

**Cahier des charges**  
**Etude macroéconomique de la vulnérabilité de l'économie corse**  
**à ses approvisionnements en produits pétroliers**  
**Animation d'un groupe de travail chargé de l'élaboration du Plan Régional**  
**Transports et Mobilité Durables**

**A - Contexte de la mission**

L'évolution croisée de l'offre et de la demande mondiales de produits pétroliers peut raisonnablement faire craindre une crise énergétique dans les 10 ou 15 prochaines années. Plusieurs analyses émanant de l'Agence Internationale de l'Energie ou bien d'organismes publics européens ou nord-américains convergent pour dire que la production de pétrole conventionnel aurait d'ores et déjà atteint un plafond alors que la demande, notamment issue des pays émergents ne cesse de croître. Cette dimension structurelle doit en outre être rapprochée des événements qui agitent l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient, dont une des très probables conséquences pourrait être d'amener les gouvernements concernés à réorienter une partie plus importante de la production d'hydrocarbures vers la satisfaction des besoins intérieurs. Ceci ne pourra qu'aggraver les risques pesant sur une disponibilité théoriquement sans contrainte des approvisionnements en pétrole et en gaz à destination des pays consommateurs. Pour ces derniers, cette crise pourra se traduire au pire par une pénurie des approvisionnements pétroliers, et au mieux par une forte augmentation de leurs prix dont on perçoit déjà aujourd'hui les prémices.

Pour la Corse, l'inventaire des émissions de gaz à effet de serre réalisé en 2009 à l'initiative de l'ADEME et de l'Office de l'Environnement de la Corse (OEC) a permis de montrer que les produits pétroliers importés représentent 83 % de la consommation totale d'énergie de l'île, un taux supérieur à la moyenne française.

Face aux risques exposés ci-dessus, cette forte dépendance vis-à-vis de ses approvisionnements pétroliers constitue donc un facteur de vulnérabilité de l'économie insulaire. A l'image de la démarche engagée par la ville de Portland aux Etats-Unis, il convient d'apprécier quelles pourraient en être les conséquences à court et moyen terme.

D'autre part, la France a fait siens les objectifs de l'Union Européenne de réduire de 20 % par rapport à 1990 ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, et de les diviser par 4 d'ici 2050. Par rapport à sa population, la Corse émet 8,5 tonnes d'équivalent CO2 par habitant contre 6,5 pour la moyenne française, et c'est le secteur des transports qui apparaît comme le premier contributeur, avec 37 % des émissions totales, contre 25 % pour la France entière. Compte tenu d'un contenu carbone supérieur à la moyenne française, la Corse doit viser plus particulièrement à une réduction de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) aux mêmes échéances. Du fait de leur contribution particulièrement élevée à celles-ci, les activités liées aux transports ne pourront rester à l'écart de cet objectif.

Pour répondre à cette question, la Collectivité Territoriale de Corse a décidé d'élaborer un Plan Régional Transport et Mobilité Durables. Cette élaboration suppose :

- De disposer d'un outil de modélisation prospectif permettant de construire des scénarios prospectifs

- D'organiser la collaboration entre les différents acteurs du transport en Corse.

Les phases 2 et 3 de l'étude de vulnérabilité décrite ci-dessous appliquées au secteur des transports constituent les scénarios prospectifs à la base de ce plan. Par ailleurs, la collaboration entre acteurs du transport doit permettre la construction d'un diagnostic partagé conduisant collectivement à identifier les contraintes à lever et à valider les solutions à mettre en œuvre. Le moyen privilégié pour aboutir à cette co-construction passe par la mise en place d'un groupe de travail régional relatif à la question du transport durable.

La présente mission consiste donc en la réalisation de l'étude de la vulnérabilité de l'économie corse à ses approvisionnements en produits pétroliers et en l'animation d'un groupe de travail regroupant les acteurs du transport en Corse.

## **B - Etude de vulnérabilité**

### **1- Objectifs de l'étude**

Cette étude est destinée à évaluer l'impact pour la Corse d'un accès contraint aux produits pétroliers importés. Les principaux secteurs étudiés ici sont les transports (intérieurs et extérieurs) et la production d'énergie électrique, tous deux majoritairement dépendants des importations d'hydrocarbures.

Cette étude doit permettre par ailleurs de compléter et d'approfondir sur ces deux volets une démarche mise en œuvre par l'Université de Corse (UER d'économie - M.A Maupertuis) avec le soutien de l'ADEC et destinée à analyser sur un plan plus général et à modéliser la vulnérabilité de l'économie corse à des chocs exogènes.

L'on visera à ce que les résultats de la présente étude puissent alimenter les travaux de modélisation prévus par l'équipe universitaire dans les domaines de la production d'énergie et des transports.

