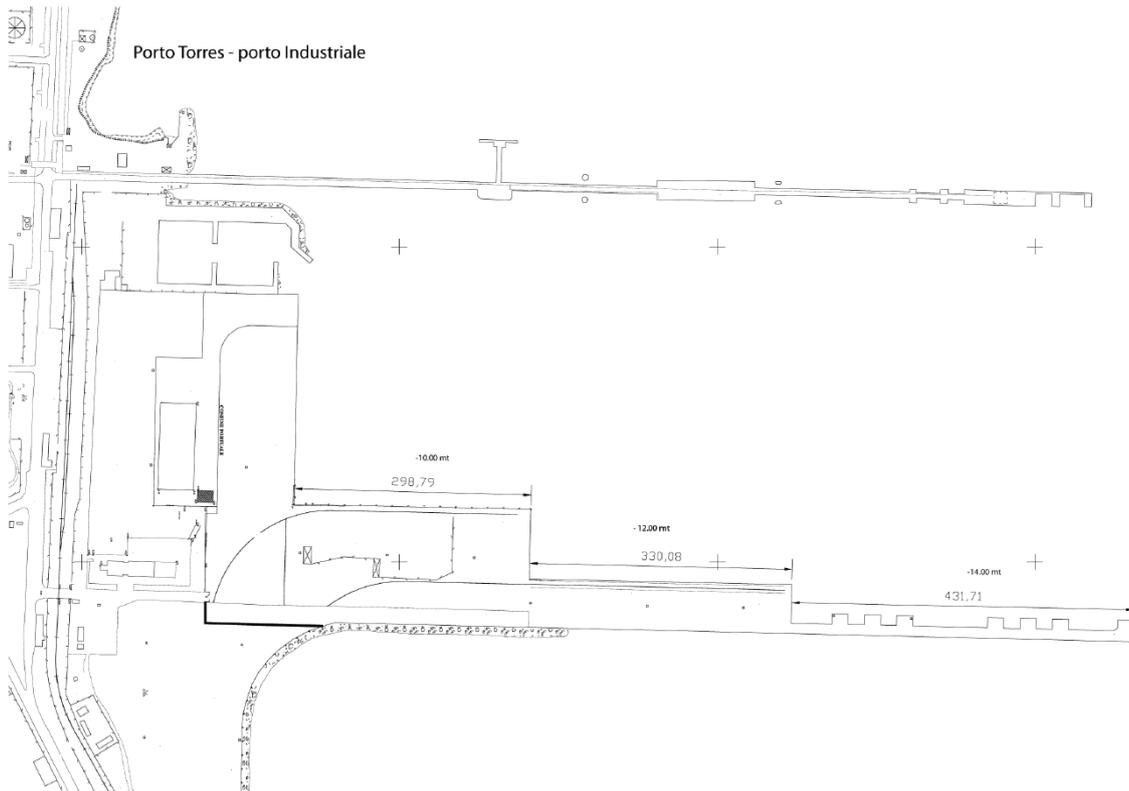


Image 12: Porto Torres – Le Port industriel

Formé par plusieurs dents d’amarrage et accueil divisé en deux parties, un accessible et l’autre interdit aux non autorisés, il est situé en dehors du centre abité. Le premier, ex-ASI, peut accueillir simultanément quatre transbordeurs, à ce jour, ceux provenant de Gênes (GNV et Tirrenia) et les navires de marchandise chargés de conteneurs et de vrac (sable et minéraux) pour lesquels sont disponibles de grandes surfaces. La partie non accessible, cependant, est destiné exclusivement aux pétroliers, transporteurs de gaz, chimiquiers et charbonniers. Les jetées ex SIR ex Enichem, de ces jours Polimeri Europa, sont autorisées et destinées à la circulation industrielle, la première avec cinq places pour la cargaison liquide; la seconde réservée pour les charges sèches, n’a pas été utilisée depuis des années. Le quai sur le brise-lames, cependant, contient l’ex terminal Enel ex Endesa (de ces jours E.ON) et dispose d’une longueur d’environ 500 mètres. Il est conçu pour recevoir des navires transportant du carburant (charbon et / ou FOL) destiné à la centrale électrique. La construction d’une jetée est pour la protection du port civique et les abords du quai ouest sont en projet et en cours de financement. Dans l’étendue d’eau qui se forme entre la nouvelle jetée et le vieux quai « eau profonde », il sera possible obtenir un nouveau port de plaisance avec de nombreux postes d’amarrage.

3.1.2 Le port d'Olbia

Le port d'Olbia, célèbre dans le monde pour être devenu la principale porte d'entrée de la Costa Smeralda, en plus d'être l'un des ports de passagers les plus importants de la Méditerranée, avec quatre millions de visiteurs par an, il est également un important port commercial avec près de six millions de tonnes de marchandises. Une réalité portuaire divisée en trois zones:

- **Porto Cocciani**, inséré dans le tissu industriel de la ville;
- **Le port intérieur**, où se trouve également l'ancien port romain, destiné aux bateaux de plaisance;
- **L'Isola Bianca**, avec neuf quais pour les navires rouliers pour le transport de passagers avec des voitures, des véhicules commerciaux et trois autres pour les navires de croisière.

1) Jetée Isola Bianca:

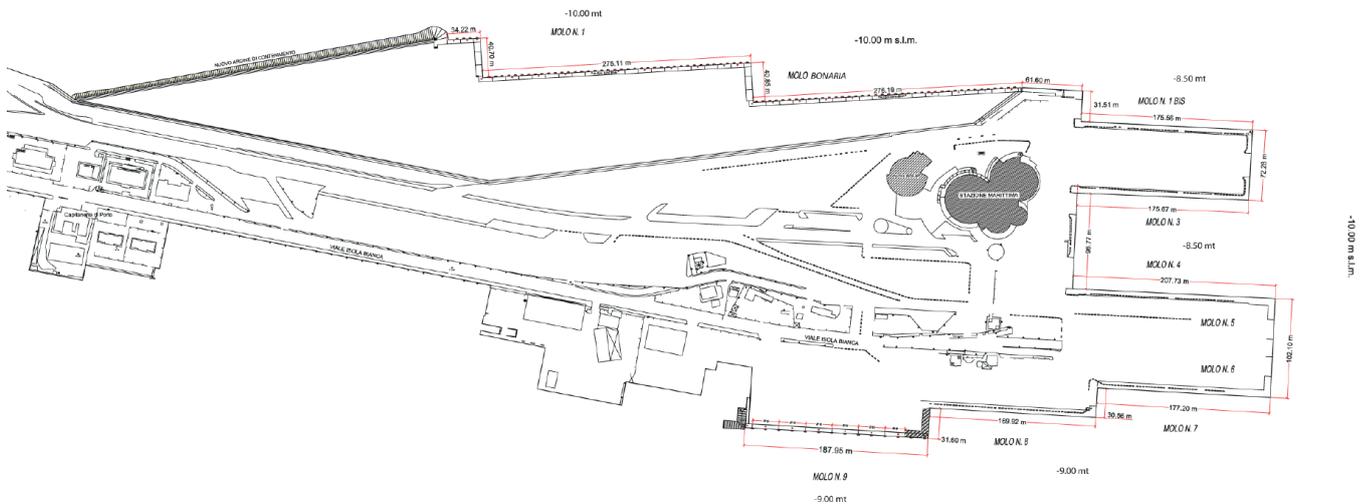


Image 13: Le Port d'Olbia –Jetée Isola Bianca

Il est composé d'une bande de terre artificiellement remplie, où se trouvent 8 quais (5 avec des "amarrages côte à côte" et 3 avec "amarrages en andain") plus trois dédiés aux croisières. La bande de terre est composée de nombreuses places pour le stationnement de véhicules commerciaux et de semi-remorques, pour un total de 107 894 mètres carrés. Dans la zone portuaire se trouve la station maritime, sur une surface utile de 7 300 mètres carrés, conçue pour accueillir jusqu'à 17 000 passagers par jour. A l'intérieur se trouve une grande salle d'attente pour l'embarquement, un restaurant et un bar, les bureaux décentralisés de diverses organisations et administrations et est fourni un service de garde médical.

2) Port Intérieur:

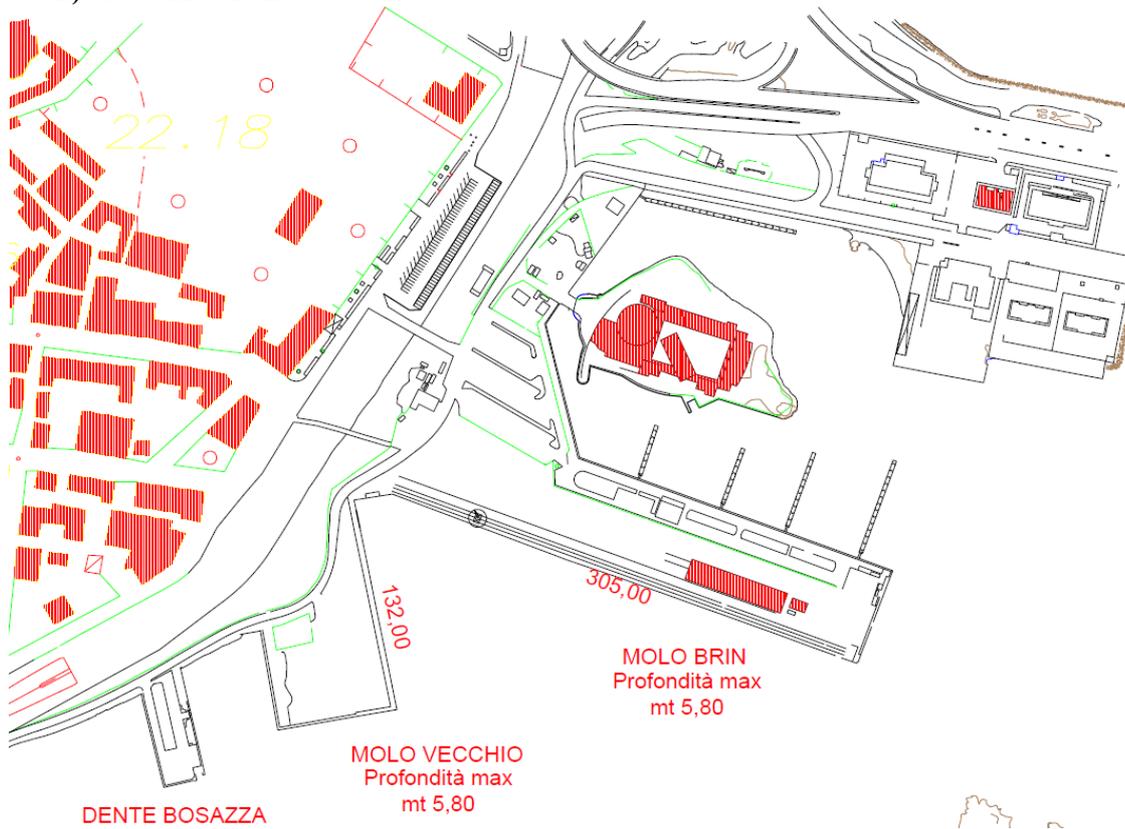


Image 14: Le port d'Olbia – Le port intérieur

Il est situé au sud de la racine de la jetée de l'Isola Bianca et est accessible par un canal d'environ 100 mètres de largeur, actuellement praticable par des navires dont le tirant d'eau ne dépasse pas 6 mètres. Il est composé de:

- le môle Benedetto Brin, long de 305 mètres et large 61 mètres, actuellement utilisé pour les bateaux de plaisance et les navires de croisière de petite et moyenne taille. À l'occasion, pendant les mois d'hiver, il est utilisé pour l'arrêt des navires transbordeurs Rouliers.
- le môle Vecchio, long de 132 mètres et large 25 mètres, également destiné au bateau de plaisance et occasionnellement à l'arrêt de transbordeurs rouliers pour les services réguliers.
- le Dent Bosazza, pour les patrouilleurs des forces de police, les bateaux mineurs et de plaisance.
- le quai de Via Genova, toujours pour les patrouilleurs des forces de police et pour les embarcations de plaisance, y compris les petites activités de construction navale.
- le Port Romain, utilisé par les petits bateaux de plaisance, les bateaux de pêche et d'autres activités

3) Le Port Cocciani:

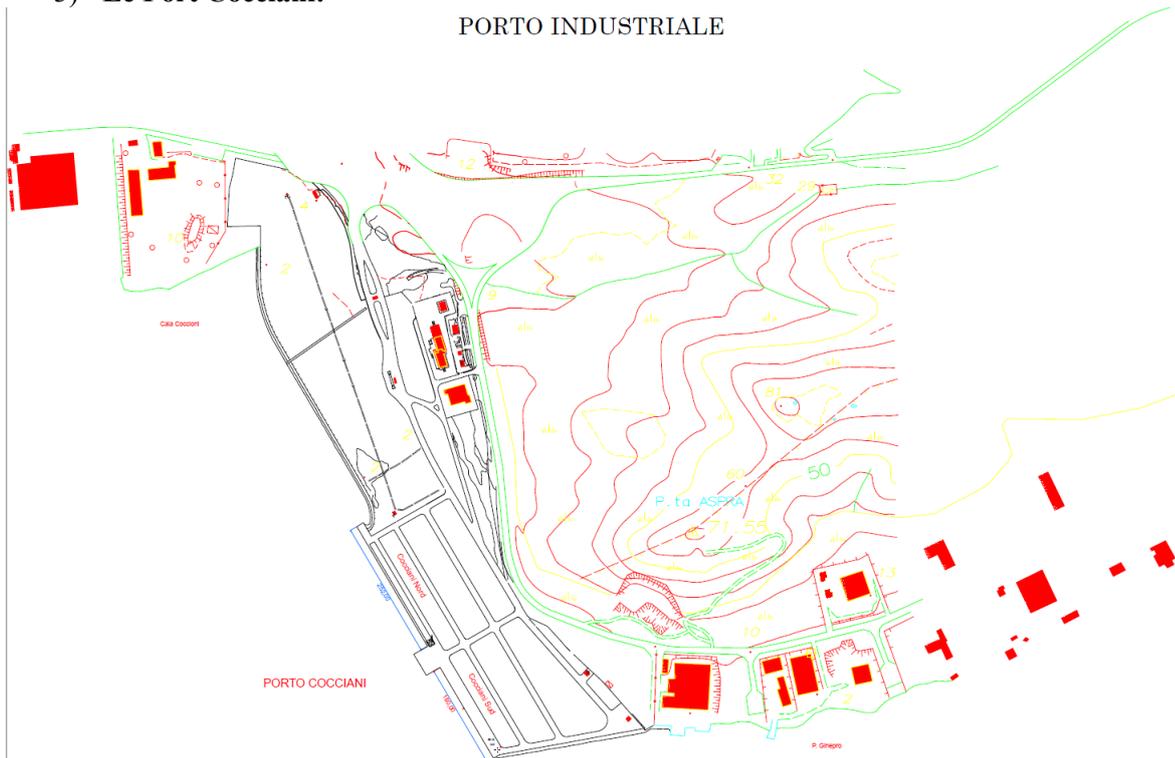


Image 15: Le Port d'Olbia – Port Cocciani

Situé au nord d'Olbia, entre Punta Ginepro et Punta Instaula, on y trouve le Port Industriel, le seul équipé de grues sur des rails de 32 tonnes appartenant à l'Etat, et une autre grue mobile appartenant à la société Corridoni. Des marchandises de diverses sortes sont déplacées sur les deux longs quais. La cale est consacrée aux cargos traditionnels et les transbordeurs rouliers pour le transport de semi-remorques et de véhicules utilitaires.

4) Jetée Palmera

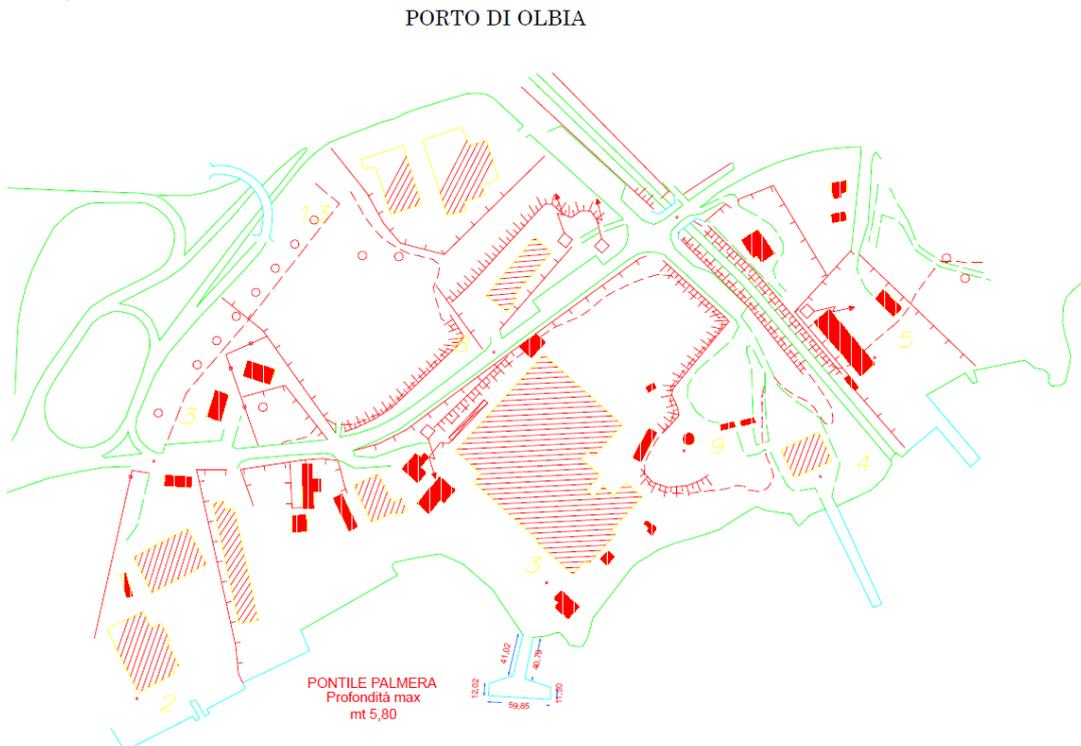


Image 16: Le port d'Olbia - Jetée Palmera

Inséré dans le contexte industriel, mais physiquement détaché du port, il est utilisé, sous concession, par l'industrie de transformation du thon Palméra.

3.1.3 Le Port de Golfo Aranci

Un peu plus au nord d'Olbia se trouve le port de Golfo Aranci, un peu plus proche du continent en termes de temps de navigation. Chaque année, la cale est affectée par un trafic d'environ un million de passagers. Les chiffres qui, grâce à sa position et à son fond marin qui permet l'accostage des navires de grand tonnage ainsi que la facilité et la rapidité d'exécution des opérations d'arrivée et de départ, ont donné à Golfo Aranci une reconnaissance nationale importante. La cale est également un point de référence pour le Ferrovie dello Stato (service ferroviaire public), pour la circulation des wagons transportés par les transbordeurs FS. Non moins importante est son activité de port de pêche et de bateaux de plaisance.

- **Port Commercial et passagers**

PORTO COMMERCIALE DI GOLFO ARANCI

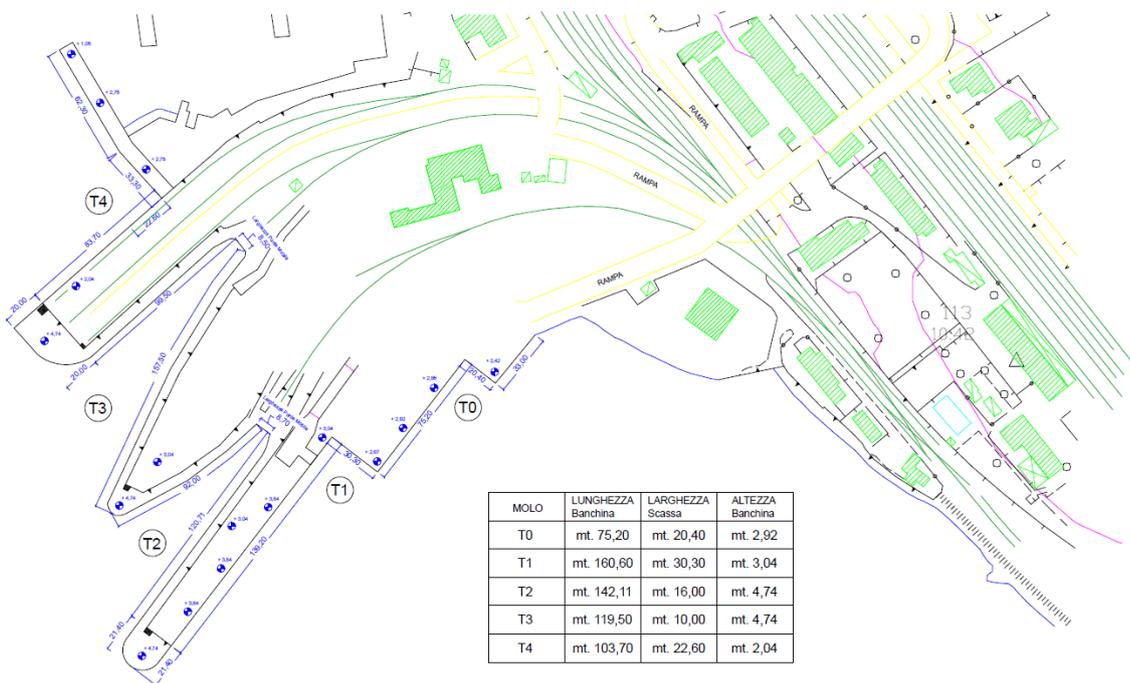


Image 17: Le port de Golfo Aranci - le port commerciale

Le port de Golfo Aranci est né comme un terminal maritime du service ferroviaire pour le transport de passagers et de marchandises. Il est équipé de quais sur lesquels peuvent accoster des navires de gros tonnage, tels que le Mega Express de Sardinia Ferries. Il y a aussi une gare maritime, à l'intérieur de laquelle se trouvent des bureaux et des services d'accueil. Le port de Golfo Aranci est parfaitement en conformité avec les règlements introduits par le Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires (Code I.S.P.S.) à partir du 1er juillet 2005.

- **Port de pêche:** Le système portuaire de Golfo Aranci est équipé de piliers permettant l'accostage de bateaux de plaisance et d'une petite flotte de pêche. Parmi ceux-ci sont situés quelques points d'amarrage pour les moyens de l'Autorité portuaire.
- **Terminal croisières:** La nécessité de sécurité des quais et le respect des horaires exigés par le marché des croisières ont poussé l'autorité portuaire à planifier, dans le port d'Olbia, des travaux d'infrastructure pour la construction de nouvelles jetées pour accueillir de grands et modernes navires de croisière. L'inauguration du quai n° 9 au sud de la jetée d'Isola Bianca, long de 187 mètres, qui a eu lieu en mai 2008, a été suivie de la livraison du quai no 1 et du quai no. 2 en 2010.

3.1.4 Le Port de Cagliari

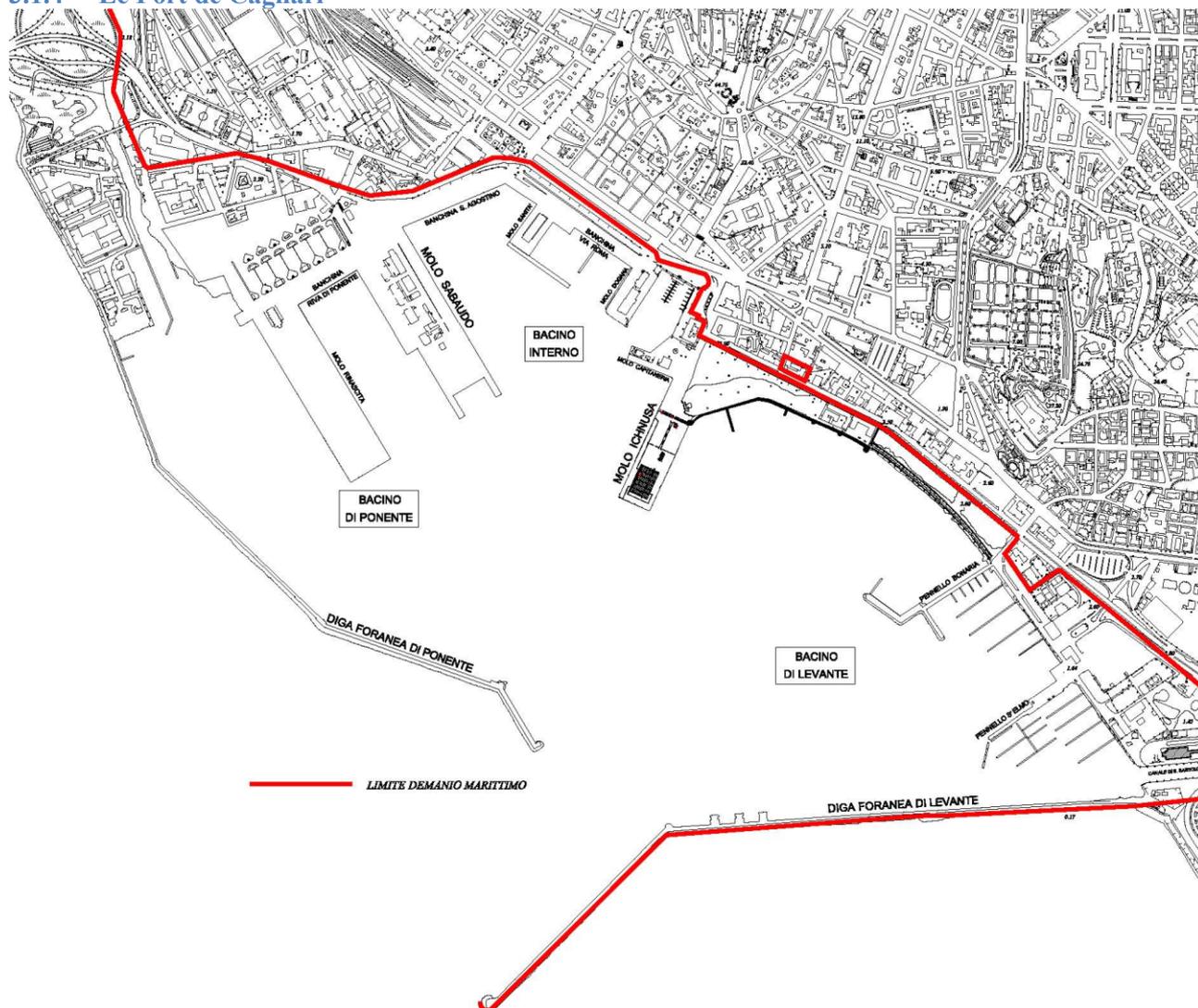


Image 18: Le Port de Cagliari

Le Vieux-Port est bordé de deux ouvrages extérieurs, le brise-lames de ouest et le brise-lames d'est, et d'un ouvrage interne, le quai d'Ichnusa.

Ces travaux divisent le port commercial en trois bassins distincts :

L'étendue d'eau s'étend sur 2.065.000 m² au total, avec des profondeurs qui arrivent à douze mètres, la superficie est de 333.250 m², le développement côtier de l'escale est de plus de 11.000 m, dont 4.800 m de plates-formes. À l'intérieur du brise-lames du port de commerce, il y a un peu plus de 7 km de développement au bord de l'eau, dont 2 400 m pour les opérations commerciales et le trafic de passagers. Les zones portuaires susmentionnées sont structurées comme indiqué ci-dessous.

- **BASSIN DE EST**

Étendue d'eau: 972 000 m², avec des profondeurs de 3 à 12 m. Elle se trouve entre le brise-lames est et le quai Garau. De ce bassin font partie :

- BRISE-LAMES EST : longueur 1.850 m, profondeur 8 ÷ 12 m ;
- QUAI DI SAN BARTOLOMEO: longueur 280 m, profondeur 6 m
- PENNELLO SANT'ELMO: longueur 260 m, profondeur 6 ÷ 7 m. À la racine, il y a un espace pour la remontée et le lancement des bateaux. Le ravitaillement des unités de service ou des opérations de pêche professionnelles est effectué sur la partie supérieure.
- DESCENTE FIERA : longueur 246 m, profondeur 3.0 m
- DESCENTE DEI TRINITARI : longueur 300 m, profondeur 4 m

- PANNEAU BONARIA : longueur 360 m, profondeur 4 m

Le plan de réglementation portuaire a attribué la zone entre le brise-lames et la pinède de Bonaria à une marina. Actuellement, entre les quais Sant'Elmo et Bonaria, les bateaux de plaisance et les chalutiers y amarrent et y sont effectués les activités nautiques des entreprises sportives qui se trouve dans les zones au sol, également utilisés pour les activités de restauration. Les espaces derrière la descente du Mercedari sont utilisés pour le stockage et l'abri des bateaux de plaisance.

- DESCENTE DEI MERCEDARI: longueur 415 m, avec des profondeurs de 3,5 ÷ 5 m. Le front de mer de Su Siccu est utilisé, conformément aux dispositions du plan de réglementation du port, qui l'identifie comme "Parco di Bonaria", une zone verte équipée et une promenade.
- QUAI GARAU: longueur 260 m, profondeur 7,50 m. Le côté est de la jetée d'Ichnusa est utilisé exclusivement pour les besoins de service de la marine.

- **PORT INTERNE**

Étendue d'eau de 298.000 m², avec des profondeurs de 3 à 8 mètres. Il y comprend les travaux portuaires de la construction la plus ancienne et coïncide avec la partie centrale du vieux port, située entre la jetée d'Ichnusa et la descente de Sant'Agostino. Ils y font partie:

- QUAI ICHNUSA: longueur 325 m, profondeur 8.00 m. Le quai, sur lequel insiste une structure multifonctionnelle, est destiné par le plan réglementaire portuaire aux services touristiques.

Actuellement, le quai est parfois utilisé pour l'amarrage des navires de croisière ou des navires militaires, en attendant leur réutilisation de la part des maxi-yachts.

- MÔLE CAPITANERIA: longueur 120 m, profondeur 6,5 m Aujourd'hui, sur la jetée, des remorqueurs sont amarrés entre le vieux port et le port du canal.
- DESCENTE DARSENA : longueur 93 m, avec des profondeurs de 2 ÷ 6 m
- DESCENTE DE EST : longueur 168 m, avec des profondeurs de 5 ÷ 7 m
- MÔLE DOUANE, TESTATA: longueur 60 m, avec des profondeurs de 6 m
- MÔLE DOUANE, CÔTÉ EST: longueur 128 m, avec des profondeurs de 8 ÷ 10 m
- DESCENTE VIA ROMA: longueur 175 m, avec des profondeurs de 8 ÷ 10 m
- MÔLE SANITÀ, CÔTÉ EST: longueur 103 m, avec des profondeurs de 4 ÷ 7 m
- MÔLE SANITÀ, TESTATA: longueur 60 m, avec des profondeurs de 6 ÷ 7 m
- MÔLE SANITÀ, CÔTÉ OUEST: longueur 116 m, avec des profondeurs de 4 ÷ 6 m
- DESCENTE AZUNI: longueur 92 m, avec des profondeurs de 4 ÷ 6 m
- DESCENTE SANT'AGOSTINO: longueur 278 m, avec des profondeurs de 6 ÷ 8 m

La zone entre la jetée de Capitaneria et la descente de Sant'Agostino est réservée, selon le plan du régulateur portuaire, à la navigation de plaisance et les grands yachts; l'arrière du terrain est destiné à soutenir les activités de plaisance et d'hébergement touristique. Actuellement, les étendues d'eau entre le quai de Darsena et le quai de Sanità sont occupées par des services (capitainerie, sapeurs-pompiers, pilotes), des bateaux de plaisance et des navires de service et de tourisme mineurs, tandis que les descentes de Azuni et de Sant'Agostino sont temporairement utilisé pour l'accostage de petits bateaux de pêche.

- **BASSIN DE OUEST**

Il englobe la zone commerciale du vieux port, aujourd'hui utilisée pour les trafics intenses de marchandises (avec des navires rouliers) et de passagers (avec des paquebots ou en transit sur des navires de croisière). En font partie de cette zone:

- MÔLE SABAUDO, CÔTÉ EST : longueur 485 m, avec des profondeurs de 7 ÷ 8 m
- MÔLE SABAUDO, TESTATA: longueur 90 m, avec des profondeurs de 10 m
- MÔLE SABAUDO CÔTÉ OUEST: longueur 450 m, avec des profondeurs de 10 ÷ 12 m
- DESCENTE RIVE DI OUEST: longueur 170 m, avec des profondeurs de 8 ÷ 12 m
- MÔLE RINASCITA, CÔTÉ EST: longueur 115 m, avec des profondeurs de 10 ÷ 11 m
- MÔLE RINASCITA, TESTATA: longueur 115 m, avec des profondeurs de 10 ÷ 11 m
- MÔLE RINASCITA, CÔTÉ OUEST: longueur 476 m, avec des profondeurs de 11 m

- **BRISE-LAME OUEST** : longueur 1.360 m, avec 12 m de profondeur. Le brise-lame est actuellement utilisé pour l'amarrage des navires débarqués et présente à la base un système de cales et de structures pour la construction navale de petite taille.
- **PORT CANAL**

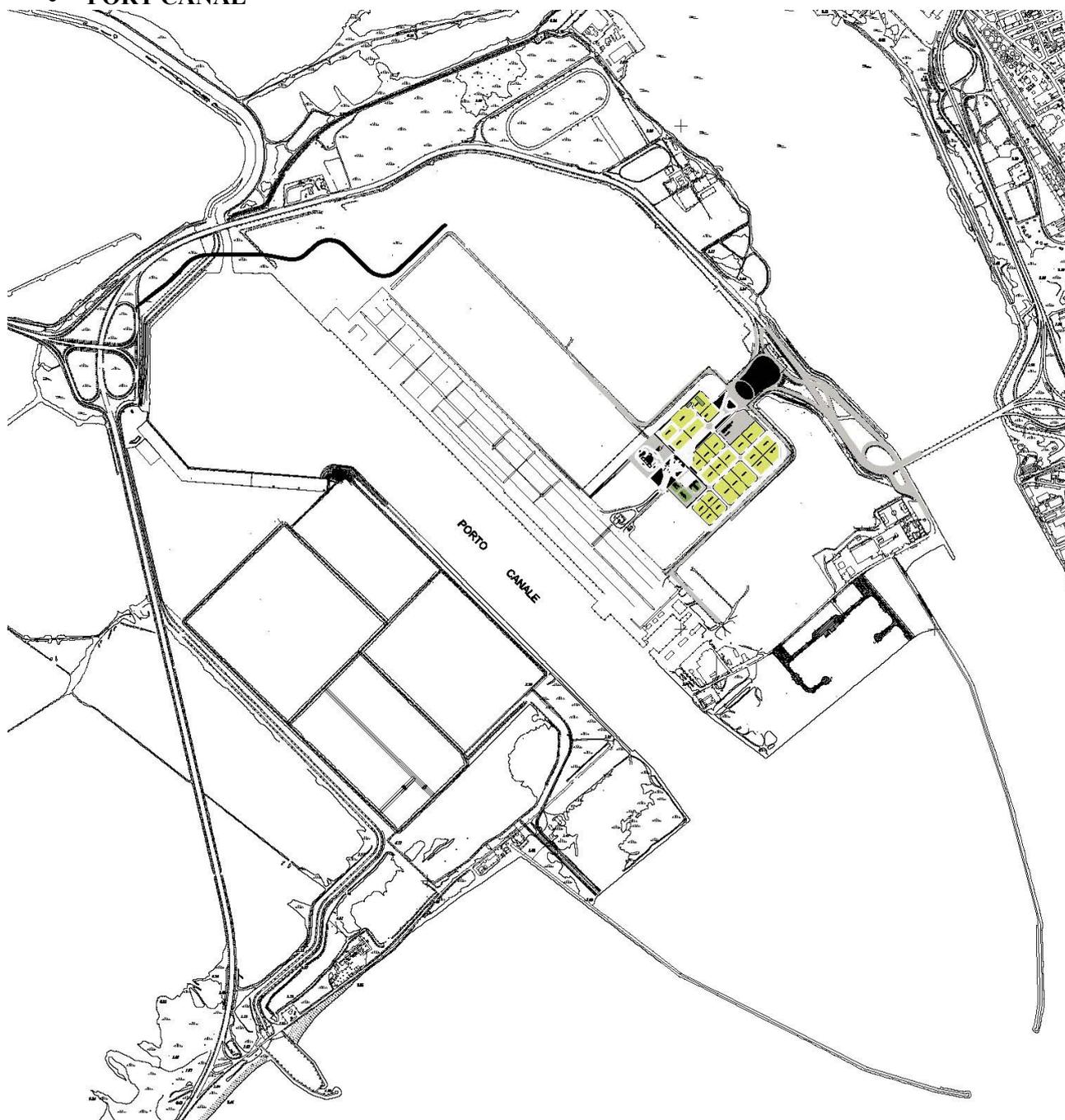
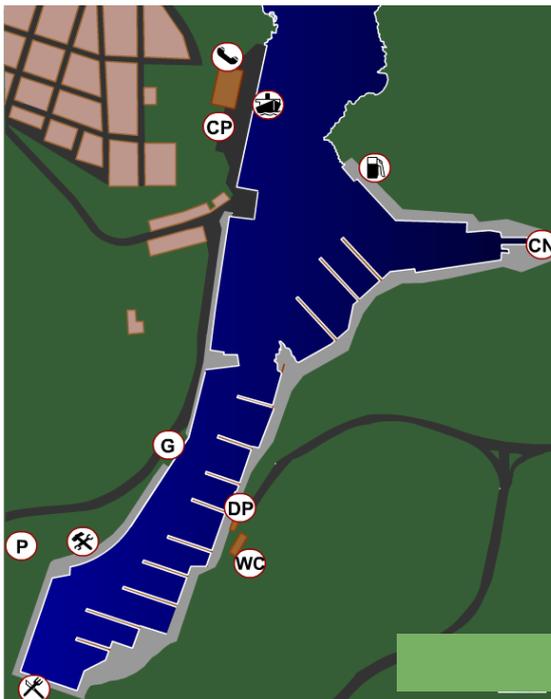


Image 19: Le porto di Cagliari - Le Port Canal

Son schéma typique est traditionnel, avec un grand avant-port bordé par deux quais extérieurs convergents, chacun 2020 mètres long. Les étendues d'eau s'élèvent à environ 3.000.000 m². À l'heure actuelle, le côté nord-est du port est un quai, qui a, à environ 2000 mètres de l'entrée du port, un quai de service, mesurant 140x70 mètres, avec une profondeur de 6 mètres. Successivement, se trouve le quai des rouliers, avec son propre bord d'accostage et, par conséquent, le terminal de transbordement des conteneurs, dont les caractéristiques sont indiquées ci-dessous. En outre, sur la rive sud-ouest du port du canal a récemment été construit un quai d'une longueur de 800 m.

