



**Gérard Benso**

## **Les transports maritimes et aériens de la Corse : la continuité territoriale**

---

BENSO Gérard. *Les transports maritimes et aériens de la Corse : la continuité territoriale*, sous la direction d'Henri Rougier. - Lyon : Université Jean Moulin (Lyon 3). Thèse soutenue le 07/12/2016.  
Disponible sur : [www.theses.fr/2016LYSE3076](http://www.theses.fr/2016LYSE3076)

---



Document diffusé sous le contrat Creative Commons « Paternité – pas d'utilisation commerciale - pas de modification » : vous êtes libre de le reproduire, de le distribuer et de le communiquer au public à condition d'en mentionner le nom de l'auteur et de ne pas le modifier, le transformer, l'adapter ni l'utiliser à des fins commerciales.



N°d'ordre NNT : **2016 LYSE 3076**

**THÈSE de DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE LYON**  
opérée au sein de  
**Université Jean Moulin Lyon 3**

**École Doctorale N° 483**  
**École Doctorale Sciences Sociales : Histoire, Géographie,**  
**Aménagement, Urbanisme, Science Politique, Sociologie,**  
**Anthropologie**

**Discipline de doctorat** : Géographie, Aménagement

Soutenue publiquement le 07/12/2016, par :  
**Gérard Benso**

---

**Les transports maritimes et aériens de  
la Corse : la continuité territoriale**

---

Devant le jury composé de :

Mr DUMONT Gérard-François, Professeur, Université Paris 4-Sorbonne  
Mme BOURDEAU-LEPAGE Lise, Professeur, Université Jean Moulin-Lyon 3  
Mr CASTELLANI Michel, Professeur émérite, Université de Corse  
Mr ZEMBRI Pierre, Professeur, Université Paris-Est  
Mr DURAND Jean-Dominique, Professeur émérite, Université Jean Moulin-Lyon3  
Mr Henri ROUGIER, Professeur émérite, Université Jean Moulin-Lyon 3, directeur  
de thèse



## **Remerciements**

Je remercie vivement Monsieur le Professeur Henri ROUGIER d'avoir accepté de diriger ma thèse avec rigueur et bienveillance et de m'avoir encouragé à poursuivre mes travaux lorsque des problèmes de santé les ralentissaient.

J'associe à mes remerciements Monsieur le Recteur Gérard-François DUMONT qui m'a permis de retrouver ma discipline d'origine, qui m'a manquée pendant ma longue carrière de chef d'établissement, après mon départ en retraite.

Je tiens à témoigner de ma profonde reconnaissance à Monsieur le Professeur Maurice WOLKOWITSCH, qui m'a inculqué le goût de la géographie des transports il y a plus d'un demi-siècle.



## Liste des abréviations

<b>ADEC :</b>	Agence du Développement Économique de la Corse
<b>AESA :</b>	Agence Européenne de Sécurité Aérienne
<b>AIPCN :</b>	Association Mondiale Pour les Infrastructures de Transport
<b>ATC :</b>	Agence du Tourisme de la Corse
<b>ATR :</b>	Avion de Transport Régional
<b>BTP :</b>	Bâtiment et Travaux Publics
<b>CCI :</b>	Chambre de Commerce et d'Industrie
<b>CCM :</b>	Compagnie Corse Méditerranée
<b>CDC :</b>	Caisse des Dépôts et Consignations
<b>CDD :</b>	Contrat à Durée Indéterminée
<b>CDI :</b>	Contrat à Durée Indéterminée
<b>CGT :</b>	Compagnie Générale Transatlantique
<b>CGTM :</b>	Compagnie Générale Transméditerranéenne
<b>CIN:</b>	Compania Italiana di Navigazione
<b>CMN :</b>	Compagnie Méridionale de Navigation
<b>CTC :</b>	Collectivité Territoriale d Corse
<b>CSP :</b>	Catégories Socio Professionnelles
<b>DATAR :</b>	Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale
<b>DREAL :</b>	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
<b>DSP :</b>	Délégation de Service Public
<b>FABEC :</b>	Functional Airspace Block Europe Central
<b>GIGN :</b>	Groupe d'Intervention de le Gendarmerie Nationale
<b>GNL :</b>	Gaz Naturel Liquéfié
<b>IATA :</b>	International Air Transport Association
<b>ILS :</b>	Instrument Landing System (=Soutien Logistique Intégré)
<b>IOSA :</b>	IATA Organisation Safety Audit
<b>LOTI :</b>	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
<b>MARPOL:</b>	acronyme de Marine Pollution
<b>MCM :</b>	Maritime Corse Méditerranée
<b>NAP :</b>	Navire à Ailes Portantes
<b>NOTRe :</b>	Loi sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République

