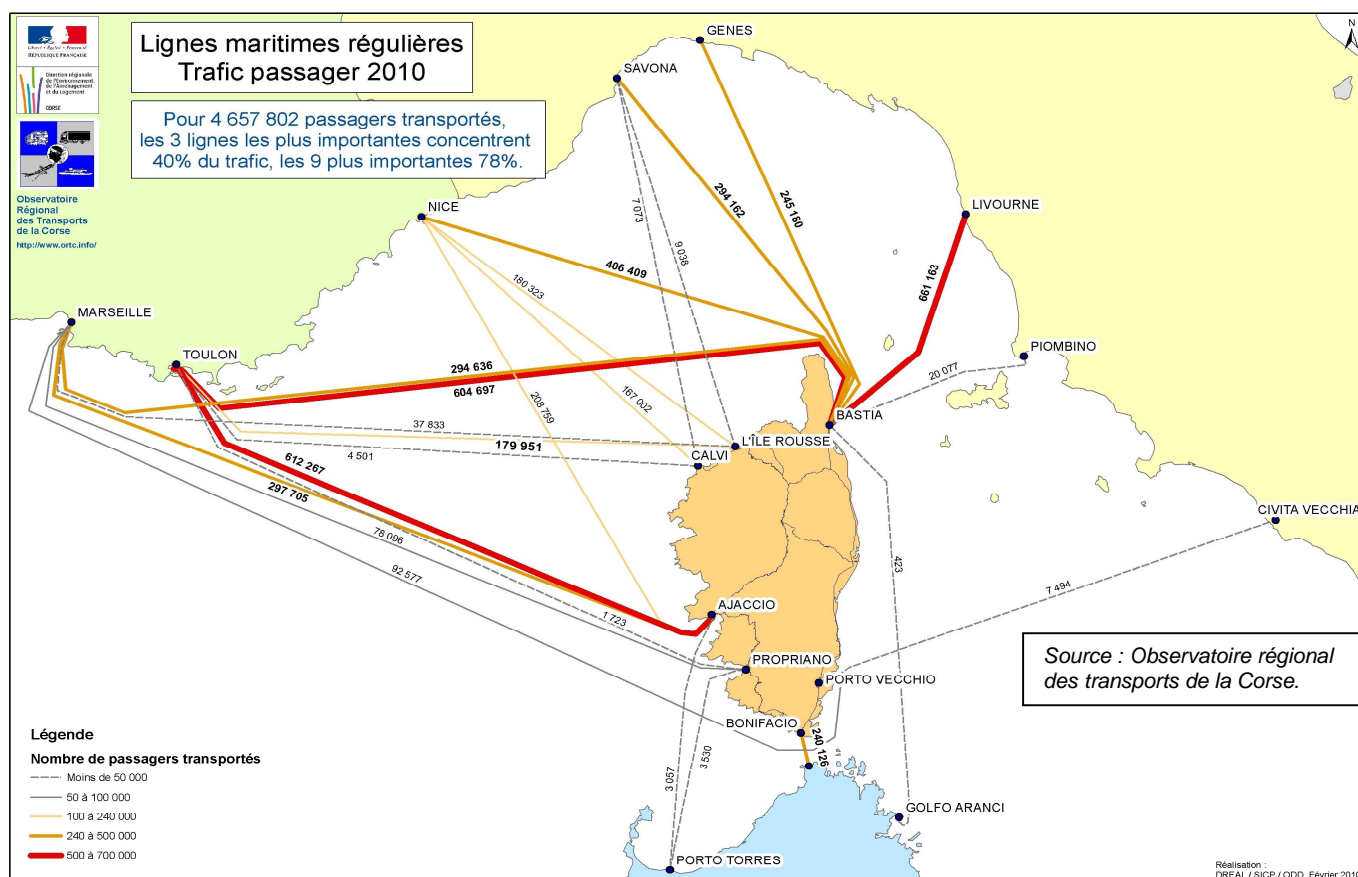


Le port de Bastia constitue le principal lieu de transit de voyageurs et de marchandises qui arrivent ou qui partent de Corse. Il capte en effet plus de la moitié du transport de passagers et de fret sur les lignes régulières maritimes, et ce depuis une quinzaine d'année. Toutefois, au regard de la forte progression du trafic de passagers, il atteint désormais une situation proche de la saturation. Cette situation limite son potentiel de développement notamment dans le domaine de la croisière.