3.1.5 Le Port de Santa Teresa di Gallura



-  Telefono (Telephone)
-  Carburante (Fuel)
-  Terminal marittimo (Ship terminal)
-  Meccanico (Mechanical)
-  Bar- Ristorante (Bar-Restaurant)
-  Cantiere navale (Shipyard)
-  Capitaneria di Porto (Coast Guard)
-  Direzione Porto (Main Office)
-  Gru (Travel Lift)
-  Parcheggi (Parking)
-  Servizi igienici (Toilettes)

Image 20: Le Port de Santa Teresa di Gallura

Le port de Santa Teresa Gallura, situé à l'intérieur d'une étroite crique en forme d'entonnoir, se compose de deux dents d'amarrage et de quelques quais. A l'intérieur il y a plusieurs jetées flottantes. Les profondeurs des quais varient de 2 à 5 mètres, et sont disponibles 700 postes d'amarrage.

L'attribution des postes d'amarrage est effectuée par le COMPAMARE. Les postes sont les suivants:

1. QUAI DE OUEST
Mouillage pour petits bateaux à tirant d'eau limité.
Le quai est long de 130 mt. avec des profondeurs de 4 mt. Il est accompagné de 6 bornes. Il est utilisé par les navires de pêche et les petits navires marchands.
2. QUAI COMMERCIAL
Le quai est long de 160 mt. avec fond de 6 mt. Il est accompagné de Non. 8 bornes. Entre les deux quais, il y a une dent de 50 m. qui est utilisé pour l'accostage des transbordeurs réguliers et des navires RO/RO.

En ce qui concerne le terminal passager pour les navires transbordeurs (cabotage) et les navires de croisière, il y a des zones de transit pour les passagers (1 salle d'attente, 1 place de parking, 1 zone commerciale "duty free" et 2 billetteries) d'une superficie totale de 308 mètres carrés.

Le nombre de poste est divisé par "classes" de longueur en mètres des bateaux, selon ce schéma:

- Jusqu' à 10 mètres → 350 places de stationnement
- De 10.01 à 24 mètres → 290 places de parking
- Plus de 24 mètres → 10 places de parking

4 ANALYSE DE LA DEMANDE DE TRANSPORT DE LA SARDAIGNE ET DE LA CORSE

L'analyse des volumes et du type de trafic effectué par les ports sardes montre un scénario régional assez diversifié et déjà caractérisé par certaines spécialisations. La concentration de la consommation et de la production de matières premières et de produits traités est situé vers le sud de la région, plus densément peuplé (excluant surtout la période estivale où la concentration des flux touristiques dans le nord de la Sardaigne subit une augmentation significative de la demande la consommation de biens et de services), tandis que les marchandises quittent principalement la Sardaigne des ports situés à Nord-Est. L'offre vaste de transport maritime a induit une forte attraction de chargement dans les ports du nord-est de la Sardaigne. Le principal système de transport portuaire comprend les ports du nord, Olbia, Golfo Aranci et Porto Torres et Cagliari au sud. Les ports du Nord sont lesquels la cargaison locale y circule principalement, grâce aux services de transport maritime principalement de passagers et de marchandises mixtes avec des navires Ro-Pax.

4.1 Transport de marchandises en Sardaigne

Les liaisons maritimes avec le continent sont principalement assurées par quatre ports (Cagliari, Golfo Aranci, Olbia et Porto Torres) auxquels s'ajoutent Arbatax et Santa Teresa Gallura. Il est nécessaire préciser que l'inclusion du port de Santa Teresa di Gallura, liée exclusivement à Bonifacio, est motivée par le fait que presque tout le trafic de passagers et de véhicules a comme Origine / Destination le continent qui, à partir de la Corse, est beaucoup plus proche par rapport à la Sardaigne (La distance qui sépare la Corse de la Toscane est en effet seulement 43 miles).

DISTANCES ENTRE LES PORTS	Olbia	Golfo Aranci	Porto Torres	Cagliari	Arbatax
Civitavecchia	125	120	171	231	174
Livorno	165	160	191	295	220
Piombino	130	125	162	262	187
Genova	217	212	214	353	278
Napoli	218	213	281	265	208
La Spezia	196	191	213	330	249
M.Carrara	192	187	212	323	245
Palermo	251	246	323	217	206
Trapani	229	224	301	176	182
Fiumicino	134	129	184	225	159
Salerno	242	237	305	282	242

Tableau 57: Distance en milles entre quelques ports Sardes et la péninsule

4.1.1 Le transport de marchandises dans le port d'Olbia

Entre 2013-2016, la tendance des marchandises au port d'Olbia, qui a augmenté de plus de 10%, et le nombre de véhicules industriels (remorques et semi-remorques), dont la hausse a été de 10%, ont été positifs.

Trafic marchandises Ro-Ro	Année				
	2013	2014	2015	2016	2017
Janvier	311581	307341	321736	316651	327779
Février	291048	313580	325505	337686	343848
Mars	341524	336094	377502	371576	406554
Avril	328640	342352	361538	368922	376392
Mai	347353	359529	361026	391999	443940
Juin	372652	339569	350865	415075	465368
Juillet	370770	398517	338441	435686	485513
Août	342861	254518	277324	335841	403489
Septembre	324028	341370	304208	364229	424253
Octobre	361433	411576	354905	352401	/
Novembre	331461	346801	342913	379125	/
Décembre	293046	317101	324018	382340	/
Total	4'016'397	4'068'348	4'039'981	4'451'531	/

Tableau 58: Développement du trafic de marchandises Ro-Ro en tonnes dans le port d'Olbia de 2013 à 2016

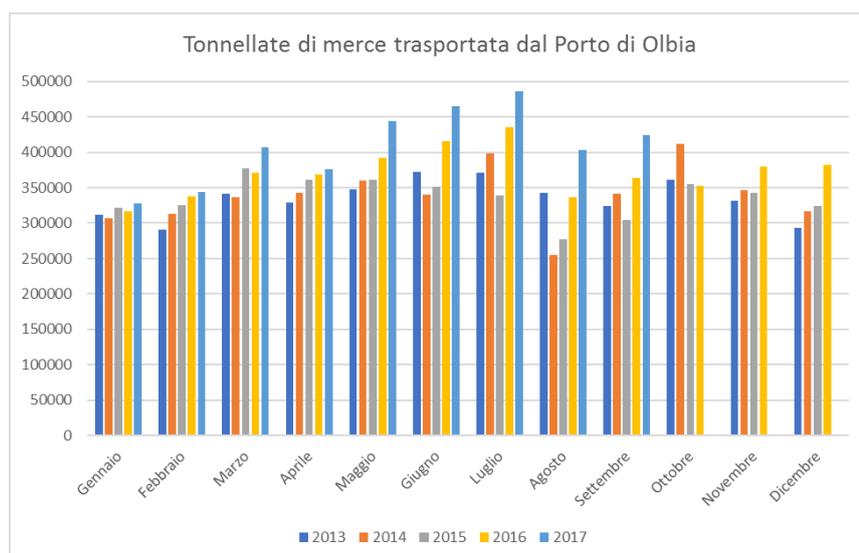


Image 21: Performances du trafic de marchandises Ro-Ro en tonnes dans le port d'Olbia de 2013 à 2016

		Année				
		2013	2014	2015	2016	2017
Véhicules industriels	Janvier	17034	16613	16685	17069	15978
	Février	16425	16415	18326	19267	14449
	Mars	20343	17741	20291	21307	20998
	Avril	17426	18323	19877	20916	19175
	Mai	20132	20209	20615	22719	22582
	Juin	21071	19369	20309	23120	23291
	Juillet	20886	22240	19213	22884	24691
	Août	16350	15310	16594	18901	23123
	Septembre	17873	18870	17628	20626	22357
	Octobre	19537	20402	20168	19696	/
	Novembre	17961	18355	20294	20044	/
	Décembre	16773	18046	17850	18637	/
	Total	221'811	221'893	227'850	245'186	/

Tableau 59: Evolution du nombre de véhicules industriels transitant par le port d'Olbia de 2013 à 2017

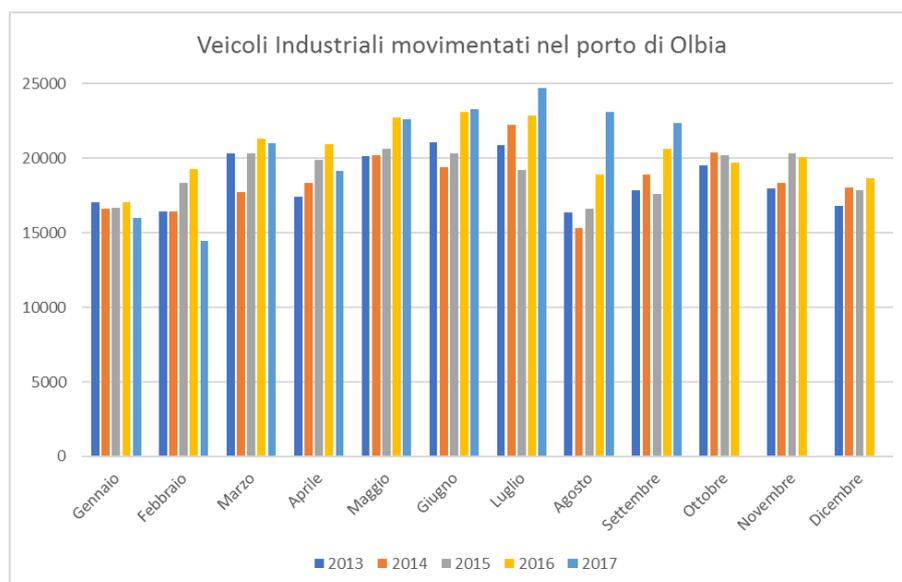


Image 22: Evolution du nombre de véhicules industriels transitant par le port d'Olbia de 2013 à 2017

En ce qui concerne le trafic de marchandises par les compagnies maritimes, il est possible de souligner dans le tableau 60 que la section sur laquelle il y a un taux élevé de marchandises transportées est Olbia-Livorno, avec plus de 2 millions de tonnes de marchandises transportées en 2016.

Tonnes de marchandises transportées par roulier(Ro-Ro) de/vers le port d'Olbia	2015	2016
Civitavecchia	921'208	1'049'991
Genova	276'137	200'798
Livorno	2'069'992	2'620'573
Piombino	813'928	553'095
Cagliari	1'039	4'387

Tableau 60: Tonnes de marchandises transportées par roulier de/vers le port d'Olbia en 2015 et 2016

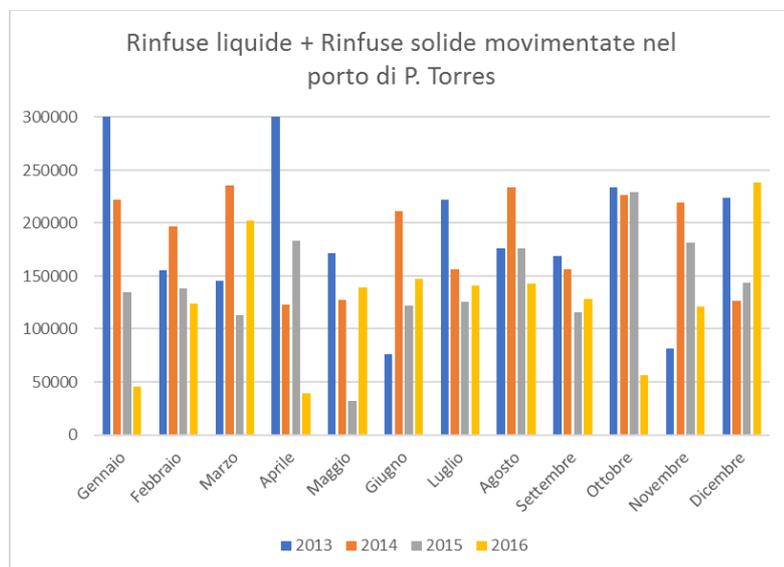
4.1.2 Transport de marchandises dans le port de Porto Torres

Porto Torres a une position géographique centrale dans la Méditerranée occidentale qui permet des liaisons préférentielles Ro-Ro et Ro-pax avec l'Espagne, la France et les ports en hauteur de la mer Tyrrhénienne vers le continent européen et des liaisons avec les pays de la côte sud de la Méditerranée vers le nord-sud.

En termes de marchandises mixtes (vrac liquide+vrac solide) transportées au port de P. Torres, il y a eu une diminution de 2013 à 2016 (-33%).

+ Marchandises mixtes (vrac liquide + vrac solide)		Année			
		2013	2014	2015	2016
	Janvier	311196	222245	134498	45248
	Février	155636	197006	138093	123785
	Mars	145718	235399	113306	202644
	Avril	310290	122917	183628	39172
	Mai	171152	127111	32175	139216
	juin	76032	210823	122417	147092
	juillet	222167	156165	126070	140740
	août	176024	233804	175994	142914
	Septembre	168637	156519	115673	128512
	Octobre	233430	226646	229585	56474
	Novembre	81821	219145	181559	121576
	Décembre	223531	126757	143473	238531
	Total	2'275'634	2'234'537	1'696'471	1'525'904

Tableau 61: vrac liquide+vrac solide déplacés dans le port de P. Torres



En ce qui concerne le trafic des rouliers, malgré les fluctuations des données enregistrées au cours des dernières années, il y a eu une augmentation de 4% en 2016 par rapport à 2013.

Trafic marchandises Ro-Ro	Année			
	2013	2014	2015	2016
Janvier	100148	114702	92706	84394
Février	93582	106144	97736	88313
Mars	110011	113748	111070	95841
Avril	99170	132087	99155	97308
Mai	112576	129853	107656	94489
juin	113407	114484	121581	103632
juillet	115878	140522	122631	148522
août	101084	117852	93427	123882
Septembre	87015	108453	114164	96081
Octobre	65144	100171	109434	91165
Novembre	75401	101224	95831	61803
Décembre	74492	90580	109552	108007
Total	1'147'908	1'369'820	1'274'943	1'193'438

Tableau 62: Évolution du trafic des rouliers exprimé en tonnes dans le port de Porto Torres de 2013 à 2016

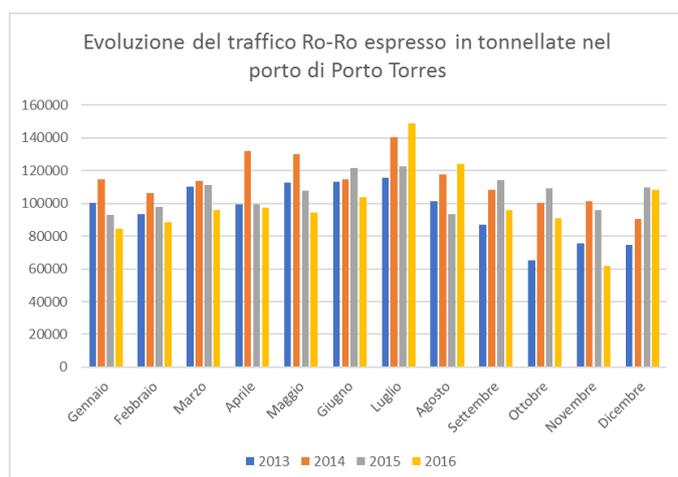


Image 23: Développement du trafic Ro-Ro en tonnes dans le port de Porto Torres de 2013 à 2016

En ce qui concerne les véhicules industriels immatriculés, on y note une augmentation de 2013 à 2015, et une diminution de 7% de 2015 à 2016.

		Année				
		2013	2014	2015	2016	2017
Véhicules industriels	Janvier	4538	4880	4351	4437	5487
	Février	4213	4674	5525	4505	5569
	Mars	4627	4015	5427	5552	5911
	Avril	4284	5217	5357	4867	5055
	Mai	4996	6594	5716	5257	6365
	Juin	5192	6151	5949	5155	5987
	Juillet	5106	5957	5521	5685	4769
	Août	3915	4065	4053	3766	4019
	Septembre	4093	6013	5589	4680	4057
	Octobre	4789	5116	5553	5019	/
	Novembre	4984	4951	4824	4528	/
	Décembre	4934	4526	5399	4996	/
	Total	55'671	62'159	62'264	58'447	/

Tableau 63: Evolution du nombre de véhicules industriels transitant dans le port de Porto Torres de 2013 à 2017

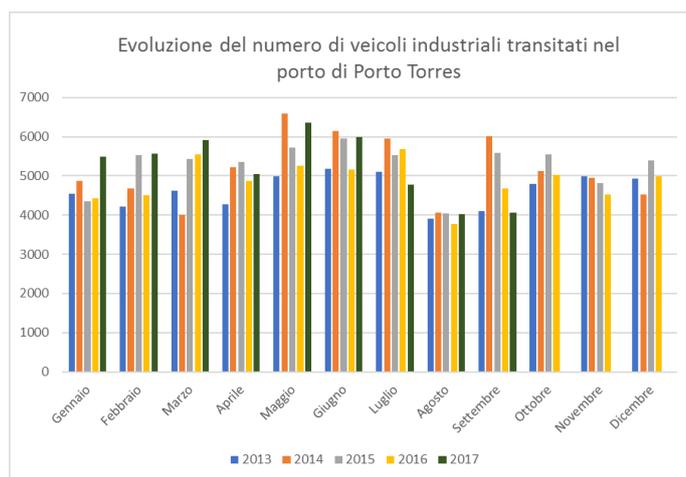


Image 24: Evolution du nombre de véhicules industriels transitant par le port de Porto Torres de 2013 à 2017

En ce qui concerne les navires de marchandises, leur nombre a continué à diminuer de 2013 à 2017.

Nombre de navires de marchandises	Année				
	2013	2014	2015	2016	2017
Janvier	4538	4880	4351	4437	5487
Février	4213	4674	5525	4505	5569
Mars	4627	4015	5427	5552	5911
Avril	4284	5217	5357	4867	5055
Mai	4996	6594	5716	5257	6365
Juin	5192	6151	5949	5155	5987
Juillet	5106	5957	5521	5685	4769
Août	3915	4065	4053	3766	4019
Septembre	4093	6013	5589	4680	4057
Octobre	4789	5116	5553	5019	/
Novembre	4984	4951	4824	4528	/
Décembre	4934	4526	5399	4996	/
Total	55'671	62'159	62'264	58'447	/

Tableau 64: Nombre de navires de marchandises transitant par le port de P. Torres

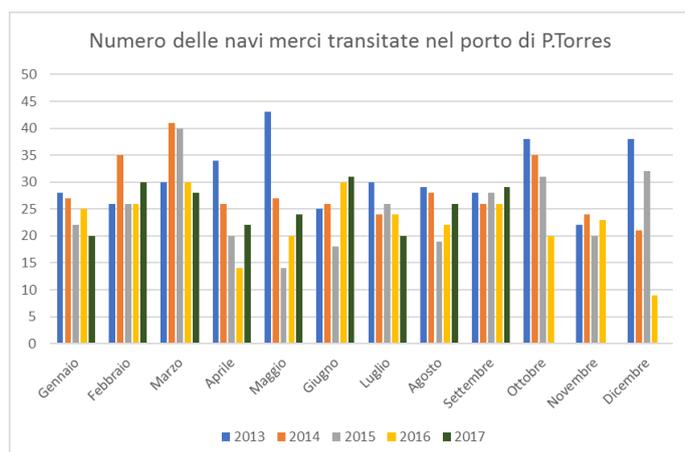


Image 25: Nombre de cargos transitant par le port de P. Torres

Le long de la section Porto Torres - Gênes, des valeurs élevées de marchandises transportées ont été enregistrées, avec plus de 900 000 tonnes en 2016.

En 2015, la ligne Civitavecchia-Porto Torres-Barcelone a transportée un volume de 147632 tonnes. En 2016, ces données ont été ventilées, en effet pour la section Civitavecchia-Porto Vecchio 155'942 tonnes ont été transportées, tandis que pour la section Porto Torres-Barcelone, les marchandises transportées étaient de 132137 tonnes.

Marchandises transportées à destination et en provenance du port de Porto Torres	2015	2016
Genova	<i>1'042'847</i>	<i>942'865</i>
Propriano	<i>26'531</i>	<i>9'232</i>
Civitavecchia/Barcellona	<i>147'632</i>	<i>Civitavecchia: 155'942</i>
Barcellona	/	<i>132'137</i>
Ajaccio	/	<i>291</i>

4.1.3 Transport de marchandises dans le port de Golfo Aranci

De 2014 à 2016, il y a eu une diminution de 64% en termes de marchandises transportées, simultanément une diminution du nombre de véhicules industriels immatriculés, qui a diminué de 5 471 unités de 2013 à 2016.

Trafic marchandises Ro-Ro		Année				
		2013	2014	2015	2016	2017
	Janvier	/	<i>18929</i>	<i>16009</i>	<i>12343</i>	<i>9251</i>
	Février	/	<i>22799</i>	<i>20722</i>	<i>12663</i>	<i>10982</i>
	Mars	/	<i>25483</i>	<i>21606</i>	<i>17694</i>	<i>13504</i>
	Avril	/	<i>18469</i>	<i>16980</i>	<i>17243</i>	<i>7602</i>
	Mai	/	<i>31086</i>	<i>24395</i>	<i>22571</i>	<i>14918</i>
	Juin	/	<i>34112</i>	<i>23495</i>	<i>12242</i>	<i>20540</i>
	Juillet	/	<i>39993</i>	<i>43662</i>	<i>10534</i>	<i>7255</i>
	Août	<i>11870</i>	<i>42437</i>	<i>38152</i>	<i>4578</i>	<i>3793</i>
	Septembre	<i>21991</i>	<i>33666</i>	<i>31249</i>	<i>12333</i>	<i>7068</i>
	Octobre	<i>20829</i>	<i>22226</i>	<i>19513</i>	<i>9974</i>	/
	Novembre	<i>16456</i>	<i>21254</i>	<i>17918</i>	<i>8456</i>	/
	Décembre	<i>20485</i>	<i>33332</i>	<i>19592</i>	<i>9170</i>	/
	Total	<i>91'631</i>	<i>343'786</i>	<i>293'293</i>	<i>149'801</i>	/

Tableau 65: Développement du trafic de marchandises de type Ro-Ro en tonnes dans le port des Golfo Aranci de 2013 à 2017

		Année				
		2013	2014	2015	2016	2017
véhicules industriels	Janvier	600	992	919	712	643
	Février	1037	1449	1044	764	785
	Mars	1076	1284	1074	1200	968
	Avril	1415	1124	669	1095	663
	Mai	1574	1556	1163	1299	1083
	juin	1632	1519	1403	937	908
	juillet	2001	1444	1422	702	501
	août	818	969	695	428	330
	Septembre	1427	1401	1228	923	896
	Octobre	1305	1299	1185	675	/
	Novembre	948	1324	1142	677	/
	Décembre	1048	1106	1055	584	/
	Total	14'881	15'467	12'999	9'996	/

Tableau 66: Evolution du nombre de véhicules industriels transitant dans le port de Golfo Aranci de 2013 à 2017

En ce qui concerne le trafic de marchandise subdivisé par compagnie maritime, il est possible de souligner que la section sur laquelle il y avait un fort taux de transport de marchandises est celle de Golfo Aranci - Livorno, avec plus de 140 mille tonnes transportées en 2016.

Le tableau 67 montre l'incohérence entre les données statistiques italiennes et françaises pour la route G. Aranci-Bonifacio.

Da/Pour le port de Golfo Aranci	2015	2016	
Livorno	277'134	148'613	
Messina	4'285	150	
Bastia	20	240	
Porto Vecchio	/	1'274	<i>Données italiennes</i>
Porto Vecchio		104	<i>Données françaises, source ORTC</i>

Tableau 67: Trafic de marchandises par voie maritime à destination et en provenance du port de Golfo Aranci

4.1.4 Transport de marchandises dans le port de Cagliari

Le **trafic roulier** n'a cessé d'augmenter ces dernières années. Une augmentation significative, supérieure à 30%, a été enregistrée au cours des premiers mois de 2016. Il existe également une spécialisation sur Cagliari du trafic roulier pour les véhicules utilitaires, étant une escale plus adaptée pour ledit trafic plutôt que pour que les passagers, dont la composante touristique est remarquable et préfère les ports du nord de la Sardaigne.

Le **vrac solide** a également augmenté régulièrement ces dernières années. Cela a également contribué à la construction d'un terminal vraquier moderne dans le Port Canal, qui a été immédiatement utilisé.

Même le **trafic de conteneurs**, malgré la baisse mondiale provoquée par la crise économique, a augmenté au cours des quatre dernières années. Malheureusement, aujourd'hui, l'inversion de la tendance de 2017 et pour les années à venir est préoccupante, en effet, pour contenir les coûts dus à la réduction des volumes de trafic attendus en 2018, un plan a été adopté pour réduire l'utilisation des équipements-véhicules pour permettre une réduction des coûts d'exploitation. A partir du 8 janvier, 2 grandes grues de quai, 15 grues de stationnement, 10 tracteurs avec semi-remorques ont été mis en veille. Le circuit de transbordement international, en raison

du manque de grues adaptées, se déplace vers d'autres ports. En outre, tout s'est aggravé avec le blocage du lien inverse de l'Inde vers le nord de l'Europe. L'effet domino affecte également les routes Canada - Méditerranée et Golfe du Mexique – Méditerranée.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
vrac solide (tonn)	532'012	562'018	609'893	864'182	856'723	801'920
vrac liquide (tonn)	27'535'654	25'243'145	23'500'871	21'209'595	28'275'754	26'743'264
Les marchandises mixtes dans les conteneurs	6'427'134	6'919'106	7'900'561	8'276'141	8'151'980	8'452'226
Marchandises Ro-Ro	2'813'251	2'598'579	2'779'189	3'044'741	3'725'438	3'974'366
Autres marchandises mixtes (Marchandises unies)	29'351	56'275	10'129	37'756	72'661	48'476
Total marchandises (tonnes)	37'337'402	35'379'123	34'800'643	33'432'415	41'082'556	40'020'252
Déplacement conteneur/TEU	401'603	410'331	702'143	717'016	748'647	723'037

Tableau 68: Evolution du trafic de fret en tonnes, TEU et Ro-Ro dans le port de Cagliari de 2011 à 2016

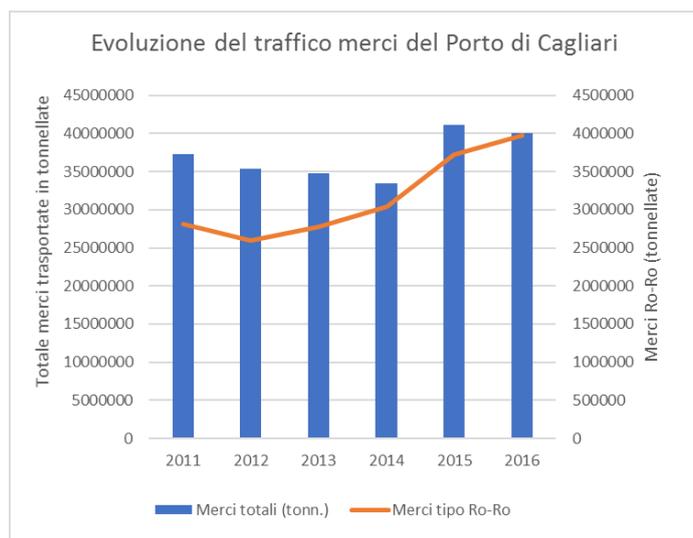


Image 26: Développement et comparaison du trafic marchandises dans le port de Cagliari

4.1.5 Transport de marchandises dans le port de Santa Teresa de Gallura

Les tableaux ci-dessous montrent les marchandises (exprimées en tonnes) transportées le long de la route Bonifacio - S. Teresa di Gallura, de 2015 à 2016. En particulier, une analyse détaillée a été faite entre les marchandises entrant et sortant du port de S. Teresa et la quantité transportée par les compagnies maritimes compétentes.

Trafic marchandises Ro-Ro	Année 2015			Année 2016				
	Entrées	Sorties	Total	entrées	Sorties	Total	Moby Lines	SEREMAR
Janvier	3592	289	3881	1557	80	1637	0	1637
Février	2992	358	3350	2346	131	2477	0	2477

Trafic marchandises Ro-Ro	Année 2015			Année 2016				
	Entrées	Sorties	Total	entrées	Sorties	Total	Moby Lines	SEREMAR
Mars	2538	326	2864	2122	132	2254	117	2137
Avril	1838	157	1995	1793	273	2066	837	1229
Mai	1657	181	1838	2022	222	2244	1783	461
Juin	1913	335	2248	2203	220	2423	602	1821
Juillet	1960	282	2242	1639	208	1847	632	1215
Août	1389	185	1574	547	153	700	500	200
Septembre	1503	215	1718	1337	308	1645	966	679
Octobre	1863	215	2078	1524	323	1847	1210	637
Novembre	2308	178	2486	1570	229	1799	1799	0
Décembre	2033	244	2277	1493	213	1706	1706	0
Total	25'586	2'965	28'551	20'153	2'492	22'645	10'152	12'493

Tableau 69: tonnes de marchandises transportées sur la ligne Bonifacio - S. Teresa de 2015 à 2017

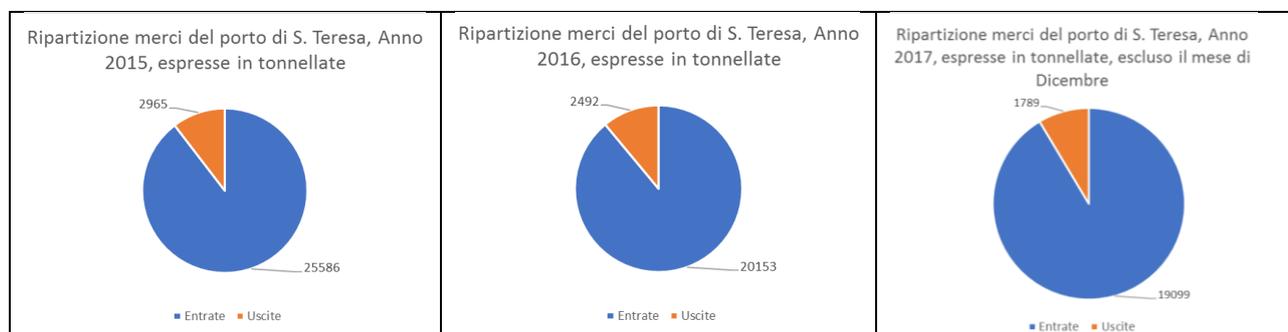


Tableau 70: Distribution des marchandises d'entrée et de sortie du port de S. Teresa di Gallura de 2015 à 2017

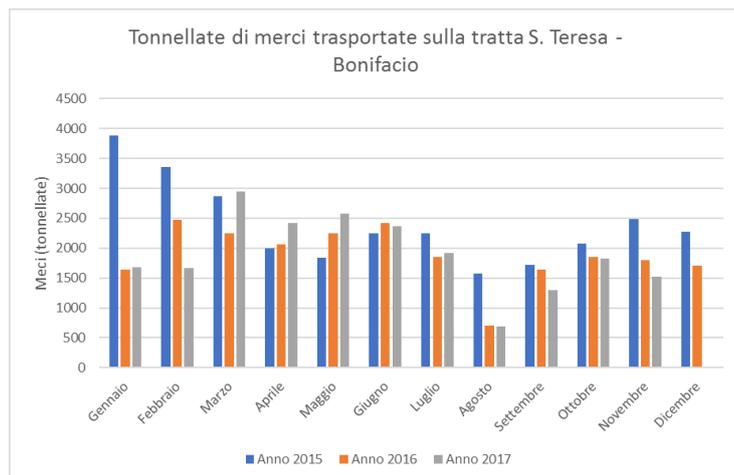


Image 27: Évolution du trafic de fret en tonnes sur la ligne S. Teresa - Bonifacio

A partir des données enregistrées et montrées ci-dessus dans le tableau 69, on peut souligner que:

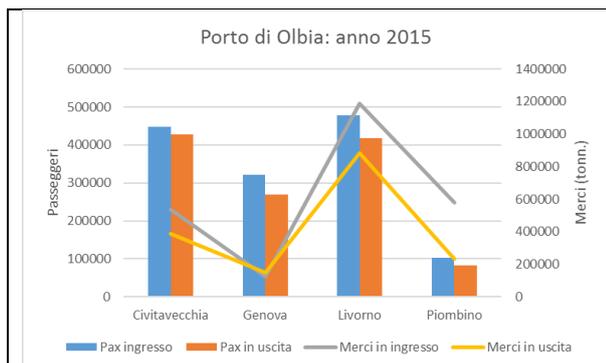
- en 2017, le total des marchandises transportées par Moby Lines s'élevait à 14 012 (67%) tonnes tandis que le Blu Navy transportait 6 876 tonnes (32%, sans tenir compte du mois de décembre pour lequel aucune donnée n'est encore disponible).
- en 2016, le total des marchandises transportées par Moby Lines s'élevait à 10 152 tonnes (44,8%), Seremar a transporté 12 493 tonnes (55%).
- En 2015, le total des marchandises transportées par Moby Lines s'élevait à 7 798 tonnes (27,3%), Seremar a transporté 20 753 tonnes (27,3%).

4.1.6 Comparaison des marchandises entrantes et sortantes de la Sardaigne

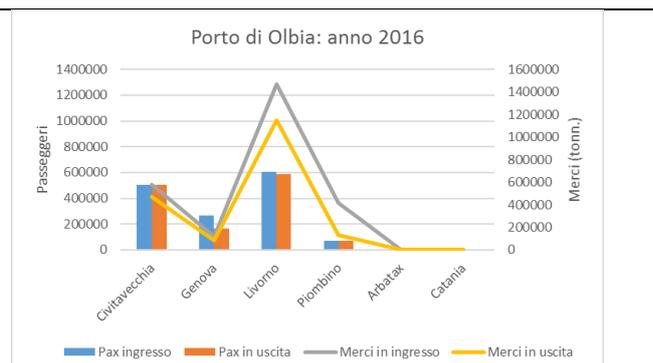
Le tableau 71 montre les données enregistrées pour les ports de Sardaigne en termes de passagers et de marchandises transportées en 2015 et 2016, car ce sont les seules années pour lesquelles nous disposons d'informations.

	Passagers entrants		Passagers sortants		marchandises entrantes		marchandises sortantes	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
OLBIA								
Civitavecchia	448'608	501'799	428'525	502'250	535'506	580'857	385'703	469'133
Genova	321'472	269'324	269'793	166'511	126'234	115'803	149'903	84'995
Livorno	477'219	604'989	416'908	589'963	1'186'498	1'470'424	883'495	1'150'149
Piombino	103'004	73'042	83'250	73'393	580'673	417'845	233'255	135'251
Arbatax	0	434	0	2'702	0	0	0	0
Catania	0	289	0	292	0	0	0	0
PORTO TORRES								
Genova	257'945	289'928	252'013	287'397	462'291	428'198	580'556	514'667
Propriano	2'344	1'336	2'300	1'334	1'230	462	25'301	8'770
Civitavecchia	0	70'334	0	66'763	0	90'066	0	65'876
Barcellona	0	70'139	0	69'959	0	63'980	0	68'157
Ajaccio	0	864	0	264	0	62	0	229
Tolone	0	14'989	0	12'467	0	0	0	0
P.Vecchio	0	2'451	0	2'550	0	0	0	0
Marsiglia	0	2'013	0	2'179	0	0	0	0
GOLFO ARANCI								
Livorno	238'699	281'228	213'134	273'391	211'430	95'493	65'704	53'120
Messina	0	0	0	0	1'828	0	2'457	150
Bastia	7	276	20	510	0	210	20	30
Ajaccio	0	22'082	0	19'937	0	783	0	491

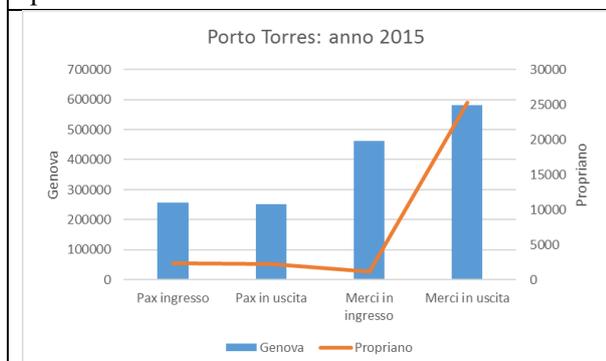
Tableau 71: Comparaison du trafic marchandises et passagers à destination et en provenance de la Sardaigne.