<b>OACI :</b>	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
<b>OMI :</b>	Organisation Maritime Internationale
<b>ORTC</b>	Observatoire Régional des Transports de la Corse
<b>OSP :</b>	Obligation de Service Public
<b>OTC :</b>	Office des Transports de la Corse
<b>PADDUC:</b>	Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse
<b>PEI :</b>	Plan Exceptionnel d'Investissements
<b>SESAR:</b>	Single European Sky ATM Research
<b>SNCM :</b>	Société Nationale Corse Méditerranée
<b>SOLAS:</b>	Safety of Life at Sea
<b>SOMECA:</b>	Société Méditerranéenne de Cabotage
<b>SOMIVAC:</b>	Société de Mise en Valeur Agricole de la Corse
<b>STIF :</b>	Syndicat des Transports d'Ile de France
<b>TAT :</b>	Touraine Air Transport
<b>UE :</b>	Union Européenne
<b>UEE :</b>	Union Économique Européenne

## **Informations**

L'orthographe des noms de lieux est celle des cartes de l'Institut Géographique.

La recherche a été arrêtée au 31 décembre 2015, une communication complémentaire pourra être faite lors de la soutenance.



## Sommaire

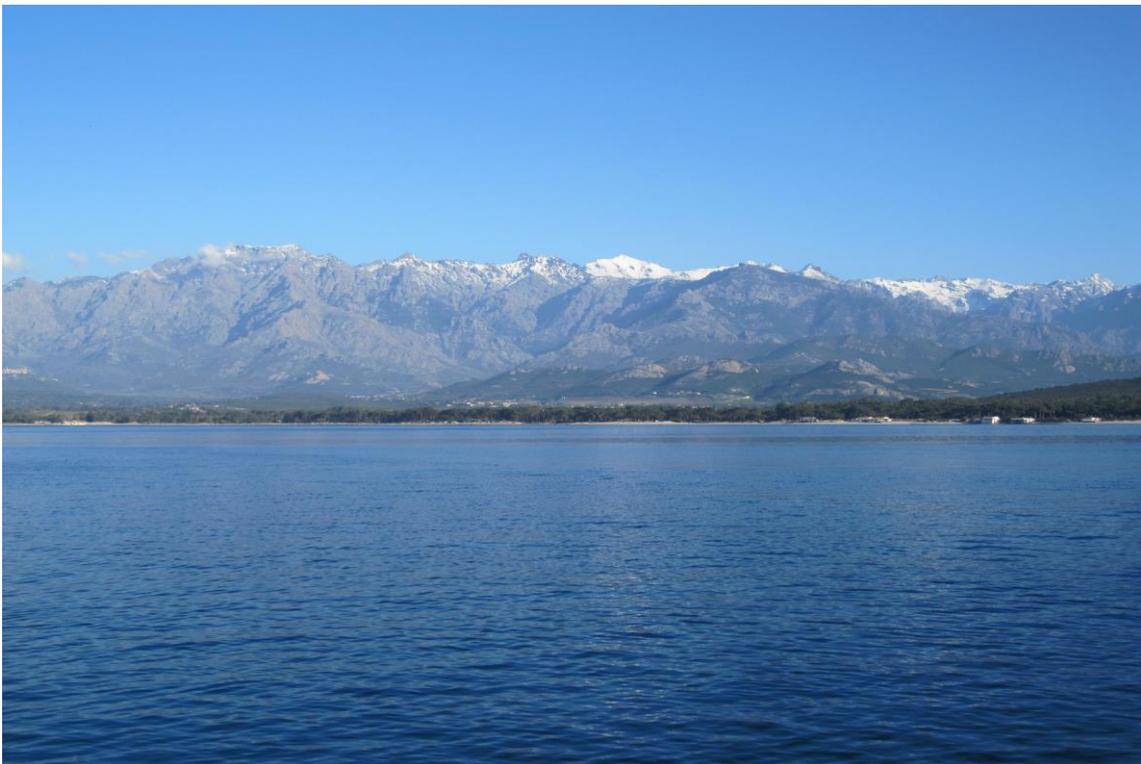
<b>Introduction .....</b>	<b>11</b>
<b>Première partie : La genèse de la recherche d'une continuité territoriale .....</b>	<b>25</b>
1.1. Histoire des relations extérieures de la Corse de l'Antiquité au vingt et unième siècle .....	27