Le port de Bastia est le premier lieu d'accueil des voyageurs qui arrivent ou partent de Corse. Depuis une quinzaine d'années, il accueille environ un tiers de tous les passagers qui transitent sur les plates-formes portuaires et aéroportuaires de l'île (via les lignes régulières maritimes et aériennes). Sur les seules lignes maritimes, il connaît une affluence supérieure à celle de tous les autres ports corses cumulés puisqu'il capte plus de la moitié du trafic passager.

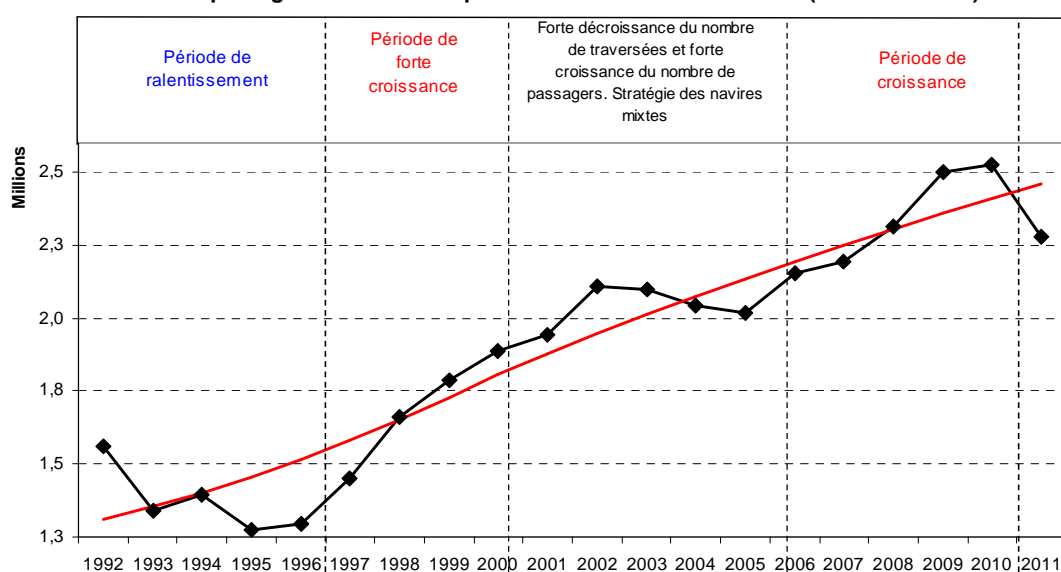
Bastia est le premier port français de Méditerranée pour le trafic passagers maritime devant Marseille, et le deuxième port français derrière Calais.



Accueil de plus de la moitié des passagers maritimes de la Corse

En 2010, il a atteint son record de fréquentation avec plus de 2,5 millions de passagers. Entre 1995 et 2010, le trafic affiche une progression annuelle moyenne d'environ 5 %. En 15 ans, le trafic du port de Bastia a ainsi doublé. Durant cette période, ses parts de marché pour le nombre de passagers accueillis sont stables, aux alentours de 55 % du trafic maritime insulaire. Elles tendent toutefois à reculer légèrement, principalement au profit d'Ajaccio et, dans une moindre mesure, des ports de Balagne, notamment de l'Île-Rousse. Ce repli relatif est dû en partie au fait que les infrastructures actuelles ont de plus en plus de difficultés pour s'adapter à la croissance de la fréquentation. En 2011, Bastia a été fortement impacté par le recul des trafics maritimes sur l'Italie et par la fermeture de sa ligne sur Toulon. Il perd ainsi 250 000 passagers sur un an tandis que les ports de Corse-du-Sud gagnent des parts de marché. Le recul des trafics sur l'étranger se confirme en 2012. Ainsi, le port de Bastia connaît à nouveau une perte de fréquentation, notamment durant la saison touristique (de mai à septembre).