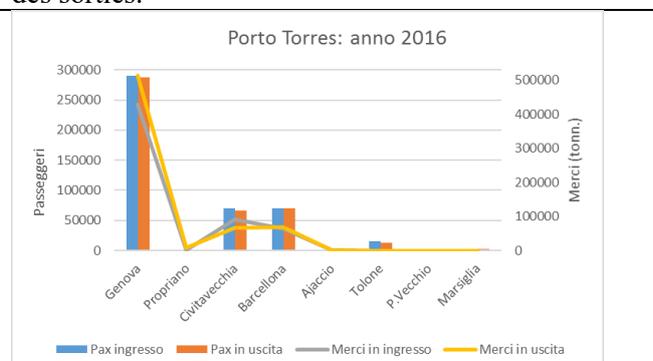
Dans le port d'Olbia en 2015, il y eu un pourcentage de + 12% des passagers entrants par rapport à ceux qui quittaient le port. En ce qui concerne les marchandises transportées, le pourcentage d'arrivées est plus élevé (+ 46%) que celui des sorties.



Dans le port d'Olbia en 2016, il y eu un pourcentage de + 9% des passagers entrants par rapport à ceux qui quittaient le port. En ce qui concerne les marchandises transportées, le pourcentage d'arrivées est plus élevé (+ 41%) que celui des sorties.



Dans le port Porto Torres en 2015, il y eu un pourcentage de +2% des passagers entrants par rapport à ceux qui quittaient le port. En ce qui concerne les marchandises transportées, le pourcentage d'arrivées est plus élevé (+ 23%) que celui des sorties.



Dans le port Porto Torres en 2016, il y eu un pourcentage de +2% des passagers entrants par rapport à ceux qui quittaient le port. En ce qui concerne les marchandises transportées, le pourcentage d'arrivées est plus élevé (-11%) que celui des sorties.

4.2 CORSE TRANSPORTS "MARCHANDISES"

Voici deux scénarios différents:

1. Le premier représente le nombre de passagers ventilé par compagnie maritime et le pourcentage de marchandises transportées, en tenant compte des routes maritimes Corse-France;
2. Le second représente le nombre de passagers ventilé par compagnie maritime et le pourcentage de marchandises transportées, compte tenu des lignes Corse-Sardaigne.

1. Trafic maritime Corse-France ventilé par compagnie maritime:

Année	compagnies maritimes	Mode de transport				Part de marché
		Car ferry	cargo	mega	total	
Année 2013	La meridionale	0	270'073	0	270'073	9%
	Corsica ferries	30'419	0	1'726'187	1'756'606	58%
	S.N.C.M.	577'685	436'230	0	1'013'915	33%
	Totale	608'104	706'303	1'726'187	3'040'594	100%
	Pourcentage de marchandises	20%	23%	57%	100%	
Année 2014	La meridionale	0	266048	0	266'048	9%
	Corsica ferries	33067	0	1879412	1'912'479	68%
	S.N.C.M.	292423	340998	0	633'421	23%
	Totale	325490	607046	1879412	2'811'948	100%
	Pourcentage de marchandises	12%	22%	67%	100%	
Année 2015	La meridionale	0	284'686	0	284'686	10%
	Corsica ferries	70'302	0	2'019'395	2'089'697	76%
	S.N.C.M.	32'141	326'833	0	358'974	13%
	Totale	102'443	611'519	2'019'395	2'733'357	100%
	Pourcentage de marchandises	4%	22%	74%	100%	
Année 2016	La meridionale	0	307'417	0	307'417	11%
	Corsica ferries	172'240	0	1'926'328	2'098'568	76%
	Moby lines	41'792	0	0	41'792	2%
	Corsica linea	5'001	293'745	0	298'746	11%
	Totale	219'033	601'162	1926'328	2'746'523	100%
	Pourcentage de marchandises	8%	22%	70%	100%	

Tableau 72: Evolution du trafic maritime Corse-France par armateur, de 2013 à 2016

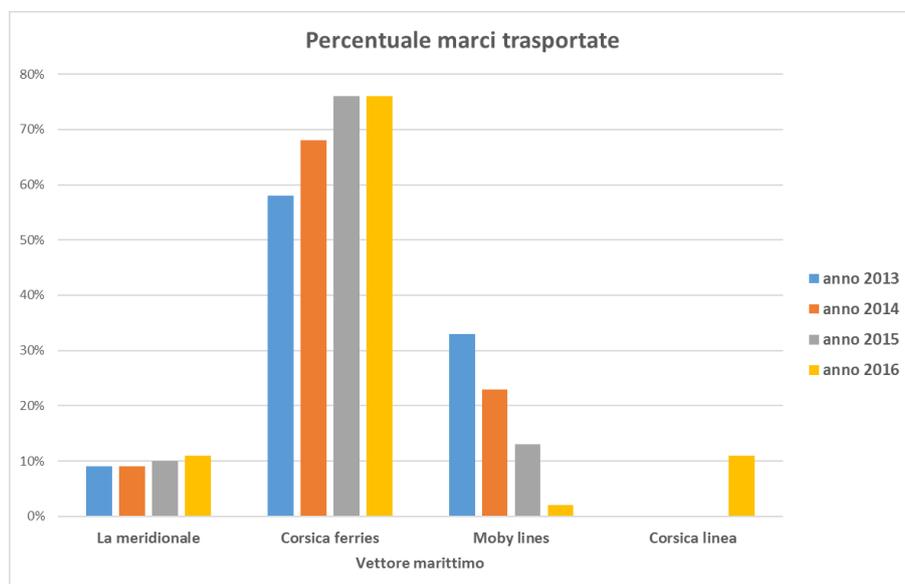


Image 28: Pourcentage du fret transporté de 2013 à 2016 par la compagnie maritime

2. Trafic maritime Corse-Sardaigne ventilé par compagnie maritime:

	compagnies maritimes	nombre de voyageurs	Part de marché	Note
Année 2013	La meridionale (1)	4851	0%	(1) Exclusivement sur la Sardaigne; (2) dont 138'422 passagers sur la Sardaigne
	Corsica ferries	773'793	64%	
	Moby Lines (2)	315'407	26%	
	Seremar (1)	117'111	10%	
	SNCM(1)	3'165	0%	
	totale	1'214'327	100%	
Année 2014	La meridionale (1)	4'558	0%	(1) Exclusivement sur la Sardaigne; (2) dont 133'570 passagers sur la Sardaigne
	Corsica ferries	766'517	61%	
	Moby Lines (2)	356'864	28%	
	Seremar (1)	128'947	10%	
	SNCM(1)	1'615	0%	
	totale	1'258'501	100%	
Année 2015	La meridionale (1)	1'687	0%	(1) Exclusivement sur la Sardaigne (2) dont 145'079 passagers sur la Sardaigne
	Corsica ferries	795'644	62%	
	Moby Lines (2)	373'372	29%	
	Seremar (1)	121'084	9%	
	totale	1'291'787	100%	
Année 2016	La meridionale	1'218 (1'218 per la Sardegna)	0%	
	Corsica ferries	77'0952 (33'505 per Sardegna)	59%	
	Moby Lines	430'585 (150'359 per Sardegna)	33%	
	Blu Navy	109'262 (109'262 per Sardegna)	8%	
	totale	1'312'017 (294'344 per Sardegna)	100%	

Tableau 73: Ventilation des trafics maritimes

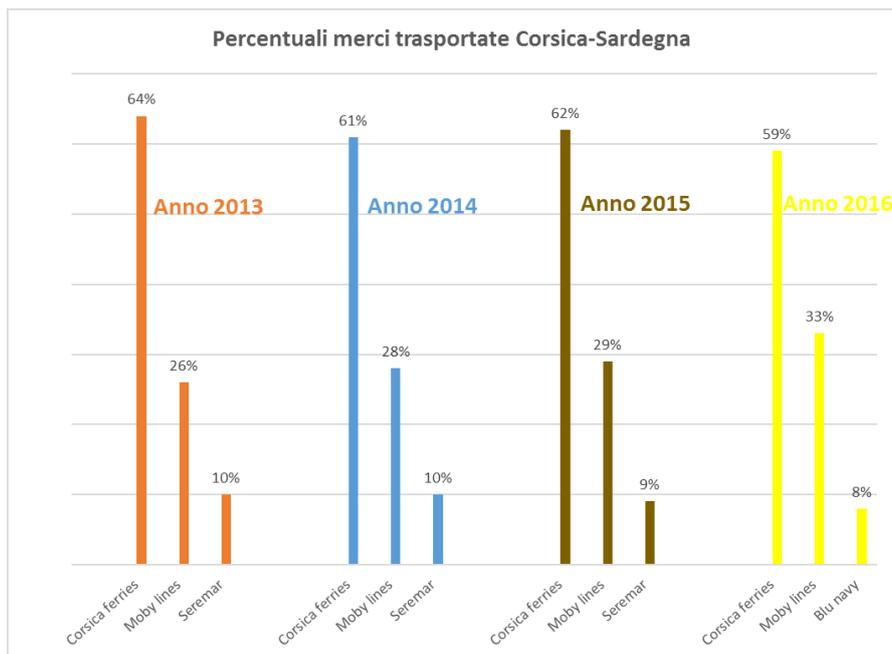


Image 29: Pourcentage du fret transporté de 2013 à 2016 sur lignes régulières

Considérations générales sur les ports de Corse

Le tableau 74 montre les différentes compagnies maritimes opérant dans les ports de Corse utilisés pour le transport de marchandises, divisées par année et type de marchandises transportées. Les valeurs indiquées expriment les tonnes de marchandises transportées.

Mode	Compagnies	2013	2013/2012 (%)	2014	2014/2013 (%)	2015	2015/2014 (%)	2016	2016/2015 (%)
Ro-Ro	Corsica ferries	449114	1.7%	455244	1.4%	428027	-6%	368014	-14
	La meridionale	592638	-5.6%	597796	0.9%	588336	-1.6%	615536	4.6
	Moby lines	12146	13.8%	21876	80.1%	22371	2.3%	27876	24.6
	Blu navy	9703	-2.8%	12605	29.9%	20753	64.6%	12493	-39.8
	Corsica linea	506143	-10.7%	457564	-9.6%	499600	9.2%	611042	22.3
	Totale	1569744	-5.3%	1545085	-1.6%	1559087	0.9%	1634961	4.9
Ciment en vrac	Someca	102137	-16.2%	93834	-8.1%	126111	19.4%	124882	-1
HYDROCARBURES	Fouquet	492260	-4%	441257	-10.4%	491830	11.5%	403509	-18
GAZ LIQUIDE	Sea terminal	24371	-6.1%	22060	-9.5%	23761	7.7%	19911	-16.2
	Totale	2'188'512	-5.6%	2'102'236	-3.9%	2'200'789	4%	2'183'263	-0.8

Tableau 74: compagnies maritimes opérant dans les ports de Corse, utilisées pour le transport de marchandises, ventilées par année et type de marchandises transportées

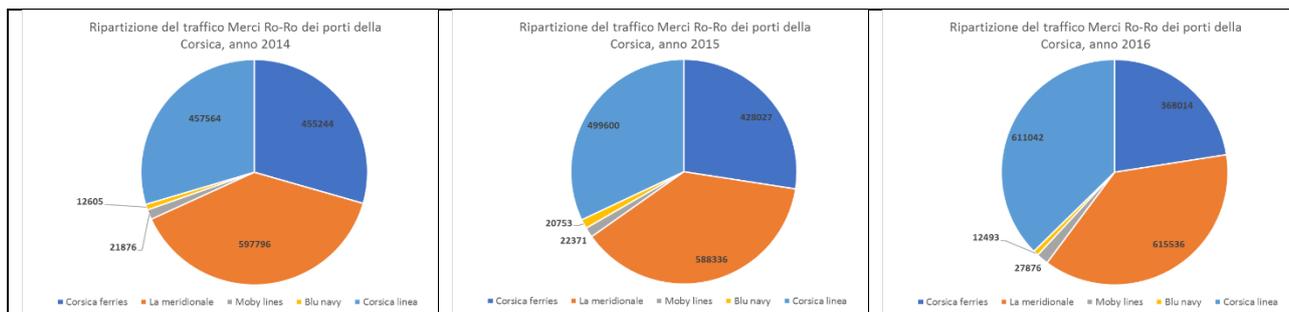


Image 30: Répartition du trafic de fret Ro-Ro pour les ports corse de 2014 à 2016

Le tableau 75 montre le pourcentage du trafic des marchandises, ventilé par les principaux ports de référence de Corse. Les principaux ports en termes de marchandises traitées sont ceux de Bastia et d'Ajaccio entre 2013-2016:

Les ports	2013	2014	2015	2016
Ajaccio	33%	32%	33%	33%
Porto Vecchio	6%	5%	6%	6%
Propriano	6%	5%	4%	3%
L'Ile Rousse	3%	3%	3%	4%
Calvi	0%	0%	0%	0%
Bonifacio	1%	1%	1%	1%
Bastia	51%	54%	53%	53%

Tableau 75: Pourcentage de trafic marchandises ventilé par principaux ports de référence en Corse

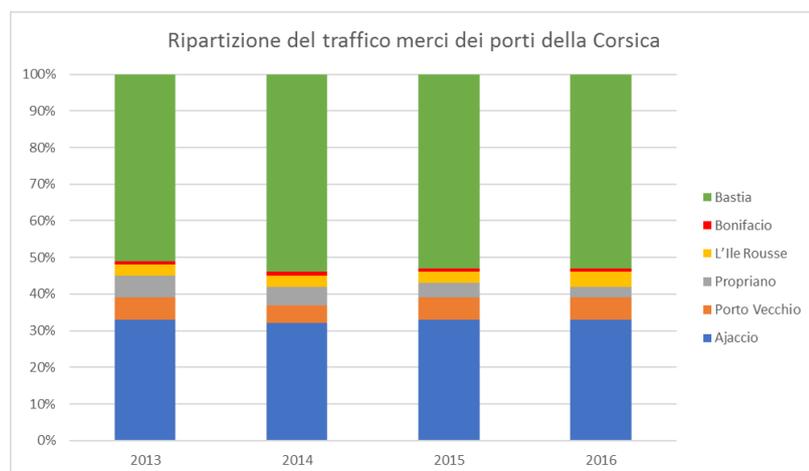


Image 31: Pourcentage d'évolution du trafic de fret réparti en pourcentage pour les principaux ports de référence de la Corse

Le tableau 76 montre les valeurs en pourcentage du trafic roulier des ports de référence de la Corse, divisés par compagnie maritime. Il est possible de remarquer le passage de relais des sociétés S.N.M.C. et Seremar en faveur de Corsica Linea et Blu Navy en 2016.

Ligne/Année	2013	2014	2015	2016
Corsica linea	/	/	/	37%
Blu navy	/	/	/	1%
Moby lines	1%	1%	1%	2%
La meridionale	37%	39%	39%	37%
Corsica ferries	29%	29%	27%	23%
S.N.C.M.	32%	30%	32%	/
Seremar	1%	1%	1%	/

Tableau 76: Ventilation du trafic Ro-Ro pour le sport de référence de la Corse, répartis par compagnie maritime

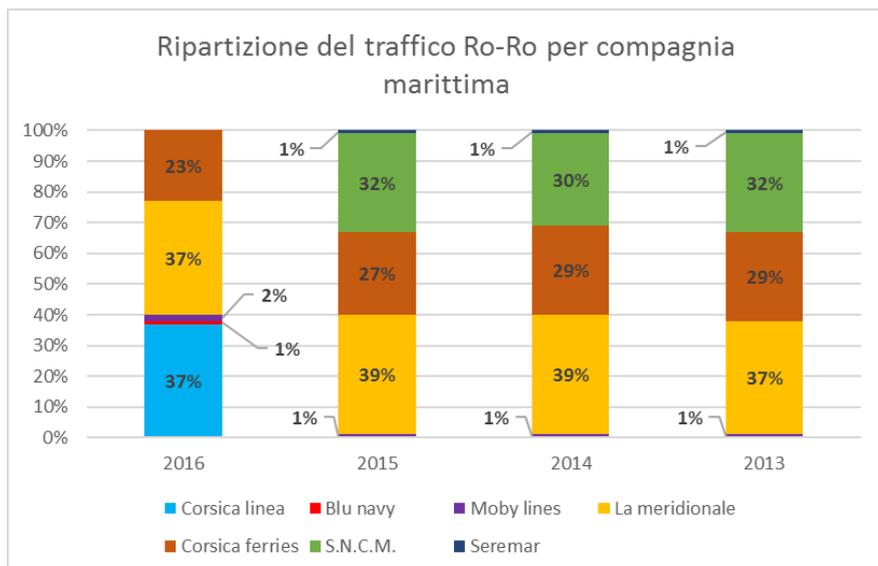


Image 32: Evolution du trafic Ro-Ro pour les ports de référence en Corse, ventilé par lignes

Total des marchandises entrant et sortant de la Corse pour la période triennale 2014-2016

En 2014, le trafic des marchandises maritimes de la Corse a continué à diminuer de -4% par rapport à 2013. Les charges de ciment en vrac, d'hydrocarbures et de gaz liquides sont restées en forte baisse alors que le trafic roulier entrant était plus modéré.

En 2015, le trafic des marchandises a augmenté après trois années de baisse. Le progrès a concerné tous les types de marchandises. En particulier, il y a eu une augmentation significative du ciment en vrac (+ 19%) et des hydrocarbures (+ 11%).

En 2016, il y a eu une légère baisse du trafic de marchandises en Corse, en baisse de 0,8% par rapport à la même période de l'année précédente. À l'exception du trafic roulier, cette diminution du trafic affecte tout les types de marchandises et a été particulièrement importante pour les flux d'hydrocarbures (-18%).

TRANSPORTS MARCHANDISES (tonnes)	Année	2014	2014/ 2013 (%)	2015	2015/ 2014 (%)	2016	2016/2015 (%)
Entrées	Ro-Ro	1'341'135	-0.5	1'355'301	1.1	1'406'124	3.7
	Ciment	93'834	-8.1	111'996	19.4	124'882	-1.0
	Hydrocarbures	441'257	-10.4	491'830	11.5	403'509	-18.0
	Gaz Liquide	22'060	-9.5	23'761	7.7	19'911	-16.2
Total Entrées		189'286	-3.5	1'982'888	4.5	1'954'426	-2.1
Sorties	Ro-Ro	203'950	-8.0	203'786	-0.1	228'837	12.3
ENTRÉES + SORTIES		2'102'236	-3.9	2'186'674	4.0	2'183'263	-0.8

Tableau 77: marchandises entrantes et sortantes de Corse pour la période triennale 2014-2016

4.2.1 Transport de marchandises dans le port de Propriano

Le tableau 78 montre l'évolution du transport de marchandises de diverses natures pour le port de Propriano sur la période 2014-2017.

Année		2014	2015	2016	2017
janvier	Ro/Ro	12521	6361	7116	9238
	Vrac	0	611	506	544
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	12521	6972	7622	9782
Année		2014	2015	2016	2017
février	Ro/Ro	13940	9540	6458	8805
	Vrac	/	/	/	/
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	13940	9540	6458	8805
Année		2014	2015	2016	2017
mars	Ro/Ro	15449	11866	9679	5915
	Vrac	/	608	474	453
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	15449	12474	10153	6368
Année		2014	2015	2016	2017
avril	Ro/Ro	15972	11350	10925	9412
	Vrac	0	0	/	480
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	15972	11350	10925	9892
Année		2014	2015	2016	2017
mai	Ro/Ro	16416	10430	11079	9535
	Vrac	/	592	503	/
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	16416	11022	11582	9535
Année		2014	2015	2016	2017
juin	Ro/Ro	16107	13243	11372	12687
	Vrac	504	0	0	418
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	16611	13243	11372	13105
Année		2014	2015	2016	2017
juillet	Ro/Ro	14814	13915	12950	12203
	Vrac	0	597	383	908
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	14814	14512	13333	13111
Année		2014	2015	2016	2017
août	Ro/Ro	10514	8725	8083	9258
	Vrac	0	597	0	0
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	10514	9322	8083	9258
Année		2014	2015	2016	2017
septembre	Ro/Ro	14782	12979	10670	9218
	Vrac	497	604	480	420
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	15279	13583	11150	9638
Année		2014	2015	2016	2017
octobre	Ro/Ro	15610	10278	9544	8657
	Vrac	395	0	0	419
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	16005	10278	9544	9076
Année		2014	2015	2016	2017

novembre	Ro/Ro	13218	11142	8563	8375
	Vrac	0	599	0	478
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	13218	11741	8563	8853
Année		2014	2015	2016	2017
décembre	Ro/Ro	6797	8196	8801	5777
	Vrac	0	0	419	0
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	6797	8196	9220	5777

Tableau 78: Evolution du transport de marchandises de diverses natures pour le port de Propriano au cours de la période 2014-2017⁸

D'après le tableau 78, il convient de noter qu'en 2016, le pourcentage des marchandises traitées au cours des trois mois d'été de juin, juillet et août était de 28%, contre 31% en 2017.

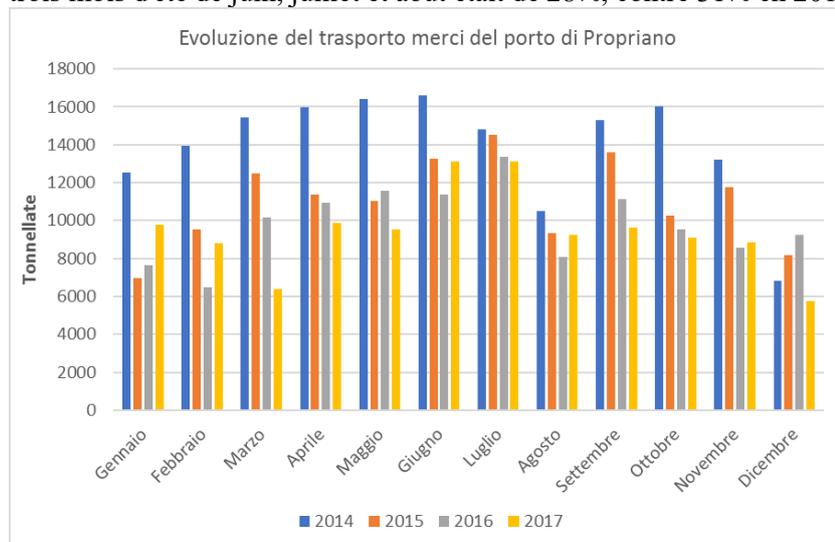


Image 33: Diverses tendances du transport de marchandises pour le port de Propriano au cours de la période 2014-2017

En général, il y a eu une diminution du nombre de marchandises transportées de 2014 à 2017, une différence qui s'est accentuée surtout au cours des premiers mois de l'année.

4.2.1.1.1 La ligne Propriano - Porto Torres

Globalement, cette liaison maritime ne vise qu'un flux limité de passagers, qui a subi une forte baisse au cours des années (-77% entre 2013 et 2016). En effet, au cours des sept dernières années, le nombre de passagers en transit a diminué de 65%.

En ce qui concerne le fret, le transport de marchandises pourrait représenter une opportunité économique importante pour cette route, correspondant à environ 27% des marchandises transportées par les navires. Tout comme les résultats enregistrés en termes d'évolution historique des flux de passagers sur cette ligne, l'analyse des volumes de marchandises transportés au cours des sept dernières années montre une fois de plus une tendance globalement défavorable avec -51% des flux transportés sur la période 2010-2016:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Passagers	3'530	5'368	4'987	5'272	4'606	1'673	1'218
Marchandises (tonnes)	/	43'008	68'420	61'093	50'191	23'616	21'276

Tableau 79: Comparaison des biens / passagers sur la ligne Propriano-Porto Torres

⁸ Direction des Concessions Portuaires, Résultats des Trafics Commerciaux, chambre de commerce et d'industrie d'Ajaccio et de la Corse-du-sud

En ce qui concerne la saisonnalité des flux de transport, l'image 34 montre notamment le ralentissement des volumes de marchandises transportées sur la ligne Propriano - Porto Torres, généralement durant les mois d'août et de décembre.

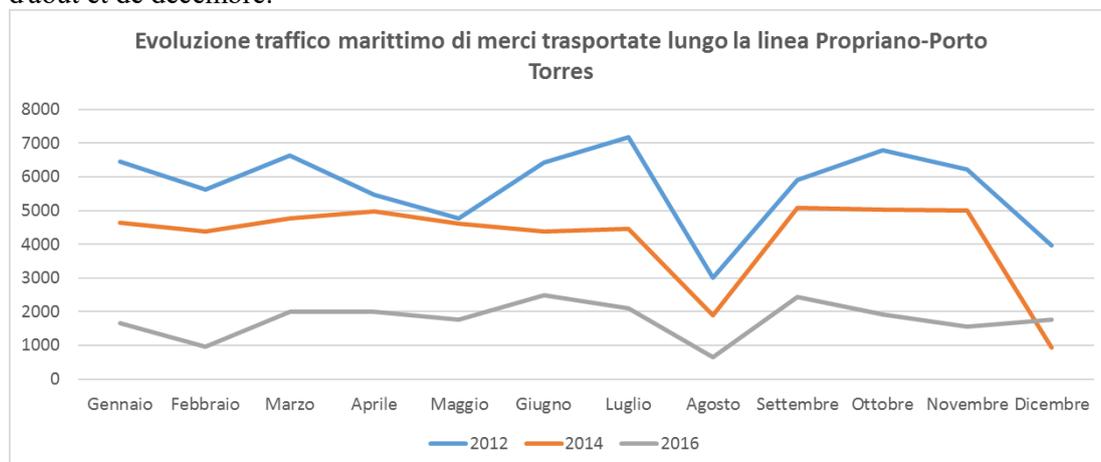


Image 34: Evolution du trafic de fret maritime sur la ligne Propriano-Porto Torres

Plus récemment, cependant, il convient de noter qu'en 2016, les deux mois les plus bas n'étaient plus août et décembre, mais août et février:

Marchandises (tonnes)	Mois												Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Année													
2012	6447	5623	6626	5458	4773	6434	7174	3004	5905	6783	6223	3970	68'420
2014	4627	4379	4781	4976	4619	4371	4464	1899	5077	5030	5014	932	50'191
2016	1663	949	2007	1994	1757	2481	2095	663	2426	1927	1556	1758	21'276

Tableau 80: Evolution du transport de marchandises sur la ligne Propriano-Porto Torres (données ORTC)

L'évolution mensuelle des flux de passagers sur cette ligne est incontestable, notamment pour les années 2012 et 2014: par exemple, en 2012, le mois d'août représente 22% du flux total de passagers de l'année, 28% en 2014 et 12% en 2016.

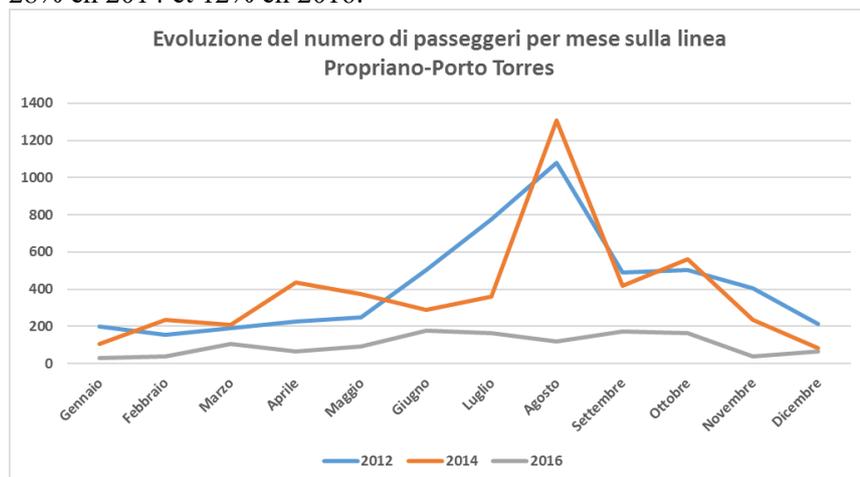


Image 35: Evolution du nombre de passagers ventilés par mois sur la ligne Propriano - Porto Torres

Pax	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Julliet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
2012	201	153	190	224	248	505	774	1079	490	503	406	214
2014	105	235	210	437	374	288	358	1307	417	561	233	81
2016	29	38	103	66	90	176	164	119	172	162	36	63
2017	81	61	27	93	92	155	190	154	116	82	202	/

Tableau 81: Evolution du transport de passagers sur la route Propriano-Porto Torres (données ORTC)

Incompatibilità statistica:

Les données statistiques fournies par: "Direction des Concessions Portuaires, Résultats des Trafics Commerciaux, Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio de la Corse-du-Sud" et précédemment rapportées dans le Tableau 78, sont différentes de celles fournies par site Web "www.ortc.info" et ici rapporté (tableau 82).

Les données de marchandises Ro-Ro sont particulièrement différentes.

<u>Port de Porpiano</u>	<u>Ro-Ro Français</u>	<u>Ro-Ro Italiens</u>	<u>Total (Ro-Ro+march. vrac) exclus Ro-Ro avec l'Italie</u>	<u>Total Ro-Ro</u>
	2014	2014	2014	2014
Janvier	3772	4627	3772	8399
Février	4781	4379	4781	9160
Mars	5571	4781	5571	10352
Avril	5728	4976	5728	10704
Mai	6308	4619	6812	10927
juin	6203	4371	6203	10574
juillet	5330	4464	5330	9794
août	4771	1899	4771	6670
Septembre	4866	5099	5363	9965
Octobre	5167	5030	5562	10197
Novembre	4021	5014	4021	9035
Décembre	3136	932	3136	4068
Total	59'654	50'191	61'050	109'845

<u>Port de Porpiano</u>	Ro-Ro Français		Ro-Ro Italiens		<u>Total (Ro-Ro+march. vrac) exclus Ro-Ro avec l'Italie</u>		<u>Total Ro-Ro</u>	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Janvier	3516	2863	0	1663	4127	3369	3516	4526
Février	3822	3038	2185	949	3822	3038	6007	3987
Mars	5236	3998	1933	2007	5844	4472	7169	6005
Avril	4911	4795	2291	1994	5519	4795	7202	6789
Mai	4682	5068	1850	1757	5274	5571	6532	6825
juin	5617	4809	2849	2481	5617	4809	8466	7290
juillet	5921	6263	3176	2095	6518	6646	9097	8358
août	4577	4214	725	663	5174	4214	5302	4877
Septembre	5081	4531	3512	2426	5685	5011	8593	6957
Octobre	5285	4257	985	1927	5285	4257	6270	6184
Novembre	5190	3957	1922	1556	5789	3957	7112	5513
Décembre	3051	3856	2188	1758	3051	4275	5239	5614
Total	56'889	51'649	23'616	21'276	61'705	54'414	80'505	72'925

Tableau 82: Données marchandises ORTC

4.2.2 Transport de marchandises dans le port d'Ajaccio

Le tableau 83 montre l'évolution du transport de marchandises de diverses natures pour le port d'Ajaccio sur la période 2014-2017.

Année		2014	2015	2016	2017
janvier	Ro/Ro	66035	66348	68078	76416
	Vrac	2459	3275	2459	3367
	Hydrocarbures	20786	24129	22360	16295
	TOTAL	89280	93752	92903	96078
Année		2014	2015	2016	2017
février	Ro/Ro	62937	64536	66476	73388
	Vrac	3555	2404	3122	4437
	Hydrocarbures	13380	28990	6119	16276
	TOTAL	79872	95930	75717	94101
Année		2014	2015	2016	2017
mars	Ro/Ro	69511	73000	79364	92053
	Vrac	2365	3439	4895	4502
	Hydrocarbures	12218	12304	16384	10242
	TOTAL	84094	88743	100643	106797
Année		2014	2015	2016	2017
avril	Ro/Ro	75855	78017	82114	87231
	Vrac	3232	3583	4924	4090
	Hydrocarbures	14323	8747	14937	9469
	TOTAL	93410	90347	101975	100790
Année		2014	2015	2016	2017
mai	Ro/Ro	73238	74699	79591	84040
	Vrac	3679	3575	5082	3258
	Hydrocarbures	9799	15587	4320	20133
	TOTAL	86716	93861	88993	107431
Année		2014	2015	2016	2017
juin	Ro/Ro	78301	84194	84523	93862
	Vrac	3751	4981	4722	3985
	Hydrocarbures	9574	20269	30954	19259
	TOTAL	91626	109444	120199	117106
Année		2014	2015	2016	2017
juillet	Ro/Ro	82078	84138	82791	81798
	Vrac	3402	2623	3199	3074
	Hydrocarbures	29690	30345	22482	30147
	TOTAL	115170	113290	108471	115019
Année		2014	2015	2016	2017
août	Ro/Ro	63326	66516	69802	74055
	Vrac	0	854	1201	1453
	Hydrocarbures	33766	27543	25278	29186
	TOTAL	97092	94913	96281	104694
Année		2014	2015	2016	2017
septembre	Ro/Ro	67036	72637	75005	77797
	Vrac	3167	1732	4345	2806
	Hydrocarbures	21126	26886	25079	21101
	TOTAL	91329	101255	104429	101704
Année		2014	2015	2016	2017
octobre	Ro/Ro	76819	78178	72735	82675
	Vrac	2353	2551	3284	4637
	Hydrocarbures	15182	14664	5239	15126
	TOTAL	94354	95393	81258	102438
Année		2014	2015	2016	2017

novembre	Ro/Ro	65088	64425	73142	82896
	Vrac	2720	3248	3416	2881
	Hydrocarbures	21547	15795	21303	26086
	TOTAL	89355	83468	97861	111863
Année		2014	2015	2016	2017
décembre	Ro/Ro	63174	66040	70789	70935
	Vrac	2119	3282	3709	2490
	Hydrocarbures	18103	17143	18936	13784
	TOTAL	83396	86465	93434	87209

Tableau 83: Évolution du transport de marchandises de diverses natures pour le port d'Ajaccio au cours de la période 2014-2017

À partir de ce tableau, il est considérable qu'en 2016, le pourcentage du total des marchandises traitées au cours des trois mois d'été de juin, juillet et août était de 28%, comparativement à 27% en 2017.

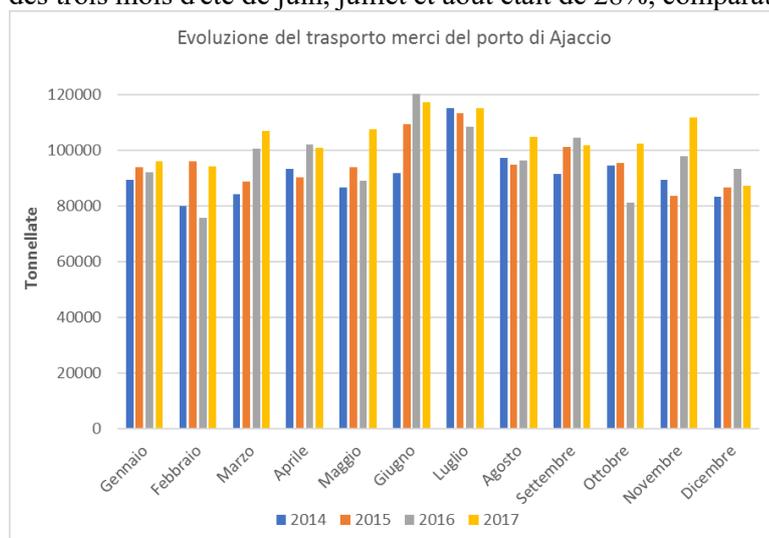


Image 36: Diverses tendances du transport de marchandises pour le port d'Ajaccio en 2014-2017

En général, il y a eu une augmentation du trafic de marchandise dans le port d'Ajaccio, avec une augmentation de 13% de 2014 à 2017.

4.2.2.1.1 La ligne Ajaccio - Porto Torres

Les transbordeurs Corsica Ferries offrent des itinéraires entre Ajaccio et Porto Torres. Cependant, il existe une certaine irrégularité dans les flux transportés, qu'ils soient passagers ou marchandises, liés à un service maritime offert par l'entreprise privée, qui oscille au fil des années. Globalement, le trafic passagers enregistre une baisse significative: en 2015, il est pratiquement nul.

