

Août 2018



# Étude et construction d'une vision prospective du système de liaison aériennes et maritimes interinsulaires Corse-Sardaigne-Elbe et le continent méditerranéen France-Italie

Rapport définitif



**CATRAM**  
CONSULTANTS

40 Rue de l'Échiquier, 75010 Paris  
T 33 (0)1 42 78 45 15 F 33 (0)1 45 23 49 01  
catram@inddigo.com

Votre contact : Dominique Berthet  
Tel : +33 1 42 78 45 15  
Email : d.berthet@inddigo.com



Crédit image : [figaronautisme.meteoconsult.fr](http://figaronautisme.meteoconsult.fr) (port de Propriano)

# TABLE DES MATIERES

1	Introduction	5
2	Liaisons maritimes	6
2.1	Description du réseau actuel	6
2.2	Enjeux potentiels d'amélioration	11
3	Liaisons aériennes	14
3.1	Description du réseau actuel	14
3.2	Enjeux potentiels d'amélioration	19
4	Problématiques complémentaires identifiées	23
4.1	Adaptation des infrastructures	23
4.2	Nouveaux services portuaires	24
4.3	Réflexion sur la mise en place d'un véritable réseau	25
4.4	Elargissement au-delà du périmètre du projet	25
4.5	Intermodalité	26

# TABLE DES ILLUSTRATIONS

Tableau 1 : Détail des liaisons Continent-Corse .....	7
Tableau 2 : Détail des liaisons Continent-Sardaigne .....	7
Tableau 3 : Détail des liaisons Continent-Elbe .....	8
Tableau 4 : Détail des liaisons inter-îles .....	8
Tableau 5 : Détail de la desserte aérienne de la Corse .....	15
Tableau 6 : Détail de la desserte aérienne de la Sardaigne .....	16
Tableau 7 : Comparaison des temps de parcours aériens avec et sans métro aérien .....	20
Tableau 8 : Passagers aériens dans les aéroports de la zone du projet .....	21

# TABLE DES CARTES

Carte 1 : Carte des lignes maritimes actuelles .....	9
Carte 2 : Carte des lignes maritimes actuelles sous DSP .....	10
Carte 3 : Carte des lignes maritimes en projet .....	13
Carte 4 : Carte des lignes aériennes actuelles .....	17
Carte 5 : Carte des lignes aériennes actuelles sous DSP .....	18
Carte 6 : Carte des lignes aériennes en projet .....	22
Carte 7 : Zones ECA actuelles et en réflexion .....	24

# 1 Introduction

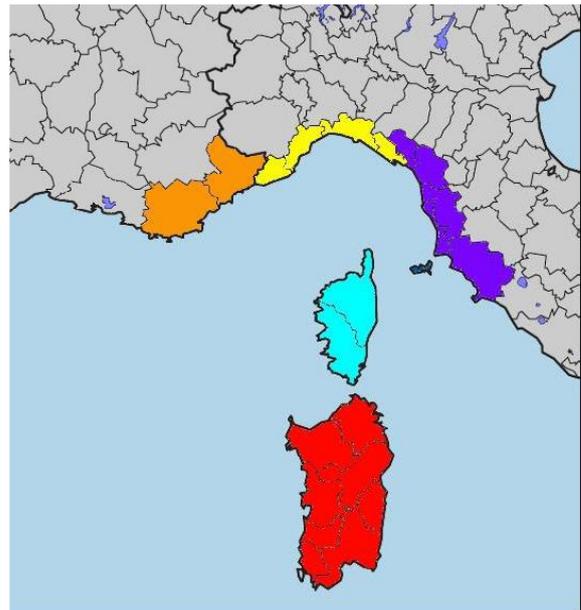
Le présent rapport a été rédigé dans le cadre du projet « GECCTT - Iles », lui-même intégré au Programme Interreg Maritime 2014-2020 visant à développer la coopération entre les territoires français et Italien.

Le projet repose sur le constat que les liaisons continent ↔ Corse / Sardaigne / Elbe d'une part et inter-îles d'autre part ne sont pas satisfaisantes pour développer les relations économiques et culturelles des territoires.

Le projet vise donc à améliorer cette situation en optimisant les relations actuelles et en renforçant les connections interinsulaires.

Le rapport s'attache donc à décrire en plusieurs étapes :

- L'état des liaisons maritimes et aériennes actuelles,
- Les enjeux identifiés (liaisons inexistantes, liaisons aux fréquences trop faibles...),
- Les évolutions envisageables pour remédier aux faiblesses identifiées.



*Les propositions formulées dans ce document ne sont que des hypothèses, qui se veulent les plus opérationnelles possibles. Elles sont issues d'orientations consensuelles et conjointes des différents partenaires du projet et ont pour ambition de fournir des éléments directement exploitables pour la constitution du Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT).*

Il conviendra d'approfondir chacune des propositions dans de prochains travaux, en fonction de différents critères (faisabilité technique, économique, juridique, soutenabilité financière, choix politiques...).

De la même manière, tous les projets ne pourront être déployés de manière simultanée. Une priorisation sera nécessaire pour envisager quelles sont les actions prioritaires et celles qui pourraient être développées dans un second temps.

## 2 Liaisons maritimes

---

### 2.1 Description du réseau actuel

---

Les liaisons maritimes entre continent, Corse, Sardaigne et l'Île d'Elbe sont assurées par une dizaine de compagnies :

- ➔ Corsica Linea,
- ➔ Corsica Ferries,
- ➔ La Méridionale,
- ➔ Mobi Lines,
- ➔ Saremar,
- ➔ Blu Navy,
- ➔ Tirrenia,
- ➔ Toremar,
- ➔ Grimaldi,
- ➔ GNV.

Elles desservent sur le territoire du projet :

- ➔ 7 ports du continent :
  - ⇒ 3 en France : Marseille, Toulon et Nice,
  - ⇒ 4 en Italie : Savone, Gênes, Livourne et Piombino,
- ➔ 6 ports de Corse : Bastia, Ajaccio, Ile Rousse, Propriano, Porto Vecchio et Bonifacio),
- ➔ 5 ports de Sardaigne : Porto Torres, Santa Teresa di Gallura, Golfo Aranci, Olbia, et Arbatax. Cagliari n'est pas desservi depuis les ports compris dans la zone du projet),
- ➔ 3 ports sur l'Île d'Elbe : Portoferraio, Cavo et Rio Marina.

Le réseau, qui peut paraître relativement bien maillé, permet de nombreuses connexions toute l'année, renforcées en saison estivale par des liaisons additionnelles et des fréquences supplémentaires.

De par sa proximité avec le continent, la Corse est la mieux desservie avec des rotations assurées toute l'année vers 6 ports du continent.