Trafic passagers annuel sur le port de Bastia entre 1992 et 2011 (hors croisières)

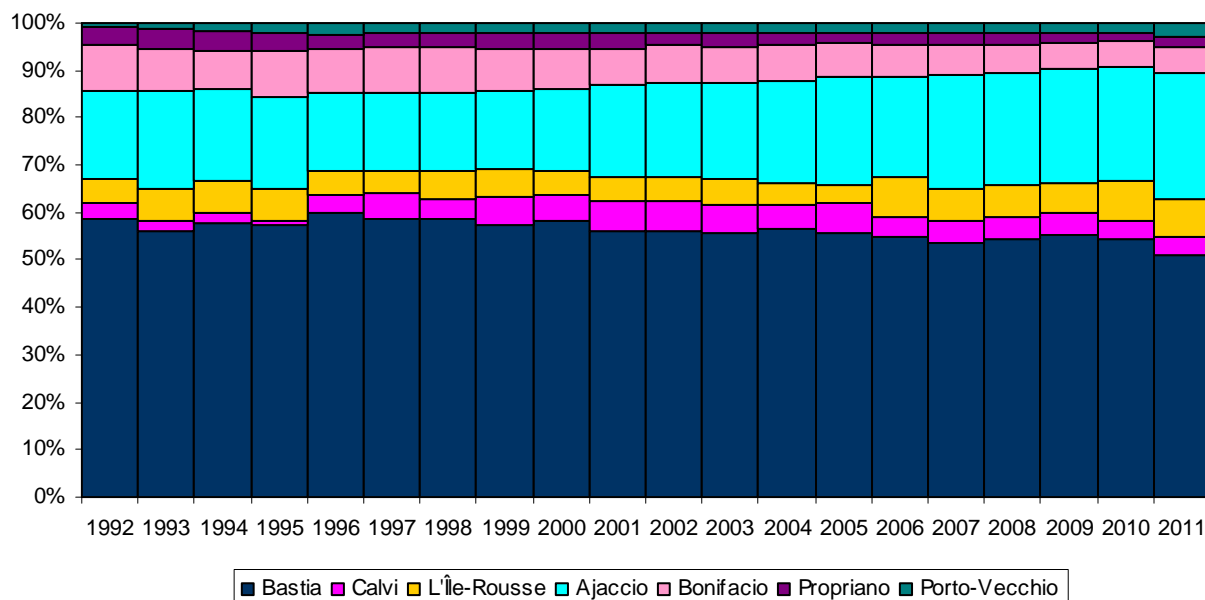


Source : Observatoire régional des transports de la Corse.

—◆— Bastia — Bastia CVS HP

Note : la tendance de long terme est calculée à l'aide d'un filtre de Hodrick-Prescott.

Parts de marché des ports corses pour la fréquentation annuelle de passagers sur les lignes maritimes régulières



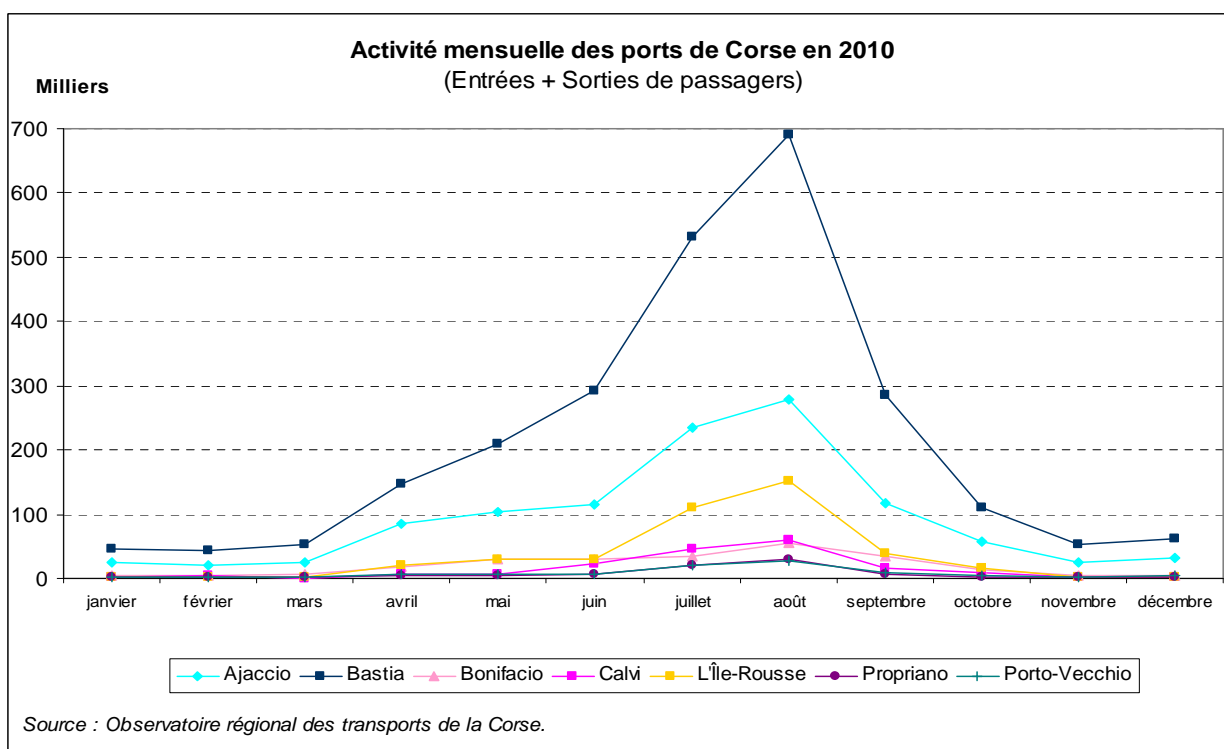
Source : Observatoire régional des transports de la Corse.