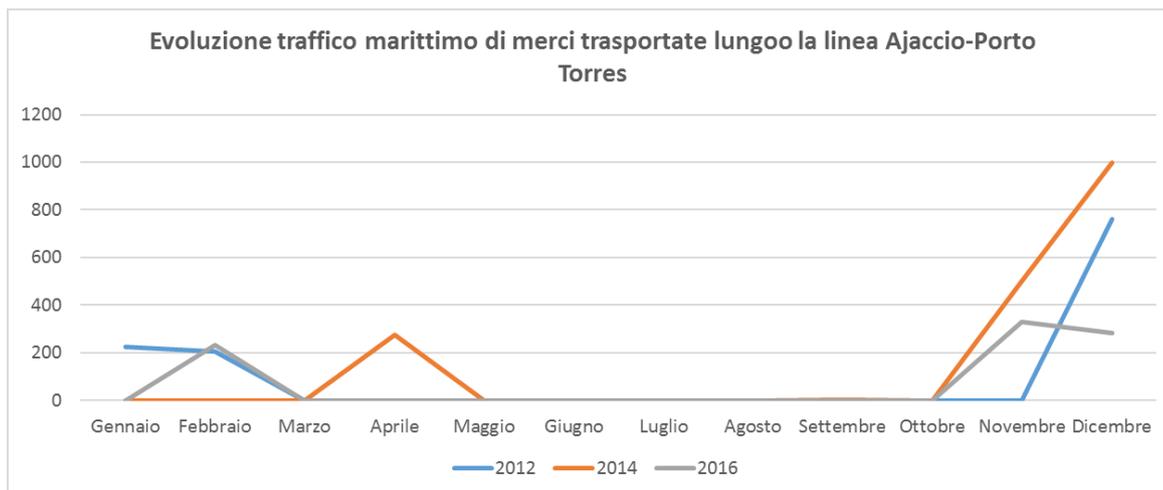
Malgré le retour à une tendance haussière, le recul des passagers sur l'ensemble de la période reste important en 2016, avec -78% des flux de passagers transportés entre 2010 et 2016:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Passagers	3'057	3'290	2'405	3'744	1567	14	675
Marchandises (tonnes)	/	618	1'191	55	1781	2'290	846

Tableau 84: Comparaison fret / passagers sur la ligne Ajaccio-Porto Torres

En plus du flux limité de passagers, les flux de marchandises vers et depuis Porto Torres sont limités, ce qui positionne le port de Propriano comme un port de commerce privilégié pour la route Corse-Sardaigne, par rapport aux ports au sud de l'île. Ainsi, alors que le port de Propriano a reçu plus de 21 000 tonnes de marchandises en 2016, les volumes de marchandises enregistrées dans le port de commerce d'Ajaccio restent nettement inférieurs pour ce service, avec moins de 900 tonnes de marchandises enregistrées.

Enfin, il est nécessaire de souligner la concentration des flux de marchandises au cours du premier et du dernier trimestre de l'année, c'est-à-dire en période faible de trafic touristique.



Marchandises (tonnes)	Mois												Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Année													
2012	223	206	0	0	0	1	0	0	0	0	0	761	1'191
2014	0	0	0	276	0	0	0	0	5	0	501	999	1'781
2016	0	232	0	0	0	0	0	0	0	0	330	284	846

Tableau 85: Evolution du transport de fret sur la ligne Ajaccio-Porto Torres (données ORTC)

En ce qui concerne l'évolution mensuelle des flux de passagers transportés, sur la ligne Ajaccio Porto-Torres, les flux ont évolué entre début 2010 et 2016, avec une forte concentration de flux au début de la saison estivale et en particulier sur le pré-saisonnier (69% des flux annuels en 2012 et 72% en 2014), suivi des flux - très limités - concentrés en fin d'année:

Pax	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Julliet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
2012	25	15	0	668	741	244	0	0	698	0	0	14
2014	0	0	0	246	563	320	0	0	428	0	5	5
2016	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62	234	379
2017	436	685	1005	0	231	0	0	0	585	346	338	168

Tableau 86: Evolution du trafic passagers sur la ligne Ajaccio-Porto Torres (données ORTC)

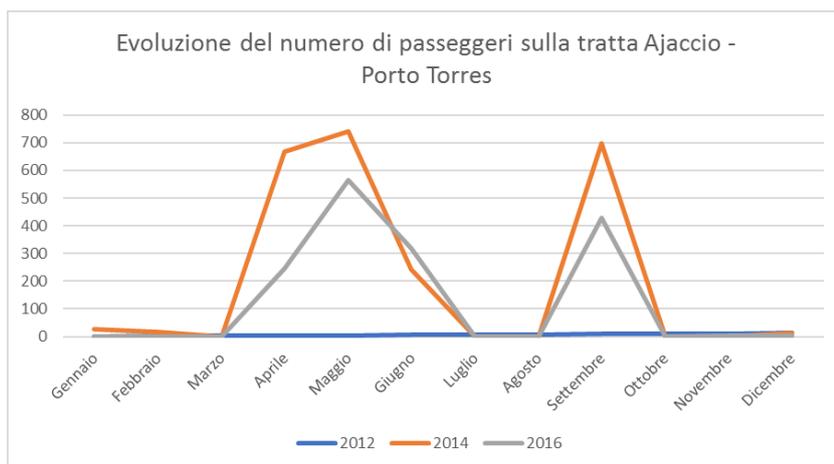


Image 37: Evolution du nombre de passagers sur la ligne Ajaccio - Porto Torres

Incompatibilité statistique:

Les données statistiques fournies par: "Direction des Concessions Portuaires, Résultats des Trafics Commerciaux, Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio de la Corse-du-Sud" et précédemment

rapportées dans le Tableau 83, sont différentes de celles fournies par le site Web "www.ortc.info" et ici rapportées (tableau 87).

Les données de marchandises Ro-Ro sont particulièrement différentes.

<u>Port de Porpiano</u>	<u>Ro-Ro Français</u>	<u>Ro-Ro Italiens</u>	<u>Total (Ro-Ro+march. vrac) exclus Ro-Ro avec l'Italie</u>	<u>Total Ro-Ro</u>
	2014	2014	2014	2014
Janvier	31958	0	49204	31958
Février	31265	0	48129	31265
Mars	35221	0	49804	35221
Avril	38956	276	56511	39232
Mai	38124	0	51602	38124
juin	40306	0	53631	40306
juillet	41014	0	74106	41014
août	31981	0	65777	31981
Septembre	33626	5	57919	33631
Octobre	38400	0	55935	38400
Novembre	33024	501	57291	33525
Décembre	31546	999	51768	32545
Total	42'5421	1'781	671'677	427'202

<u>Port de Porpiano</u>	<u>Ro-Ro Français</u>		<u>Ro-Ro Italiens</u>		<u>Total (Ro-Ro+march. vrac) exclus Ro-Ro avec l'Italie</u>		<u>Total Ro-Ro</u>	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Janvier	33460	34885	847	0	60264	58794	34307	34885
Février	32041	32370	1443	232	63435	41611	33484	32602
Mars	37503	41135	0	0	53246	62414	37503	41135
Avril	39866	42594	0	0	52196	62455	39866	42594
Mai	38563	41210	0	0	57725	51110	38563	41210
Juin	43646	43301	0	0	68896	78977	43646	43301
Juillet	39042	43660	0	0	72010	69340	39042	43660
Août	34475	36986	0	0	62872	63465	34475	36986
Septembre	37308	39570	0	0	65926	68992	37308	39570
Octobre	39441	38148	0	0	56656	46671	39441	38148
Novembre	33184	40371	0	330	52227	64190	33184	40701
Décembre	33118	38091	0	284	53543	60736	33118	38375
Total	441'647	472'321	2'290	846	718'996	728'755	443'937	473'167

Tableau 87: Données marchandises ORTC

4.2.3 Transport de marchandises dans le port de Bonifacio

Le tableau 88 montre l'évolution du transport de marchandises de diverses natures pour le port de Bonifacio sur la période 2014-2017.

Année		2014	2015	2016	2017
janvier	Ro/Ro	1340	3881	1637	1677
	Vrac	/	/	/	/
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	1340	3881	1637	1677
Année		2014	2015	2016	2017
février	Ro/Ro	1251	3350	2477	1662
	Vrac	/	/	/	/
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	1251	3350	2477	1662
Année		2014	2015	2016	2017
mars	Ro/Ro	1654	2864	2254	2943
	Vrac	/	/	/	/
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	1654	2864	2254	2943
Année		2014	2015	2016	2017
avril	Ro/Ro	1679	1995	2066	2413
	Vrac	/	/	/	/
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	1679	1995	2066	2413
Année		2014	2015	2016	2017
mai	Ro/Ro	1797	1838	2244	2578
	Vrac	/	/	/	/
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	1797	1838	2244	2578
Année		2014	2015	2016	2017
juin	Ro/Ro	1772	2248	2423	2363
	Vrac	/	/	/	/
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	1772	2248	2423	2363
Année		2014	2015	2016	2017
juillet	Ro/Ro	2491	2242	1847	1918
	Vrac	/	/	/	/
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	2491	2242	1847	1918
Année		2014	2015	2016	2017
août	Ro/Ro	660	1574	700	685
	Vrac	/	/	/	/
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	660	1574	700	685
Année		2014	2015	2016	2017
septembre	Ro/Ro	1274	1718	1645	1294
	Vrac	/	/	/	/
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	1274	1718	1645	1294
Année		2014	2015	2016	2017
octobre	Ro/Ro	1289	2078	1847	1827
	Vrac	/	/	/	/
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	1289	2078	1847	1827
Année		2014	2015	2016	2017

novembre	Ro/Ro	1473	2486	1799	1528
	Vrac	/	/	/	/
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	1473	2486	1799	1528
Année		2014	2015	2016	2017
décembre	Ro/Ro	1902	2277	1706	1001
	Vrac	/	/	/	/
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	1902	2277	1706	1001

Tableau 88: Evolution du transport de marchandises de diverses natures pour le port de Bonifacio au cours de la période 2014-2017

À partir du tableau 88, il est notable qu'en 2016, le pourcentage du total des marchandises traitées au cours des trois mois d'été de juin, juillet et août était de 22%, contre 23% en 2017.

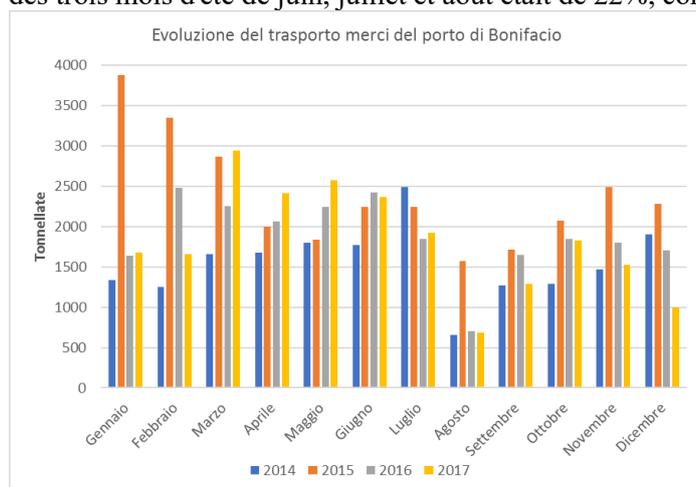


Image 38: Diverses tendances du transport de marchandises pour le port de Bonifacio en 2014-2017

A partir de l'image 38, nous notons tout d'abord la forte hausse enregistrée en termes de marchandise en 2015, surtout au cours des premiers mois de l'année, suivie par autant de valeurs élevées en 2015. Au total, 18 582 tonnes de marchandises ont été traitées en 2014 et 9 968 de plus ont été déplacés en 2015. Le trend montre donc une tendance "fluctuante" dans les données collectées, où il y a une diminution de -3,3% de 2016 à 2017. Enfin, il est également nécessaire de noter la baisse des marchandises transportés surtout en été, étant donné qu'elle est surtout accentuée au mois d'août.

4.2.3.1 La ligne Bonifacio – Santa Teresa

La ligne Bonifacio - Santa Teresa est le lien «naturel» entre la Corse et la Sardaigne, car à sa proximité géographique des deux ports. Le marché du transport de passagers et de marchandises a historiquement été subdivisé entre deux sociétés: Saremar (avec participation majoritaire publique) et Moby Lines (société privée); le premier opérateur a fourni un service public tout au long de l'année alors que le dernier n'a fonctionné que pendant l'été jusqu'en 2016.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Passagers	240'126	241'020	251'762	255'533	262'517	266'163	259'621
Marchandises (tonnes)	/	19'257	15'563	16'731	18'582	28'551	22'645

Tableau 89: Comparaison des marchandises / passagers sur la ligne Bonifacio-Santa Teresa di Gallura

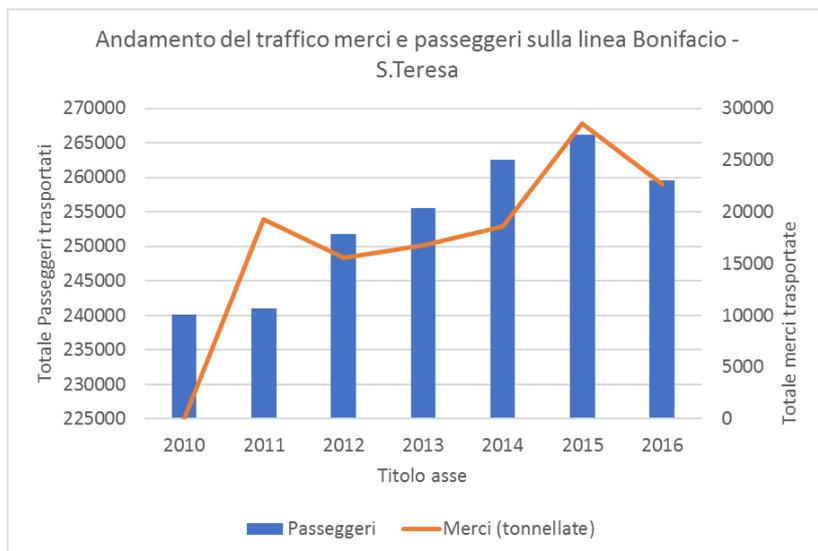


Image 39: *Trafic marchandises et passagers sur la ligne Bonifacio - S. Teresa*

Au cours des 7 dernières années (de 2010 à 2016), le trafic a globalement augmenté (+ 8% pour les passagers et + 18% pour le transport de marchandises). Cette progression constante a été observée jusqu'en 2015, avant un ralentissement en 2016, principalement en raison de l'annonce et de la faillite de Saremar le 31 mars 2016.

Lignes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Moby Lines	124'449	117'543	132'580	138'422	133'570	145'079	150'359
Saremar	115'677	123'477	119'182	117'111	128'947	121'084	14'890
Blu Navy	0	0	0	0	0	0	94'372

Tableau 90: *Évolution de la répartition du trafic passagers par société de transport sur la ligne Bonifacio - Santa Teresa*

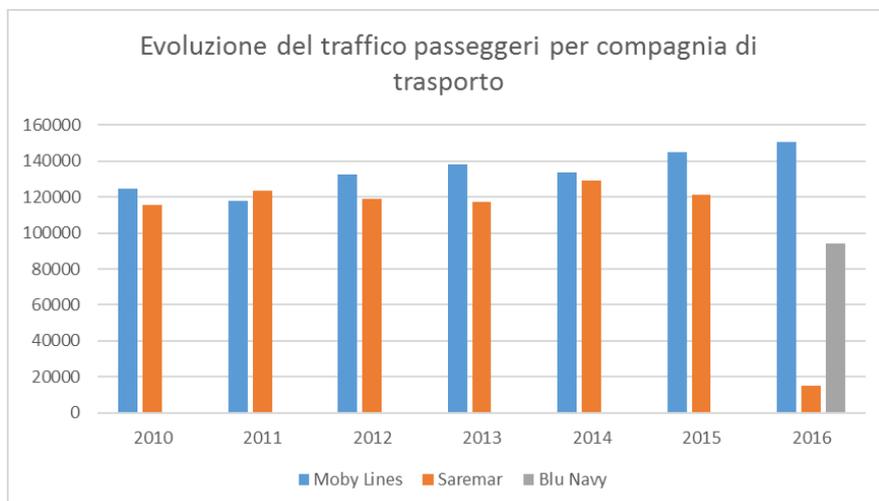


Image 40: *Tendance de la distribution du trafic de passagers par la compagnie de transport sur la ligne Bonifacio-Santa Teresa*

Les données du tableau 91 montrent qu'en juillet et en août, un pourcentage élevé de marchandises transportées représentait 11% pour l'année 2016. En outre, la répartition mensuelle des flux de passagers confirme la nature touristique du service avec une hausse importante en août et une concentration totale des flux de passagers entre avril et septembre.

	Marchandises (tonnes)			Passagers		
	2012	2014	2016	2012	2014	2016
Janvier	1416	1340	1637	4556	4568	3948
Février	1498	1251	2477	4620	5091	5142
Mars	2014	1654	2254	5733	6052	8161
Avril	2024	1679	2066	21773	18191	15485
Mai	2280	1797	2244	34650	35376	29359
Juin	669	1772	2423	32217	35405	33381
Juillet	922	2491	1847	36422	36280	41094
Août	336	660	700	49827	55928	60106
Septembre	801	1274	1645	36003	38960	43408
Octobre	1162	1289	1847	14006	15552	17223
Novembre	1451	1473	1799	5835	5913	8902
Décembre	990	1902	1706	5120	5201	10926
Total	15'563	18'582	22'645	250'762	262'517	277'135

Tableau 91: Evolution du transport de marchandises et de passagers sur la ligne Bonifacio - S. Teresa (données ORTC)

Incompatibilité statistique:

Les données statistiques fournies par: "Direction des Concessions Portuaires, Résultats des Trafics Commerciaux, Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio de la Corse-du-Sud" et précédemment rapportées dans le Tableau 88, sont différentes de celles fournies par site Web "www.ortc.info" et ici rapporté (tableau 92).

Les données de marchandises Ro-Ro sont particulièrement différentes.

Port de Porpiano	Ro-Ro Français	Ro-Ro Italiens	Total (Ro-Ro+march. vrac) exclus Ro-Ro avec l'Italie	Total Ro-Ro
	2014	2014	2014	2014
Janvier	/	1340	0	1340
Février	/	1251	0	1251
Mars	/	1654	0	1654
Avril	/	1679	0	1679
Mai	/	1797	0	1797
Juin	/	1772	0	1772
Juillet	/	2491	0	2491
Août	/	660	0	660
Septembre	/	1274	0	1274
Octobre	/	1289	0	1289
Novembre	/	1473	0	1473
Décembre	/	1902	0	1902
Total	/	18'582	0	185'82

<u>Port de Porpiano</u>	Ro-Ro Français		Ro-Ro Italiens		<u>Total (Ro-Ro+march. vrac) exclus Ro-Ro avec l'Italie</u>		<u>Total Ro-Ro</u>	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Janvier	/	/	3881	1637	0	0	3881	1637
Février	/	/	3350	2477	0	0	3350	2477
Mars	/	/	2864	2254	0	0	2864	2254
Avril	/	/	1995	2066	0	0	1995	2066
Mai	/	/	1838	2244	0	0	1838	2244
Juin	/	/	2248	2423	0	0	2248	2423
Juillet	/	/	2242	1847	0	0	2242	1847
Août	/	/	1574	700	0	0	1574	700
Septembre	/	/	1718	1645	0	0	1718	1645
Octobre	/	/	2078	1847	0	0	2078	1847
Novembre	/	/	2486	1799	0	0	2486	1799
Décembre	/	/	2277	1706	0	0	2277	1706
Total	/	/	28'551	22'645	0	0	28'551	22'645

Tableau 92: Données marchandises ORTC

4.2.4 Transport de marchandises dans le port de Porto Vecchio

Le tableau 93 montre l'évolution du transport de marchandises de diverses natures pour le port de Porto Vecchio au cours de la période 2014-2017.

Année		2014	2015	2016	2017
janvier	Ro/Ro	7440	11032	8395	10605
	Vrac	1339	1079	1484	2300
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	8779	12111	9879	12905
Année		2014	2015	2016	2017
février	Ro/Ro	10098	11565	11686	13949
	Vrac	3055	3334	3313	1674
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	13153	14899	14999	15623
Année		2014	2015	2016	2017
mars	Ro/Ro	10826	12191	13447	20955
	Vrac	2880	3563	2229	3129
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	13706	15754	15676	24084
Année		2014	2015	2016	2017
avril	Ro/Ro	13863	15431	16138	22081
	Vrac	3697	3233	1640	2261
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	17560	18664	17778	24342
Année		2014	2015	2016	2017
mai	Ro/Ro	17235	16238	17756	21265
	Vrac	3644	2867	2849	2460
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	20879	19105	20605	23725
Année		2014	2015	2016	2017
juin	Ro/Ro	14191	19042	24324	26675
	Vrac	3018	2759	2236	2210
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	17209	21801	26560	28885
Année		2014	2015	2016	2017
juillet	Ro/Ro	12756	18871	23366	22988
	Vrac	1675	2236	1734	2784
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	14431	21107	25100	25772
Année		2014	2015	2016	2017
août	Ro/Ro	13141	15604	17276	20894
	Vrac	0	94	93	273
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	13141	15698	17369	21167
Année		2014	2015	2016	2017
septembre	Ro/Ro	12970	15251	17313	18879
	Vrac	1543	1418	1298	939
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	14513	16669	18611	19818
Année		2014	2015	2016	2017
octobre	Ro/Ro	13069	12806	17705	17758
	Vrac	4013	3355	2195	4092
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	17082	16161	19900	21850
Année		2014	2015	2016	2017

novembre	Ro/Ro	8618	8224	14902	10990
	Vrac	2650	3303	3194	3806
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	11268	11527	18096	14796
Année		2014	2015	2016	2017
décembre	Ro/Ro	8487	10005	12043	11287
	Vrac	3442	3050	2777	2752
	Hydrocarbures	/	/	/	/
	TOTAL	11929	13055	14820	14039

Tableau 93: Évolution du transport de marchandises de diverses natures pour le port de Porto Vecchio au cours de la période 2014-2017

À partir de ce tableau 93, nous pouvons noter qu'en 2016, le pourcentage du total des marchandises traitées au cours des trois mois d'été de juin, juillet et août était égal à 31% comme en 2017.

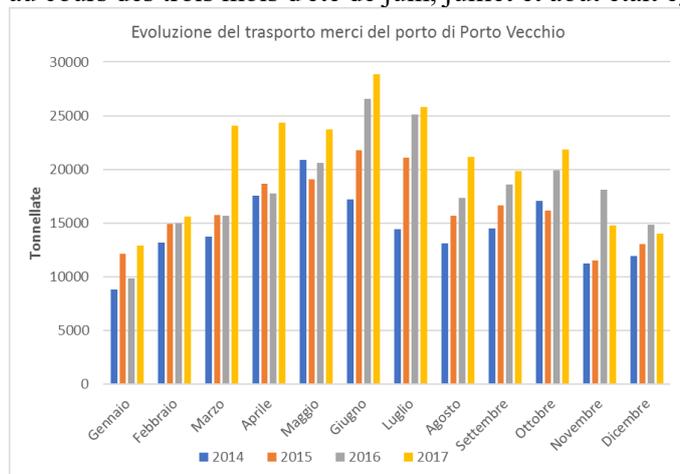


Image 41: Diverses tendances du transport de marchandises pour le port de Porto Vecchio au cours de la période 2014-2017

A partir de l'image 41 on remarque tout d'abord une augmentation des marchandises transportées dans le port de Porto Vecchio de 2014 à 2017 (+ 42%). L'année 2017 reste donc l'année avec le plus grand nombre de marchandises transportées par rapport aux trois années précédentes, avec des valeurs très élevées surtout en été (mai à août), un scénario totalement différent de celui du port de Bonifacio.

4.2.4.1 La ligne Porto Vecchio-Porto Torres

Année 2016	janv.	févr.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juil	août	Sept.	Oct.	Nov.	déc.	Total
Marchandises (tonnes)	0	0	0	0	0	490	599	701	256	22	21	/	2'089
Passagers	0	0	0	0	0	2'696	7'293	7'323	5'585	3'050	197	842	26'986

Tableau 94: Évolution du transport de marchandises et de passagers sur la route "Porto Vecchio - Port Torres" (données ORTC), données reportées à 2016

4.2.4.2 La ligne Porto vecchio – Golfo Aranci

Cet itinéraire est réalisé par la société "Corsica Ferries". En 2014 et 2015, aucune donnée n'est disponible pour cette section concernant le trafic de marchandises et de passagers.

Année 2016	janv.	févr.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juil	août	Sept.	Oct.	Nov.	déc.	Total
Marchandises (tonnes)	0	0	0	0	0	3	75	0	25	0	0	1	104
Passagers	0	0	0	0	217	781	1'801	1'891	555	0	0	48	5'293

Tableau 95: Évolution du transport de marchandises et de passagers sur la route du golfe du Porto Vecchio-Golfo Aranci (données ORTC)

Incompatibilité statistique:

Les données statistiques fournies par: "Direction des Concessions Portuaires, Résultats des Trafics Commerciaux, Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio de la Corse-du-Sud" et précédemment rapportées dans le Tableau 93, sont différentes de celles fournies par site Web "www.ortc.info" et ici rapporté (tableau 96).

Les données de marchandises Ro-Ro sont particulièrement différentes.

<u>Port de Porpriano</u>	<u>Ro-Ro Français</u>	<u>Ro-Ro Italiens</u>	<u>Total (Ro-Ro+march. vrac) exclus Ro-Ro avec l'Italie</u>	<u>Total Ro-Ro</u>
	2014	2014	2014	2014
Janvier	4606	0	5945	4606
Février	5868	0	8923	5868
Mars	2880	0	9379	2880
Avril	7894	0	11591	7894
Mai	9782	0	13426	9782
Juin	7801	0	10819	7801
Juillet	6456	0	8131	6456
Août	6698	0	6698	6698
Septembre	7292	0	8835	7292
Octobre	7541	0	11554	7541
Novembre	5454	0	8104	5454
Décembre	5004	0	8446	5004
Total	77'276	0	111'851	77'276

<u>Port de Porpriano</u>	<u>Ro-Ro Français</u>		<u>Ro-Ro Italiens</u>		<u>Total (Ro-Ro+march. vrac) exclus Ro-Ro avec l'Italie</u>		<u>Total Ro-Ro</u>	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Janvier	6430	5230	0	0	7509	6714	6430	5230
Février	6757	6429	0	0	10091	9742	6757	6429
Mars	6958	8304	0	0	10521	10533	6958	8304
Avril	8961	9389	0	0	12194	11029	8961	9389
Mai	9080	9914	0	0	11947	12763	9080	9914
Juin	10495	12013	0	493	13254	14249	10495	12506
Juillet	9635	11075	0	674	11871	12809	9635	11749
Août	7488	7726	0	701	7582	7819	7488	8427
Septembre	8067	8911	0	281	9485	10209	8067	9192
Octobre	7451	9495	0	22	10806	11690	7451	9517
Novembre	5084	3194	0	21	8387	11707	5084	3215
Décembre	6071	6613	0	1	9121	9390	6071	6614
Total	92'477	98'293	0	2'193	122'768	128'654	92'477	100'486

Tableau 96: Données marchandises ORTC

4.2.5 Transport de marchandises dans le port de Bastia

<u>Port de Porpriano</u>	<u>Ro-Ro Français</u>	<u>Ro-Ro Italiens</u>	<u>Total (Ro-Ro+march. vrac) exclus Ro-Ro avec l'Italie</u>	<u>Total Ro-Ro</u>
	2014	2014	2014	2014
Janvier	53254	14843	72177	68097
Février	51253	14886	67066	66139
Mars	54737	16707	75436	71444
Avril	62955	17270	77432	80225
Mai	64022	15790	88686	79812
Juin	62765	15740	87022	78505
Juillet	63050	13970	96588	77020
Août	50157	3728	88441	53885
Septembre	53738	12749	69053	66487
Octobre	58089	16410	76940	74499
Novembre	63863	13696	79434	77559
Décembre	63767	8860	86819	72627
Total	701'650	164'649	965'094	866'299

<u>Port de Porpiano</u>	Ro-Ro Français		Ro-Ro Italiens		<u>Total (Ro-Ro+march. vrac) exclus Ro-Ro avec l'Italie</u>		<u>Total Ro-Ro</u>	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Janvier	59400	59997	12684	11777	85564	82486	72084	71774
Février	51357	54772	14172	14201	72738	75386	65529	68973
Mars	60370	61189	14940	16533	77528	74260	75310	77722
Avril	62407	62266	14370	15479	85693	85181	76777	77745
Mai	59777	59153	13245	14767	84602	73931	73022	73920
Juin	59139	63535	15111	14827	84546	86410	74250	78362
Juillet	66849	67523	11495	11827	99709	100169	78344	79350
Août	52725	56137	2839	3169	85540	84091	55564	59306
Septembre	55925	55177	11575	12936	83571	75511	67500	68113
Octobre	58507	55713	13143	18782	84297	74099	71650	74495
Novembre	66911	70813	12652	15237	95070	87975	79563	86050
Décembre	65303	70558	9393	10418	93190	86665	74696	80976
Total	718'670	736'833	145'619	159'953	1'032'048	986'164	864'289	896'786

Tableau 97: Données marchandises ORTC

4.3 Incohérence des données statistiques italiennes et françaises (données ORTC)

Pendant la phase de traitement, il y a eu des incohérences (précédemment signalées) entre les données statistiques italiennes et françaises⁹.

Les incohérences suivantes ont été trouvées pour le trafic de passagers enregistré sur certaines compagnies maritimes:

Lignes:	Données ORTC	Données italiennes
Ajaccio-P.Torres	675 pax en 2016	1'119 pax en 2016
P.Vecchio-G.Aranci	5'737 pax en 2016	49'019 pax en 2016
Propriano-P.Torres	1'673 en 2015	4'644 en 2015
	1'218 en 2016	2'670 en 2016

Il en va de même pour le transport de marchandises en termes de tonnes transportées:

Lignes:	Données ORTC	Données italiennes
Ajaccio-P.Torres	846 tonnes en 2016	291 tonnes en 2016
P.Vecchio-G.Aranci	104 tonnes en 2016	1'274 tonnes en 2016
Propriano-P.Torres	21'276 tonnes 2016	9'232 tonnes en 2016

L'analyse des données d'Istat / Eurostat et celles provenant de CP / AP, réélabores dans le projet P.im.Ex, a mis en évidence, déjà en 2009, un "problème statistique" évident pour les ports sardes. Par la suite, avec le projet stratégique Futuremed, le problème a été confirmé et la question a été abordée sous différents aspects et avec différentes actions pilotes.

Dans le Plan national de la logistique de 2011 a été présente cette citation: "... L'inconsistance des données disponibles et leur manque de fiabilité, comme a été rapporté dans le travail, en fait de rendre illisible le secteur et ne facilitent pas la mise au point des actions appropriées pour son développement efficace. Sur cette

⁹ www.ortc.info

question, et plus généralement sur la nécessité d'une refonte profonde de l'ensemble de la production statistique en référence au monde du transport, il semble opportun intervenir et imposer aux opérateurs un degré plus élevé de transparence en termes de services rendus et de la demande satisfaite, en particulier lorsqu'ils bénéficient directement ou indirectement de subventions ... ”;

5 LA PROGRAMMATION EN VIGUEUR DANS LES PORTS

5.1 Les programmes nationaux

Le plan de réglementation du système portuaire est l'instrument de planification du système portuaire inclus dans les districts territoriaux des autorités du système portuaire. Le plan est composé d'un document de planification stratégique du système (DPSS) et des plans de réglementation portuaire pour chaque port.

Les autorités du système portuaire établissent un document de planification stratégique du système, conforme au Plan général de transport et de logistique (PGTL) et aux lignes directrices européennes sur les réseaux portuaires, logistiques et d'infrastructure, ainsi qu'au Plan stratégique portuaire national et de la logistique. Le document de planification stratégique du système:

- a) définit les objectifs de développement et les contenus systémique de la planification des autorités du système portuaire;
- b) identifie et délimite les zones destinées aux fonctions strictement portuaires et arrière-portuaires, les zones d'interaction port-ville et les liaisons d'infrastructure routières et ferroviaires du dernier kilomètre avec les ports du système et les passages du centre urbain;
- c) fournit un rapport illustratif décrivant les objectifs et les choix effectués ainsi que les critères suivis pour l'identification des contenus de planification et des représentations graphiques en nombre et en échelle appropriés, afin de décrire la structure territoriale du système, ainsi que d'assurer une identification sans ambiguïté des adresses, règles et procédures pour l'élaboration des plans de réglementation portuaire.

Le document de planification stratégique du système des autorités du système portuaire, dont le district territorial est compris dans plusieurs régions, est approuvé par un acte de la région où est située l'autorité portuaire, sous réserve d'un accord avec les régions sur le territoire desquelles d'autres ports administrés par l'autorité portuaire et avec le ministre de l'Infrastructure et des Transports. Dans les ports inclus dans les districts territoriaux des autorités du système portuaire, le secteur et la structure générale des zones destinées aux fonctions strictement portuaires et arrière-portuaires et aux axes de raccordement routier et ferroviaire, telles qu'identifiées dans le document de planification stratégique du système approuvés, sont délimités et conçus par le plan de réglementation portuaire (PRP) qui, de manière analytique, identifie également les caractéristiques et la destination fonctionnelle des zones concernées.

Les plans réglementaires portuaires sont établis avec la mise en œuvre du Plan Stratégique National des Ports et de la Logistique et du document de planification stratégique et systémique et en conformité avec les Lignes Directrices émises par le Conseil Supérieur des Travaux Publics et approuvées par le Ministère des Infrastructures et Transports. Les plans réglementaires portuaires définissent les objectifs, les prévisions, les éléments, les contenus et les stratégies de chaque port maritime, en soulignant également la structure globale des grands travaux d'infrastructure.

Dans les ports inclus dans les circonscriptions territoriales de l'Autorité du système portuaire, le plan de réglementation portuaire, accompagné du rapport environnemental conformément au décret législatif du 3 avril 2006, n. 152, est:

- a) adopté par le Comité de Gestion, en accord avec les Municipalités pour la juridiction territoriale concernée, avec une référence exclusive à la planification des zones destinées aux fonctions d'interaction port-ville. Les municipalités sont exprimées au plus tard 45 jours après la réception de l'acte;
- b) envoyé ultérieurement pour avis de compétence au Conseil supérieur des travaux publics, lequel sera exprimé dans les 90 jours de la réception de l'acte;
- c) approuvé par la Région concernée dans les 40 jours suivant la conclusion de la procédure d'EES.

Dans les ports où l'autorité du système portuaire n'est pas établie, le plan réglementaire est adopté et approuvé par la région concernée ou, si établie, par l'autorité portuaire régionale, sous réserve d'un accord avec la municipalité ou les municipalités concernées, chacun dans son domaine de compétence, dans le respect des normes en vigueur et des propres normes réglementaires. Les dispositions législatives régionales en vigueur concernant la planification des ports d'intérêt régional sont également réservées¹⁰.

¹⁰ Testo legge 84.94, Riordino della legislazione in materia portuale della Legge del 28 gennaio 1994, N.84

5.2 Programmes des autorités portuaires

5.2.1.1 Étude de cas du port de Cagliari - Objectifs des instruments de planification et programmeurs en vigueur

Lors de la réunion du 13.06.2016 le Comité du portuaire a approuvé le plan opérationnel triennal 2016-2018 (Décision n° 10). Postérieurement, l'autorité du système portuaire de la mer de Sardaigne (Autorité portuaire de Cagliari), avec délibération n. 6 du 27 Septembre 2017 a rapporté les informations suivantes sur le programme triennal actuel et son statut de mise en œuvre:

Description Intervention	Année 2016	Année 2017	Année 2018
Travaux d'infrastructure des zones G2E pour les services portuaires, industriels et logistiques – 2° lot	5.000.000	4.138.415,67	/
Achèvement des routes internes - 3ème lot	2.000.000	1.000.000	/
Réalisation du parc de l'église de S. Efisio près du port est du Port Canal	975.432,28	/	/
Travaux d'infrastructure primaire Avant-postes du Port Canal pour les activités de construction navale - 2ème phase	15.000.000	10.000.000	5.261.082.12
Réalisation des quais avant-port pour les navires Ro-Ro du Port Canal - 1ère phase	/	16.000.000	19.000.000
Infrastructuration des zones G1W e G2w	10.000.000	5.300.000	/
Construction d'un quai pour les navires de service à Porto Foxi - 1ère phase	5.000.000	5.000.000	/
Prolongation du quai du côté nord-est du Porto Canale	/	15.000.000	19.500.000
Achèvement promenade water front long le Môle Dogana	800.000	/	/
Réalisation des gates d'entrées et des locaux destinés aux opérateurs portuaires utilisés dans le contrôle des brèches au Port Canal	725.000	/	/
Requalification de la zone Via Calafati et IV regia	1.000.000	/	/
Maintenance et achèvement du système d'égouts dans la zone portuaire	1.000.000	/	/
Requalification du hangar Nervi - Travaux de consolidation	1.526.720,51	910.000	/
Requalification du hangar Nervi - Arrangement des zones externes	2.971.355,03	/	/
Démolition de silos et réaménagement des zones entourant la zone de Riva di Ponente	1.000.000	/	/
Démolition d'épaves dans le port de Cagliari	500.000	/	/
Achèvement de la promenade maritime devant le M.M. - 3ème phase	500.000	/	/
Construction d'une nouvelle gare maritime sur la jetée de Sabaudò	950.000	/	/
Maintenance extraordinaire du système d'eau de Porto Canale	1.000.000	/	/
Achèvement d'une voie piétonnière et cyclable et d'un réseau routier de la région de Su Siccu	1.000.000	/	/
TOTAL	51.428.507,82	57.348.415,67	43.761.082,12

5.2.1.2 Étude de cas des ports de: Olbia - Golfo Aranci - Cocciani - Porto Torres

Maintenance ordinaire et extraordinaire: liste et avancement des travaux démarrés, coûts de construction

Les travaux envisagés, déjà financés, dans les programmes triennaux précédents, en attente de construction ou d'approvisionnement et conformément aux objectifs de développement de l'ensemble du système portuaire, peuvent être divisés en grands travaux d'infrastructure et en travaux d'entretien extraordinaires et ordinaires. Afin d'intervenir de manière adéquate, dans les domaines de compétence de l'Autorité, le Domaine Technique a développé une activité de projet, pour la réalisation d'un accord-cadre qui a donné la possibilité d'effectuer des interventions de maintenance. Ci-dessous la situation des travaux envisagés dans le Programme triennal de travaux publics 2017-2019¹¹

PORT D'OLBIA	
Description	Montant du prêt
Travaux pour l'élimination des déchets des piles Isola Bianca	€ 300.000,00
Travaux de maintenance extraordinaire et mise en place des zones 4-5-6-7 du port d'Isola Bianca	€ 400.000,00
Ouvrage délimitant la jetée 1 bis,	€ 216.285,96
Travaux de pose et de fourniture de parapet en acier inoxydable dans la cour de Viale Isola Bianca	€ 53.193,96
Travaux pour la construction du système de lutte contre l'incendie et la conformité avec le système d'eau	€ 1.141.694,63
Réaménagement de l'allée d'accès et des voies d'accès aux barrières de sécurité des nouveaux piliers 1 et 2 bis	€ 5.261.675,06
Travaux pour la construction de deux nouvelles tours d'éclairage au Pier 1 bis	€ 239.323,20
Travaux liés à la rénovation de l'asphalte dans le Molo Vecchio	€ 60.690,25
Construction des jauges bathymétriques nécessaires aux travaux de maintenance sur les fonds et le bassin d'évolution à des altitudes n'excédant pas 50 m. et les frais ne dépassant pas - 11,00 m le s.l.m. dans le canal d'accès au port d'Olbia	€ 845.775,07
Port Cocciani Fourniture et installation d'une nouvelle cabine de mesure et d'utilisateur et normalisation du poste de transformation de puissance MT / BT Z.I.	€ 100.957,05
PORT DE PORTO TORRES	
Description	Montant du prêt
Port de Porto Torres - Travaux d'entretien extraordinaires et récupération des installations d'éclairage du port de Porto Torres	€ 1.575.000,00
Port de Porto Torres - Requalification, maintenance, achèvement et transformation du bâtiment "marché aux poissons" du centre de services portuaires	€ 3.000.000,00
Modernisation, maintenance et achèvement du port de commerce des zones archéologiques	€ 550.000,00
Entretien, fouilles et dragage des fonds marins du port de commerce	€ 7.000.000,00
PORT DE GOLFO ARANCI	
Description	Montant du prêt
Entretien extraordinaire et adaptation des locaux de la gare maritime, également pour le respect des règles de sécurité (installation d'équipements à rayons X) - contrat intégré	€ 1.100.000,00
Port de Golfo Aranci Port de Golfo Aranci - Travaux pour se conformer à la finition standard et le renforcement du système d'éclairage	€ 340.000,00
Entretien et restauration du mur de soutènement via le port dei Pescatori de Golfo Aranci	€ 75.000,00
Travaux d'achèvement et d'entretien extraordinaire du port de pêche et des zones publiques connexes d'accès voisin	€ 1.000.000,00
Travaux de maintenance sur le quai et le quai du quai Pontile Est	€ 293.000,00
Travaux liés à la manutention de matériaux principalement pierreux présents sur les fonds marins près de la scassa sud	€ 45.588,29

¹¹ Autorità portuale Nord Sardegna, relazione annuale 2016 – Deliberazione n.9 del 7 aprile 2017

Grandes infrastructures: liste des travaux, coûts de réalisation avec indication de la source relative.