		Compagnie	Type de navire	Fréquence mini	Fréquence maxi	Saisonnalité	Relation avec DSP
<b>Continent-Corse</b>							
Marseille	Bastia	Corsica Linea et La Méridionale	Ro-pax		7x / sem.	Annuel	DSP
Marseille	Ajaccio	Corsica Linea et La Méridionale	Ro-pax		7x / sem.	Annuel	DSP
Marseille	Propriano	La Méridionale	Ro-pax		4 x / sem.	Annuel	DSP
Marseille	Ile-Rousse	Corsica Linea	Ro-pax		3 x / sem.	Annuel	DSP
Marseille	Porto-Vecchio	Corsica Linea	Ro-pax		4 x / sem.	Annuel	DSP
Toulon	Bastia	Corsica ferries	Ro-pax	7x / sem.	10x / sem.	Annuel	
Toulon	Ajaccio	Corsica ferries	Ro-pax	7x / sem.	16x / sem.	Annuel	
Toulon	Ile-Rousse	Corsica ferries	Ro-pax	1x / sem.	7x / sem.	Annuel	
Toulon	Porto-Vecchio	Corsica ferries	Ro-pax	1x / sem.	1x / sem.	Saisonnier	
Nice	Bastia	Corsica ferries	Ro-pax	3x / sem.	8x / sem.	Annuel	
Nice	Bastia	Moby Lines			7x / sem.	Saisonnier	
Nice	Ajaccio	Corsica ferries	Ro-pax	3x / sem.	6x / sem.	Annuel	
Nice	Ile-Rousse	Corsica ferries	Ro-pax	1x / sem.	14x / sem.	Annuel	
Nice	Porto-Vecchio	Corsica ferries	Ro-pax	1 x / sem.	3x / sem.	Saisonnier	
Savone	Bastia	Corsica Ferries	Ro-pax	3x / semaine	15x / semaine	Annuel	
Savone	Ile Rousse	Corsica ferries	Ro-pax	1x / semaine	1x / semaine	Saisonnier	
Gènes	Bastia	Moby Lines	Ro-pax	2x / semaine	14x / semaine	Saisonnier	
Livourne	Bastia	Corsica Ferries	Ro-pax	1x / semaine	16x / semaine	Annuel	
Livourne	Bastia	Moby Lines	Ro-pax	1x / semaine	7x / semaine	Saisonnier	
Livourne	Porto Vecchio	Corsica ferries	Ro-pax	1x / semaine	1x / semaine	Saisonnier	
Livourne	Ile Rousse	Corsica ferries	Ro-pax	1x / semaine	2x / semaine	Saisonnier	
Piombino	Bastia	Corsica Ferries	Ro-pax	1x / semaine	7x / semaine	Saisonnier	

Tableau 1 : Détail des liaisons Continent-Corse

La Sardaigne est essentiellement connectée avec les ports de la côte italienne. Seule une relation assurée par Corsica ferries permet de relier toute l'année la France depuis le port de Toulon.

		Compagnie	Type de navire	Fréquence mini	Fréquence maxi	Saisonnalité	Relation avec DSP
<b>Continent-Sardaigne</b>							
Toulon	Porto Torres	Corsica ferries	Ro-pax	1 x / sem.	4x / sem.	Annuel	
Marseille	Porto Torres	La Méridionale	Ro-pax	1 x / sem.	1x / sem.	Saisonnier	
Marseille	Porto Torres	Corsica Linea	Ro-pax	1 x / sem.	1x / sem.	Juillet-août	
Nice	Golfo Aranci	Corsica ferries	Ro-pax	1 x / sem.	2x / sem.	Saisonnier	
Nice	Golfo Aranci	Corsica ferries	Ro-pax	1x / semaine	1x / semaine	Saisonnier	
Gènes	Porto Torres	Tirrenia	Ro-pax	7x / semaine	7x / semaine	Annuel	
Gènes	Porto Torres	GNV	Ro-pax	3x / semaine	4x / semaine	Annuel	
Gènes	Olbia	Tirrenia	Ro-pax	3x / semaine	5x / semaine	Annuel	
Gènes	Olbia	Moby Lines	Ro-pax		12x / semaine	Saisonnier	
Gènes	Arbatax	Tirrenia	Ro-pax	2x / semaine	2x / semaine	Saisonnier	
Livourne	Golfo Aranci	Corsica ferries	Ro-pax	7x / semaine	15x / semaine	Annuel	
Livourne	Olbia	Moby Lines	Ro-pax	14x / semaine	14x / semaine	Annuel	
Livourne	Olbia	Grimaldi	Ro-pax	12x / semaine	14x / semaine	Annuel	
Piombino	Olbia	Moby Lines	Ro-pax	8x / semaine	17x / semaine	Annuel	
Piombino	Golfo Aranci	Corsica ferries	Ro-pax	1x / semaine	4x / semaine	Saisonnier	

Tableau 2 : Détail des liaisons Continent-Sardaigne

La proximité de l'île d'Elbe depuis les côtes toscanes permet une connexion fréquente tout au long de l'année depuis le port de Piombino. Les rotations sont très fortement augmentées en saison estivale.

		Compagnie	Type de navire	Fréquence mini	Fréquence maxi	Saisonnalité	Relation avec DSP
<b>Continent-Elbe</b>							
Piombino	Portoferraio	Toremar	Ro-pax	77x / semaine	147x / semaine	Annuel	
Piombino	Portoferraio	Moby Lines	Ro-pax		84x / semaine	Saisonnier	
Piombino	Portoferraio	Corsica ferries	Ro-pax		35x / semaine	Saisonnier	
Piombino	Portoferraio	Blu Navy	Ro-pax		35x / semaine	Saisonnier	
Piombino	Cavo	Moby Lines	Ro-pax	35x / semaine	70x / semaine	Annuel	
Piombino	Rio Marina	Toremar	Ro-pax	21x / semaine	48x / semaine	Saisonnier	

Tableau 3 : Détail des liaisons Continent-Elbe

Les liaisons directes entre les îles sont par contre plus difficiles et inexistantes hors saison, qu'il s'agisse des lignes maritimes Corse-Sardaigne ou Corse-Elbe.

Aucune liaison directe Sardaigne-Elbe n'existe, à aucune période de l'année.