Par ailleurs, les évolutions des nombres de passagers et de traversées sont conformes à une orientation stratégique commerciale de long terme des compagnies maritimes vers des bateaux toujours plus gros. Mais des navires de plus de 225 mètres de long pouvant transporter plus de 2 000 mètres de roll¹ et plus de 1 500 passagers avec leurs véhicules excèdent les capacités d'accueil du port de Bastia actuel. Cette spécificité du port de Bastia conduit à construire des navires spécialement conçus, « raccourcis » par rapport à la longueur qu'ils devraient avoir, comme par exemple le Piana de la Méridionale. Ainsi, avec l'augmentation continue des tailles des ferries, les problèmes logistiques et les risques causés par des longueurs de bateau trop importantes affectent de plus en plus le trafic des lignes régulières

Vers une saturation surtout au plus fort de la saison touristique

Le port de Bastia est donc de plus en plus proche d'une situation de saturation notamment au plus fort de la saison estivale. En effet, en août 2010, il a vu transiter en moyenne 22 300 passagers par jour sur ses lignes régulières, soit 2 900 passagers de plus que le cumul des six autres principaux ports (Ajaccio, Calvi, Bonifacio, Propriano, Porto-Vecchio et l'Île-Rousse). Même en comptant les croisières, qui sont un quasi-monopole du port d'Ajaccio, l'affluence quotidienne du port de Bastia a presque fait jeu égal avec les affluences cumulées de tous les autres ports. L'amplification de ce pic annuel de fréquentation en août représente un défi pour l'organisation, la sécurité et les infrastructures portuaires bastiaises qui doivent fonctionner à flux tendus. Notamment, de mauvaises conditions météorologiques au cours de cette période entraîneraient rapidement une désorganisation des accostages (avec des navires contraints de rester au large en attendant le retour de conditions favorables). Après le creux de l'activité qui s'est produit en 2011, le retour d'une conjoncture plus favorable dans les années à venir entraînerait probablement une saturation de la capacité d'accueil du port bastiais.