Voici la situation et les progrès des grands travaux d'infrastructure envisagés dans le programme triennal de travaux publics 2017-2019:

Description	Montant du prêt	Source de financement
Travaux pour la construction de l'extension du mur ouest et la résection du quai de l'Alto Fondale en question (Planification de la mise en œuvre régionale FSC 2007/2013 - Ligne d'action 6.1.2.A Ajustement des infrastructures portuaires d'importance nationale - Action 6.1.2.A - Porto Torres Port Hub - Mise en œuvre de l'intervention "Porto Torres Port Hub - I Lotto")	€ 34.000.000,00	Fonds CIPE et Agence des sources
Travaux de construction Services d'amarrage pour la pêche "1 Lot	€ 2.000.000,00	Agence des sources
Chantiers de construction "State Bodies" 2 Loto	€ 3.500.000,00	Agence des sources
Travaux d'entretien extraordinaires sur le quai Alto Fondale I ° Stralcio	€ 3.000.000,00	Agence des sources
Travaux d'entretien extraordinaires sur le quai Alto Fondale I ° Stralcio	€ 1.960.000,00	Agence des sources
Réalisation dans le port de Porto Torres de la cale de halage et lancement des bateaux avec des grues à l'intérieur du pôle nautique du nord-ouest de la Sardaigne	€ 3.000,000,00	Fonds RAS
Amélioration de l'accessibilité du front de mer entre la ville de Porto Torres et son port et adaptation des liaisons intermodales.	€ 2.900,000,00	POR Sardegna 2007/2013

Infrastructures destinées aux "autoroutes de la mer"¹²

Les autoroutes de la mer représentent la dimension maritime des réseaux de transport transeuropéens; elles contribuent à la création d'un espace européen de transport maritime sans barrières. Les autoroutes de la mer se composent de routes maritimes à courte distance et sont composées de:

- liaisons maritimes entre les ports maritimes du réseau mondial ou entre un port du réseau mondial et un port d'un pays tiers, du moment que ces liaisons sont d'une importance stratégique pour l'Union;
- installations portuaires, terminaux de fret, plates-formes logistiques et multimodales (interports) situés en dehors de la zone portuaire, mais associés aux opérations portuaires, aux technologies de l'information et de la communication (TIC), tels que les systèmes de gestion logistique électronique et de protection et sécurité, dans au moins un État membre;
- infrastructure pour l'accès direct à la terre en mer; Les autoroutes de la mer (ADM) sont donc la suite naturelle des couloirs du réseau CORE.

LE SYSTÈME D'INFORMATION PORTUAIRE (PCS)¹³

Tout système d'information, d'info-mobilité ou d'autre nature, doit être alimenté par un flux de données constant, qui doit être simple et basé sur des critères et des règles communs. La planification de projet d'un système télématique moderne, à utiliser dans la zone portuaire, doit nécessairement

¹² Autorità portuale Nord Sardegna, relazione annuale 2016 – Deliberazione n.9 del 7 aprile 2017

¹³ Autorità portuale nord Sardegna, Piano Operativo Triennale 2017 – 2019

partir de l'analyse des données existantes et prévoir l'utilisation d'informations communes et de critères statistiques. Grâce à l'application des “règles” envisagées par l'Union européenne, il est possible de concevoir le flux d'informations nécessaire pour alimenter un système “d'info-mobilité” dans son plus grand sens. Grâce au projet Futuremed, un port PCS moderne a été expérimenté et développé, ce qui a vraiment fourni des informations importantes aux passagers tout au long de l'été 2015.

6 PROGRAMMATION DE L'ÉNERGIE ENVIRONNEMENTALE DES PORTS

6.1 Programmes nationaux

L'objectif de réduction de l'impact environnemental du transport **maritime** est l'un des objectifs que l'UE s'est fixé pour parvenir à une politique des transports compétitive et durable. En particulier, dans le Livre blanc sur les transports de 2011, la Commission européenne s'est fixé comme objectif de réduire les émissions de CO_2 dues au secteur du transport maritime de 40% (et 50% si possible) d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 2005. La résolution du Parlement européen de juillet 2015 sur la mise en acte du Livre blanc sur les transports de 2011 a été proposée pour fixer un objectif contraignant au cœur de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour parvenir à cette réduction des émissions¹⁴.

Selon les modifications apportées avec la loi de finances 2018, l'art. 4-bis régit la question de la durabilité énergétique¹⁵. La planification du système portuaire doit respecter les critères de durabilité énergétique et environnementale, en cohérence avec les politiques promues par les directives européennes en matière. À cette fin, les autorités du système portuaire encouragent la rédaction du document de planification énergétique et environnementale du système portuaire dans le but de poursuivre des objectifs appropriés, en particulier en ce qui concerne la réduction des émissions. Le document, établi sur la base des lignes directrices adoptées par le ministère de l'Environnement et de la protection des terres et de la mer, en concertation avec le ministère des Infrastructures et des Transports, définit les orientations stratégiques pour la mise en œuvre de mesures spécifiques visant à améliorer l'efficacité énergétique et de promouvoir l'utilisation des énergies renouvelables dans la zone portuaire. À cette fin, le document de planification énergétique et environnementale du système portuaire identifie:

- dans un délai préétabli, les interventions et les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite des objectifs, en rendant compte de chaque évaluation préalable de la faisabilité technique et économique, également au moyen d'une analyse coûts-avantages;
- les modalités de coordination entre les interventions et les mesures environnementales avec la planification des interventions infrastructurelles dans le système portuaire; des mesures adéquates de suivi énergétique et environnemental des interventions réalisées, afin de permettre une évaluation de leur efficacité.

6.2 Plans portuaires régionaux ou macrorégionaux

6.2.1.1 Étude de cas du port de Santa Teresa di Gallura

En 2006 la société Silene Multiservizi s.r.l. a obtenu la certification du système de management environnemental conforme à la réglementation UNI EN ISO 14001 ed.2004 et a l'intention de le renouveler pour la période triennale 2015-2018¹⁶. La décision d'adopter volontairement la norme UNI EN ISO 14001:2004 découle de la nécessité de sensibiliser les utilisateurs et les employés à l'importance du respect de l'environnement. Naturellement, s'agissant du port touristique et du chantier naval, l'attention à l'environnement était déjà présente, mais grâce à l'obtention du certificat du système de gestion environnementale, l'entreprise est capable de documenter l'amélioration continue grâce au suivi constant qui est effectué sur le Système de gestion de l'environnement, tel que requis par la législation elle-même. La réalisation de cet objectif a conduit à une plus grande sensibilité concernant la protection des ressources environnementales, à travers le respect de la législation en vigueur. Afin de respecter les règles imposées par la norme environnementale, la Direction, en collaboration avec les gestionnaires du secteur, a évalué chaque année de nouveaux objectifs à mettre en œuvre pour améliorer l'environnement et, de concertation, la qualité des services offerts. Afin de rester en conformité avec les principes de la norme UNI EN ISO 14001, l'entreprise s'engage à:

¹⁴ Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, Iniziativa di studio sulla portualità Italiana, 2016

¹⁵ Testo legge 84.94, Riordino della legislazione in materia portuale della Legge del 28 gennaio 1994, N.84

¹⁶ Politica ambientale azienda Silene Multiservizi s.u.r.l, circolare n.4/SGA, data emissione 04.11.2015

- Évaluer et surveiller tous les impacts produits sur l'environnement générés par l'entreprise dans l'exécution de toutes ses activités, principales ou à l'appui de ces caractéristiques;
- Mettre en place des actions d'amélioration visant à réduire les impacts les plus significatifs,
- Sensibiliser adéquatement le personnel de l'entreprise et par conséquent l'utilisation des problèmes environnementaux;
- S'activer pour faire connaître aux clients actuels et potentiels, ainsi qu'à la communauté, l'engagement de l'entreprise envers l'environnement.

La société Silene Multiservizi s.r.l. il s'engage également:

- Dans l'amélioration continue, avec l'application constante et précise du système de management environnemental;
- A réduire la pollution en adoptant tous les systèmes et les meilleures technologies disponibles;
- Pour se conformer aux lois et règlements environnementaux applicables.

6.2.1.2 Étude de cas du Port de Cagliari

Le plan de réglementation portuaire du port de Cagliari¹⁷ inclut, parmi ses objectifs généraux, la durabilité environnementale qui, dans le contexte de l'octroi de concessions de propriété maritime, doit nécessairement interagir avec les objectifs de nature économique et sociale, orientant les méthodes de réalisation. Plus précisément, le principe de durabilité mentionné ci-dessus doit conduire à privilégier les propositions de projets qui traitent des questions environnementales en matière de consommation d'énergie, de matériaux utilisés, de production et d'élimination des déchets, de bruit et de qualité de l'air sur le lieu de travail. En particulier, l'Entité devra mettre en œuvre une politique d'administration du domaine maritime, visant à atteindre les objectifs suivants:

- réduire l'utilisation de sources non renouvelables pour l'approvisionnement énergétique et maximiser l'utilisation de sources renouvelables;
- réduire la consommation d'énergie primaire pour le chauffage-refroidissement;
- optimiser la performance des systèmes d'éclairage naturels et artificiels dans les environnements intérieurs et extérieurs;
- poursuivre le confinement de la pollution lumineuse;
- favoriser, à travers la prévision de la réalisation des dépôts côtiers, l'utilisation de G.N.L. pour la propulsion navale dans le but de contenir la pollution de l'air.

En ce qui concerne les déchets:

- garantir la qualité environnementale et la salubrité des matériaux utilisés;
- réduire les risques et assurer la sécurité dans la gestion des déchets;
- réduire la production de déchets.

En ce qui concerne le bruit:

- garantir un bon climat acoustique-environnemental, externe et interne à la zone, avec une attention particulière aux récepteurs présents;
- garantir un bon climat acoustique ambiant à l'intérieur des bâtiments en accordant une attention particulière aux récepteurs présents.

En ce qui concerne les eaux:

- surveiller tous les rejets d'eaux usées présents dans le port et, si nécessaire, intervenir s'ils sont actifs;
- vérifier les marines afin qu'elles soient équipées de systèmes de collecte de l'eau de cale et de leur élimination correcte;
- réaliser les travaux de remplacement d'eau prévus dans le PRP;
- prévoir le nettoyage des étendues d'eau à travers un service périodique.

6.2.1.3 Étude de cas du Port de Olbia et Golfo Aranci

L'Autorité Portuaire envisage poursuivre, à travers des actions spécifiques, des objectifs environnementaux afin de protéger l'environnement naturel et les ressources propres du territoire de compétence. Partant des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international et communautaire, comme indiqué dans le tableau suivant, les objectifs généraux que l'autorité portuaire a pris pour la préparation du PRP ont

¹⁷ Autorità portuale di Cagliari, Piano operativo triennale 2016-2018, delibera del comitato portuale n.10

été individués, et ont été identifiés ceux spécifiques au contexte de l'environnement du secteur de référence du PRP même¹⁸.

OBJECTIFS GÉNÉRAUX		MESURES GÉNÉRALES DE MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS DE DURABILITÉ
Protection du sol	Promouvoir l'utilisation durable de la côte, prévenir l'érosion et la détérioration	Promouvoir des initiatives visant à la connaissance et au suivi de la morphodynamique côtière en accord avec les administrations compétentes
Promouvoir une utilisation durable des ressources environnementales	Promouvoir une utilisation durable des ressources naturelles	Promouvoir des programmes d'information et d'incitation pour le comportement personnel: <ul style="list-style-type: none"> • économie d'énergie;
	Promouvoir l'utilisation durable de l'énergie	<ul style="list-style-type: none"> • recyclage des déchets (organisation de réunions d'éducation environnementale pour encourager la collecte sélective); • l'utilisation rationnelle des ressources en eau, en évitant le gaspillage de l'eau potable
	Promouvoir l'utilisation durable de l'énergie	Envisager la possibilité de recourir à des "achats écologiques" avec des critères écologiques
Protection des ressources en eau	Promouvoir la gestion durable des ressources en eau	Favoriser les choix de planification pour les actions de la P.R.P. qui prennent des mesures pour contenir la consommation d'eau tels que, par exemple, des systèmes de récupération des eaux pluviales qui peuvent être utilisés pour arroser les espaces verts publics, l'utilisation de systèmes d'irrigation programmables pour éviter les gaspillages d'eau, etc.
	Réduire la contamination de l'eau par l'activité humaine	Encourager l'adoption de systèmes appropriés de collecte et d'élimination des eaux usées
	Protéger et améliorer la qualité des eaux marines dans le golfe d'Olbia, en tenant compte de la présence de fermes de moules	Promouvoir la coopération et l'échange de données avec les organismes compétents pour la classification des zones de production et de logement des mollusques bivalves vivants (RAS - Département de l'agriculture et de la réforme agropastorale - Service des pêches) et de surveillance (ASL, ARPAS, ...)
Protection de la qualité de l'air	Réduire les émissions de gaz à effet	Favoriser les choix de planification pour les actions de la P.R.P. qui utilisent des sources d'énergie renouvelables (photovoltaïque, mine, etc.)
	Réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports	Activer pour l'achat de véhicules à faible impact environnemental (par exemple les voitures électriques ou à gaz) à utiliser pour les mouvements à effectuer dans la zone de compétence du port et pour les inspections, afin de réduire l'utilisation de combustibles fossiles ainsi que les émissions atmosphériques
	Réduire les émissions de SO ₂ dans le secteur de la circulation maritime	Promouvoir des mesures visant à promouvoir l'utilisation de carburants à faible teneur en soufre (par exemple le GNL)
	Assurer une gestion écologiquement durable des matériaux de dragage dans les zones côtières et marines	Effectuer des opérations de dragage conformément à la législation existante en la matière et aux documents techniques de référence (MATTM, ICAM, APAT)
	Encourager la collecte séparée à la fois sur terre et en mer	
		Définir des obligations spécifiques pour les concessionnaires avec une référence particulière à la production de déchets et au pourcentage de déchets séparés
		Vérifier l'application correcte du plan de collecte et de gestion des déchets produit par les navires et les résidus de cargaison et promouvoir ses connaissances

¹⁸ P.R.P. 2014 Olbia e Golfo Aranci, V.A.S.

OBJECTIFS GÉNÉRAUX		MESURES GÉNÉRALES DE MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS DE DURABILITÉ
Économie d'énergie	Réduire la consommation d'énergie	Activer pour l'achat de véhicules à faible impact environnemental (par exemple moteur électrique) à utiliser pour les mouvements à effectuer dans la zone de compétence du port et pour les inspections, afin de réduire l'utilisation de combustibles fossiles ainsi que la les émissions dans l'atmosphère
	Promouvoir / augmenter la production d'énergie à partir de sources renouvelables	Favoriser les choix de planification pour les actions de la P.R.P. adopter des mesures visant à améliorer l'efficacité énergétique, rationaliser la consommation, utiliser des sources d'énergie renouvelables et moderniser l'énergie dans les bâtiments existants
	Promouvoir l'efficacité énergétique des bâtiments	
Conservation et protection de la biodiversité et du paysage	Prévenir et réduire les impacts sur les écosystèmes, les habitats et les espèces d'intérêt communautaire	Assurer la conformité aux exigences indiquées dans l'analyse d'impact Promouvoir la connaissance des habitats et des espèces d'intérêt communautaire présents dans le contexte de l'influence du port
	Préserver, protéger, valoriser et transmettre aux générations futures l'identité environnementale, historique, culturelle et coloniale du territoire sarde	Préserver, réaménager et améliorer les zones présentant des caractéristiques importantes et protéger les éléments de lecture des systèmes paysagers

6.3 Programmes des autorités portuaires

L'article 18, paragraphe 1, du décret-loi n° 152/2006 dispose que "la surveillance assure le contrôle des impacts environnementaux significatifs résultant de la mise en œuvre des plans et programmes approuvés et la vérification de la réalisation des objectifs de durabilité fixé, de façon à identifier, en temps opportun, les impacts négatifs imprévus et prendre des mesures correctives. La surveillance est effectuée dans notre cas par l'autorité portuaire en collaboration avec les autorités compétentes (Région autonome de Sardaigne) faisant également l'utilisation du système des agences environnementales et de l'Institut supérieur pour la protection de l'environnement et la recherche".

Depuis quelque temps, l'ESPO (EUROPEAN SEA PORTS ORGANIZATION) a mis en place des systèmes d'évaluation de la performance et de gestion environnementale des ports. La nécessité de concevoir un système de suivi de la "performance environnementale" des Plans de Régulation, prévue par le Décret Législatif 152/2006, est la meilleure opportunité pour concevoir un système intégré d'importance européenne, visant à comparer les indices de performance environnementale des ports de compétence avec tous les autres ports d'Europe, en utilisant des paramètres européens spécialement conçus pour les ports: le SDM et le PERS. En outre, la participation des autorités portuaires italiennes, à travers l'ESPO (European Port Association) au projet communautaire PORTOPIA (Observatoire des ports pour l'analyse des indicateurs de performance) confirme la nécessité de fournir un point de référence pour un système d'indicateurs communautaires.

MÉTHODE D'AUTO-DIAGNOSTIC (SDM)

Le SDM est un outil conçu pour aider les administrations portuaires à évaluer la performance environnementale de leur port. La méthode est basée sur les réponses données par l'Administration portuaire aux questions d'environnement. L'objectif principal est d'effectuer une analyse des procédures de gestion des aspects environnementaux significatifs. Les résultats mettent en évidence à la fois les aspects critiques qui nécessitent une plus grande attention et les aspects du mérite. Le SDM peut être utilisé pour une première évaluation qui peut être répétée d'année en année pour mettre en évidence la tendance temporelle de la performance environnementale du port. De plus, il permet au port de comparer ses performances avec celles d'autres ports européens¹⁹.

¹⁹ Autorità portuale nord Sardegna, approvazione del piano operativo triennale 2017-2019, deliberazione n.17 in data 28 ott. 2016

6.4 La situation environnementale des ports, en particulier en ce qui concerne les émissions des navires dans l'atmosphère, l'utilisation de carburants alternatifs et l'électrification des quais

Plan Énergétique Environnementale de la Région Sardaigne 2015 - 2030 (PEARS)²⁰

Le plan énergétique régional approuvé par la décision no. 5/1 du 28/01/2016, dessine un nouveau modèle énergétique pour l'île jusqu'en 2030, dans le but de réduire les émissions de CO₂, de réduire les coûts de la facture pour les citoyens, de rendre les entreprises plus compétitives et de favoriser l'emploi. Le PEARS est basé principalement sur 4 points:

- La modernisation du système énergétique qui prend la forme à travers une transition d'un modèle centralisé à un modèle distribué, intégré, interconnecté et durable, avec des smart grid (réseaux intelligents) locaux et des îlots énergétiques pour promouvoir l'autoconsommation.
- La méthanisation
- L'économie d'énergie, poursuivie par la réduction de la consommation, la mobilité électrique, l'augmentation de l'efficacité des biens publics et privés.
- La gestion intégrée non seulement le système énergétique mais aussi les ressources en eau, des déchets et de la mobilité.

Le chapitre 12 "Le gaz naturel en tant que vecteur de transition stratégique" prépare des lignes directrices sur l'adoption du GNL en Sardaigne. Au chapitre 12.7 du plan on affirme que: "Avec le dépassement du projet GALSI, trois options différentes ont été analysées.

- Option 1. Pipeline de la région de Toscane. Un pipeline de la Toscane, avec double tuyau, avec station de compression sur le continent et débarquement dans le nord de la région et maintien "on shore" à travers une dorsale nord-sud à partir de laquelle les canalisations secondaires doivent être branchées pour alimenter les différentes zones urbaines en phase de réalisation.
- Option 2. Mini-gazéificateur. Un mini-gazéificateur d'une capacité de 1 à 1,5 milliard de m³ par an à placer dans une zone industrielle portuaire à partir de laquelle une partie dorsale nord-sud avec des canalisations secondaires, similaire à l'option 1
- Option 3. Dépôts côtiers (SSLNG - Small Scale LNG). Système de dépôts côtiers de GNL qui devrait alimenter les réseaux de distribution par camion et / ou conteneur.

L'analyse des indicateurs montre que l'option 1 est caractérisée par la criticité des coûts de mise en œuvre, la complexité et la durée du processus d'autorisation, la complexité de mise en œuvre et l'indisponibilité immédiate du GNL et des opportunités de développement dans le secteur des transports. D'autre part, cette option, permettant à la Sardaigne de se connecter au réseau gazier national et européen, offre l'avantage de la sécurité et de la continuité de l'approvisionnement et encadre la consommation de gaz naturel dans une logique de marché transparente et compétitive.

Les deux autres options sont caractérisées par l'utilisation du Gaz Naturel Liquéfié (GNL) qui offre différentes opportunités:

- 1) des délais de mise en œuvre relativement courts;
- 2) l'audience des fournisseurs à croissance rapide,
- 3) situation positive du côté des prix bas et des contrats d'approvisionnement;
- 4) flexibilité et modularité de l'offre;
- 5) la disponibilité immédiate du GNL pour le transport terrestre et maritime;
- 6) Stratégie nationale sur l'utilisation du GNL en Italie."

Projets à petite échelle présentés pour la Sardaigne

En Sardaigne, d'autres projets ont été présentés par les sociétés suivantes:

- Higas Srl: L'installation de stockage de GNL à Santa Giusta (Oristano) d'une capacité nette de 9.000 mètres cubes, ce qui a été conçu comme une installation de stockage de GNL et de distribution pour les services publics industriels et civils et du gaz naturel pour les utilisateurs civils et industriels voisins, le système ne prévoit pas la regazéification du GNL.

²⁰ ISGAS ENERGIT MULTIUTILITIES S.p.a, Terminal GNL nel porto canale di Cagliari

- Edison SPA: Le projet Edison toujours à Santa Giusta (Oristano) prévoit la mise en œuvre d'une chaîne d'approvisionnement pour le transport de GNL par des transporteurs de GNL jusqu'au terminal de réception avec un stockage de 10.000 mètres cubes, et la distribution ultérieure par la ' utilisation de pétroliers et de bateaux.
- IVI Petrolifera SPA: Le projet pour le port industriel de Oristano a été présenté selon deux formes distinctes: la première est un stockage de 9000 mètres cubes, et le second module prévoit d'agrandir l'installation avec la regazéification et se connecter au réseau.
- Consortium industriel Sassari: L'idée du projet du Consortium comprend la construction d'un stockage cryogénique de 10.000 mètres cubes et la réutilisation de la jetée existante Enichem. Dans la zone industrielle de Porto Torres (Sassari)

Les différentes méthodes d'approvisionnement en GNL pour le transport maritime (soutage) sont les suivantes:

- Du camion-citerne au navire (Truck to Ship - TTS): ce système de ravitaillement - des citernes d'un pétrolier de 40-50 m3 aux remorqueurs ou aux bateaux de pêche près de la jetée, a l'avantage de la flexibilité géographique et de la faible investissements nécessaires, alors qu'il a l'inconvénient de pouvoir fournir de petites quantités de GNL et seulement de petites embarcations; une première application a eu lieu en Italie dans le port de Civitavecchia;
- Du système a terre au bateau (Shore - Pipeline - PTS): ravitaillement d'un réservoir de stockage fixe - constitué d'un stockage intermédiaire ou d'un dépôt côtier ou d'un petit réservoir alimenté par citerne, train, péniche ou par une micro-usine de liquéfaction - et reliée au navire amarré par une ligne cryogénique ou une canalisation de navire, a l'avantage d'un débit de GNL plus élevé et de la possibilité de fournir de gros navires; l'aspect à analyser et à évaluer est la spécificité du port et les changements à apporter pour la construction du soutage;
- de navire à navire (navire à navire - STS): l'avantage de ce type d'approvisionnement est qu'il peut se faire directement en mer et sans entrer dans le port, en conditions de mer calme;
- à partir de citernes mobiles ou de conteneurs ISO cryogéniques: l'avantage de ce type de fourniture réside dans le fait que ces "dépôts mobiles" sont flexibles tant en ce qui concerne la quantité de carburant pouvant y être contenue, tant pour la possibilité que les dépôts en question peuvent être chargés (sur les navires, les trains routiers).

Avantages écologiques et environnementaux de la chaîne d'approvisionnement GNL

Le développement du GNL dans un marché de l'énergie mature est une opportunité pour le pays d'accélérer la voie de la décarbonatation requise par les objectifs communautaires et d'augmenter la diversification des sources d'énergie, conformément à ce qu'indiquent aussi les communications récentes de la CE dans le Pack "Union énergétique". Le GNL est un combustible propre qui ne contient pas de soufre, dont la simplicité moléculaire permet une combustion propre avec des résidus solides très faibles. La pénétration du GNL dans les secteurs du transport, de la terre et de la mer, et dans celle des grands utilisateurs industriels et civils, permet un remplacement progressif des produits énergétiques avec un impact environnemental plus important et un bénéfice tant en termes d'émissions de gaz effet de serre, poussières fines et NOx et SOx dans le secteur des transports, en termes de réduction du bruit produit par les moteurs. L'utilisation du GNL dans le secteur du transport maritime peut permettre d'atteindre les objectifs de réduction de l'impact de la présence de soufre dans les carburants, conformément aux objectifs fixés par la directive européenne 2012/33 / UE mise en œuvre en Italie avec le D. Lgs.112 / 2014. Le GNL est également un outil important pour réduire l'impact des navires et des activités dans les ports portuaires où la réduction des émissions peut améliorer la qualité de l'air. Les obligations énoncées dans la directive 2014/94 / UE (DAFI) concernant la construction d'une infrastructure de distribution de carburant prévoient de mettre le GNL à la disposition d'un nombre sans cesse croissant de véhicules de transport lourd le long des principales routes internationales reliant notre pays aux marchés européens mondiaux, avec un impact significatif sur les émissions de la flotte et des avantages environnementaux substantiels. En ce qui concerne les utilisations dans le secteur industriel, l'utilisation du GNL permet de contenir les impacts environnementaux en termes de CO2, poussière fine et autres polluants, apportant un soutien important à la réalisation des objectifs difficiles imposés au niveau communautaire. Le bénéfice de l'utilisation du GNL sera particulièrement pertinent pour la qualité de l'air des nombreuses zones

du territoire italien dont la conformation orographique et les conditions météorologiques / climatiques rendent indispensable l'utilisation de carburants propres.

Les analyses réalisées dans la rédaction du document montrent que l'utilisation du GNL comme alternative aux carburants actuels permet de réduire à zéro les émissions de SOx, de réduire drastiquement les NOx (environ 50% par rapport aux moteurs diesel), de réduire modérément le CO2 et le confinement très élevé des particules (jusqu'à 90%). Ces avantages seront d'autant plus pertinents pour le pays que la diffusion du GNL en tant que combustible et carburant et ils contribueront utilement à l'amélioration des qualités environnementales déjà mises en œuvre avec l'utilisation de certaines sources d'énergie renouvelables.

7 LA GESTION DES OPÉRATIONS PORTUAIRES

7.1.1 Le système juridique des opérations et services portuaires en Italie et des notes sur la législation européenne

Le 3 Mars, 2017 a été publié le règlement (UE) 2017/352 du 15 Février 2017, avec lequel il établit un cadre réglementaire pour la fourniture de services portuaires et des règles communes en matière de transparence financière des ports, des redevances pour les services portuaires et l'utilisation de l'infrastructure portuaire.

L'adoption de ce règlement se justifie par la nécessité:

- 1) rendre les services portuaires²¹ disponibles, efficaces et fiables;
- 2) traiter des questions liées à la transparence du financement public et des redevances portuaires, ainsi qu'aux mesures de simplification administrative dans les ports (y compris la simplification des procédures douanières) et
- 3) de la révision des restrictions à la fourniture de services portuaires.

Considérant (1) et (2) du Règlement, les ports “contribuent à la compétitivité à long terme des industries européennes sur les marchés mondiaux” et leur pleine intégration dans les chaînes de transport et de la logistique “elle est nécessaire pour contribuer à la croissance et à une utilisation et un fonctionnement plus efficace du réseau de transport transeuropéen et le marché intérieur”, contribuant ainsi à la réalisation, d'ici 2050, d'un espace européen unique des transports (un autre objet pointé par le règlement (UE) n. 1315/2013).

Aux fins de l'application du règlement (UE) 2017/352, aux “services portuaires” (à la fois dans le port ou sur la voie d'accès au port) celles liées au ravitaillement, la manutention, l'amarrage, les services aux passagers, la collecte des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison, les services de pilotage et de remorquage.

Cependant, l'art. 10 du règlement précise que le chapitre II (contenant des dispositions relatives à la fourniture de services portuaires) ne s'applique pas:

- à la performance des services de manutention des mouvements des marchandises et des services aux passagers dans les ports où l'accès à ce marché est garanti par les marchés publics;
- au pilotage à moins que l'État membre n'informe la Commission de sa volonté d'appliquer le susmentionné Chef précité à ces services.

Le champ d'application s'étend à tous les ports maritimes du réseau de transport transeuropéen énumérés à l'annexe II du règlement (UE) no. 1315/2013.

Parmi les innovations importantes sont:

- la faculté attribuée par l'art. 3 du règlement pour l'organisme de gestion du port ou l'autorité compétente pour imposer aux fournisseurs de services portuaires, qui ont l'intention d'entrer sur le marché, la possession des exigences minimales, énumérés de l'art. 4, ainsi que de limiter le nombre de fournisseurs, les obligations de service public et les restrictions applicables aux opérateurs internes, afin d'assurer un niveau élevé de qualité des services portuaires,
- l'obligation pour les organes de gestion des ports bénéficiant d'un financement public, qui opèrent également en tant que prestataires de services, de tenir une comptabilité distincte pour les activités financées par des fonds publics, dans le but d'assurer la transparence d'attribution et d'utilisation des fonds publics, empêchant ainsi la concurrence déloyale entre les ports de l'UE;
- identifier de manière transparente les droits d'utilisation de l'infrastructure portuaire;
- l'adoption par chaque État membre d'une procédure efficace de traitement des plaintes découlant de l'application du règlement pour ses ports maritimes;
- l'obligation pour les prestataires de services de former leurs employés de manière continue, en accordant une attention particulière aux aspects liés à la santé et à la sécurité;

²¹ Il convient de préciser immédiatement que le terme «services portuaires» utilisé par l'Union européenne se réfère, sur la base de la législation italienne, aux opérations et services portuaires, ainsi qu'aux services nautiques techniques et aux services d'intérêt général.

- le devoir du gestionnaire du port de consulter les utilisateurs du port ou d'autres parties intéressantes dans les cas prévus à l'art. 15 du Règlement.

Le règlement (UE) 2017/352 entrera en vigueur le 23 mars et ne peut être appliqué aux contrats de services portuaires conclus avant le 15 février 2017.

7.1.2 L'organisation des opérations portuaires dans les ports de référence

Les opérations portuaires sont identifiées par l'art. 16 de la loi 84/94 sur le "chargement, déchargement, transbordement, stockage, mouvement en général des marchandises et tout autre matériel, effectué dans le port".

Il est important souligner qu'en ce qui concerne la définition des opérations portuaires, le T.A.R. Friuli Venezia Giulia, avec le jugement no. 409 du 27 juillet 2001, a déclaré que "sont exclus de l'art. 16 l. 28 janvier 1994 n. 84 les activités de dépôt dites mineures, c'est-à-dire celles qui consistent en l'aménagement, le stockage et la garde des marchandises déjà en dehors du cycle d'exploitation portuaire parce qu'elles ont déjà été traitées par des entreprises qualifiées qui ont prévu pour le déchargement, le transport et le stockage". Le régime d'accès au marché des opérations portuaires a été affecté par un changement radical, à la suite de la loi 84/1994, puisque l'exercice de ces opérations n'est plus soumis à la question d'une disposition spécifique, mais à la question d'une autorisation de l'autorité portuaire ou, si elle n'est pas établie, par l'autorité maritime, sur la base des exigences spécifiques prévues à l'art. 16, concernant des éléments de "caractère personnel et technique-organisationnel, de capacité financière, de professionnalisme des opérateurs et des entreprises requérantes, adaptés aux activités à réaliser, parmi lesquels la présentation d'un programme opérationnel et la détermination d'une équipe de travailleurs directement dépendants, y compris le personnel de direction".

Les exigences relatives à la délivrance des autorisations sont identifiées avec plus de précision dans le Décret ministériel du 31 mars 1995 no. 585. La soumission d'un "programme d'exploitation d'au moins un an avec un plan d'investissement, éventuellement ventilé par secteur, des coûts présumés et des perspectives de trafic" est également exigé. Conformément à l'art. 16 de la loi 84/94, l'autorité portuaire détermine le nombre maximum d'autorisations pouvant être délivrées, en tenant compte des besoins liés à la fonctionnalité du port et du trafic, "assurant, toutefois, le maximum de concurrence dans le secteur". Dans la catégorie des services portuaires, l'art. 16 de la loi n. 84/1994 identifie les services portuaires liés aux "services spécialisés, complémentaires et accessoires du cycle des opérations portuaires". L'arrêté ministériel du 6 février 2001, n. 132, établit que l'identification de ces services est laissée à l'autorité portuaire. Les deux règlements des autorités portuaires supprimées prévoient une identification spécifique de ces services, le nouveau règlement unique de l'ADSP identifiera les différents services pour tous les ports.

7.1.3 Les coûts des opérations portuaires dans les ports de référence

7.1.3.1

Voici les entreprises autorisées ex. L'article 16 de la loi 84/94 sur

- 1. l'exécution de services portuaires pour des tiers:**
 - Cagliari Ro-Ro Terminal Srl – operazioni portuali in conto terzi;
 - C.T.T Srl – Operazioni portuali in conto terzi
 - I.P.C. Srl – Operazioni portuali in conto terzi
 - I.TER.C. Srl – Operazioni portuali in conto terzi
 - FDS Feeder and Domestic Service Srl – Operazioni portuali in conto terzi
 - CICT Sardinia Porto Industriale S.p.a – impresa terminalista
 - C.T.S Srl – Operazioni portuali in conto terzi
- 2. Exploitation des services portuaires:**
 - Cagliari Ro-Ro Terminal Srl
 - C.T.T Srl
 - I.P.C Srl
 - I.TER.C Srl
 - M.T.S Srl
 - Gruppo del Tirreno

- C.T.S. Srl

En ce qui concerne les taux adoptés pour l'année 2017 des sociétés suivantes, qu'il soit fait référence au document ci-joint :

tariff_2017_imprese_autorizzate_per_operazioni_e_servizi_portuali_nel_porto_di_cagliari"

7.1.3.2 Les ports d'Olbia, Golfo Aranci et Porto Torres

Les entreprises autorisées comme ex. Article 16/18 Loi 84/94 pour effectuer des opérations portuaires et / ou pour effectuer des services de spécialistes portuaires:

- Unimare – Unione Agenti Marittimi s.r.l. di Olbia;
- Compagnia Portuale “Filippo Corridoni” coop. A.r.l. di Olbia;
- Forship s.p.a. di Genova;
- Shipping Mediterranean Sealog s.p.a. di Sassari;
- Impresa Compagnia Portuale Porto Torres s.r.l. di Porto Torres;
- SER.MAR. s.r.l. di Porto Torres

Veillez consulter le fichier ci-joint intitulé "Ordonnance sur les opérations et services portuaires" pour consulter les tarifs adoptés pour 2017 par les compagnies suivantes.