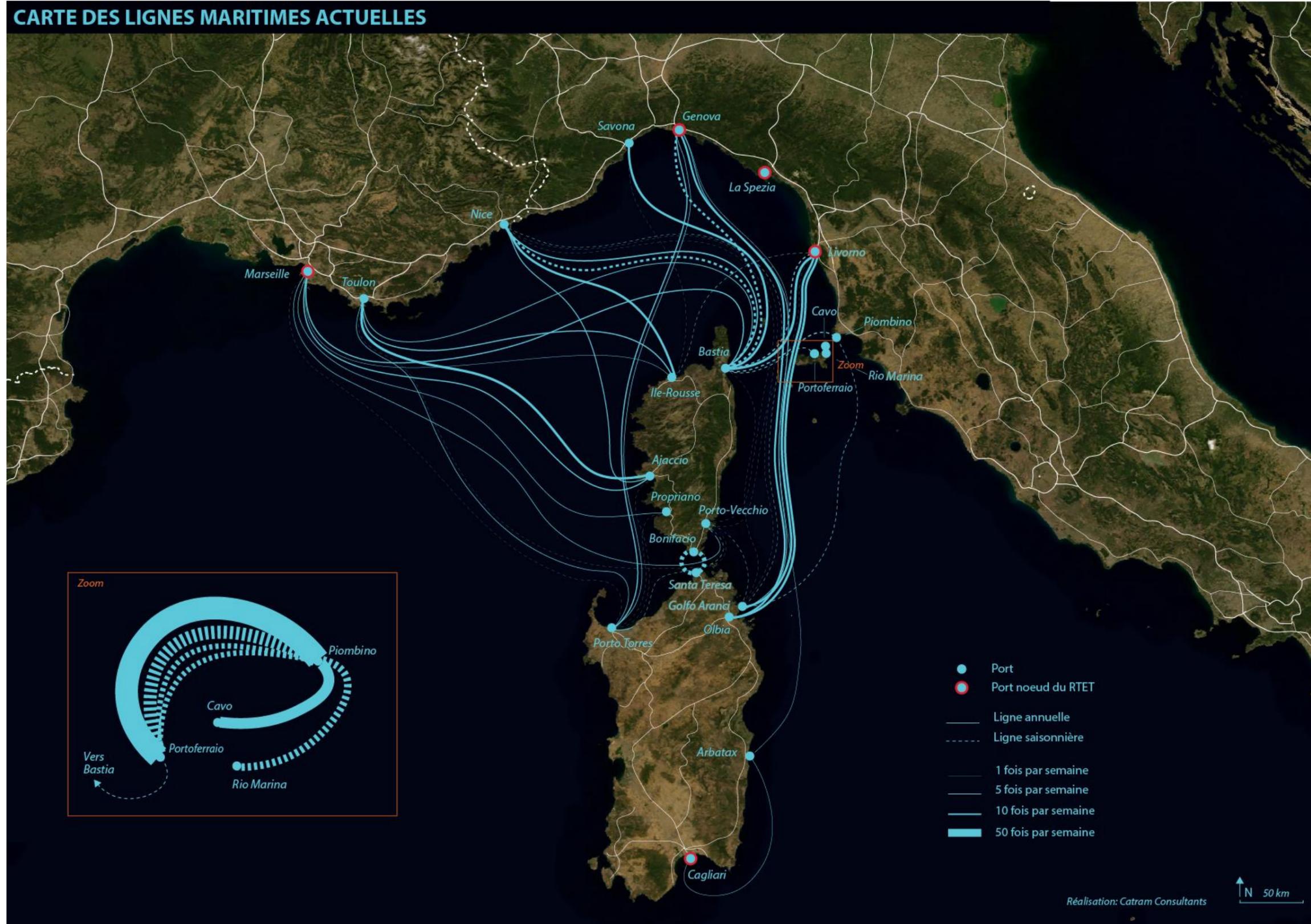
		Compagnie	Type de navire	Fréquence mini	Fréquence maxi	Saisonnalité	Relation avec DSP
<b>Corse-Sardaigne</b>							
Bonifacio	Santa Teresa	Blu Navy	Ro-pax		28x / sem.	Saisonnier	
Bonifacio	Santa Teresa	Moby Lines	Ro-pax		29x / sem.	Saisonnier	
Propriano	Porto Torres	La Méridionale	Ro-pax	1x / sem.	1x / sem.	Annuel	
Ajaccio	Porto Torres	Corsica ferries	Ro-pax	1x / sem.	1x / sem.	Irrégulier	
Bastia	Golfo Aranci	Corsica ferries	Ro-pax	1x / sem.	1x / sem.	Irrégulier	
Porto Vecchio	Porto Torres	Corsica ferries	Ro-pax	1x / semaine	2x / semaine	Saisonnier	
Porto Vecchio	Golfo Aranci	Corsica ferries	Ro-pax	1x / semaine	3x / semaine	Saisonnier	

		Compagnie	Type de navire	Fréquence mini	Fréquence maxi	Saisonnalité	Relation avec DSP
<b>Corse-Elbe</b>							
Bastia	Portoferraio	Corsica Ferries	Ro-pax	1x / semaine	2x / semaine	Saisonnier	

Tableau 4 : Détail des liaisons inter-îles

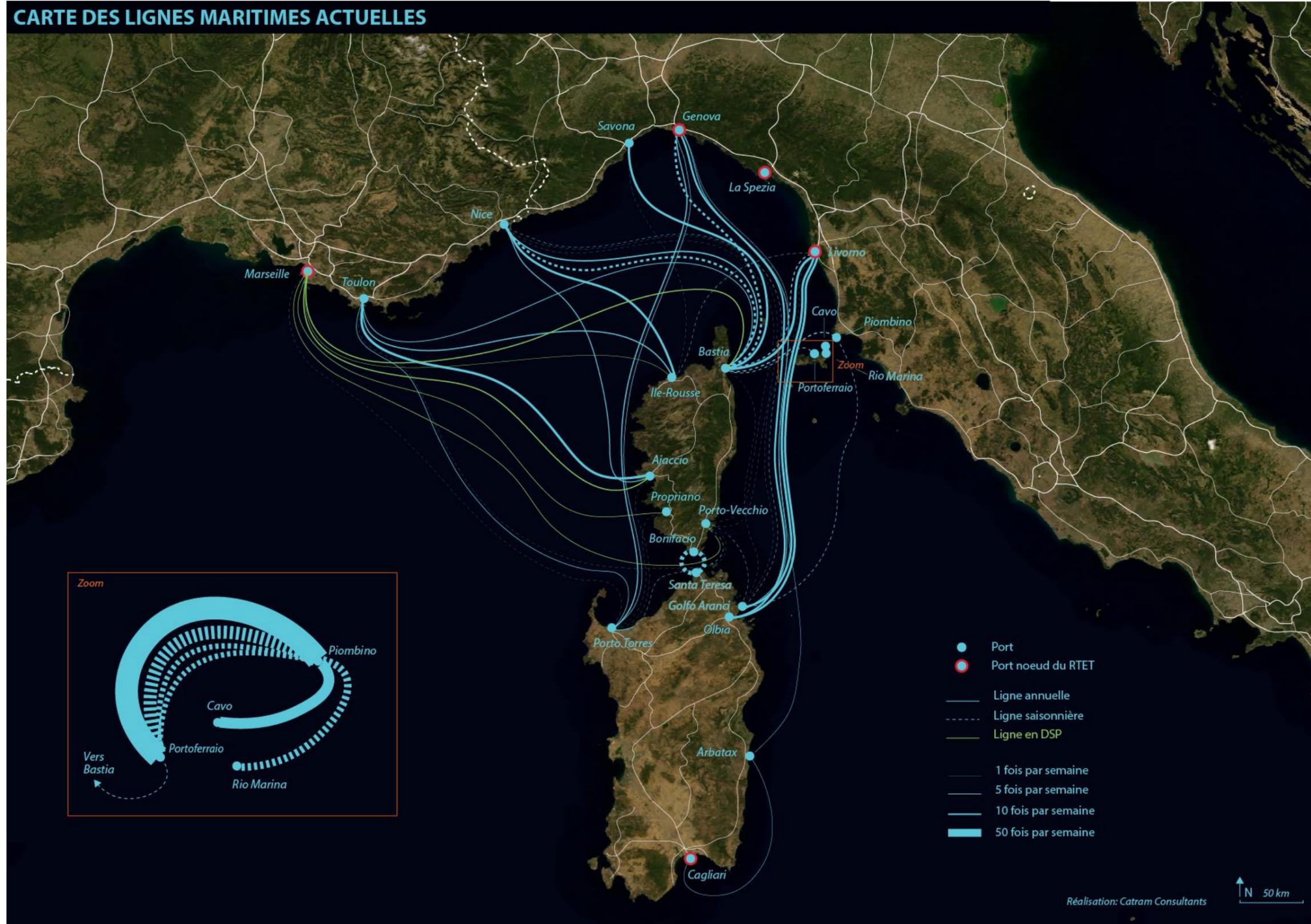
Des délégations de service public sont en place afin d'assurer toute l'année une desserte fret et passagers entre le port de Marseille et les 5 ports de Corse. Le service est assuré jusqu'au 31 mai 2019 par les codélégués La Méridionale et Corsica Linea.