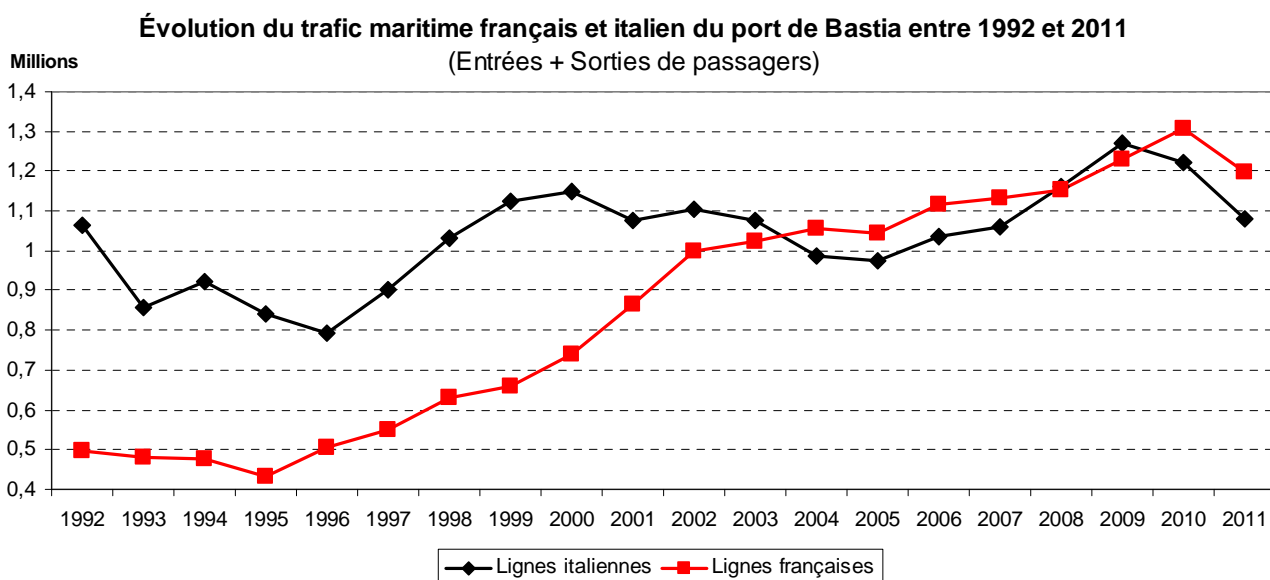
Sur les lignes maritimes régulières, le port de Bastia connaît la saisonnalité la plus forte des ports de l'île avec une intensité comprise entre 2,5 fois supérieure (par rapport à Ajaccio) et 25 fois supérieure (par rapport à Porto-Vecchio ou Propriano) au plus fort de la saison estivale. 2010 est l'année où ce pic a atteint une intensité record à Bastia.



Au niveau du partage du marché des passagers entre les dessertes françaises et italiennes au cours des vingt dernières années, deux périodes se distinguent :

Entre 1992 et 2003, la fréquentation des lignes italiennes a été supérieure à celle des lignes françaises. Mais au cours de cette période, les lignes françaises ont fortement augmenté leur activité (+ 137 % entre 1995 et 2003), notamment sur Toulon. Parallèlement, la fréquentation des passagers en provenance ou à destination de l'Italie s'est fortement repliée au cours de la période de ralentissement économique du début des années 90. (crise de la dévaluation de la Lire) puis a ensuite été rattrapée par la fréquentation des lignes françaises.

Entre 2004 et 2011, les fréquentations sur les lignes françaises et italiennes sont relativement proches même si le trafic français est généralement supérieur à l'italien. Depuis deux ans, les lignes italiennes sont affectées par une baisse significative de la demande, à rapprocher de la dernière crise dans la zone Euro. En 2010 et 2011, la fréquentation des lignes françaises dépasse de nouveau nettement ces dernières. Pour les lignes françaises, le coup d'arrêt porté par la dernière crise à la fréquentation intervient en 2011 où celle-ci recule pratiquement à son niveau de 2007. Cette baisse liée à la conjoncture a aussi été accentuée par des effets de calendrier défavorables en 2011 (1^{er} et 8 mai un dimanche, Ascension et Pentecôte en juin).