### **2 - Contenu de l'étude**

L'étude comprend trois phases :

- 1<sup>ère</sup> phase - Construction de scénarios de déplétion
- 2<sup>ème</sup> phase - Elaboration de scénarios tendanciels
- 3<sup>ème</sup> phase - Prospective-Stratégie

## **C - Groupe de travail « Transports et Mobilité Durables »**

### **1 - Composition du groupe de travail régional « Transports et Mobilité Durable »**

Le groupe de travail a vocation à regrouper les différentes catégories d'acteurs concernés par les transports en Corse.

Tout d'abord, plusieurs autorités organisatrices se partagent la responsabilité de l'organisation et de l'exploitation des transports intérieurs et extérieurs de l'île :

- la CTC pour les anciennes routes nationales, le chemin de fer et les dessertes aérienne et maritime ;
- les départements pour les routes départementales et les transports départementaux et scolaires ;
- les deux communautés d'agglomération pour les transports urbains ;
- les villes pour le partage des voiries urbaines et l'organisation des livraisons de marchandises.

D'autre part, l'activité de transport proprement dite est assurée par des opérateurs dont les caractéristiques peuvent être contrastées, du fait de leur taille, de leur nature juridique et dont la perception des conditions d'exercice de leur activité dans l'île pourra aussi fortement varier :

- opérateurs publics ou privés,
- agissant ou non dans le cadre de délégations de service public.
- ayant leur siège en Corse ou appartenant à des groupes français, voire internationaux.

Enfin, une troisième catégorie d'acteurs doit être prise en considération, ceux dont l'activité génère des flux de transport de personnes ou de marchandises : zones d'activités, centres commerciaux, services publics, etc.

En conséquence, le groupe de travail regroupera des représentants des différents acteurs du transport :

- les autorités organisatrices (CTC, Départements, Agglomérations et villes) ;
- les services de l'Etat concernés (SGAC, DREAL, ADEME) ;
- les principaux opérateurs de transport de voyageurs et de marchandises intérieurs et extérieurs et/ou leurs organisations représentatives (Chambres de Commerce, fédérations professionnelles);
- les associations actives dans le domaine des transports, notamment les associations d'usagers.

## **2 - Organisation du travail du groupe régional**

La qualité des hypothèses retenues détermine directement la pertinence des scénarios. Le rôle du groupe de travail prend ici toute son importance.

Réunissant l'ensemble des acteurs concernés, il doit permettre de confronter les visions, les choix et les projets des uns et des autres à plus ou moins long terme : développement urbain et plus largement aménagement du territoire ; localisation des pôles d'activité et infrastructures de transport ; rôle des points d'entrée du territoire insulaire, notamment des ports secondaires ; prise en compte des projets de développement des transports collectifs et des modes de déplacements doux, de pôles d'échanges multimodaux ; etc.. Les membres du groupe auront donc notamment à hiérarchiser des choix et à qualifier les hypothèses

alimentant les scénarios prospectifs, à en discuter les résultats, et enfin à valider les scénarios qui leur paraîtront les plus plausibles aux différentes échéances de temps.

Le groupe de travail aura principalement à travailler sur les points suivants dans le domaine des transports :

- discussion et validation des hypothèses permettant de construire les différents scénarios
- recensement des études complémentaires nécessaires à une meilleure compréhension de problématiques sectorielles. A titre d'exemple : enquêtes ménages déplacements, livraisons de marchandises en villes, etc.
- discussion et validation des cahiers des charges correspondants
- discussion et validation des résultats issus des scénarios.

Le travail du groupe sera en partie organisé autour de réunions :

- à vocation sectorielle ou thématique. Par exemple : transports scolaires, chemin de fer, pôles d'échanges multimodaux, etc.
- dans quelques microrégions particulièrement significatives : agglomérations urbaines, régions touristiques, hinterlands des ports secondaires.

### **D - Contenu de la prestation**

Le prestataire aura à assurer le bon déroulement de l'étude de vulnérabilité. D'autre part, il assistera la Direction Déléguée à l'Energie de l'OEC pour l'organisation des réunions du groupe de travail régional Transports et Mobilité Durables. A ce titre, il assurera les prestations suivantes communes à chacune des phases de la mission :

- Formalisation et rédaction des hypothèses d'entrée des scénarios prospectifs telles qu'elles seront formulées à l'issue des discussions du groupe de travail ;
- Elaboration de documents de synthèse à partir des résultats des scénarios ;
- Organisation des réunions du groupe de travail : élaboration des plannings, rédaction et diffusion des convocations et des comptes-rendus de réunions, etc.

L'ensemble de la mission d'animation sera conduit au fur et à mesure de l'avancement de l'étude de vulnérabilité. La mission conjointe « Etude vulnérabilité » et « Animation du groupe de travail régional » est décrite ci-après.