### CARTE DES LIGNES MARITIMES ACTUELLES



Carte 1 : Carte des lignes maritimes actuelles

## CARTE DES LIGNES MARITIMES ACTUELLES



Carte 2 : Carte des lignes maritimes actuelles sous DSP

## 2.2 Enjeux potentiels d'amélioration

Au regard des liaisons actuelles, trois principaux enjeux ont été identifiés :

### ➤ Relations Corse-Sardaigne

Les relations Corse-Sardaigne sont assurées essentiellement sur deux lignes :

- Ligne Bonifacio - Santa Teresa di Gallura. Cette relation est assurée de manière estivale uniquement par deux compagnies (Blu Navy et Moby Lines). Les conditions de navigation difficiles rendent en effet compliquée la navigation tout au long de l'année. Cette difficulté est renforcée par le fait que les bateaux qui assurent cette liaison sont de taille modeste, car adaptés au deux ports desservis, eux-mêmes très contraints physiquement. Il s'agit d'une liaison essentiellement dédiée au trafic passagers (piétons et véhicules).
  - Ligne Propriano - Porto Torres (pax et fret). Cette relation est assurée par La Méridionale, mais de manière trop irrégulière pour permettre le développement d'un trafic important. La fréquence est par ailleurs très faible (1 rotation par semaine). Il y a quelques années, une fréquence de 3 rotations par semaine avait permis un réel développement du trafic fret entre les deux îles. Trafic qui a aussitôt chuté lorsque la relation a été réduite.
- ⇒ Enjeu identifié : créer une relation annuelle entre Propriano et Porto Torres, avec une fréquence suffisante pour que les chargeurs puissent à nouveau développer des relations économiques directes entre les deux îles (3 rotations par semaine).

### ➤ Relations Corse-Elbe

La liaison Corse-Elbe est assurée par la Corsica ferries en saison estivale uniquement et avec une fréquence très faible (2 allers-retours par semaine).

Il s'agit d'une relation sur laquelle la fréquentation est essentiellement touristique. L'intérêt d'une relation à l'année devra être étudié de manière plus approfondie afin d'estimer le marché réel.

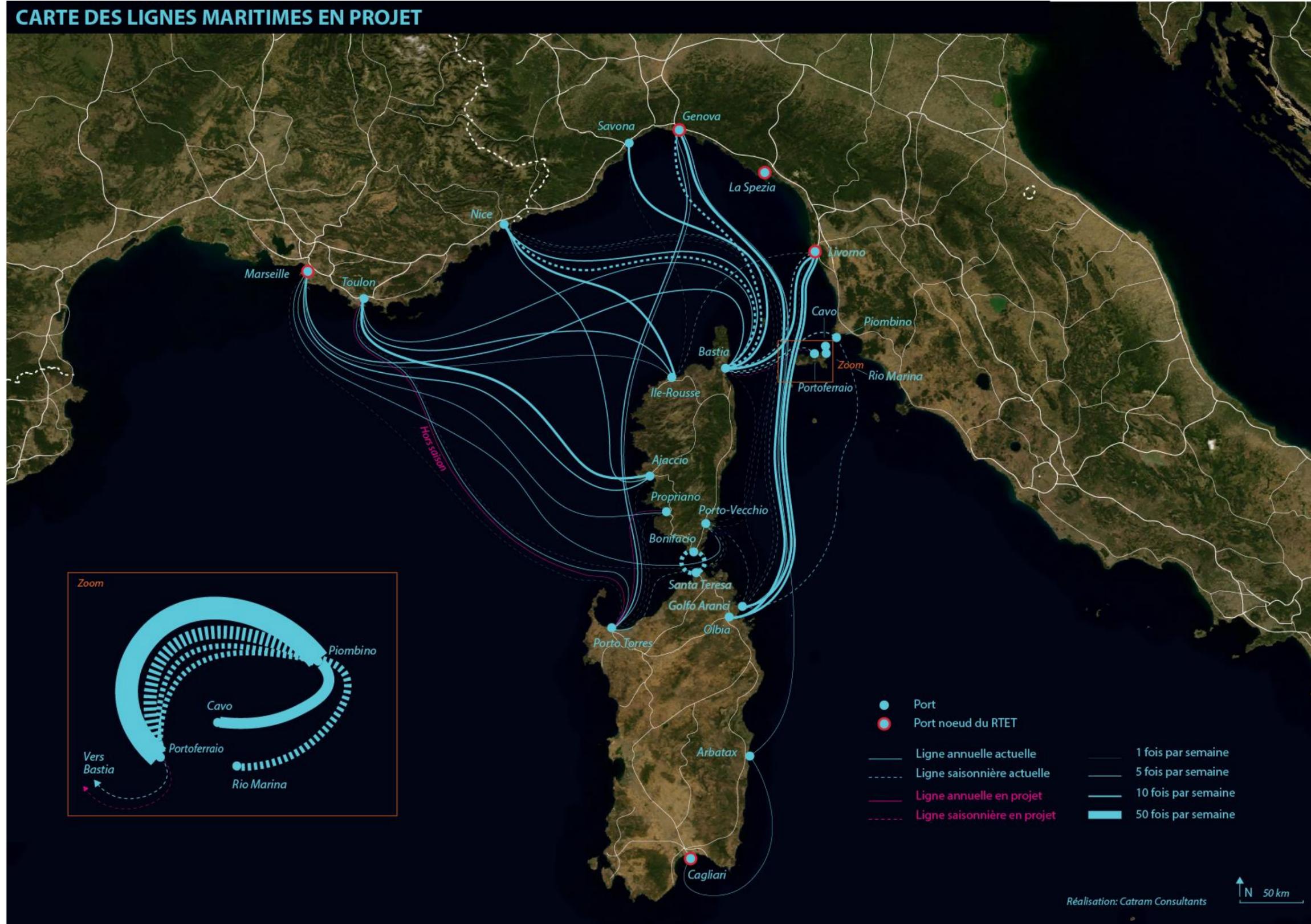
L'augmentation de la régularité pourrait notamment générer de nouvelles opportunités de déplacements non déclarées car l'offre actuelle est trop faible.