8 LA GESTION DES SERVICES TECHNIQUES-NAUTIQUES (remorque, amarrage et pilotage), de la sécurité portuaire, les services d'intérêt général à l'importance économique dans les ports

8.1 L'organisation des services techniques nautiques dans les ports de référence et des notes sur la législation de référence (italienne et européenne)

Les services techniques nautiques consistent en une série distincte des opérations visant à faciliter les manœuvres des navires dans le port à l'aéroport, aussi bien dans les phases d'arrivée que dans celles du transport et de sortie du port. Ces services c.d. auxiliaires se situent dans le cadre de la protection de la sécurité de la navigation, ainsi que par rapport à la protection de l'environnement global du port, en particulier aux intérêts d'importance publique appartenant à l'ensemble des usagers de l'aéroport. Le pilotage, l'amarrage, le remorquage et le lamanage sont inclus dans la catégorie des services techniques nautiques. L'obligation des services technico-nautiques est établie et réglementée par décret du ministre des Infrastructures et des Transports, sur proposition de l'autorité maritime, en accord avec l'Autorité du système portuaire où elle est établie. Les critères et les mécanismes de formation des tarifs de pilotage, remorquage, amarrage et lamanage sont établies par le ministère des Infrastructures et des Transports sur la base d'une enquête menée conjointement par le commandement général de la Garde côtière et les représentations unitaires de l'autorité système portuaire, les fournisseurs de services et les utilisateurs du port. Dans les ports de l'Administration portuaire, la réglementation et l'organisation des services sont établies par l'Autorité maritime en accord avec l'Autorité portuaire.

1. **PILOTAGE** : est l'activité qui consiste à suggérer au capitaine du navire l'itinéraire, la trajectoire que le navire doit suivre à l'intérieur du port; par conséquent, les pilotes aident le capitaine du navire à identifier les manœuvres nécessaires pour que le navire puisse entrer dans le port et quitter le port dans des conditions de sécurité totale. Selon les dispositions du code de navigation, si nécessaire, avec un décret spécial du président de la République, une corporation de pilotes peut être formée. C'est une entité juridique de droit privé. Les pilotes de la corporation doivent être enregistrés dans un registre spécial, en tant que sujets hautement qualifiés.
2. **AMARRAGE** : est l'activité qui consiste à définir, à quai du navire au quai ou à la marque par l'utilisation de câbles, selon la disponibilité dans le port, de sorte que le navire peut rester en sécurité tandis qu'il se trouve dans le port. Ce service peut être géré par plus d'une personne, mais si nécessaire, les lamaners peuvent être organisés en groupes.
3. **REMORQUE**: consiste à tirer ou à pousser des navires d'un endroit à un autre dans le port. Il n'est pas détenu par des groupes ou des sociétés, mais par des sociétés privées, c'est-à-dire par les s.r.l., qui effectuent ce service sur la base d'une concession délivrée par l'autorité maritime.
4. **LAMANAGE** consiste à transporter, au moyen de petites embarcations, des personnes ou des choses chargées sur un navire, du navire au quai, lorsque le port ne dispose pas de quais immédiatement accessibles au navire. Le service en question est réalisé par des sujets appelés "bateliers". Ceux-ci peuvent également être mis en place dans des groupes et doivent être enregistrés dans une liste spéciale. Ce sont aussi des sujets privés.

8.2 L'organisation de la sécurité dans les ports de référence et des indications sur la législation de référence (italienne, européenne, internationale)

8.2.1.1 Les ports d'Olbia, Golfo Aranci et Porto Torres

La question de la "sécurité" est réglementée principalement par la Convention SOLAS '74 - Chapitre XI-2, qui a introduit le Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires (Code ISPS), entré en vigueur le 1er juillet 2004. À partir de la date précitée, le code s'applique à tous les navires soumis à la réglementation SOLAS, et donc à tous les navires de passagers et cargos (plus de 500 TJB) effectuant la navigation internationale. En ce qui concerne le cadre national, le règlement européen n° 725/2004 a été approuvé le 31 mars 2004, qui a mis en œuvre le code ISPS pour l'ensemble de l'Union européenne. Juillet 2005, a prévu l'extension de la législation ISPS aux navires à passagers de la classe A utilisés pour la navigation

nationale et, bien sûr, aux installations portuaires dans lesquelles ils transitent. Le C.I.S.M. (Comité interministériel pour la sécurité des transports maritimes), a identifié l'ensemble des compétences nécessaires à la bonne application du règlement européen n ° 725/04 au niveau national. Cette structure prévoit que, pour les zones non attribuées à des particuliers (tels que les zones des ports d'Olbia et de Golfo Aranci et de Porto Torres soumis à l'application de la législation en question), la responsabilité de la mise en œuvre des mesures de sécurité prévue par le code ISPS tombe directement, le cas échéant, sur l'autorité portuaire territorialement compétente, qui opère sous le contrôle de l'Autorité maritime. En vertu de cette décision, les autorités portuaires d'Olbia et de Golfo Aranci ont préparé l'analyse des risques prévus et le plan de sécurité qui a suivi. Toujours en ce qui concerne le contexte national, le "Programme national de sécurité maritime" a été approuvé, qui fixe plus en détail les mesures de sécurité à adopter dans les ports italiens soumis à la législation en question. Une nouvelle législation relative à l'ensemble de la zone portuaire et non à des installations portuaires individuelles a été introduite avec la directive européenne 2005-65-CE. La présente directive prévoit la rédaction d'une évaluation de la sécurité portuaire (qui comprend donc toutes les installations portuaires identifiées dans un port et toutes les parties communes jugées d'intérêt pour la sécurité portuaire) et le Plan de Sécurité du Port²² qui en découle.

PLANS DE SÉCURITÉ

Le règlement européen n. 725/04 identifie, en tant que principal instrument de mise en œuvre des mesures de sécurité, le "plan de sûreté de l'installation portuaire". Ce plan décrit toutes les mesures de sécurité appliquées à la zone portuaire concernée, ainsi que toutes les procédures pour leur bonne gestion et leur mise en œuvre. Les plans de sécurité indiquent également la structure et la cohérence de l'organisme de sécurité (personnel responsable, superviseurs, etc.). En ce qui concerne les ports d'Olbia et Golfo Aranci, en l'année 2014, après l'approbation des nouvelles évaluations des risques pour les installations portuaires la "Jetée Isola Bianca" et Port Cocciani de Olbia et le "Port Commercial" de Golfo Aranci, les plans de sécurité de l'équipement portuaire ont été examinés, modifiés de façon appropriée, lesquels ont ensuite été approuvés régulièrement par l'autorité maritime.

LE SERVICE DE SÉCURITÉ

Déjà actif à partir du 1er Juillet 2005, jour prolongé des règles de sécurité pour les navires à passagers effectuant des transports maritimes intérieurs (tels que, par exemple, les transbordeurs) pour la jetée Isola Bianca Olbia et le port commercial de Golfo Aranci un service de surveillance continue, avec contrôle d'accès et contrôle des véhicules et des bagages pour les passagers au départ de ces zones portuaires vient effectué. Un service similaire a été mis en place pour les installations portuaires identifiées au port de Porto Torres, à compter de mars 2009.

8.2.1.2 le port de cagliari

Les activités réalisées en 2016 par le Bureau de Sécurité sont listées ci-dessous:

- Évaluation des risques de Portus Karalis
- Examen de l'évaluation de la sûreté portuaire de Cagliari
- Achat d'outils de sécurité
- Réexamen des procédures de délivrance du Pass
- Formation personnelle GPG en service

Avec les décrets de la Commission no. 1 du 08.01.2016 et n. 27 de 05.02.2016 il a été procédé à l'attribution, respectivement, du travail de déplacement de la barrière anti-intrusion positionné dans la clôture de sécurité du port de Cagliari et la fourniture et l'installation de n. 2 TLC, à la société Samef s.r.l.

Avec le décret du commissaire no. 29 du 29.02.2016, la société Nuorese Cooperative Supervision a été chargée de surveiller l'accès à la zone stérile du port de Cagliari.

Avec le décret du commissaire no. 222 du 02.02.2016 la fourniture de n. 1 kit de répéteur pour la radio VHF à la Società Sarda Telecomunicazioni de C. Fusaro s.r.l.

Avec le décret du commissaire no. 247 du 30.12.2016, la compagnie Alarm System a été chargé du contrôle des installations portuaires ainsi que de la mise en œuvre de l'ajustement du système de sécurité, de la fourniture et de l'installation d'un système de vidéosurveillance et de la fourniture du service de maintenance ordinaire et extraordinaire des technologies d'équipement et de sécurité.

²² Autorité Portuaire nord Sardaigne, approbation du plan opérationnel triennal 2017-2019, résolution n ° 17 du 28 octobre 2016

La sécurité du port de Cagliari a également été impliquée dans le service d'accueil et de contrôle à l'occasion de l'arrivée des migrants²³.

8.3 L'organisation des services d'intérêt général dans les ports de référence et des indications sur la législation de référence (Italienne et Européenne)

L'expression «Services d'intérêt général» concerne les services qui, rémunérés ou non, sont considérés comme présentant un intérêt général par les pouvoirs publics et sujets, par conséquent, à des obligations spécifiques concernant le service public. Cette expression n'est pas présente dans le traité de l'Union, mais dérive de la pratique communautaire, de l'expression "services d'intérêt économique général", qui est toutefois mentionnée par le même.

Ce dernier, l'expression «Services d'intérêt économique général», concerne les services de nature économique, rémunérés, qui, en raison de l'intérêt général des missions qu'ils exécutent, sont soumis par les États membres à des obligations spécifiques de service public.

La tâche confiée par le législateur aux Autorités du Système Portuaire est très importante - art. 6, paragraphe 4, loi 84/1994 - en particulier la lettre c):

“c) la garde et le contrôle des activités qui visent à la fourniture de paiement, aux utilisateurs des ports des services d'intérêt général, qui ne coïncident ni étroitement liés aux activités portuaires visées à l'article 16, paragraphe 1, identifié par le ministre des Transports et navigation ... ”

8.3.1.1 Services d'intérêt général "économique" à rendre dans les ports

Le D.M. 14/11/1994 a identifié les services d'intérêt général dans les ports, à fournir pour une utilisation fastidieuse pour les utilisateurs du port:

A) Services d'éclairage:

ces services concernent la gestion des systèmes d'éclairage et la maintenance relative, ainsi que la distribution d'électricité aux concessionnaires, aux utilisateurs du port et aux unités navales;

B) Services de nettoyage et de collecte des déchets:

le nettoyage, la collecte des déchets et la mise en décharge par rapport aux espaces, locaux et infrastructures communes et aux tiers (concessionnaires, utilisateurs, sociétés portuaires, navires), la dératation, la désinfection et autres. Gestion du réseau d'assainissement, nettoyage et dépollution des étendues d'eau portuaire.

C) Service d'eau:

la gestion de l'aqueduc, des réservoirs et du réseau d'eau et de leur maintenance, l'approvisionnement en eau des navires dans les ports et les routes, aux concessionnaires et aux utilisateurs;

D) Services de maintenance et de réparation:

ces services concernent les actifs, les installations, les systèmes techniques et technologiques, les moyens mécaniques faisant l'objet d'une concession, détenus ou utilisés par des opérateurs du port;

E) Stations maritimes de passagers:

gestion des stations maritimes et services de soutien aux passagers.

F) Services informatiques et télématiques:

fourniture de systèmes informatiques et télématiques, de soutien à l'information et communications aux administrations publiques, aux opérateurs privés, aux utilisateurs et, plus généralement, aux services maritimes.

G) Services communs au secteur industriel et au secteur commercial du port:

gestion des parking, des quais équipés, des bassins de radoub pour le secteur industriel; la gestion des parkings équipés et des structures de soutènement pour le transport routier et d'autres opérateurs et utilisateurs du secteur commercial.

Le D.M. 4/04/1996 avait **inclus le service ferroviaire** effectué dans les ports entre les services d'intérêt général.

La compétence décisionnelle en matière de services d'intérêt général appartient au Comité du port, conformément aux dispositions combinées de l'art. 9, paragraphe 3, let. e), art. 6, paragraphe 6 et art. 6, paragraphe 1, lettres b) et c).

²³ Relation annuelle port de Cagliari, résolution n°6 du 27 septembre 2017

8.3.1.2 *Services informatiques et telematiques*

En dépit des doutes exprimés dans la doctrine²⁴, même sur une telle conclusion, il est apparu et semble logique, en perspective, confirmée par des dispositions législatives précises d'origine communautaire, l'inclusion des services informatiques et de télécommunications entre l'intérêt général. Ce n'est pas une question de services similaires à la connexion à Internet ou à d'autres services d'accès à des réseaux universels. Il s'agit plutôt de services télématiques réalisés pour un meilleur fonctionnement des services portuaires et télématiques pour les opérateurs et l'expédition dans la perspective de la "single Windows" très demandés par l'Union européenne.

Avec l'annulation du décret de découverte des ports d'intérêt général, rien ne change dans le but de la "télématisation des ports" vu que la législation primaire nationale et européenne identifie les activités et les acteurs dans le processus, même si ne confie pas directement et exclusivement aux autorités de Port Système le processus de numérisation du nœud de port²⁵.

8.3.2 *Étude de cas du port de Santa Teresa di Gallura*

Les services d'intérêt général fournis dans le port de Santa Teresa di Gallura sont des services qui permettent le bon fonctionnement de toute la zone portuaire, en particulier touristique et commerciale. L'AdSP Mer de Sardaigne essaie de comprendre lesquels sont étroitement liés à l'exploitation du port de commerce pour le transfert des livraisons. À l'heure actuelle, les services d'intérêt général dans toute la zone portuaire sont²⁶:

- l'assistance à l'amarrage et au désamarrage des bateaux;
- le nettoyage des jetées et des quais, des étendues d'eau, de la collecte des déchets;
- le service météorologique;
- l'éclairage portuaire;
- le service de surveillance, en ce qui concerne le contrôle préventif des amarrages, le statut de sécurité des unités amarrées et en général de la zone portuaire
- le service d'incendie, les opérations contre l'incendie se dérouleront sous la direction de l'Autorité Maritime, qui utilisera la collaboration du personnel de la Direction du Port.
- Entretien ordinaire des installations portuaires et de l'ameublement
- Administration de l'eau et de l'électricité

Services annexes : Ces services bénéficient de la clause d'exclusivité ex. Article 1567 C.C. L'utilisateur peut utiliser uniquement les services subsidiaires sans nécessairement utiliser un lieu d'amarrage connecté à eux; ces services seront soumis au taux actuel

Services techniques: Fourniture, dans la mesure compatible et avec la disponibilité et les demandes, des services qui permettent le maintien de l'efficacité et de la navigabilité du bateau, tels que:

- Agrégation de l'eau de pluie;
- Interventions en cas d'urgence et d'événements extraordinaires;
- Transport et service de lancement
- Service de plongée

8.3.3 *Étude de cas des ports de: Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres*

Conformément à l'art. 6, alinéa 1, lettre c), de la loi du 28 janvier 1994, n. 84, l'autorité portuaire, après la conclusion des procédures d'appel d'offres, a confié les services suivants²⁷:

Services d'éclairage

Ces services concernent la gestion des systèmes d'éclairage et la maintenance relative. Au cours de l'année 2016, la maintenance des usines dans les ports d'Olbia, Porto Cocciani et dans le port de Golfo Aranci a été régulièrement réalisée par la société FUMO S.r.l. chargé du service jusqu'au 05/08/2016. Du 06/08/2016 au 31/12/2016, ce service a continué par la société TARAS QUIRICO S.r.l. basé à Olbia.

En ce qui concerne le port de Porto Torres, le service a été effectué jusqu'au 31.12.2016, par la société L'AVRU S.r.l. basé à Viddalba (SS). L'électricité pour l'éclairage du port d'Isola Bianca, de Porto Cocciani, du

²⁴ Cfr. Tito Vespasiani – Le attività economiche nei porti – Master Edizioni, 2005 – pag. 331

²⁵ La legge 84/1994 e s.m.i. – Il ruolo dell'Autorità di Sistema portuale nei porti. I servizi di interesse generale

²⁶ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto "La Maddalena", ordinanza n.119/10

²⁷ Autorità portuale Nord Sardegna, relazione annuale 2016 – Delibera n.9 del 7 aprile 2017

port de Golfo Aranci et de Porto Torres pour 2016 a été fournie par la société Enel Energia SPA. En revanche, les concessionnaires sont équipés de contrats d'approvisionnement autonomes.

Services de nettoyage et de collecte des déchets

L'autorité portuaire, jusqu'à mai 2016, a garanti le service en identifiant l'opérateur économique Cosir S.r.l, au moyen d'une procédure d'appel d'offres public conformément au Code des contrats.

Service de collecte des déchets fourni par les navires

Actuellement, le service de collecte des déchets provenant des navires et, en général, des unités qui transbordent les ports d'Olbia, Golfo Aranci et Porto Torres, est concédé par EUROPA SERVIZI ECO RIFIUTI S.r.l. et par l'ENTREPRISE TURRETAN DE RAIS RAFFAELE.

Services de nettoyage et de dépollution des étendues d'eau

Au cours de l'année 2016, aucune urgence environnementale n'a été enregistrée en mer et sur terre.

Service d'eau

Dans le port de l'Isola Bianca, le réseau et le service sont garantis par l'Abbanoa S.r.l. Dans le port industriel de Cala Cocciani, le réseau et le service sont garantis par le Consortium Industriel Olbia. Dans le port industriel de Porto Torres, il existe un réseau d'eau construit par le Civil Engineering Works Maritime et l'approvisionnement en eau est garanti par le consortium ASI. Dans le port commercial historique, l'approvisionnement en eau est assuré par la société Abbanoa Srl.

Services de maintenance et de réparation

Ces services concernent les actifs, les installations, les systèmes techniques et technologiques. En ce qui concerne le maintien des espaces verts dans la zone portuaire, le service dans les ports de compétence de l'Entité, a été effectuée par la société Alberghina Verde Ambiente s.r.l. de San Gavino Monreale jusqu'en avril 2017. L'Entité a prévu l'entretien et le nettoyage des bâtiments de l'Autorité Portuaire, avec affectation après la signature de l'accord de gestion du Consip Facility, pour une période de sept ans avec une échéance en Juillet 2022.

Stations maritimes de passagers

Ces services concernent la gestion des stations maritimes et des services de soutien aux passagers. Dans le port d'Olbia Isola Bianca, la gare maritime est gérée par la Société Sinergest, avec un titre de concession délivré par un acte formel n. 2/2004 et avec une durée jusqu'au 18/08/2018, qui intervient pour garantir dans ce cadre, les activités d'entretien extraordinaires et ordinaires du bâtiment et de l'espace vert environnant. Il n'y a pas de station maritime au port de Cocciani. Dans le port de Golfo Aranci, la station maritime existante a fait l'objet, en 2016, d'une maintenance et d'une adaptation extraordinaires des locaux, afin de respecter les règles de sécurité. Les mêmes ont été achevés en novembre 2016. Une partie du bâtiment est en concession à des particuliers pour l'exercice d'activités commerciales (snack-bars, buralistes et billetterie). À Porto Torres (Civic et Industriel) il n'y a pas d'établissement, qui sont sous la responsabilité de l'Autorité portuaire, utilisé comme une station maritime. Les locaux situés à proximité du port Civico, actuellement utilisé comme terminal de passagers, relèvent de la responsabilité de la municipalité, car ils ne font pas partie de la zone appartenant à l'État. En ce qui concerne le port industriel, Grimaldi Sardegna, un concessionnaire pour certains locaux, a utilisé une salle d'attente pour une partie d'entre eux.

Services informatiques et télématiques

Ces services se réfèrent à la fourniture de systèmes informatiques et télématiques, de soutien à l'information et à la communication, rendus aux administrations publiques, aux opérateurs privés, aux utilisateurs et, plus généralement, aux services maritimes. La société Sinergest, dans le port d'Olbia, gère un service informatique destiné à fournir des informations et des activités promotionnelles aux utilisateurs du port. Dans les ports de Cala Cocciani, Golfo Aranci et Porto Torres, les services télématiques ne sont pas fournis.

Services communs au secteur industriel et au secteur commercial du port

Ces services concernent la gestion de parkings équipés et de structures de soutènement pour le transport routier et d'autres opérateurs et utilisateurs du secteur commercial. Les activités industrielles liées à la préparation ou à la réparation des navires sont effectuées par des entreprises privées après autorisation. D'autres activités commerciales ou professionnelles (agents maritimes, courtiers en douane) sont également réalisées par des particuliers.

Service ferroviaire

La gestion des services ferroviaires à destination et en provenance des ports est assurée, à ce jour, par les Chemins de fer nationaux, qui assurent le tri et le mouvement des wagons sur la base des demandes des opérateurs portuaires. Ce service, bien que réduit par rapport au passé, est exclusivement actif dans l'aéroport de Golfo Aranci.

Service de transport utilisant un système de navettes programmées au profit des utilisateurs du port

Ce service, en place au port de Porto Torres, a été attribué pour une période de trois ans, à la suite d'une procédure de preuve publique à l'opérateur économique Garau Mauro location de voiture - Sarda Bus Servizi s.r.l de Sassari. Dans le port d'Olbia, au contraire, c'est le concessionnaire de la gare maritime qui garantit un service de transport par navette, pour le trafic de passagers et de croisière.

Service de sécurité

Dans les ports de compétence, le service d'incendie relève de la responsabilité des pompiers. Il est à noter que les opérations d'arrêt des incendies au port se déroulent sous la supervision du capitaine du port avec l'aide, en fonction de la criticité de l'intervention, des engins mobiles et navals.

8.3.4 Étude de cas du port de Cagliari

Pour le port de Cagliari, les services d'intérêt général suivants ont été confiés²⁸:

- Par décret du commissaire n. 220 du 30.11.2016 a été attribué à la société COSIR s.r.l. l'appel d'offres pour le service de nettoyage des zones maritimes du Port de Cagliari.
- Par décret du commissaire n. 189 en date du 11.11.2016 a été confiée à la société T.E.S Garden s.r.l. le service d'entretien ordinaire et extraordinaire du patrimoine vert d'Ente.
- Par décret du commissaire n. 64 du 08.06.2015 a été confiée en concession au Regroupement Temporaire des Entreprises Eco Travel s.r.l., S.E. Trand S.r.l., S.A.I.G.A. LTD et Ecoserdiana S.r.l, pour la durée de 3 ans, la collecte et la gestion des déchets provenant des navires et des résidus de cargaison;
- Le service de dératisation et de désinfestation des parties communes et le service de nettoyage des miroirs d'eau portuaires sont assurés par des sociétés spécialisées.
- Par décret du commissaire n. 223 du 06.12.2016 a été confiée à la société Agus Paolo Autospurghi s.r.l. l'exécution des activités de collecte, de transport et d'élimination des déchets sur les sites de Pennello di Bonaria et de Descente Sant'Agostino dans le port de Cagliari.
- Par décret du commissaire n. 5 du 21.01.2016, il a été décidé d'ouvrir une procédure ouverte pour l'attribution des travaux de maintenance sur le réseau d'eau du port de Cagliari, la construction de nouvelles connexions et le service de lecture des compteurs.
- En ce qui concerne la gestion du réseau d'égouts, le service est actuellement assuré directement par le ministère public et des actes de cession à des tiers sont en cours de préparation.
- Les services de maintenance et de réparation sont assurés directement par le PA.

8.4 Les coûts des service techniques nautiques (remorquage, amarrage, pilotage) de la sécurité portuaire des services d'intérêt général à l'importance économique dans les ports de référence

En ce qui concerne la formulation des tarifs, l'Autorité de la concurrence et du marché s'est exprimée. L'Antitrust a noté, comment l'utilisation de la méthode du soi-disant plafonnement des prix, défini comme "limite maximale du changement de prix lié pour une période de plusieurs années", au lieu de la méthode dite de "taux de rendement", ce qui implique la fixation prix en fonction des revenus et des coûts monopolistes historiques, peut réduire les coûts de plus que prévu par l'organisme de réglementation, ce qui constitue "une incitation à une meilleure efficacité et, de façon dynamique, le confinement des prix". Il convient de souligner que la proposition de réforme a modifié la procédure d'adoption des tarifs pour les services en question. En particulier, l'article 13, modifiant l'article 14 de la loi 84/1994, et redéfinit les compétences, y compris les autorités maritimes et l'autorité portuaire, en ce qui concerne les services techniques nautiques de pilotage, de remorquage, d'amarrage et lamanage, fournissant la mise en place d'un nouveau tarif appelé la "préparation opérationnelle", régleme l'enquête administrative pour la fixation des tarifs, qui se termine par l'ajustement

²⁸ Cfr Relazione annuale 2016 approvata il 27/09/2017 con Delibera CP 06.

résultant de la charge proposée autorité maritime avancée en accord avec l'autorité portuaire, où mis en œuvre, et soumis à l'approbation du Ministère des Infrastructures et des Transports; en l'absence d'accord ou en cas d'approbation non ministérielle, la disposition tarifaire définitive est émise par l'autorité maritime sur instruction du ministère des Infrastructures et des Transports²⁹.

8.4.1.1 Le port de Cagliari

Le service d'amarrage

Le service d'amarrage est un service d'intérêt général destiné à garantir la sécurité de la navigation et des débarquements dans les ports; en tant que tel, il est effectué 24 heures par jour et 365 jours par an.

L'exécution des opérations est réservée à l'amarrage enregistré dans le registre, constitué dans le groupe dénommé "groupe de mouillage Sarroch". Le groupe est donc l'outil d'organisation unifiée nécessaire pour fournir le service à tout moment (24 heures par jour, 365 jours par an) à tous ceux qui le demandent et fournir des services d'urgence sur l'arrangement et la coordination de l'Autorité maritime en cas des incendies, des inondations et dans toute autre situation de nécessité.

À partir de 01/01/2016 pour les services rendus par le groupe d'amarrage de Cagliari, qui est chargé de l'exécution des opérations d'amarrage et désamarrage des navires arrivant, au départ et déplacement dans le port de Cagliari, le port canal et jetée Enichem de Assemini, ainsi que l'exécution et la réalisation des obligations de service public mentionnées ci-dessus sont établis les taux maximaux suivants de services, y compris la réalisation de ce qui précède la fonction publique sont les suivants::

ZONE D'OPERATION: PREMIER SECTEUR (quai Ichnusa, "quai papa", môle capitainerie, descente de hangar, môle de la douane, la descente de via Roma, môle santé, la descente saint Augustin, môle sabauda, la descente de l'ouest, môle renaissance, môle brise-lames de l'ouest, descente s.bartolomeo, panneau de bonaria, môle brise-lames est, panneaux s.elmo, môle garau)

A. Navires traditionnels

		jusqu'à 30/06/2017	à partir de 01/07/2017
tonnes de matières brutes (GT)		Amarrage ou désamarrage Taux maximum de service	Amarrage ou désamarrage Taux maximum de service
à partir de	jusqu'à	Euro	Euro
1	500	39,00	39,00
501	1.000	63,50	63,00
1.001	2.000	104,00	103,50
2.001	3.000	150,50	149,50
3.001	7.500	229,00	228,00
7.501	10.000	324,50	323,00
10.001	15.000	364,50	362,50
15.001	20.000	434,50	432,50
20.001	30.000	533,50	531,00
30.001	40.000	765,00	761,00
Jusqu'au 30/06/2017: pour chaque 1.000 G.T. ou fraction 16,00 euros en plus du taux précédent; A partir du 01/07/2017: pour chaque 1.000 G.T ou fraction 16.00 euros en plus du tarif précédent			

Pour les tarifs ci-dessus, pour les transbordeurs rouliers utilisés exclusivement pour le transport de marchandises, la jauge brute est multipliée par le coefficient 0,90.

B. Transbordeurs rouliers (Ro-Ro) à passagers

²⁹ La Riforma dell'ordinamento portuale, Dott.ssa Francesca Brugnone

		jusqu'à 30/06/2017	à partir de 01/07/2017
tonnes de matières brutes (GT)		Amarrage ou désamarrage Taux maximum de service	Amarrage ou désamarrage Taux maximum de service
à partir de	jusqu'à	Euro	Euro
1	500	34,50	34,50
501	1.000	49,00	49,00
1.001	2.000	60,00	59,50
2.001	3.000	101,00	100,5
3.001	7.500	160,50	159,50
7.501	10.000	229,00	228,00
10.001	15.000	327,50	326,00
15.001	20.000	364,50	362,50
20.001	30.000	387,50	385,50
30.001	40.000	543,50	541,00
Jusqu'au 30/06/2017: pour chaque 1.000 G.T. ou fraction 12,00 € en plus du taux précédent À partir du 01/07/2017: pour chaque 1.000 GT ou fraction 12.00 euros en plus du tarif précédent.			

ZONE D'OPERATION: PORT CANAL

		jusqu'à 30/06/2017	à partir de 01/07/2017
tonnes de matières brutes (GT)		Amarrage ou désamarrage Taux maximum de service	Amarrage ou désamarrage Taux maximum de service
à partir de	jusqu'à	Euro	Euro
1	500	48,00	48,00
501	1.000	84,50	84,00
1.001	2.000	116,50	116,00
2.001	3.000	146,00	145,50
3.001	7.500	176,50	175,50
7.501	10.000	253,50	252,00
10.001	15.000	307,50	306,00
15.001	20.000	381,00	379,00
20.001	30.000	408,00	406,00
30.001	40.000	453,00	450,50
40.001	50.000	616,50	613,50
50.001	60.000	787,00	783,00
60.001	70.000	828,50	824,50
70.001	80.000	1.035,50	1.030,50
80.001	90.000	1.202,00	1.196,00
90.001	100.000	1.386,50	1.379,00
Jusqu'au 30/06/2017: pour 10 000 G.T. ou fraction 185,50 € en plus du taux précédent À partir du 01/07/2017: pour chaque 10.000 GT ou fraction d'euro 184.50 en plus du tarif précédent			

ZONE D'OPERATION: SECOND SECTEUR (Jetée Enichem di Assemini)

		jusqu'à 30/06/2017	à partir de 01/07/2017
tonnes de matières brutes (GT)		Amarrage ou désamarrage Taux maximum de service	Amarrage ou désamarrage Taux maximum de service
à partir de	jusqu'à	Euro	Euro
1	500	66,00	65,50
501	1.000	103,50	103,00
1.001	2.000	149,50	149,00
2.001	3.000	230,00	229,00
3.001	7.500	312,50	311,00
7.501	10.000	488,00	485,50
10.001	15.000	550,00	547,50
15.001	20.000	677,00	673,50
Jusqu'au 30/06/2017: pour chaque 1.000 G.T. ou fraction d'euro 24.00 en plus du taux précédent Du 01/07/2017: pour chaque 1.000 GT ou fraction d'euro 24.00 en plus du taux précédent			

Le service de pilotage

Ce service est présent à bord de tout les navires, y compris les navires pétroliers à ballast séparé (S.B.T.), Règlement CE N.2978 / 94, avec les tarifs suivants:

Tarifs Port de Cagliari	
Balances dans G.T. de navires pilotés	Tarif de base euro 2017-2018
0 - 500	49.47
501 - 1.000	61.17
1.001 - 2.000	91.49
2.001 - 3.500	163.29
3.501 - 5.000	223.94
5.001 - 7.000	286.16
7.001 - 10.000	376.59
10.001 - 15.000	461.69
Pour chaque groupe supplémentaire de 5 000 G.T	56.38

Aux "TR (Rouliers) marchandises" et aux navires mixtes conçus et construits pour le transport de véhicules embarqués / déchargés sur leurs roues et / ou leurs charges, disposés sur des plates-formes ou conteneurs, chargés et déchargés par des véhicules équipés roues, avec origine / destination de / vers un port communautaire continental, ainsi que de la Sicile et de la Sardaigne, le tarif suivant sera appliqué:

Balances dans G.T. de navires pilotés	Tarif de base euro 2017-2018
0 - 500	48.18
501 - 1.000	60.79
1.001 - 2.000	90.92
2.001 - 3.500	162.27
3.501 - 5.000	222.54
5.001 - 7.000	284.38
7.001 - 10.000	374.24
10.001 - 15.000	458.81
Pour chaque groupe supplémentaire de 5 000 G.T	54.91

Le tarif suivant s'applique aux navires transbordeurs ou affrété par la même personne physique ou entité associée, au service de ligne avec l'itinéraire et l'horaire préétablis, les cadences programmées et publiques, la fréquence annuelle régulière entre les ports préétablis:

Balances dans G.T. de navires pilotés	Tarif de base euro 2017-2018
0 - 10.000	120.95
10.001 - 15.000	160.58
15.001 - 20.000	169.74
20.001 - 25.000	188.96
25.001 - 30.000	208.18
30.001 - 35.000	227.40

Important: le taux doit être appliqué au tonnage résultant de l'application des mesures correctives prévues pour les bacs transbordeurs.

TARIFS PILOTAGE PORT SARROCH	
Balances dans G.T. de navires pilotés	Tarif de base euro 2017-2018
0 - 500	90.97
501 - 1.000	124.13
1.001 - 2.000	145.28
2.001 - 3.500	169.97
3.501 - 5.000	205.22
5.001 - 7.000	243.21
7.001 - 10.000	303.95
10.001 - 15.000	362.49
15.001 - 20.000	416.09
20.001 - 25.000	478.15
25.001 - 30.000	533.86
30.001 - 40.000	587.46
Pour chaque groupe supplémentaire de 10. 000 G.T	72.65

Aux "roulier marchandises" conçus et construits pour le transport de véhicules avec arraisonnement sur leurs roues et / ou charges, disposés sur des plates-formes ou conteneurs, chargés et déchargés par des véhicules équipés de roues, avec l'origine / destination de / vers un port communautaire continental, ainsi que de la Sicile et de la Sardaigne, le tarif indiqué ci-dessous sera appliqué

Balances dans G.T. de navires pilotés	Tarif de base euro 2017-2018
0 - 500	60.16
501 - 1.000	82.09
1.001 - 2.000	96.08
2.001 - 3.500	112.41
3.501 - 5.000	135.73
5.001 - 7.000	160.91
7.001 - 10.000	201.02
10.001 - 15.000	239.74
15.001 - 20.000	275.18
20.001 - 25.000	316.23
25.001 - 30.000	353.08
30.001 - 40.000	388.52
Pour chaque groupe supplémentaire de 10. 000 G.T	48.04

Le service de remorquage

À partir du 01.01.2018 à 00 :01, les tarifs concernant le service de remorquage des navires entrant et sortant du port de Cagliari ou effectuant des mouvements dans la zone portuaire décrite à l'art. 2 du Règlement pour le service de remorquage sont établis comme suit pour chaque remorqueur utilisé et pour les services ne dépassant pas une heure:

navires jusqu'à 800 G.T.		€ 162,73
navires jusqu'à 801 G.T.	A 1.200 G.T.	€ 210,21
navires jusqu'à 1.201 G.T.	A 2.500 G.T.	€ 442,11
navires jusqu'à 2.501 G.T.	A 4.000 G.T.	€ 508,55
navires jusqu'à 4.001 G.T.	A 6.000 G.T.	€ 669,95
navires jusqu'à 6.001 G.T.	A 7.000 G.T.	€ 785,22
navires jusqu'à 7.001 G.T.	A 8.000 G.T.	€ 877,43
navires jusqu'à 8.001 G.T.	A 9.000 G.T.	€ 973,72
navires jusqu'à 9.001 G.T.	A 10.000 G.T.	€ 998,12
navires jusqu'à 10.001 G.T.	A 11.000 G.T.	€ 1.105,31
navires jusqu'à 11.001 G.T.	A 15.000 G.T.	€ 1.155,45
navires jusqu'à 15.001 G.T.	Pour chaque tranche de 5 000 G.T ou plus	€ 104,41

8.4.1.2 le port des Golfo Aranci

Dans ce port il n'y a pas le service de remorquage ni le service de pilotage, mais l'amarrage est présent.

NATURE DU SERVICE D'AMARRAGE

Le groupe de travailleurs de l'amarrage du port de Golfo Aranci a été officiellement créé en 1964 par l'autorité portuaire d'Olbia, qui a pris en 1997 le statut juridique de la société coopérative ARL.

Le groupe réalise l'activité:

- Amarrer, désamarrer et manipuler les navires en général, pendant 24 heures et tous les jours de l'année, en assurant la sécurité de la navigation, la protection de l'environnement, les installations portuaires et les personnes.
- Supervise en permanence le port, dans les espaces terrestres et dans la zone maritime adjacente à l'autorité maritime portuaire signaler rapidement tous les petits dommages aux installations portuaires ou des incidents qui se produisent dans le corps de l'eau qui sert de l'évolution des navires pour garantir la sécurité de la navigation.