1.2. Revendication et premières mesures de continuité territoriale.....	46
1.3. Délégations et obligations de service public .....	59
1.4. Les effets de la politique européenne des transports.....	75
<b>Deuxième partie : La modernisation des moyens de transport .....</b>	<b>83</b>
2.1. La concurrence des compagnies maritimes .....	85
2.2. L'adaptation de la flotte maritime.....	103
2.3. Les atouts du transport aérien .....	134
<b>Troisième partie : Un grand nombre de ports et aéroports .....</b>	<b>147</b>
3.1. Bastia, première porte d'entrée et de sortie de Corse .....	151
3.2. Ajaccio, porte orientée vers la France continentale .....	169
3.3. Le développement des infrastructures du Sud de la Corse .....	179
<b>Quatrième partie : La croissance des trafics .....</b>	<b>209</b>
4.1. Les déséquilibres du transport des marchandises.....	211
4.2. La primauté du transport des passagers.....	219
4.3. Un trafic largement concentré sur deux pôles. ....	227
4.4. De fortes variations dans le temps .....	250
4.5. L'importance du tourisme dans les transports.....	260
<b>Conclusion.....</b>	<b>273</b>
<b>Annexes .....</b>	<b>282</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>297</b>
<b>Tables des illustrations.....</b>	<b>303</b>