- ⇒ Enjeu identifié : Renforcer la ligne existante Bastia-Portoferraio en saison (4 liaisons par semaine au lieu de 2 actuellement).

## ➤ Relation Continent (France)-Sardaigne

Comme présenté précédemment, la relation directe Continent (France)-Sardaigne est peu développée hors saison. Seule une rotation par semaine est assurée entre Toulon et Porto Torres par Corsica ferries.

- ⇒ Enjeu identifié : Renforcer hors saison la ligne existante Toulon-Porto Torres (2 liaisons par semaine au lieu d'une seule actuellement).



Carte 3 : Carte des lignes maritimes en projet

## 3 Liaisons aériennes

---

### 3.1 Description du réseau actuel

---

Les liaisons aériennes entre continent, Corse et Sardaigne sont assurées par sept compagnies :

- ➔ Air Corsica,
- ➔ Alitalia,
- ➔ Blue Air,
- ➔ Air Italy,
- ➔ EasyJet,
- ➔ Volotea,
- ➔ Ryanair.

Elles desservent sur le territoire du projet élargi :

- ➔ 7 aéroports du continent :
  - ⇒ 3 en France : Marseille, Toulon et Nice,
  - ⇒ 3 en Italie : Gênes, Pise et Rome,
- ➔ 4 aéroports de Corse : Bastia, Ajaccio, Figari et Calvi,
- ➔ 3 aéroports de Sardaigne : Olbia, Cagliari et Alghero.

Le réseau offre de nombreuses connexions toute l'année, renforcées en saison estivale par des liaisons additionnelles et des fréquences supplémentaires. Les relations restent cependant majoritairement orientées France continentale ↔ Corse et Italie continentale ↔ Sardaigne.

La Corse est desservie toute l'année entre les aéroports de Marseille et Nice côté continent et les quatre aéroports corses de Bastia, Ajaccio, Calvi et Figari. Ces liaisons « bord à bord » sont assurées par Air Corsica dans le cadre d'une DSP.

Une autre DSP est en vigueur entre Paris-Orly et les quatre aéroports corses de Bastia, Ajaccio, Calvi et Figari.

Le terme de chacune de ces DSP est fixé au 24 mars 2020.

En saison, des lignes complémentaires depuis l'aéroport de Toulon sont mises en place vers les aéroports de Bastia et Ajaccio. En parallèle, les fréquences sont renforcées entre Marseille, Calvi et Figari.

Desserte de la Corse						
Aéroport d'origine	Aéroport de destination	Compagnie qui assure le service	Fréquence mini	Fréquence max	Saisonnalité	Relation avec DSP
Bastia	Marseille	Air Corsica		21x / semaine	Annuel	DSP
	Nice	Air Corsica		14x / semaine	Annuel	DSP
	Toulon	Air Corsica		2x / semaine	Saisonnier	
Ajaccio	Marseille	Air Corsica		21x / semaine	Annuel	DSP
	Nice	Air Corsica		14x / semaine	Annuel	DSP
	Toulon	Air Corsica		2x / semaine	Saisonnier	
Calvi	Nice	Air Corsica		7x / semaine	Annuel	DSP
	Marseille	Air Corsica	7x / semaine	14x / semaine	Annuel	DSP
Figari	Nice	Air Corsica		7x / semaine	Annuel	DSP
	Marseille	Air Corsica	14x / semaine	21x / semaine	Annuel	DSP

Tableau 5 : Détail de la desserte aérienne de la Corse

Le marché entre l'Italie continentale et la Sardaigne est beaucoup plus segmenté que pour la Corse, avec cinq compagnies différentes qui assurent les liaisons.

Les trois aéroports de l'île sont connectés à Rome toute l'année. Cagliari est également relié à Pise et Gênes. Alghero est aussi connecté à Pise.

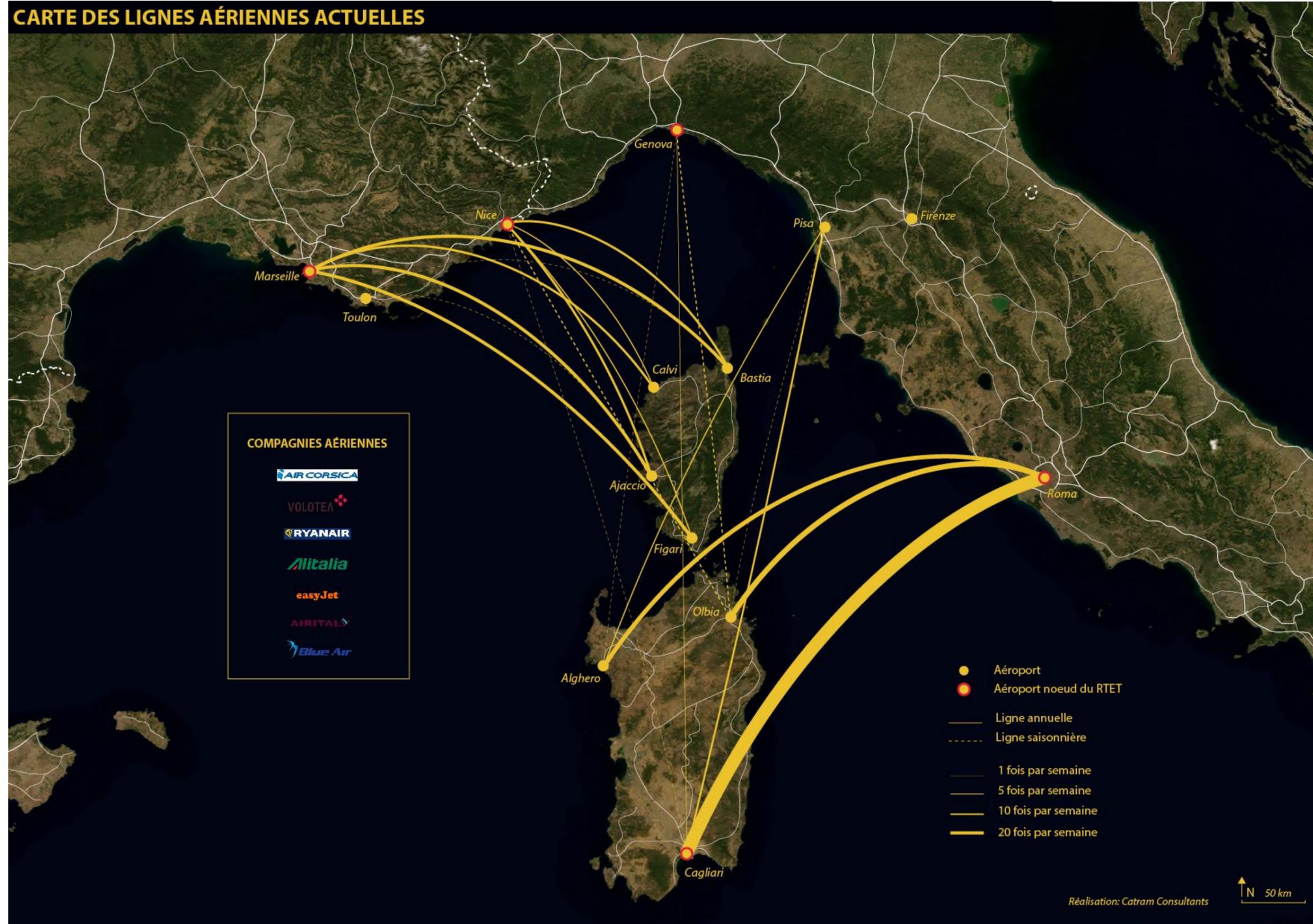
En saison, plusieurs relations sont ajoutées, vers Gênes, Pise et Nice, seule relation internationale sur la zone du projet.