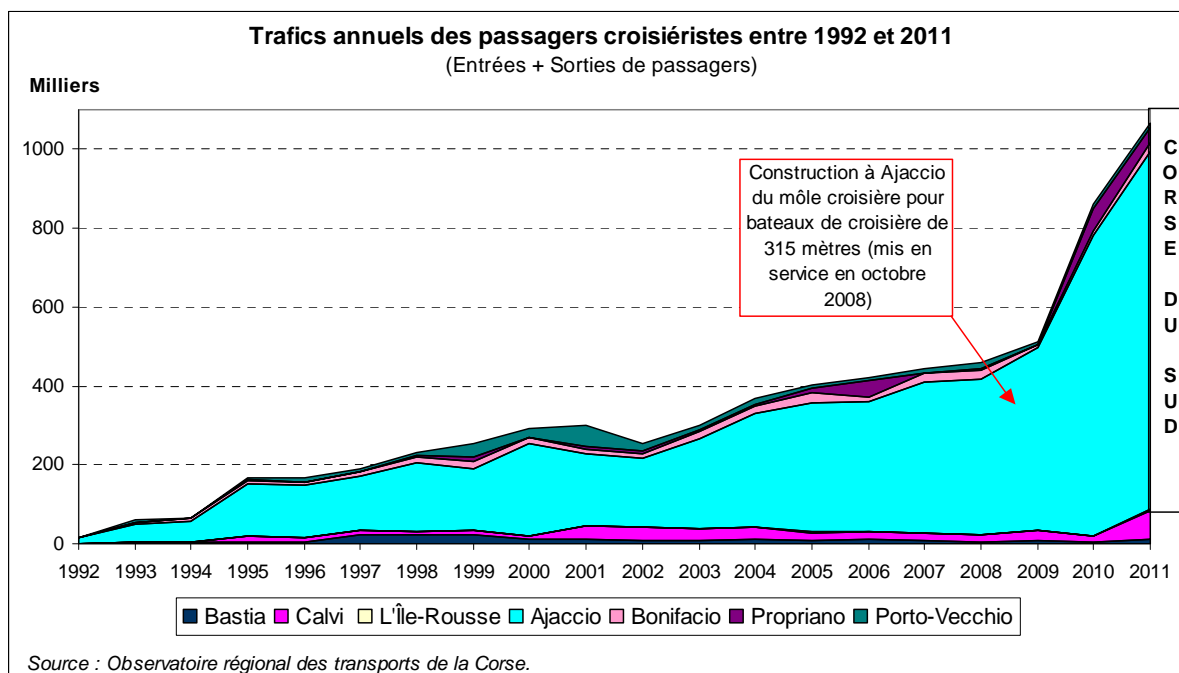
Source : Observatoire régional des transports de la Corse.

Peu de trafics croisières

L'hégémonie d'Ajaccio dans le domaine des croisières n'a fait que s'accroître au cours des deux dernières décennies, pour atteindre près d'un million de croisiéristes accueillis en 2011. Aussi, le rôle très marginal des autres ports, notamment ceux de Haute-Corse, et en particulier celui de Bastia sur ce marché reflète bien l'orientation des deux principaux ports de l'île. Leurs atouts géographiques (port situé dans une baie à Ajaccio, et proximité du continent italien pour Bastia) associés à leurs capacités actuelles ont conduit à une logique de spécialisation qui s'est imposée de fait.

En effet, contrairement au port d'Ajaccio, les postes à quai du port de Bastia dans sa configuration actuelle ne permettent pas d'accueillir des navires de croisière, les accostages des ferries actuels de 175 mètres de long ne s'effectuent déjà que sur dérogation et seulement sur certains postes à quai.

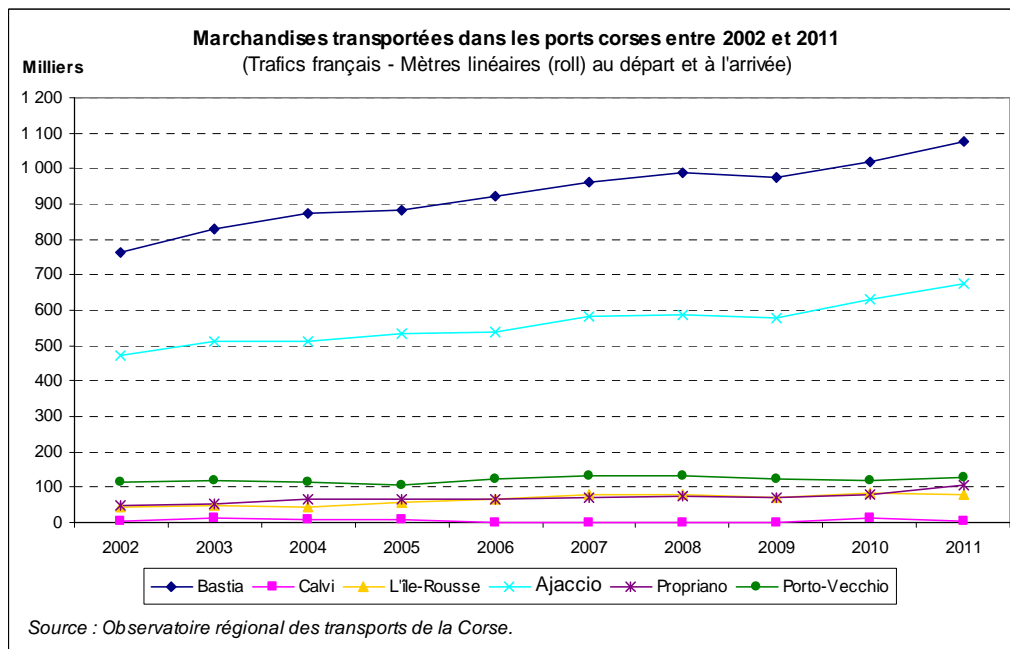
Les ports de Bastia et d'Ajaccio ont ainsi des rôles complémentaires qui équilibrent les poids de chacun dans l'économie maritime et portuaire de la région.