Le service est obligatoire pour tous les navires d'une jauge brute de 500 G.T ou plus. Aux navires réservés aux services portuaires, y compris les barges utilisées pour le soutage, quelle que soit leur taille, il est admis que les opérations d'amarrage et / ou désamarrage sont effectués par le même personnel à bord, à condition que les manœuvres ne créent pas d'obstacles ou difficultés trafic et ne compromettent pas la sécurité du port. Le commandant du port, avec des dispositions motivées, peut également prescrire l'utilisation de bateaux d'amarrage à des navires non obligés s'il le juge nécessaire à des fins de sécurité. Toutes les activités exemptées de l'obligation du service, y compris celles pour le plaisir, si elles ont besoin d'assistance à l'amarrage, doivent utiliser le personnel appartenant au groupe.

Actuellement le groupe se compose de 6 amarres et fonctionne sur deux môles:

- le môle sud d'environ 220 mètres de long où les navires se juxtaposent principalement du côté tribord des navires
- le môle alternatif où principalement les navires de plus gros tonnage opèrent principalement en raison des fonds marins «plus favorables» par rapport au môle sud. L'amarrage à ce môle est à Andin (avec appui sur le côté droit sur le quai d'un quai ex FF.SS) et avec l'utilisation de 2 bouées placées à environ 300 mètres au NW et à NNE par rapport à la couchette du navire. L'amarrage sur les bouées est effectué avec l'aide du bateau à moteur avec 2/3 d'amarre en fonction des conditions météorologiques et en tout cas avec un minimum de 2 travailleurs d'amarrage.

Systemes d'amarrage:

- le môle sud: d'une longueur d'environ 220 mètres, les navires amarrent dans une jonction principalement tribord, le navire étant orienté vers NNNE et le quai qui se développe vers SW. Avec des conditions météorologiques optimales tout type de navire est amarré avec 4 amarrages: 2 à l'avant et 2 à la poupe.
- môle alternatif: amarrages principalement des navires de gros tonnage
- Dans la seule invasion de la FF. SS, placé avec le pont des voies mobiles vers NNE, les navires doivent nécessairement être envahis du côté gauche de l'invasion, normalement avec cet amarrage plus de 3 mouillages suffisent.

Les bateaux et les moyens:

Le groupe est équipé de 2 bateaux à moteur pour l'amarrage.

- Le plus grand est un bimoteur intérieur de 8,60 mètres long
- Le petit mesure 6,08 mètres long et est équipé d'un moteur intérieur
- Le groupe est également équipé de deux voitures qui sont utilisées pour se déplacer du port commercial où les navires accostent au port de pêche où les bateaux à moteur sont utilisés presque tous les jours pour fournir des services aux navires.

TARIFS DE SERVICE RENDUS PAR LE GROUPE DE RIVES DU PORT DE GOLFO ARANCI

Les tarifs constituent le paiement des services rendus aux utilisateurs, et rémunèrent également l'exécution des obligations de service public en référence à l'article 9. Ces tarifs sont établis par décret du chef du compartiment maritime d'Olbia conformément à l'article 212 Reg. Cod.Nav.

Les tarifs maximums du service, y compris l'exécution des obligations de service public susmentionnées, sont définis ici

A: NAVIRES TRADITIONNELS			
		jusqu'à 30/06/2017	à partir de 01/07/2017
tonnes de matières brutes (G.T.)		Amarrage ou désamarrage Taux maximum de service	Amarrage ou désamarrage Taux maximum de service
à partir de	jusqu'à	Euro	Euro
1	100	9,00	9,50
101	500	17,50	18,50
501	1.000	26,50	27,50
1.001	1.500	32,50	34,00
1.501	2.000	37,50	39,00
2.001	3.000	43,50	45,50
3.001	4.000	50,00	52,50
4.001	5.000	79,50	83,00
5.001	6.000	108,00	113,00
6.001	7.000	136,00	142,00

Jusqu'au 30/06/2017: pour chaque 1.000 G.T. o fraction 31,50 € en plus du tarif précédent;
 A partir du 01/07/2017: pour chaque 1.000 G.T ou fraction 33.00 euros en plus du tarif précédent.

Tableau 98: Tarifs des services d'amarrage dans le port d'Olbia

Pour obtenir les tarifs ci-dessus, pour les transbordeurs rouliers utilisés exclusivement pour le transport de marchandises, la jauge brute est multipliée par le coefficient 0,9

REVENUS - COÛTS

Les revenus et les coûts du service d'amarrage doivent être comptabilisés séparément des revenus et des coûts liés aux autres services et travaux possibles réalisés par le groupe.

B: FERRIES RO-RO PASSAGERS			
		Fino al 30/06/2017	Dal 01/07/2017
tonnes de matières brutes (G.T.)		Amarrage ou désamarrage Taux maximum de service	Amarrage ou désamarrage Taux maximum de service
à partir de	jusqu'à	Euro	Euro
1	100	7,50	8,00
101	500	16,50	17,00
501	1.000	25,50	26,50
1.001	1.500	31,50	33,00
1.501	2.000	35,50	37,00
2.001	3.000	40,50	42,50
3.001	4.000	47,50	49,50
4.001	5.000	64,50	67,50
5.001	6.000	70,50	73,50
6.001	7.000	79,50	83,00
7.001	10.000	108,00	113,00
10.001	13.000	165,00	172,50

Jusqu'au 30/06/2017: pour chaque 1.000 G.T. ou fraction 25,00 € en plus du tarif précédent;
 A partir du 01/07/2017: pour chaque 1.000 GT ou fraction 26,00 € en plus du tarif précédent.

Tableau 99: Service d'amarrage des tarifs dans le port d'Olbia

8.4.1.3 Le port d'Olbia

Le service d'amarrage

Le groupe d'amarrage du port d'Olbia dispose d'embarcations adaptés à l'amarrage de navires et de véhicules terrestres pour de courts trajets dans le port ou pour des tâches administratives.

Voici une liste détaillée des véhicules nautiques:

- 1) **Bateau à moteur "GIOVANNI II" OL 1192 - T.S.L. 4,09**
 Longueur: 6,93 mètres, largeur: 2,75 mètres, tonnage brut: 4,09 tonnes.
 Le véhicule est autorisé à effectuer le service d'amarrage spécial et la navigation nationale locale
- 2) **Bateau à moteur "ANNA" OL 1203 - T.S.L. 8,27**
 Longueur: 9,27 mètres, largeur: 3,22 mètres, jauge brute: 8,27 tonnes. Le véhicule est autorisé à effectuer le service d'amarrage spécial et la navigation nationale côtière.
- 3) **Bateau à moteur "CATERINA" OLI237 - T.S.L. 3,74**
 6,85 mètres long, largeur de 2,54 mètres, Jauge brute : 3,74 tonnes. Le véhicule est autorisé à effectuer le service d'amarrage spécial et la navigation à moins de trois milles de la côte.

Le service de pilotage

Dans le port d'Olbia, le pilotage est obligatoire pour l'entrée et la sortie des navires et pour les mouvements dans le port, à l'exclusion ceux effectués le long du même quai lorsqu'ils ne comportent pas l'utilisation des machines et / ou des remorqueurs.

Sont dispensés du pilotage obligatoire: les navires militaires, des navires d'une jauge brute inférieure à 500 GT, les navires de pêche qui ne sont pas destinés à la pêche atlantique, les remorqueurs réservés au service du port, les navires réservés à la circulation locale et aux travaux dans le port.

À travers le décret 25/2016, publié le 27 Décembre 2016 par la direction maritime d'Olbia, les tarifs du service de pilotage dans le port d'Olbia pour la période biennal 2017-2018 ont été déterminés.

Services rendus à bord:

1.1 Pour tous les navires, y compris les pétroliers avec ballast séparé (S.B.T), Règlement CE n. 2978/94

Tarifs pour tous les navires, y compris les pétroliers avec ballast séparé (S.B.T), numéro d'enregistrement CE 2978/94	
tonnes de matières brutes (G.T.)	Tarif de base € 2017 - 2018
0 - 500	27,41
501 - 1.000	35,03
1.001 - 2.000	65,50
2.001 - 3.500	136,32
3.501 - 5.000	180,48
5.001 - 7.000	271,10
7.001 - 10.000	313,74
Pour chaque groupe supplémentaire de 5.000 G.T.	27,41

Tableau 100: Tarifs pour les navires pilotés dans le port d'Olbia

Aux navires "rouliers marchandises" et d'autres conçus et construits pour le transport de véhicules avec arraisonnement sur leurs roues et / ou charges, disposées sur des planchers ou conteneurs, chargées et déchargées par des véhicules équipés de roues, avec l'origine / destination de / vers un port communautaire continental, ainsi que la Sicile et la Sardaigne, le tarif indiqué ci-dessous sera appliqué

tonnes de matières brutes (G.T.) (G.T.)	Tarif de base € 2017 - 2018
0 – 500	25,55
501 - 1.000	32,65
1.001 – 2.000	61,04
2.001 - 3.500	127,05
3.501 - 5.000	168,21
5.001 - 7.000	252,67
7.001 - 10.000	292,41
Pour chaque groupe supplémentaire de 5.000 G.T.	25,55

Tableau 101: Tarifs pour les navires pilotés dans le port d'Olbia

Le tarif suivant sera appliqué aux transbordeurs passagers ou loué par la même personne ou entité associée, en service régulier avec un itinéraire et un horaire préétablis et une fréquence annuelle régulière:

tonnes de matières brutes (G.T.) de navires pilotés	Tarif de base € 2017 - 2018
0 – 500	15,33
501 - 1.000	19,59
1.001 – 2.000	36,63
2.001 - 3.500	76,23
3.501 - 5.000	100,92
5.001 - 7.000	151,84
7.001 - 10.000	175,44
10.0010 – 15.000	190,77
15.001 – 20.000	206,11
Pour chaque groupe supplémentaire de 5.000 G.T.	15,33

Tableau 102: Tarifs pour les navires pilotés dans le port d'Olbia

Service rendu par la station de radio (VHF)

Pour les navires qui peuvent utiliser le service via la station VHF conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'art. 4 du décret ministériel de nature obligatoire, le tarif de base est le suivant:

groupe à G.T. de navires pilotés	Tarif de base € 2017 - 2018
0 – 500	6,86
1.001 – 2.000	13,71
2.001 - 3.500	28,18
3.501 - 5.000	37,32
5.001 - 7.000	56,36
7.001 - 10.000	64,73
10.0010 – 15.000	70,82
15.001 – 20.000	76,91
20.001 – 25.000	99,00
25.001 – 30.000	105,85
30.001 – 40.000	119,55

Tableau 103: Tarifs pour les navires pilotés dans le port d'Olbia

Le service de remorquage

Le service de remorquage est effectué après la libération du chef du compartiment maritime en place de la concession exclusive dans lequel, sont identifiés remorqueurs destinés au service. L'Autorité maritime peut rendre ce service obligatoire, tenant compte de l'emplacement et les structures impliquées, la nature dangereuse

du navire cargo, pour certains types de navires, et en cas de conditions climatiques défavorables ou aux besoins de sécurité portuaire et navires.

Le service normal de remorquage des navires entrant et / ou de quittant le port d'Olbia, a lieu dans le secteur portuaire, du golfe intérieur jusqu' au méridien passant par la pointe Juniper (côte nord du golfe à l'est du port de Cocciani).

L'attribution ordinaire du service de remorquage est assurée par n.1 remorqueur de puissance d'au moins 4000 Hp muni d'un équipement contre l'incendie.

Les taux des prestations de remorquage des navires entrant et / ou sortant du port d'Olbia, ou qui effectuent des mouvements dans la zone portuaire, sont les suivants pour chaque remorqueur et pour les prestations qui ne dépassent pas 1 heure :

tonnes de matières brutes	Tarif de base
navires jusqu'à 800 G.T.	€ 61,90
Navires à partir de 801 jusqu'à 200 G.T.	€84,57
Navires à partir de 11.201 jusqu'à 2.500 G.T.	€174,66
Navires à partir de 2.5001 jusqu'à 4.000 G.T.	€190,62
Navires à partir de 4.001 jusqu'à 6.000 G.T.	€246,16
Navires à partir de 6.001 jusqu'à 7.000 G.T.	€287,20
Navires à partir de 7.001 jusqu'à 8.000 G.T.	€328,20
Navires à partir de 8.001 jusqu'à 9.000 G.T.	369,33
Navires à partir de 9.001 jusqu'à 10.000 G.T.	410,31
Navires à partir de 10.001 jusqu'à 15.000 G.T.	451,30

Pour les navires dont le rapport est supérieur à 15 000, le taux pour les navires de 10 000 à 15 000 G.T. est appliqué, avec l'ajout de 52,20 € pour chaque 2 000 G.T. ou des fractions de celui-ci.

Tableau 104: Taux de service de remorquage dans le port d'Olbia

8.4.1.4 Le port de Santa Teresa di Gallura

En ce qui concerne les **services techniques nautiques**, il n'y a pas de service de remorquage et de pilotage. L'amarrage des navires est directement géré par les deux sociétés, Moby dont utilise le personnel des billetteries et Blue Navy qui s'appuie sur la société Agenzia Marittime Sarde; En ce qui concerne la gestion des opérations portuaires, il n'y a pas de gestionnaire des opérations portuaires, les entreprises gèrent toutes sortes d'activités pour leur propre compte.

9 COÛTS SUPPLÉMENTAIRES DES PORTS: TAXES ET FRAIS DE PORT

9.1 Taxes et frais de port

Les revenus des autorités du système portuaire sont composées de :

- des redevances de concession des zones appartenant à l'Etat et des quais inclus dans la zone portuaire, conformément à l'art. 18, et des zones appartenant à l'Etat inclus dans les districts territoriaux, ainsi que des recettes d'autorisation pour les opérations portuaires conformément à l'art. 16. Les autorités du système portuaire ne peuvent pas déterminer les redevances de concession de l'Etat maritime à des fins récréotouristiques, à l'exception des redevances de concession pour les zones destinées aux ports touristiques, plus élevées que celles établies par les autorités maritimes pour les zones contiguës et octroyées dans le même but;
- tout produit provenant des ventes pour la construction d'installations pour des opérations d'embarquement et de débarquement qui répondent aux fonctions spécifiques du port;
- pour les marchandises transbordées, à partir du produit des taxes sur les marchandises débarquées et embarquées
- les contributions des régions, des autorités locales et d'autres organismes et organisations publics;
- des droits de Port;
- revenus différents;

Les frais de port ont été jusqu'à présent considérés comme le montant payé par les passagers pour les services de demande indivisible pris dans les ports.

Le 3 mars 2017, le règlement (UE) 2017/352 du 15 février 2017, établissant un cadre réglementaire pour la fourniture de services portuaires et des règles communes sur la transparence financière des ports, a été publié au Journal officiel de l'Union européenne.

Conformément à l'article 1er, paragraphe 2, du règlement (UE) 2017/352, il en va de même pour la fourniture des catégories suivantes de services portuaires, dans la zone portuaire et sur l'accès fluvial au port: ravitaillement en carburant, déplacement de marchandises, amarrage, services passagers, collecte de déchets d'exploitation et de résidus de cargaison, services de pilotage et de remorquage. Le règlement prévoit une discipline précise pour l'imposition et la gestion des services portuaires et des redevances d'infrastructure portuaire.

Considérons en particulier l'art. 12 (Frais de services portuaires) et 13 (Frais d'usage de l'infrastructure portuaire)

Article 12

“Le présent règlement ne devrait pas imposer de limites au gestionnaire du port ou à l'autorité compétente pour la mise en place de son système de tarification, dès lors que les redevances d'infrastructure portuaire payées par les exploitants de bateaux ou les propriétaires de cargaisons sont transparentes, et en particulier aisément identifiables et non discriminatoires, et qu'elles contribuent à assurer l'entretien et le développement des infrastructures et des installations de services ainsi que la fourniture des services nécessaires pour exécuter ou faciliter les opérations de transport dans la zone portuaire et sur les voies navigables donnant accès aux ports qui relèvent de la compétence du gestionnaire du port.”

Article 13

Les États membres veillent à ce que les redevances pour l'utilisation des infrastructures portuaires soient perçues. Cela n'empêche pas les fournisseurs de services portuaires, qui utilisent l'infrastructure portuaire, de percevoir des redevances pour les services portuaires.

Le paiement des redevances d'infrastructure portuaire peut être intégré dans d'autres paiements tels que le paiement des redevances portuaires. Dans ce cas, l'entité gestionnaire du port veille à ce que le montant relatif aux droits d'utilisation de l'infrastructure portuaire soit clairement identifiable par l'utilisateur de l'infrastructure portuaire.

Les redevances d'infrastructure portuaire peuvent être différenciées en fonction de la stratégie économique et de la politique d'aménagement du territoire du port, en ce qui concerne, entre autres, certaines catégories d'utilisateurs, ou en vue de promouvoir une utilisation plus efficace de l'infrastructure portuaire, le transport

maritime à courte distance ou une plus grande efficacité environnementale, énergétique ou d'émission de carbone des opérations de transport.

En outre, le législateur italien après le règlement de l'UE 352/2017, a inséré, de manière expresse, parmi les revenus de l'Autorité du Système Portuaire les Redevances Portuaire³⁰.

9.1.1 Le port de Santa Teresa di Gallura

Annuellement par rapport au tonnage net des navires, La Moby paie € 457,92 tandis que BlueNavy € 472,45;

9.1.2 Les ports d'Olbia, Porto Torres et Golfo Aranci

L'agence des douanes a communiqué les données pour l'année 2015 qui, par rapport à celles de 2014, montrent les résultats comptables suivants pour les ports d'Olbia, Porto Torres et Golfo Aranci:

taxes portuaires			
	ANNÉE 2014	ANNÉE 2015	ANNÉE 2016
taxes portuaires	€ 1.215.925,82	€ 1.047.439,20	€ 875.917,42
Frais d'ancrage	€ 663.537,45	€ 655.478,32	€ 563.629,91
Total	€ 1.879.463	€ 1.702.918	€ 1.439.547

Frais de port	
décret n° 2/2009 – 06.02.2009 – Valable pour Porto Torres et Golfo Aranci	
Passagers embarqués, débarqués et en transit	€ 1,00
Véhicules en remorque	€ 0,70
Véhicule à moteur en remorque	€ 0,30
Véhicules commerciaux	€ 0,40

Securité	
décret n° 1/2016 del 03.05.2016 – Valable pour Olbia, Porto Torres et Golfo Aranci	
Embarquement (pour les navires de croisière et de ferry - à l'exclusion des enfants de moins de 12 mois)	€ 1,60
Véhicules en remorque	€ 1,90
Véhicule à moteur en remorque	€ 0,80
Véhicules utilitaires (pendant l'embarquement - y compris les bus)	€ 2,00
Passagers en transit sur des navires de croisière	€ 0.30

Frais de port	
décret n° 141/2003 in data 06.11.2003 – Mis à jour avec note Prot. 41 in data 04.01.2008 – Valable pour Olbia Porto Cocciani	
Passagers embarqués, débarqués et en transit	€ 1,12
Véhicules en remorque	€ 0,79
Véhicule à moteur en remorque	€ 0,34
Véhicules commerciaux	€ 0,45

³⁰ lettre e-bis "Frais de Port" au paragraphe 1, de l'article 13 de la loi 84/1994

Frais de port	
décret n° 141/2003 in data 06.11.2003 – Mis à jour avec note. 41 in data 04.01.2008 – Valable pour Olbia Porto Cocciani	
Passagers embarqués, débarqués et en transit	€ 1,12
Véhicules en remorque	€ 0,79
Véhicule à moteur en remorque	€ 0,34
Véhicules commerciaux	€ 0,45

Frais de port	
décret n° 11/2010 in data 09.12.2010 – Valable pour Olbia Isola Bianca (incassati da Sinergest) e Porto Vecchio	
Passagers en transit sur des navires de croisière	€ 1,14
Passagers (pendant l'embarquement et / ou le débarquement)	€ 2,45
Véhicules en remorque	€ 1,50
Véhicule à moteur en remorque	€ 0,70
Véhicules commerciaux	€ 0,50
bus (comme les voitures)	€ 1,50

9.1.3 Le port de Cagliari

Le comité du port avec la résolution no. 2 du 27 septembre 2017, a exprimé un avis favorable sur la réduction des redevances d'ancrage pour les navires porte-conteneurs réservés aux services réguliers utilisés dans le trafic international faisant escale au port de Cagliari, à concurrence de 2.000.000,00 EUR pour l'année 2017, conformément au paragraphe 367 de l'art. 1 de la loi n.208 du 28/12/2015, qui a intégré l'art. 22 du décret du 21 juin 2013, n.69, converti en loi le 9 août 2013, n.98.

En outre, en 2016, l'Agence des douanes a perçu au nom de l'Autorité Portuaire les Taux Portuaires d'un total de € 28.500.735,36 parmi lesquels

- €17.495.014,86 pour "Produit des frais sur les marchandises embarquées et débarquées"
- €11.257.993,93 pour "Produit des frais d'ancrage"

L'article 22, paragraphe 2, du D.L. 21.06.2013, n.69, converti par la loi du 9 août 2013, n.98, a permis aux autorités portuaires, dans le cadre de leur propre autonomie financière, la possibilité d'établir des variations dans la diminution des taxes d'ancrage et portuaires.

L'Entité, avec la résolution du Comité du Port n. 18 du 30.11.2016 approuvant la deuxième note de modification du budget 2016, a ordonné la réduction, jusqu'à concurrence de € 1.000.000,00, des frais d'ancrage, conformément à l'article 1, paragraphe 989, lett. c. 9) de la loi du 27.12.2006 n. 296 et ss.mm.ii et art. 4, paragraphes 1 et 2 de la D.p.R 28.05.2009 n. 107, limité uniquement aux navires utilisés dans les services de transbordement qui font partie des services réguliers et utilisent régulièrement le port de Cagliari et qui garantissent pas moins une escale par mois ou 12 escales tout au long de l'année.

La réduction susmentionnée des frais d'ancrage qui seront remboursés au cours de l'année 2017 a été couverte par les réductions apportées à la catégorie des dépenses courantes avec la deuxième variante approuvée avec la résolution du Comité no. 18/2016.

La tendance des taxes portuaires au cours des trois dernières années est illustrée ci-dessous:

	ANNÉE 2014	ANNÉE 2015	ANNÉE 2016
taxes portuaires	14.790.280,21	16.030.644,57	17.495.014,86
Frais d'ancrage	8.296.430,06	11.257.993,93	11.005.720,50
droits et supplémentaires	/	/	/
frais supplémentaires	/	/	/
TOTAL	23.086.710,27	27.288.638,50	28.500.735,36

10 LE SYSTÈME ÉCONOMIQUE DES PORTS

Pour assurer le financement nécessaire à la réalisation des infrastructures portuaires, les Autorités Portuaires peuvent compter, à travers les administrations centrales et régionales, sur le Fonds de développement et de cohésion (fonds financé par des ressources nationales) et les Fonds structurels et le Fonds européen d'investissement (SIE).

Les ressources du Fonds de Développement et de Cohésion sont destinées à la mise en œuvre de la programmation unique 2014-2020 à travers différentes modalités de mise en œuvre, elles ont un caractère supplémentaire par rapport aux autres et elles financent les politiques dites de cohésion avec les cofinancements communautaires et nationaux.

Le FSC a un caractère pluriannuel par analogie avec l'articulation temporelle de la programmation des Fonds structurels de l'Union européenne, assurant l'unité et la complémentarité des procédures d'activation des ressources associées avec celles envisagées pour les fonds européens. En particulier, l'intervention du Fonds vise à financer des projets stratégiques, à la fois infrastructurels et intangibles, d'importance nationale, interrégionale et régionale³¹.

De plus, participer à un programme communautaire et obtenir des subventions pour un projet est une opportunité de croissance importante pour l'institution et son port de référence, c'est en même temps un défi stimulant parce qu'il représente un engagement à long terme qui exige du professionnalisme et compétences spécifiques.

10.1 L'autonomie financière des autorités portuaires

Afin de faciliter la réalisation des travaux prévus dans les plans réglementaires portuaires respectifs et dans les plans opérationnels triennaux et pour l'amélioration du réseau et des services d'infrastructure dans les ports et dans les liaisons routières et ferroviaires dans les ports et les investissements nécessaires pour la sécurité et la maintenance et à la requalification structurelle des zones portuaires, un fonds pour le financement des interventions d'ajustement des ports alimentés sur une base annuelle, égal à 1% de la taxe sur les valeur ajoutée due à l'importation de marchandises introduites sur le territoire national à travers chaque port, dans la limite de 90 millions d'euros par an. Au plus tard le 30 avril de chaque exercice budgétaire, le ministère de l'économie et des finances quantifie le montant de la taxe sur la valeur ajoutée due à l'importation des marchandises introduites sur le territoire national par chaque port, ainsi que le montant à inscrire au bas.

Les autorités du système portuaire transmettent au ministère de l'Infrastructure et des Transports la documentation relative à la mise en œuvre des infrastructures portuaires en application de l'article présent. Le fonds est ventilé par décret du ministre de l'Infrastructure et des Transports de concertation avec le ministre de l'Économie et des Finances, donnant à chaque port 80% de la taxe sur la valeur ajoutée due sur l'importation de biens introduits dans le territoire national et en répartissant les 20% restants entre les ports, à des fins de péréquation, en tenant compte également des prévisions des plans opérationnels triennaux et des plans de réglementation portuaire respectifs. En ce qui concerne certaines fonctions spécifiques attribuées aux Autorités du système portuaire (celles visées à l'article 6, paragraphe 4, lettres b) et c) de la loi no. 84), il convient de rappeler que son exercice peut être confié exclusivement au moyen d'une procédure publique, conformément au nouveau code des marchés publics (décret législatif n° 50 de 2016).

10.2 Le système de financement des ports entre le revenu transféré d'autres administrations de l'état, régionaux e locaux et le revenu relatif aux taxes e frais portuaires et vente de services à prix abordable

Les ports maritimes nationaux sont répartis dans les catégories et classes suivantes:

- catégorie I: ports, ou zones portuaires spécifiques, destinés à la défense militaire et à la sécurité de l'État;
- catégorie II, classe I: ports ou zones portuaires spécifiques, d'importance économique internationale;
- catégorie II, classe II: ports, ou zones portuaires spécifiques, d'importance économique nationale;
- catégorie II, classe III; ports, ou zones portuaires spécifiques, d'importance économique régionale et interrégionale.

³¹ Initiative d'étude sur les ports italiens, deuxième rapport - 2016

Les fonctions administratives concernant les travaux maritimes liés aux ports de la catégorie II, classes II et III relèvent de la responsabilité régionale.

Il appartient à l'Etat de réaliser les travaux dans les ports de la catégorie I et de construire de grands ouvrages d'infrastructure dans les ports de la catégorie II, classes I et II. Les régions, la municipalité en question ou les autorités du système portuaire peuvent encore intervenir avec leurs propres ressources, en concurrence ou à la place de l'Etat, pour la réalisation des travaux d'une grande infrastructure dans les ports de la catégorie II, classe I ou II. Il appartient à la ou aux régions concernées de mettre en œuvre de grands travaux d'infrastructure dans les ports de la catégorie II, classe III. Les autorités du système portuaire, pour couvrir les coûts encourus pour les travaux qu'elles ont elles-mêmes créés, peuvent imposer des surtaxes sur les marchandises chargées ou déchargées, ou augmenter le montant des redevances de concession. De plus, avec le correctif à la réforme portuaire, les redevances portuaires ont été directement identifiées comme revenus des Autorités du Système Portuaire. Une mesure qui a tout encore à découvrir.

10.2.1.1 L'étude de cas du port de Cagliari

À l'heure actuelle, l'Autorité a bénéficié du financement accordé par la Région autonome de Sardaigne pour la construction de travaux d'infrastructure et de projets utiles au développement de la zone portuaire, sur la base des fonds FERS 2007-2013.

Le 6/10/2009, l'Autorité Portuaire de Cagliari a stipulé avec la Région Autonome de Sardaigne la Convention, Répertoire 1676/09, et le 24/09/2012 l'Accord relatif au Programme, pour la réalisation des travaux de l'infrastructure primaire nécessaire à l'établissement du District de navigation de plaisance et le nouveau port d'escale des navires rouliers dans les zones du port Canal.

Le financement total accordé par la Région Sardaigne, est égal à € 31.335.604,13, et concerne les travaux suivants:

- Intervention pour la construction du I ° Lot de l'avant-port de l'Est- pour un montant total de € 12.000. 000,00 ;
- Intervention pour la construction de l'avant-port ouest des navires rouliers (Ro-Ro) pour un montant total de € 19 335 604,13;
- A. Par convention avec la Région autonome de Sardaigne le 6/11/2014, le financement de € 11.000.000,00 a été accordé pour la construction de l'avant-port est du Port Canal – District de la Construction Navale- travaux en mer.
- B. Par convention inter-partenariale, ns. prot.n. 3587 du 22.05.2013, un financement de € 170.000,00 a été accordé pour la réalisation du projet stratégique "PORTI", dans le cadre du programme de coopération transfrontalière «Maritime» Italie-France.

Grace à ce financement, dont € 3 441,96 ont été déboursés en 2016, deux stations de recharge ont été construites pour les machines électriques destinées aux croisiéristes et aux plaisanciers en transit.

Pour le nouveau cycle de programmation des ressources communautaires 2014-2020, prévu par le programme de coopération transfrontalière Italie-France "Maritime", l'Entité finalise actuellement l'accord avec l'ASR pour le projet "SE.D.RI.PORT" et "SEDITERRA".

11 CONCLUSIONS

11.1 Transport de passagers

11.1.1 Sardaigne

D'après les données enregistrées dans les ports de référence de Sardaigne, il ressort clairement que le port avec le plus grand nombre de navires qui ont transités a été le port d'Olbia, avec un total de 2.304.478 passagers en 2013, et une augmentation de 21% en 2016 (atteignant 2.936.933 passagers). Le deuxième port après Olbia en termes de passagers est celui de Porto Torres, avec 894.928 passagers en 2016, en hausse de + 27% par rapport à 2015.

Année	Port	Passagers	% Passagers
2013	Olbia	2'304'478	57%
	G.Aranci	471'274	12%
	P.Torres	678'244	17%
	Cagliari	343'418	8%
	S.Teresa	255'533	6%
	Total	4'052'947	
2014	Olbia	2'389'474	58%
	G.Aranci	446'972	11%
	P.Torres	725'784	17%
	Cagliari	328'823	8%
	S.Teresa	262'517	6%
	Total	4'153'570	
2015	Olbia	2'552'962	56%
	G.Aranci	523'837	11%
	P.Torres	703'283	15%
	Cagliari	524'257	11%
	S.Teresa	266'163	6%
	Total	4'570'502	
2016	Olbia	2'936'933	56%
	G.Aranci	597'696	11%
	P.Torres	894'928	17%
	Cagliari	580'730	11%
	S.Teresa	259'621	5%
	Total	5'269'908	

Tableau 105: Les passagers qui ont transités dans les principaux ports sardes de 2013 à 2016

11.1.2 La Corse

D'après les données enregistrées dans les ports de référence de Corse, il ressort clairement que le port avec le plus grand nombre de navires qui ont transités a été le port de Bastia, avec un total de 2'147'876 passagers en 2014, et une augmentation de 2% en 2016 (atteignant 2'178'704 passagers). Le deuxième port après Bastia en termes de passagers est celui de Ajaccio, avec 1'615'020 passagers en 2014, en hausse de + 22% par rapport à 2016, avec un total de 1'971'743 passagers.

Année	Port	Passagers (ainsi que les passagers de croisière)	% Passagers
2014	Ajaccio	1'615'020	33 %
	Bastia	2'147'876	44 %
	Bonifacio	276'872	6 %
	Calvi	128'745	3 %
	L'Île Rousse	440'912	9 %
	Propriano	109'644	2 %
	Porto Vecchio	114'166	2 %
	Total	4'833'235	
2015	Ajaccio	1'616'123	34 %
	Bastia	2'116'499	44 %
	Bonifacio	289'214	6 %
	Calvi	136'196	3 %
	L'Île Rousse	432'821	9 %
	Propriano	108'924	2 %
	Porto Vecchio	93'207	2 %
	Total	4'792'984	
2016	Ajaccio	1'971'743	38 %
	Bastia	2'178'704	42 %
	Bonifacio	276'185	5 %
	Calvi	110'490	2 %
	L'Île Rousse	381'563	7 %
	Propriano	104'403	2 %
	Porto Vecchio	187'514	4 %
	Total	5'210'602	

Tableau 106: Les passagers qui transitent dans les principaux ports de Corse de 2014 à 2016³²

11.1.3 LIGNES MARITIMES - Transport de passagers

Le tableau 107 montre que le pourcentage le plus élevé de passagers qui ont transité le long des lignes maritimes entre la Corse et la Sardaigne a été enregistré sur la ligne S. Teresa - Bonifacio de 2014 jusqu'à 2016. Notamment, 88 % des passagers de toutes les lignes Corse-Sardaigne mentionnées ici, ont été transportés sur cette ligne au cours de l'année 2016. En ce qui concerne les lignes Propriano - P. Torres et Ajaccio - P. Torres, il y a eu une diminution du nombre de passagers transportés de 2014 à 2016, tandis que les lignes P. Vecchio - G. Aranci et P. Vecchio - P. Torres ont connu une croissance importante du trafic passager à partir de 2016.

Passagers transportés entre la Corse et la Sardaigne			
Ligne / Année	2014	2015	2016
P. Vecchio – G. Aranci	0	0	5'737
P. Vecchio – P. Torres	0	0	26'986
Propriano – P. Torres	4'606	1'673	1218
S. Teresa – Bonifacio	262'517	266'163	259'621
Ajaccio – P. Torres	1'567	14	675
Total	268'690	267'850	293'793

Tableau 107: Principales liaisons maritimes Sardaigne-Corse en termes de passagers

³² Source www.ortc.info

11.2 Transports marchandises

11.2.1 Sardaigne

Se basant sur les données enregistrées dans les ports de référence de la Sardaigne, on peut constater que le port d'Olbia est le port avec le plus grand nombre de marchandises transportées par rouliers, avec un total de 4.016.397 tonnes de marchandises Ro-Ro en 2013, et une hausse de +11% en 2016 (4.451.531 tonnes de marchandises). Le deuxième port après Olbia, en termes de marchandises déplacées, a été celui de Cagliari avec 2.779.189 tonnes en 2013, suivi par une augmentation progressive jusqu'en 2016, atteignant cette année là 3.974.366 tonnes, se rapprochant incessamment des valeurs de trafic Ro-Ro du port d'Olbia. Généralement, le trafic de marchandises Ro-Ro dans les ports de référence de la Sardaigne a connu une croissance constante, augmentant de 1.739.925 de tonnes entre 2013 et 2016.

Année	Port	Marchandises Ro-Ro (tonnes)	% Marchandises
2013	Olbia	4'016'397	50%
	G.Aranci	91'631	1%
	P.Torres	1'147'908	14%
	Cagliari	2'779'189	35%
	S.Teresa	16'731	0,2%
	Total	8'051'856	
2014	Olbia	4'068'348	46%
	G.Aranci	343'786	4%
	P.Torres	1'369'820	15%
	Cagliari	3'044'741	34%
	S.Teresa	18'582	0,2%
	Total	8'845'277	
2015	Olbia	4'039'981	43%
	G.Aranci	293'293	3%
	P.Torres	1'274'943	14%
	Cagliari	3'725'438	40%
	S.Teresa	28'551	0,3%
	Total	9'362'206	
2016	Olbia	4'451'531	45%
	G.Aranci	149'801	2%
	P.Torres	1'193'438	12%
	Cagliari	3'974'366	41%
	S.Teresa	22'645	0,2%
	Total	9'791'781	

Tableau 108: Evolution du trafic marchandises dans les principaux ports sarde

11.2.2 La Corse

En ce qui concerne le traitement des données statistiques sur les marchandises de Corse, ce dernier paragraphe se réfère aux données fournies par l' O. R. T. C. plutôt qu' à celles fournies par "Direction des Concessions Portuaires, Résultats des Trafics Commerciaux, chambre de commerce et d'industrie d' Ajaccio er de la corse-du-sud". En effet, comme il a été indiqué précédemment, une incohérence des données statistiques entre ces deux sources a été relevée. Le choix s'est fait sur la base des données de l' O. R. T. C. étant donné leur homogénéité et leur exhaustivité dans les données relatives à l'ensemble du système portuaire sarde, plutôt que se limiter à 4 ports du sud comme Ajaccio, Bonifacio, Porto Torres et Propriano.

Le tableau 109 présente les valeurs exprimées en tonnes de marchandises transportées depuis les principaux ports de Corse, sur la base des données fournies par l' O. R. T. C. Le port qui a enregistré le plus grand nombre de tonnes de marchandises (variable, non compris le trafic roulier) de 2014 à 2015 est Bastia, atteignant 313 378 tonnes de marchandises en 2015, en hausse de +19% par rapport à 2014. En 2016, par

contre, le port qui a enregistré le plus grand nombre de tonnes de marchandises (non compris le trafic Ro-Ro) a été celui d'Ajaccio avec 256.434 tonnes contre 249.331 tonnes dans le port de Bastia.

En ce qui concerne le trafic de marchandises Ro-Ro à destination et en provenance de l'Italie et de la France, le port de Bastia a enregistré les données les plus significatives au cours de la période triennale 2014-2016, atteignant 896 786 tonnes en 2016.