Les trois lignes assurées vers Rome sont soutenues dans le cadre de la continuité territoriale.

Desserte de la Sardaigne						
Aéroport d'origine	Aéroport de destination	Compagnie qui assure le service	Fréquence mini	Fréquence max	Saisonnalité	Relation avec DSP
Gênes	Cagliari	Volotea		4x / semaine	Annuel	
	Olbia	Volotea		7x / semaine	Saisonnier	
	Olbia	Alitalia		2x / semaine	Saisonnier	
	Alghero	Volotea		2x / semaine	Saisonnier	
Pise	Cagliari	Ryanair	7x / semaine	12x / semaine	Annuel	
	Alghero	Ryanair	2x / semaine	7x / semaine	Annuel	
	Olbia	Alitalia		2x / semaine	Saisonnier	
Nice	Cagliari	Easyjet		2x / semaine	Saisonnier	
Nice	Olbia	Easyjet		7x / semaine	Saisonnier	
Rome	Alghero	Blue Air	Ind	28x / semaine	Annuel	DSP
Rome	Cagliari	Alitalia	Ind	84x / semaine	Annuel	DSP
Rome	Olbia	Air Italy	21x / semaine	35x / semaine	Annuel	DSP

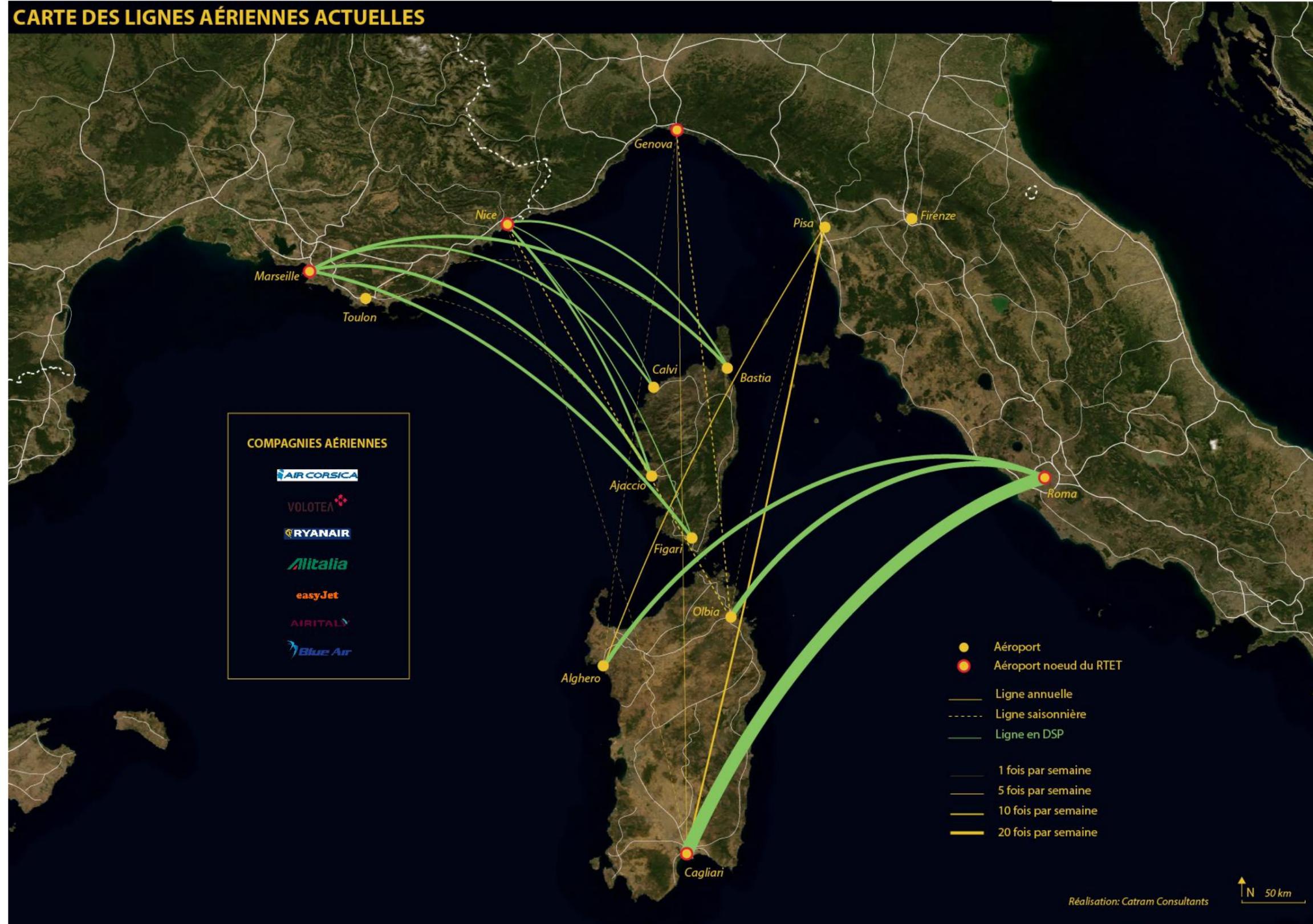
Tableau 6 : Détail de la desserte aérienne de la Sardaigne

### CARTE DES LIGNES AÉRIENNES ACTUELLES



Carte 4 : Carte des lignes aériennes actuelles

### CARTE DES LIGNES AÉRIENNES ACTUELLES



Carte 5 : Carte des lignes aériennes actuelles sous DSP

## 3.2 Enjeux potentiels d'amélioration

Trois enjeux principaux ont été identifiés en ce qui concerne le développement des relations aériennes. Elles sont toutes basées sur le fait que les lignes actuelles sont trop nationales.