#### 1<sup>ère</sup> phase - Construction des scénarios de déplétion

Le prestataire décrira les scénarios possibles modélisant la contrainte énergétique extérieure pouvant impacter l'économie corse.

Dans le cadre de l'assistance à l'animation du groupe de travail Transports et Mobilité Durable, il prévoira :

- L'élaboration d'un document synthétique présentant l'organisation des transports intérieurs et extérieurs de la Corse : nature et compétences des autorités organisatrices et des opérateurs, types de relations contractuelles entre AOT et opérateurs, analyse critique de la situation ;
- L'organisation et l'animation d'une réunion destinée à présenter et valider les résultats des scénarios de déplétion, ainsi qu'à discuter et valider les hypothèses de construction des scénarios tendanciels élaborés dans la 2<sup>ème</sup> phase, plus particulièrement dans le domaine des transports.

### 2<sup>ème</sup> phase - Elaboration de scénarios tendanciels

Le prestataire évaluera les impacts de la contrainte énergétique et modélisera les réponses probables de l'économie corse aux hypothèses retenues dans la phase précédente à travers une approche territorialisée et par secteurs d'activités.

Dans le cadre de l'assistance à l'animation du groupe de travail Transports et Mobilité Durable, il prévoira l'organisation et l'animation d'une réunion du groupe destinée à présenter et valider les résultats des scénarios tendanciels, plus particulièrement dans le domaine des transports.

### 3<sup>ème</sup> phase - Prospective-Stratégie

Le prestataire définira pour chacun des secteurs d'activité retenus les grandes stratégies de réponses possibles et construira les scénarios prospectifs correspondants.

Durant cette phase, le prestataire prévoira l'organisation de réunions thématiques dans le cadre du groupe de travail Transports et Mobilité Durables destinées à discuter et valider les hypothèses et la méthodologie employée, plus particulièrement dans le domaine des transports. Les réunions identifiées dès à présent sont :

5 réunions consacrées à des thématiques considérées comme particulièrement importantes :

- transport de marchandises extérieur (maritime) et intérieur (routier)
- transport maritime de personnes
- transport aérien
- transports intérieurs de personnes
- chemin de fer.

4 réunions à vocation locale :

- ports secondaires : deux réunions dans deux ports différents
- agglomérations : une réunion dans chacune des deux agglomérations d'Ajaccio et Bastia.

Les scénarios élaborés dans les trois phases de l'étude devront l'être aux horizons temporels suivants :

- 2020 correspondant à l'objectif des « 3 fois 20 » retenu par l'Union Européenne dans le paquet énergie adopté en mars 2007 ;
- 2035 comme échéance intermédiaire ;
- 2050 correspondant à l'objectif de réduction par 4 des émissions de gaz à effet de serre retenu dans la stratégie nationale de lutte contre le changement climatique.

En fonction de l'éloignement de l'horizon temporel, la précision des modèles prospectifs ne pourra être identique. Il s'agira de viser dans un premier temps à construire un ou des scénarios de nature plus opérationnelle à l'horizon 2020, basés sur des mesures d'amélioration et des politiques publiques relativement précises. Aux échéances plus lointaines, les résultats issus des scénarios auront principalement pour intérêt de montrer, même s'ils sont entachés de marges d'erreur plus importantes, si la trajectoire initiée par les premières mesures et qualifiée à l'horizon 2020, permettrait ou non d'approcher les objectifs du facteur 4 en 2050. C'est aussi le sens et l'intérêt d'un exercice à l'horizon intermédiaire de 2035.

Le prestataire remettra un rapport à l'issue de chacune des trois phases de l'étude. Il rédigera et diffusera aux membres du groupe un compte rendu à l'issue de chacune des réunions du groupe de travail.

En dehors des réunions liées plus spécifiquement à l'activité du groupe de travail régional, il prévoira :

- une réunion avec l'OEC au moment du démarrage de la mission ;
- la présentation des résultats de l'étude à l'occasion d'une réunion du Conseil Energétique de Corse.

Le prestataire devra enfin indiquer le nombre de déplacements et de réunions supplémentaires qu'il estimera nécessaires de tenir en Corse. Il devra préciser les raisons qui l'amènent à prévoir ces déplacements et réunions excédant ceux déjà identifiés dans le présent cahier des charges.

La durée maximale de l'ensemble de cette prestation est estimée à 12 mois. Le prestataire devra préciser la durée de réalisation qu'il estime nécessaire pour chacune des parties.

Il s'assurera de la disponibilité des données qu'il estimera nécessaires à sa mission auprès des différentes parties prenantes, qu'il s'agisse des services centraux ou décentralisés de l'Etat, des services de la Collectivité Territoriale de Corse ou des autres collectivités, des autorités organisatrices et des opérateurs de transports, des associations, etc.