52 % du trafic de marchandises réalisé avec le continent

En termes de trafic de marchandises, le port de Bastia ne représente qu'une faible proportion des échanges réalisés sur les ports continentaux, il n'en reste pas moins le principal point d'entrée ou de sortie pour l'île, où il pèse depuis des décennies pour plus de la moitié du trafic. En 2011, son trafic global de fret s'élève à 1 900 000 tonnes dont 960 000 tonnes hors hydrocarbures (tonnage net).

La part du port de Bastia dans l'approvisionnement de l'île est remarquablement constante (environ 52 % des mètres linéaires) au moins depuis 2002.



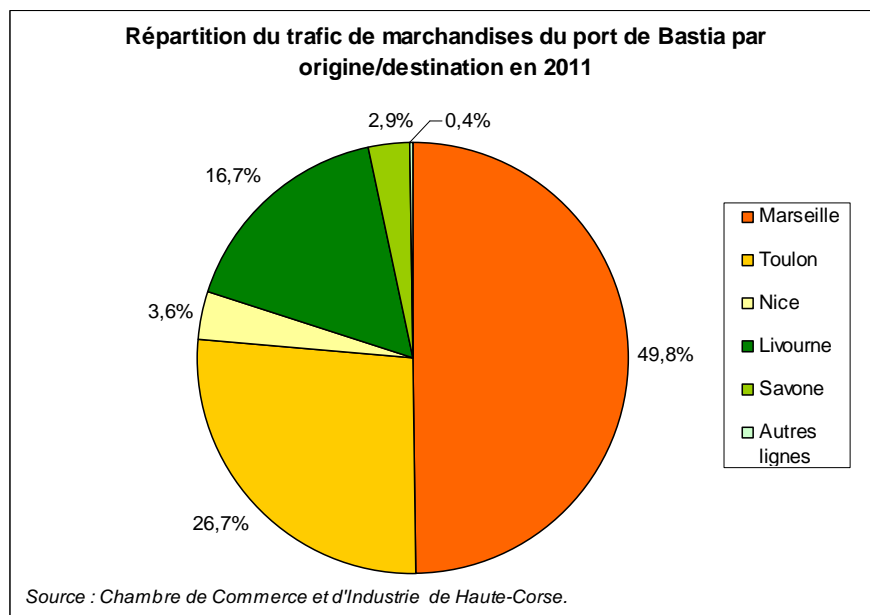
Importance du port de Bastia dans le trafic français de marchandises

(part des totaux annuels en roll depuis ou vers Marseille, Toulon et Nice)

Ports en Corse	2002	2011
Bastia	53%	52%
Calvi	0%	0%
L'Île-Rousse	3%	4%
Ajaccio	33%	33%
Propriano	3%	5%
Porto-Vecchio	8%	6%

Source : Observatoire régional des transports de la Corse.

En 2011, le trafic marchandises (imports et exports) du port de Bastia s'effectue pour la majeure partie, quatre cinquièmes, depuis ou vers la France et à un cinquième depuis ou vers l'Italie



Pour en savoir plus :

Site de l'Observatoire régional des transports de la Corse : www.ortc.info