Les liaisons aériennes entre Corse et l'Italie continentale d'une part et Corse et Sardaigne d'autre part n'existent pas. Les liaisons aériennes permettant de se rendre directement de Sardaigne à la France continentale sont quant à elles uniquement saisonnières.

### ➤ Relations Corse-Sardaigne

Les relations directes Corse-Sardaigne sont aujourd'hui inexistantes. Il est actuellement très compliqué de se rendre d'une île à l'autre, le trajet nécessitant la plupart du temps deux correspondances, à Marseille ou Nice puis Rome. Comme identifié précédemment, les liaisons maritimes n'offrent pas de réelle alternative.

### ➤ Relations Corse-Italie continentale

Les relations directes entre la Corse et l'Italie continentale n'existent pas non plus, malgré la proximité géographique. Les passagers sont obligés d'effectuer une correspondance dans un aéroport de France continentale.

### ➤ Relations Sardaigne-France continentale

Entre la Sardaigne et la France continentale, seules deux liaisons saisonnières et avec une fréquence très faible existent entre Nice et Cagliari d'une part et Nice et Olbia d'autre part.

### **Création d'un « métro aérien »**

La réflexion autour de la création d'un métro aérien, dont les prémices existaient déjà au lancement du projet, a depuis plusieurs mois affirmé son importance. La Collectivité de Corse s'est investie du sujet et souhaite poursuivre les démarches nécessaires à sa mise en œuvre.

Le concept de métro aérien a pour objectif d'améliorer les relations pour les passagers qui souhaitent se déplacer au sein de la zone du projet, permettant ainsi le développement des échanges économiques, commerciaux et touristiques entre les territoires.

Les échanges sont actuellement très compliqués, un simple trajet Cagliari-Ajaccio requiert par exemple en moyenne 8 heures avec deux correspondances et un prix élevé.

Le métro aérien garantirait alors :

- Des liaisons en service toute l'année,
- Des rotations permettant un aller-retour sur la journée,
- Un gain de temps important par rapport aux modes de déplacement actuels,
- Des correspondances facilitées avec les autres lignes aériennes existantes dans les aéroports (hubs) auxquels le métro aérien sera connecté,
- Des tarifs acceptables.

L'option de base consisterait à relier dans un premier temps :

- Un aéroport de la côte française,
- Un aéroport sarde,
- Un aéroport corse,
- Un aéroport italien.

Une connexion aérienne Bastia-Ajaccio pourrait éventuellement être intégrée au dispositif, permettant ainsi de s'affranchir des nombreuses heures de route actuellement nécessaires pour relier les deux villes.

	Temps avec le métro aérien	Temps actuel le plus court	Gain de temps estimé
Ajaccio-Bastia	00:35	02:30	01:55
Bastia-Pise	00:45	06:10	05:25
Cagliari-Ajaccio	01:50	05:20	03:30
Rome-Ajaccio	01:00	02:55	01:55
Bastia-Gênes	00:45	06:35	05:50

*Le temps de trajet actuel Ajaccio-Bastia correspond au trajet routier  
Temps de trajets aériens issus de Skyscanner*

**Tableau 7 : Comparaison des temps de parcours aériens avec et sans métro aérien**

Les liaisons multi-escales, assurées avec des appareils de petite capacité (20/35 sièges voire plus en fonction de la demande), permettent de démultiplier les connexions possibles, à la fois au sein de la zone de projet et au-delà grâce à des correspondances assurées dans des hubs.

Le choix des aéroports importants (hubs) auxquels le métro aérien sera connecté devra être conforté en fonction de différents critères (durées de vol, nombre de relations offertes en correspondance...).

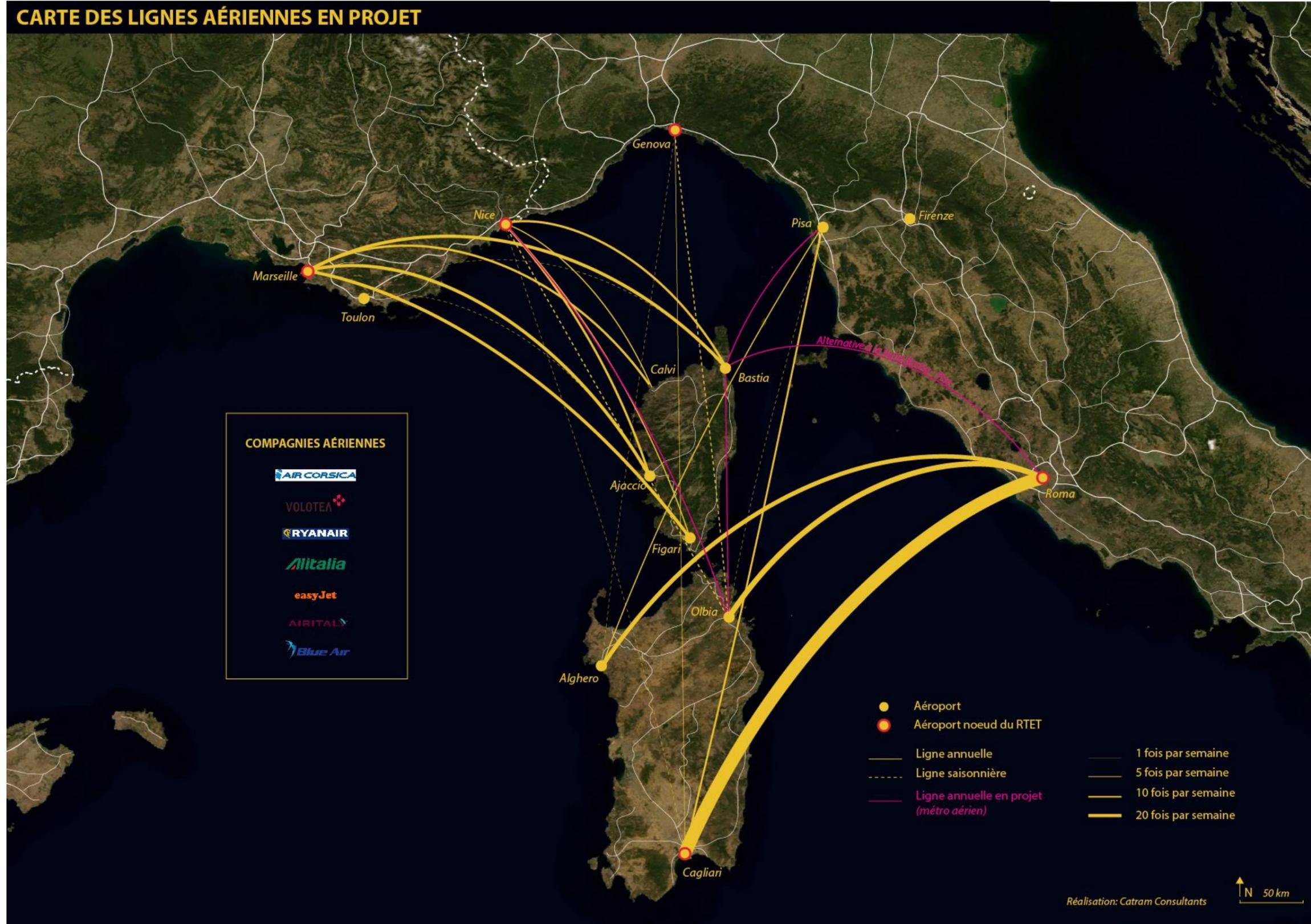
Le tableau ci-dessous présente le nombre de passagers accueillis dans chacun des aéroports considérés. Il paraît a priori davantage pertinent de se raccrocher à des hubs importants proposant de multiples correspondances (Nice côté français ? Rome côté italien ?).