Année	Port	tonnes de marchandises mixtes (excluant les marchandises Ro-Ro)	Evol.	tonnes de marchandises Ro-Ro (Italie + France)	Evol.	Total tonnes
2014	Ajaccio	246'256	45 %	427'202	28 %	2'102'236
	Bonifacio	/	/	18'582	1 %	
	P. Vecchio	34'575	6 %	77'276	5 %	
	Propriano	1'396	0.3 %	109'845	7 %	
	Bastia	263'444	48 %	866'299	58 %	
	Calvi	Total: 368 tonnes				
	L'Ile Rousse	Total: 55'156 t tonnes				
	Totale	545'671		1'499'204		
2015	Ajaccio	277'349	44 %	443'937	29%	2'200'789
	Bonifacio	/	/	28'551	2%	
	P. Vecchio	30'291	5 %	92'477	6%	
	Propriano	4'816	1 %	80'505	5%	
	Bastia	313'378	50 %	864'289	57%	
	Calvi	Total: 372 tonnes				
	L'Ile Rousse	Total: 64'824 tonnes				
	Totale	625'834		1'509'759		
2016	Ajaccio	256'434	48 %	473'167	30%	2'183'263
	Bonifacio	/	/	22'645	1%	
	P. Vecchio	30'361	6 %	100'486	6%	
	Propriano	2'765	1 %	72'925	5%	
	Bastia	249'331	46 %	896'786	57%	
	Calvi	Total: 797 tonnes				
	L'Ile Rousse	Total: 77'591 tonnes				
	Totale	538'891		750'199		
2017	Ajaccio	Total: 804'694 tonnes				2'276'715
	Bonifacio	Total: 21'889 tonnes				
	P. Vecchio	Total: 145'400 tonnes				
	Propriano	Total: 74'259 tonnes				
	Bastia	Total: 1'153'039 tonnes				
	Calvi	Total: 0 tonnes				
	L'Ile Rousse	Total: 77'434 t tonnes				

Tableau 109: Evolution du trafic de marchandises exprimé en tonnes dans les ports de Corse³³

Toutefois, dans un souci d'exhaustivité, voici les données fournies par "Direction des Concessions Portuaires, Résultats des Trafics Commerciaux, chambre de commerce et d'industrie d'Ajaccio et de la corse-du-sud" traitées dans les tableaux 110 et 111. Ces données ne contiennent des informations que pour les ports de Corse du Sud: Ajaccio, Propriano, Porto Torres et Bonifacio.

Sur la base des données enregistrées dans les ports de référence de la Corse, on constate que le port ayant le plus grand nombre de marchandises (marchandises mixtes + marchandises Ro-Ro) transitées à été le port d'Ajaccio, avec un total de 1'095'694 tonnes en 2014, et une augmentation de 14% en 2017, atteignant

³³ Source www.ortc.info

1'245'230 tonnes. Le deuxième port après Ajaccio en termes de marchandises déplacées a été Porto Vecchio, avec 231.383 tonnes de marchandises en 2017, l'année au cours de laquelle il y a eu une hausse de +13% par rapport à 2016.

En général, le trafic de marchandises (marchandises mixtes + marchandises Ro-Ro) dans les ports de référence de la Corse est en croissance constante, avec une augmentation de 173.758 tonnes entre 2014 et 2017.

Année	Port	Marchandises mixtes, y compris Ro-Ro, (tonnes)	% Marchandises
2014	Ajaccio	1'095'694	77 %
	Bonifacio	18'582	1 %
	P. Vecchio	160'497	11 %
	Propriano	154'318	11 %
	Total	1'429'091	
2015	Ajaccio	1'146'861	78 %
	Bonifacio	28'551	2 %
	P. Vecchio	181'652	12 %
	Propriano	120'492	8 %
	Total	1'477'556	
2016	Ajaccio	1'162'164	78 %
	Bonifacio	22'645	2 %
	P. Vecchio	204'394	14 %
	Propriano	109'442	7 %
	Total	1'498'645	
2017	Ajaccio	1'245'230	78 %
	Bonifacio	21'889	1 %
	P. Vecchio	231'383	14 %
	Propriano	104'347	7 %
	Total	1'602'849	

Tableau 110: Evolution du trafic de marchandises dans les principaux ports de Corse³⁴

En outre, le port ayant le plus grand nombre de marchandises (type Ro-Ro) transité a été le port d'Ajaccio, avec un total de 843 398 tonnes en 2014, et une augmentation de 16% en 2017, atteignant 977 146 tonnes. Par ailleurs, dans le port de Porto Vecchio, le trafic Ro-Ro a augmenté puisque 142.694 tonnes de marchandises ont été enregistrées en 2014 et ont ensuite augmentées de 31% en 2017.

Une tendance inverse au port de P. Vecchio a été enregistrée en ce qui concerne le trafic roulier dans le port de Propriano, qui a enregistré une baisse de marchandises de -34% de 2014 à 2017.

En général, le trafic de marchandises Ro-Ro des ports de référence du sud de la Corse croît régulièrement, avec 155 627 tonnes de plus entre 2014 et 2017.

³⁴ Direction des Concessions Portuaires, Résultats des Trafics Commerciaux, chambre de commerce et d'industrie d'Ajaccio et de la Corse-du-sud.

Année	Port	Marchandises Ro-Ro (tonnes)	% marchandises Ro-Ro
2014	Ajaccio	843'398	72 %
	Bonifacio	18'582	2 %
	P. Vecchio	142'694	12 %
	Propriano	166'140	14 %
	Total	1'170'814	
2015	Ajaccio	872'728	73 %
	Bonifacio	28'551	2 %
	P. Vecchio	166'260	14 %
	Propriano	128'025	11 %
	Total	1'191'748	
2016	Ajaccio	904'409	73 %
	Bonifacio	22'645	2 %
	P. Vecchio	194'351	16 %
	Propriano	115'240	9 %
	Total	1'236'645	
2017	Ajaccio	977'146	74 %
	Bonifacio	21'889	2 %
	P. Vecchio	218'326	16 %
	Propriano	109'080	8 %
	Total	1'326'441	

Tableau 111: Évolution du trafic de marchandises Ro-Ro dans les principaux ports de Corse

11.2.3 LIGNES MARITIMES - Transport de marchandises

En ce qui concerne le transport de marchandises le long des lignes maritimes indiquées dans le tableau 112, il est considérable que sur la liaison Propriano - Porto Torres, il y a eu une baisse continue (-65%) de marchandises entre 2013 (61.093 tonnes) et 2016 (21.226 tonnes).

D'autre part, le trafic de marchandises sur la ligne S. Teresa - Bonifacio a continué de croître, avec une croissance de +35% entre 2013 et 2016.

Pour les lignes de P. Vecchio - G. Aranci et P. Vecchio - P. Torres, par contre, il n'y a pas eu de déplacements de marchandises jusqu'en 2016.

Des tonnes de marchandises transportées entre la Corse et la Sardaigne						
Ligne / Année	2013	2014	2015	2016	2017	Totale
P. Vecchio – G. Aranci	/	/	/	104	613	717
P. Vecchio – P. Torres	/	/	/	2'089	2'957	5046
Propriano – P. Torres	61'093	50'191	23'616	21'226	18'840	174966
S. Teresa – Bonifacio	16'731	18'582	28'551	22'645	21'889	108398
Ajaccio – P. Torres	55	1'781	2'290	846	4'336	9308

Tableau 112: Principales liaisons maritimes Sardaigne-Corse en termes de marchandises déplacées



PROJET PROGRAMME INTERREG IT-FR MARITIME 2014-2020 REDACTION DE L'ÉTUDE FINALISÉE À LA COLLECTE ET LE TRAITEMENT DE DONNÉES SELON UN PROSPECTUS COMMUN POUR UNE ANALYSE ET REPRESENTATION "AS-IS" DE L'ACTIVITÉ PORTUAIRE DE LA SARDAIGNE (PORTS D'OLBIA, GOLFO ARANCI, SANTA TERESA DI GALLURA, PORTO TORRES, CAGLIARI)

REPORTING DE TOUS LES SERVICES FOURNIS DANS LES PORTS DE RÉFÉRENCE

Le responsable

Ing. Alessandro Meloni

Le directeur technique

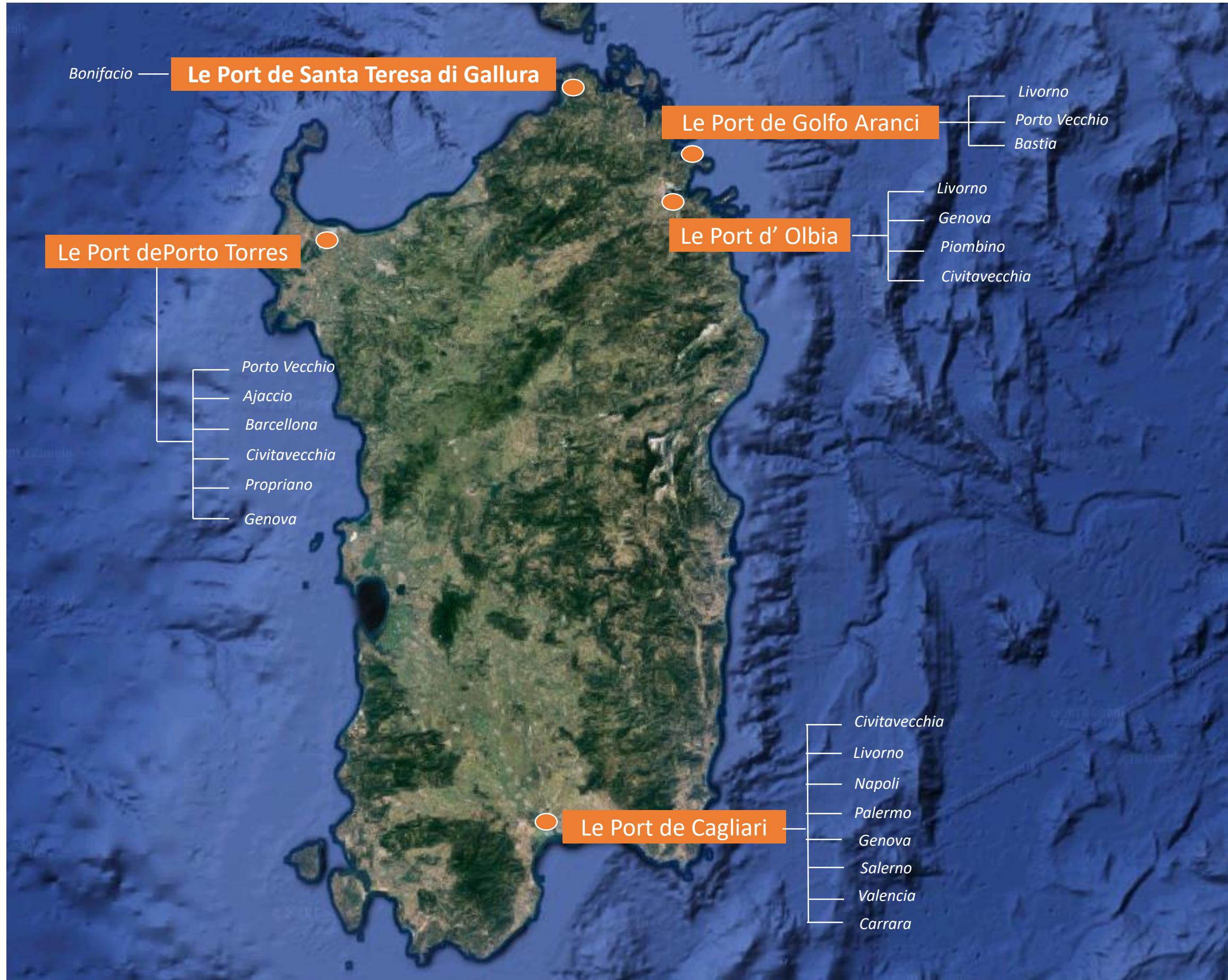
M. Roberto Bertuccelli

Studio de design

Transport Engineering Consulting



PORTS DE RÉFÉRENCE DE LA SARDAIGNE ET PRINCIPALES LIAISONS MARITIMES



Les services techniques

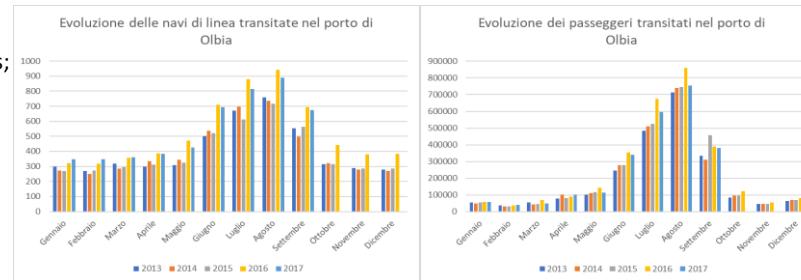
nautiques

Amarrage;
Pilotage;
Remorque.

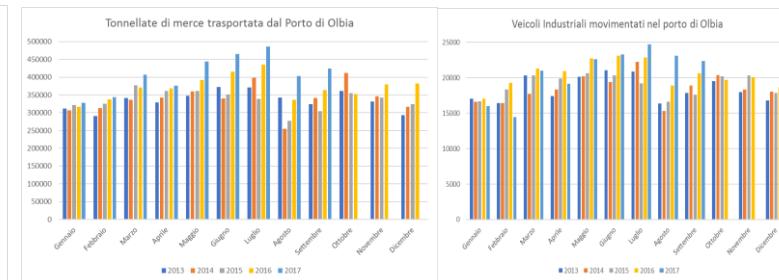
Autres services :

Illuminatation;
Nettoyage et collecte des déchets;
Collecte des déchets d'exploitation des navires;
Nettoyage et nettoyage des miroirs d'eau;
Service de l'eau;
Entretien et réparation;
Gare maritime passagers;
Service de transport au moyen d'un système de navettes pour le bénéfice des usagers du port;
Service de sécurité.

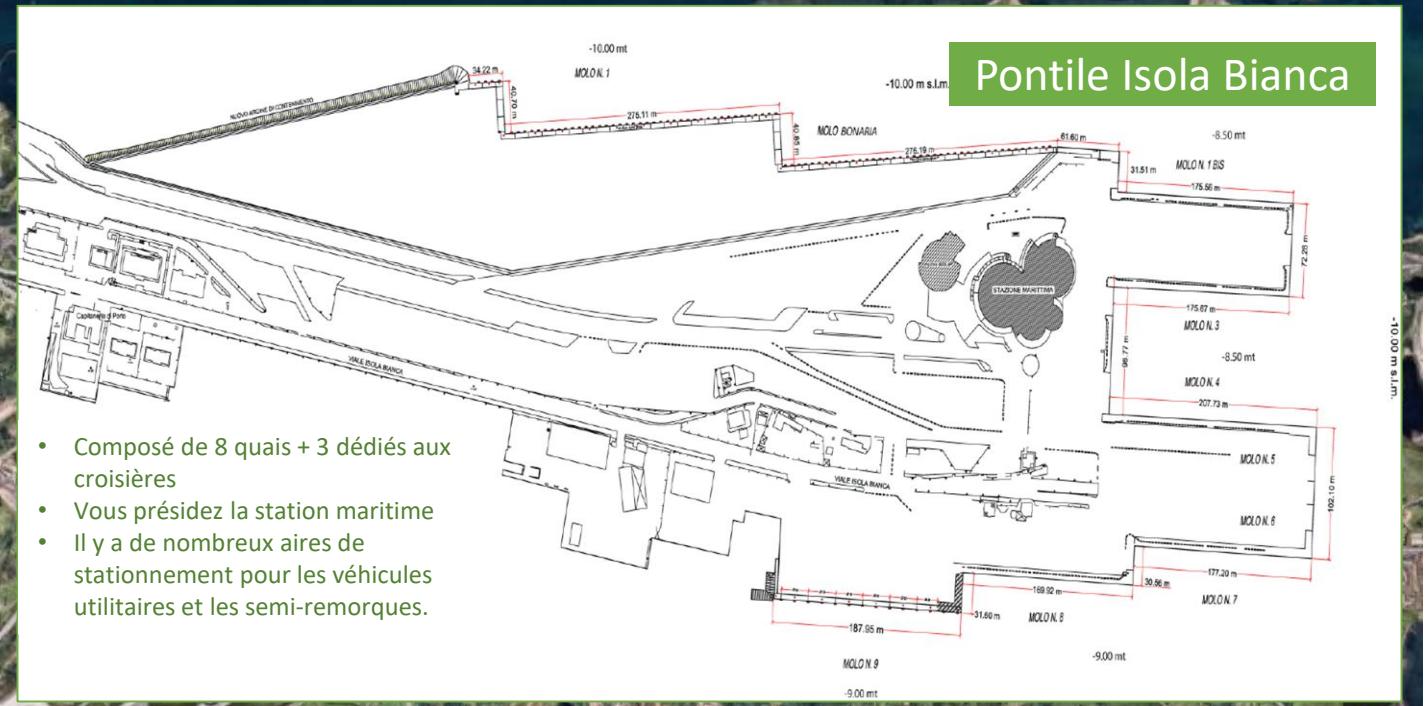
Trafic de passagers



Trafic de marchandises



Le Port d'Olbia - port d'escale passagers et commercial



- Pratique à partir de navires dont le tirant d'eau ne dépasse pas 6 mt.
- Destiné à: Bateaux de croisière, bateaux de plaisance et escale de transbordeurs rouliers pour services réguliers.

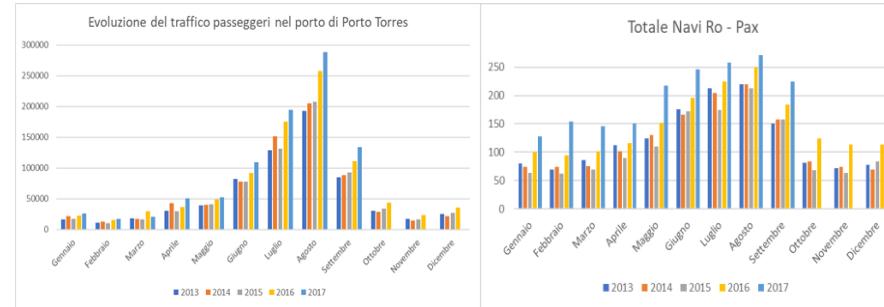
Les services techniques nautiques

Amarrage;
Pilotage;
Remorque.

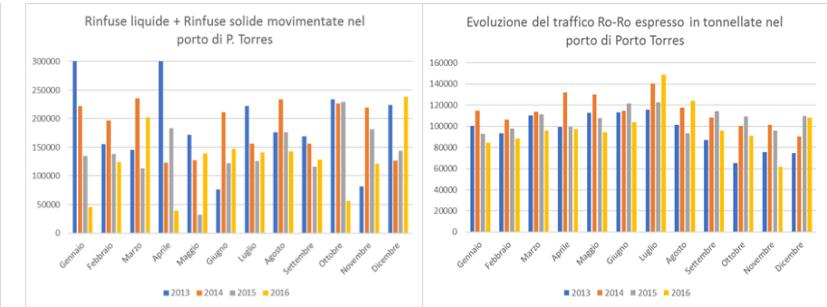
Autres services :

Éclairage; Nettoyage et collecte des déchets; Collecte des déchets des navires; Nettoyage et dépollution des miroirs d'eau; Service de l'eau; Entretien et réparation; Terminaux de passagers sous la responsabilité de la Municipalité; Service de transport par navette pour les usagers du port; Service de sécurité

Trafic de passagers



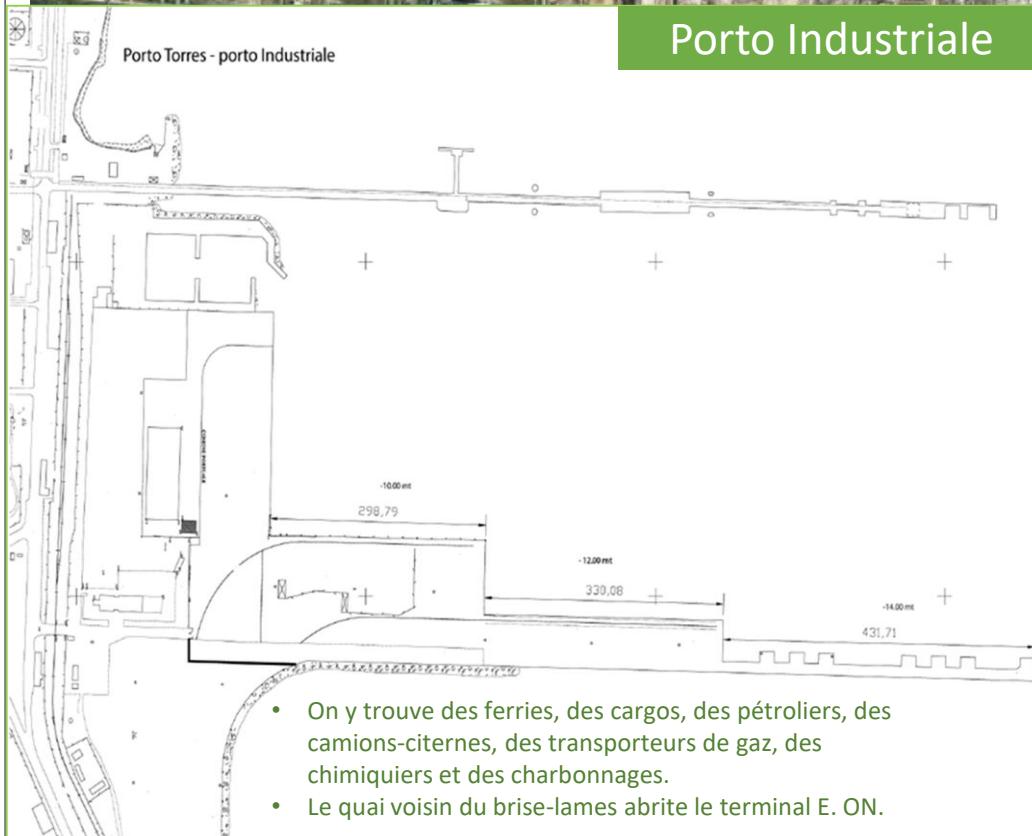
Trafic de marchandises



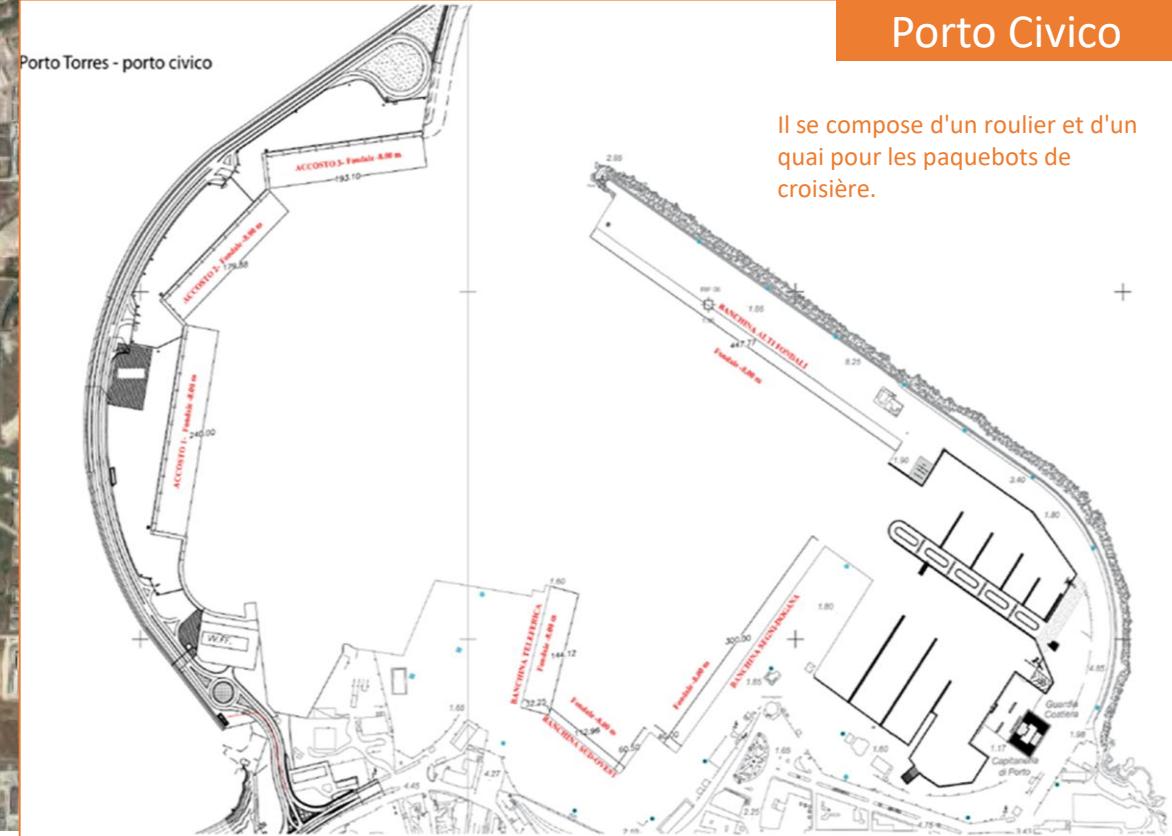
Le port de Porto Torres



Porto Industriale



Porto Civico



Studio de design
 Transport Engineering Consulting

Le directeur technique
 M. Roberto Bertuccelli

Le responsable
 Ing. Alessandro Meloni

REPORTING DE TOUS LES SERVICES FOURNIS DANS LES PORTS DE RÉFÉRENCE
 Le Port de Porto Torres

Progetto GEECCTT - ÎLES
 Interreg MARITTIMO-IT-FR-MARITIME

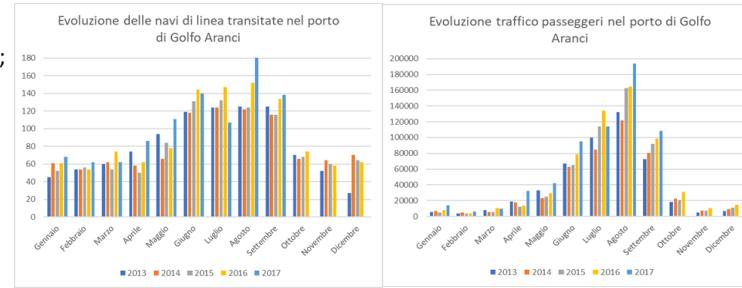
Autonomia di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Les services techniques nautiques
Amarrage.

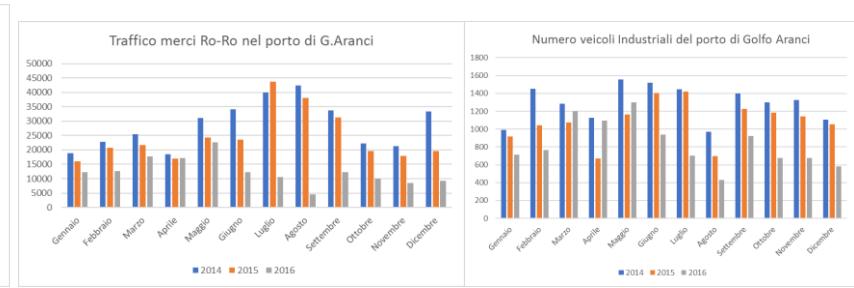
Autres services :

- Éclairage;
- Nettoyage et collecte des déchets;
- Collecte des déchets d'exploitation des navires;
- Nettoyage et nettoyage des miroirs d'eau;
- Service de l'eau;
- Entretien et réparation;
- Gare maritime passagers;
- Service ferroviaire;
- Service de sécurité;

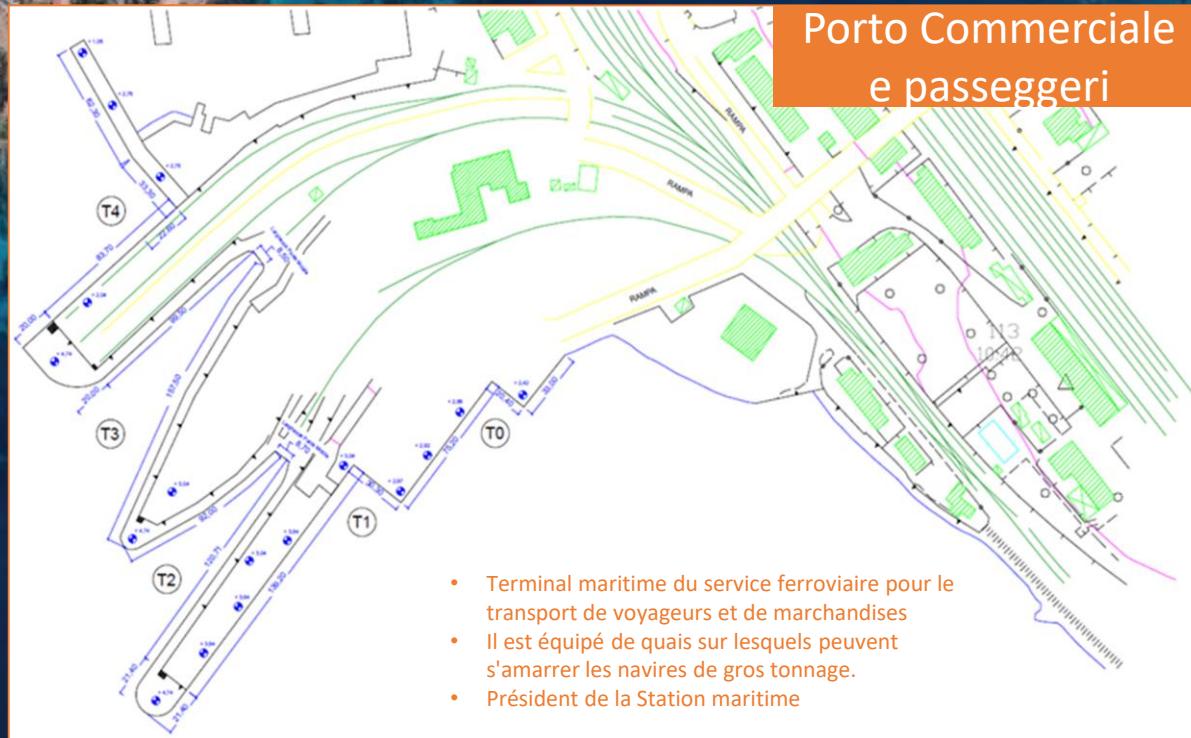
Trafic de passagers



Trafic de marchandises



Le Port de Golfo Aranci



- Terminal maritime du service ferroviaire pour le transport de voyageurs et de marchandises
- Il est équipé de quais sur lesquels peuvent s'amarrer les navires de gros tonnage.
- Président de la Station maritime



Progetto GEECCTT - ÎLES



Studio de design
Transport Engineering Consulting

Le directeur technique
M. Roberto Bertuccelli

Le responsable
Ing. Alessandro Meloni

REPORTING DE TOUS LES SERVICES FOURNIS DANS LES PORTS DE RÉFÉRENCE
Le Port de Golfo Aranci

Les services techniques

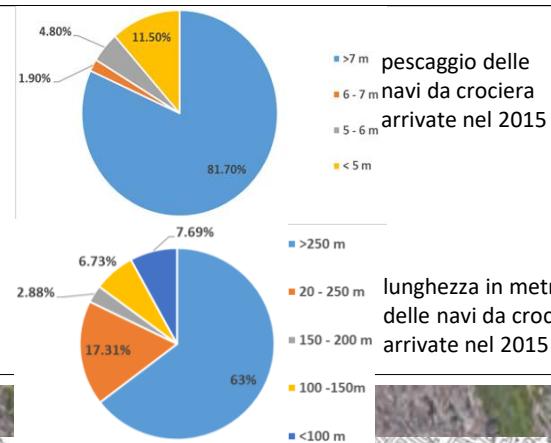
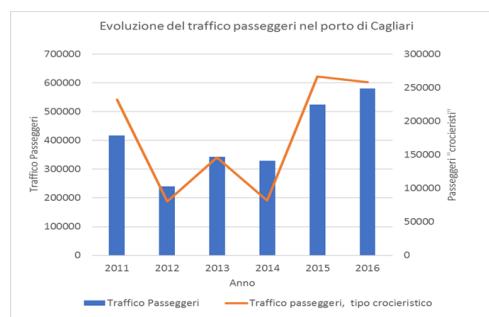
nautiques

Amarrage;
Pilotage;
Remorque.

Autres services :

Nettoyage des espaces publics
Collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison
Nettoyage et nettoyage des miroirs d'eau
Travaux de service et d'entretien de l'eau
Gestion des eaux usées
Entretien et réparation

Trafic de passagers



Trafic de marchandises



Le Port de Cagliari

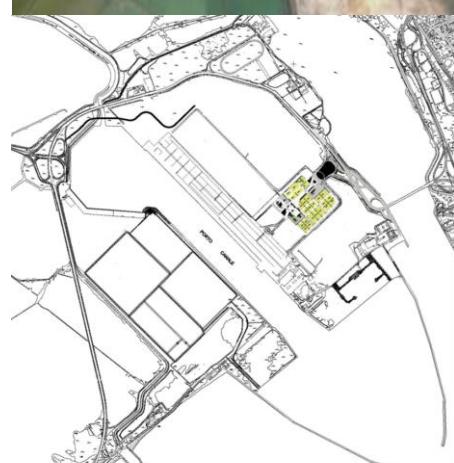


Porto Commerciale

Porto Canale

DES INDICATIONS SUR LE SYSTÈME D'APPROCHE
 Canal d'accès:
 Largeur: 216 m
 Profondeur: 21+18 m
 Distance de la station de pilotage: 1,5 Nm

DONNÉES TECHNIQUES INTERNES
 Largeur du bassin d'évolution: 580 m
 Largeur du canal portuaire: 216 m
 Quai équipé pour terminal conteneurs: 1 520 m
 Quai équipé d'un terminal vraquier: 800 m
 Profondeur: 16 m
 Ramp Ro. Ro. Ro. Ro. Largeur: 7,50 m; hauteur au-dessus du niveau de la mer.: 1.55 m



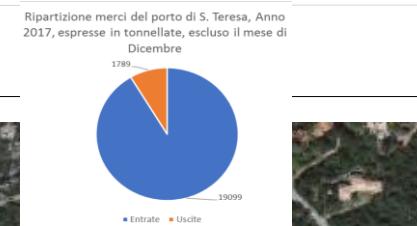
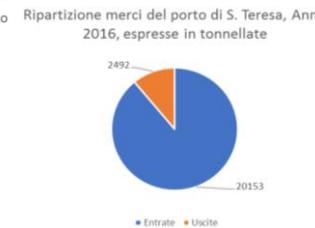
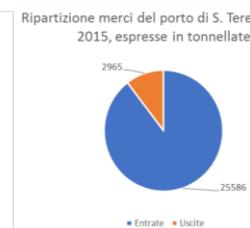
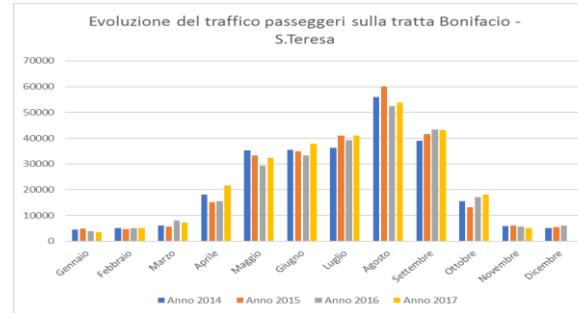
Les services techniques nautiques

Amarrage.

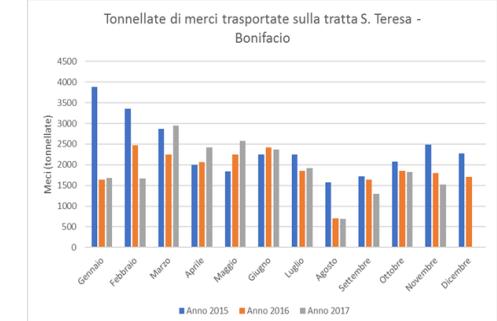
Autres services :

Nettoyage pontons et quais, miroir d'eau, ramassage des déchets; Service météo; Éclairage d'atterrissage; Service de sécurité; Service d'incendie; Entretien ordinaire des installations et équipements portuaires; gestion de l'eau et de l'électricité; mouvement des eaux pluviales; remorquage et mise à l'eau; service sous-marin.

Trafic de passagers



Trafic de marchandises



Le Port de Santa Teresa di Gallura



- Telefono (Telephone)
- Carburante (Fuel)
- Terminal marittimo (Ship terminal)
- Meccanico (Mechanical)
- Bar- Ristorante (Bar-Restaurant)
- CN Cantiere navale (Shipyard)
- CP Capitaneria di Porto (Coast Guard)
- DP Direzione Porto (Main Office)
- G Gru (Travel Lift)
- P Parcheggi (Parking)
- WC Servizi igienici (Toilettes)

- A l'intérieur du port il y a plusieurs quais flottants
- Les profondeurs aux quais varient de 2 à 5 m
- Il y a 700 places disponibles
- Le quai Ouest est utilisé par la pêche et les petits navires marchands.
- Le quai commercial est utilisé pour l'accostage des traversiers réguliers et des navires rouliers.

Progetto GEECCTT - ÎLES

REPORTING DE TOUS LES SERVICES FOURNIS DANS LES PORTS DE RÉFÉRENCE

Le Port de Porto Torres

Tableau 05

Le responsable

Ing. Alessandro Meloni

Le directeur technique

M. Roberto Bertuccelli

Studio de design

Transport Engineering Consulting