# **Introduction**

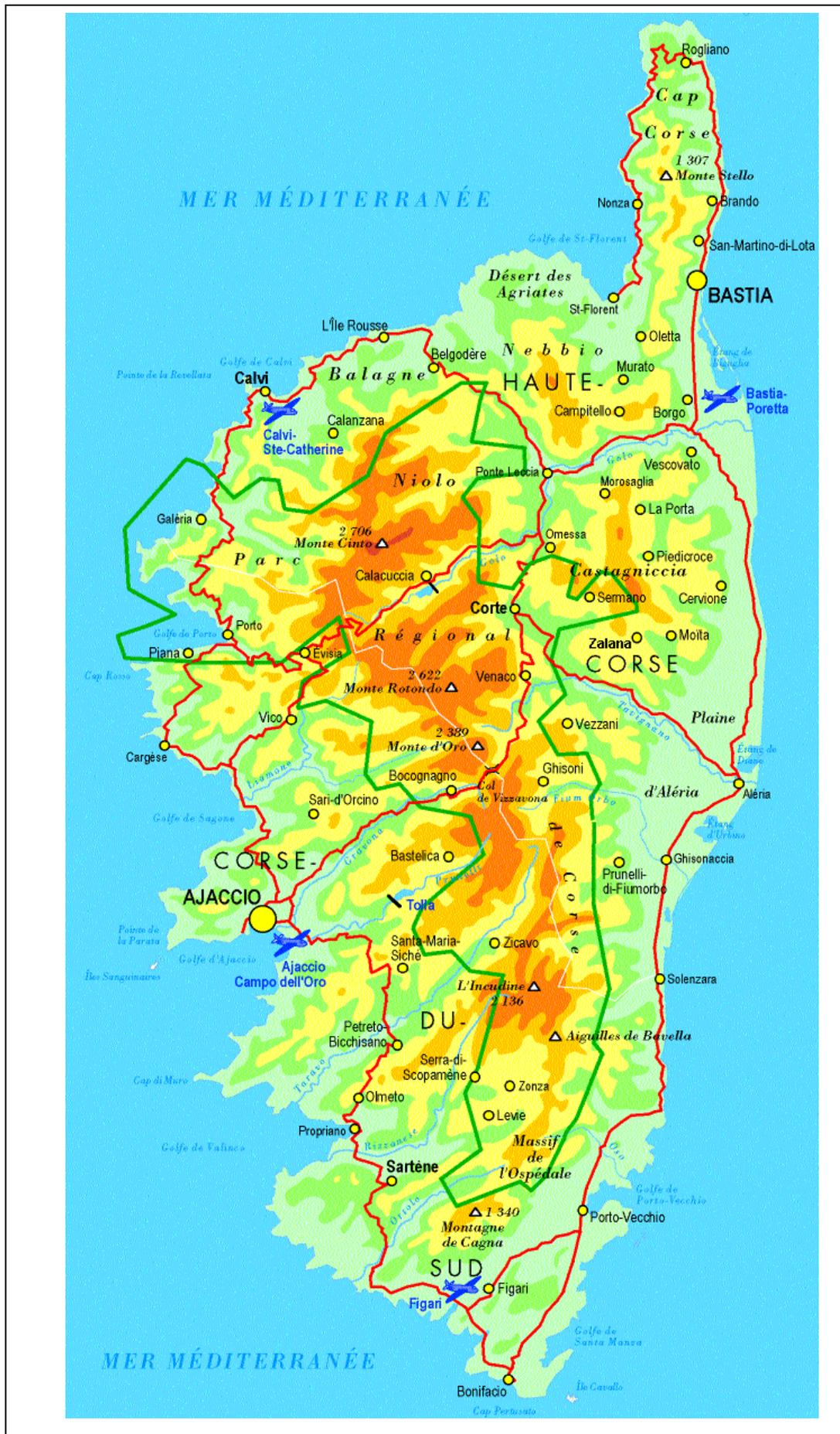


La Corse a une situation particulière en France, île de 3680 kilomètres carrés, peuplée de 320 208 habitants recensés en 2012, elle possède environ mille kilomètres de côtes qui sont plus proches de l'Italie que du continent français. En effet, le point le plus près de la France continentale, la Punta della Revellata, à Calvi, est à cent soixante-sept kilomètres du Cap d'Antibes tandis que le Cap Corse n'est qu'à quatre-vingt kilomètres de la Toscane et Bastia à seulement quarante-cinq kilomètres de l'île d'Elbe que l'on voit distinctement, sauf en cas de ciel bas ; la terre la plus proche de la Corse est la Sardaigne, les Bouches de Bonifacio n'étant larges que de douze kilomètres. Ajaccio, capitale régionale, est plus proche de Rome que de Paris, mais les progrès dans les transports ont réduit et doivent encore réduire le temps des liaisons entre la Corse et la France continentale afin d'assurer la continuité territoriale nécessaire entre les territoires métropolitains.