Aéroport	Nombre pax 2017
Nice	13 304 782
Marseille	9 002 086
Toulon	504 170
Bastia	1 399 032
Ajaccio	1 569 649
Figari	730 707
Calvi	325 475
Rome Fiumicino	40 971 881
Rome Ciampino	5 885 812
Pise	5 233 118
Florence	2 658 049
Gènes	1 249 374
Olbia	2 811 378
Alghero	1 321 676
Cagliari	4 157 612

**Tableau 8 : Passagers aériens dans les aéroports de la zone du projet**

A terme, si plusieurs lignes sont développées, les connexions entre elles devront être assurées pour encore démultiplier les relations possibles.

Un système d'OSP devrait être mis en place pour couvrir le déficit éventuel.



Carte 6 : Carte des lignes aériennes en projet

## 4 Problématiques complémentaires identifiées

### 4.1 Adaptation des infrastructures

L'amélioration des services devra nécessairement s'accompagner dans certains cas d'une adaptation des infrastructures portuaires.

La création de nouvelles dessertes, et l'augmentation de la fréquence, devraient à coup sûr entraîner une progression non négligeable de la fréquentation, qu'il s'agisse des passagers ou du fret. Dans certains ports, les infrastructures sont d'ores et déjà relativement saturées, ou inadaptées à l'accueil de certains véhicules (poids lourds à Bonifacio par exemple). Des adaptations pourront alors se révéler indispensables pour accueillir dans des conditions correctes et sécurisées les trafics attendus.

Le cas de Bastia, principal port d'entrée de la Corse, devra aussi être regardé de plus près. L'évolution progressive de la taille des navires, tout comme l'augmentation des trafics (ligne renforcée avec l'île d'Elbe par exemple), pourrait amener à se reposer la question de la pertinence du projet de la Carbonite.

Il pourrait s'agir de diverses adaptations :

- Extension de quais actuels ou création de nouveaux postes à quai,
- Extension ou création de terre-pleins,
- Aménagement des gares maritimes,
- Amélioration des accès nautiques (approfondissement, zone d'évitage...),
- Création et aménagement des voies d'accès aux terminaux portuaires,
- Amélioration des interfaces ville-port,
- Aménagement des aéroports.

Dans un premier temps, les adaptations pourraient concerner les ports de Propriano et Porto Torres, entre lesquels la liaison Corse-Sardaigne devrait être renforcée. L'afflux de véhicules (poids lourds et véhicules légers) et de passagers en grand nombre suite à l'augmentation des fréquences tout au long de l'année pourrait en effet nécessiter des adaptations pour faciliter et améliorer les conditions d'accueil des véhicules et des passagers : amélioration de la signalétique, aménagement des accès routiers aux ports, réorganisation des espaces d'attente des véhicules et remorques, aménagements de confort dans les gares maritimes.



préalables devront être lancées pour définir l'impact et envisager les adaptations nécessaires (avitaillement, stockage...).

#### ➤ Gestion des attentes (passagers et poids lourds)

L'augmentation des trafics, notamment lors des pics estivaux, va nécessiter une gestion améliorée de l'accueil et de l'attente des passagers et véhicules (légers et poids lourds) au sein des ports. Les espaces portuaires sont très contraints et rendent quasiment impossible l'extension des surfaces de stockage des véhicules.

La solution viendra donc des innovations qui pourront être déployées pour :

- Limiter les temps d'attente,
- Déporter les zones de stockage des véhicules,
- Gérer les flux de manière dynamique,
- Anticiper les retards,
- Offrir des alternatives au tout routier...

### 4.3 Réflexion sur la mise en place d'un véritable réseau

La réflexion sur la mise en place d'un réseau maritime et aérien davantage structuré entre la France et l'Italie pourrait inciter à faire encore un pas supplémentaire en direction d'une véritable multimodalité, qui permettrait une plus grande souplesse dans les déplacements.

Cette réflexion, en partie d'ordre tarifaire, pourrait se traduire par la mise en place de passerelles entre les compagnies, permettant de réaliser sans difficultés un aller sur une compagnie maritime, puis un retour sur une autre. De manière encore plus poussée, le système pourrait également se traduire par une intermodalité navire / avion.

L'offre « Aria e mare » lancée récemment par Corsica Linea et Air Corsica, est un embryon de ce que pourrait être cette évolution.

### 4.4 Elargissement au-delà du périmètre du projet

Les réflexions menées à ce stade imposent de regarder au-delà du périmètre strict du projet pour intégrer les dynamiques actuelles. Marseille et Rome ont été ajoutés afin d'intégrer des hubs importants bien qu'ils ne soient pas inclus dans le périmètre initial.

De la même manière, il semblerait judicieux d'élargir ultérieurement la réflexion à un périmètre encore plus large pouvant intégrer à terme le Sud de l'Italie, la Sicile, l'ensemble de la côte française et la péninsule ibérique (Baléares et côte espagnole). La Corse et la Sardaigne sont en effet au cœur d'une zone géographique dans laquelle les échanges ne demandent qu'à se développer. La mise en service

récente et réussie d'une nouvelle liaison Toulon – Baléares (Palma de Majorque en attendant Minorque) par Corsica ferries est un exemple très parlant du potentiel de développement qui peut exister.

Une démarche appliquée sur un périmètre élargi viendrait à coup sûr renforcer les capacités d'amélioration du périmètre du projet car celui-ci se trouverait alors au centre de la nouvelle zone et pourrait profiter des liaisons nouvelles qui seraient mises en œuvre entre d'autres ports et aéroports de l'arc méditerranéen.

## 4.5 Intermodalité

L'amélioration des relations franco-italiennes devra s'accompagner d'un volet intermodalité vers l'hinterland des ports et aéroports.

Plusieurs d'entre eux sont identifiés comme des ports et aéroports nœuds du réseau européen RTE-T :

- Ports de Marseille, Gênes, La Spezia, Livourne et Cagliari,
- Aéroports de Marseille, Nice, Gênes, Rome et Cagliari.

Mais les connexions avec les hinterlands devront être améliorées depuis et vers toutes les infrastructures afin de bénéficier au maximum des améliorations qui auront pu être acquises grâce au développement des réseaux maritimes et aériens.