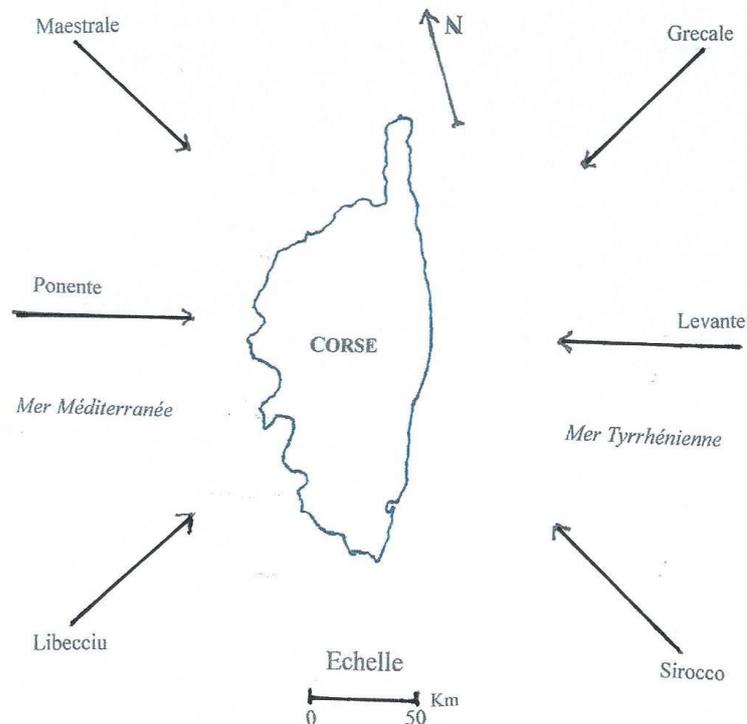


**Photo 1 : Une montagne dans la mer**

*La barrière montagneuse du Nord-Ouest de la Corse est vue depuis la citadelle de Calvi. A gauche, la Monte Grosso (1937 m) n'est qu'à 15 km, au centre, le sommet enneigé du Monte Corona (2144 m) est à 17,5 km, à droite, A Muvrella (2148 m), enneigée, est à 21 km et à l'extrême droite, au fond, dans une échancrure, le Monte Cinto, point culminant de l'île (2706 m) est à 25 km de Calvi.*



**Carte 1 : La Corse**  
 (Source : éditions Cityzeum)



*La Corse est soumise à plusieurs vents qui tournoient autour de ses côtes, ils ont longtemps été un danger pour la navigation maritime, notamment celle à voile, et peuvent encore présenter un gêne lors de très violentes tempêtes. Les vents les plus puissants sont le maestrale (mistral) et le libecciu à l'Ouest et le grecale au Nord-Est. J'ai le souvenir de navires ne pouvant pas accoster à Ile Rousse dans les années 1950 et devant aller à Calvi, dont le port était mieux abrité, et parfois à Ajaccio, lorsque le maestrale atteignait, voire dépassait, 100 kilomètres par heure. Je me souviens aussi d'avoir dû attendre un jour, en 1978, pour me rendre sur le continent en bateau pour participer à un congrès syndical à Bordeaux, l'autre membre de la délégation avait choisi la voie aérienne et a eu le même retard. Les navires actuels sont plus stables mais il arrive encore, rarement, qu'ils doivent attendre pour entrer dans un port, ce fut encore le cas, récemment, à Bastia. Les avions connaissent ce problème à Calvi, dont l'approche de l'aéroport est délicate, chaque année, plusieurs vols doivent être détournés vers Bastia ou, parfois, annulés. Ces problèmes météorologiques apprennent à ceux qui l'imaginent toujours ensoleillé, calme et chaud, que le climat méditerranéen, même en Corse, est capricieux et peut être brutal.*

**Carte 2 : Les vents principaux qui balaient la Corse**

(Source G.Benso)

La Corse est une île mais elle est aussi, selon la formule du géographe allemand Friedrich Ratzel (1899), « une montagne dans la mer » culminant à 2706 mètres au Monte Cinto ; elle possède 120 sommets atteignant ou dépassant 2000 mètres ; son altitude moyenne de 568 mètres est nettement supérieure à celles de ses voisines, 344 mètres pour la Sardaigne et 441 pour la Sicile, malgré l'Etna. La montagne a une orientation dominante Nord-Ouest/Sud-Est compliquée, surtout dans sa partie occidentale, par des lignes de crête déterminant des bassins-versants bien séparés. Ce relief très compartimenté fait parfois comparer la Corse à un archipel, il rend les communications intérieures difficiles ; la route principale, qui relie les deux plus grandes villes, Ajaccio et Bastia, doit franchir le col de Vizzavona à 1163 mètres d'altitude. Douze cols dépassent mille mètres d'altitude, le plus élevé étant celui de Vergio à 1477 mètres dans le massif du Cinto, ils sont plus ou moins enneigés en hiver, selon les années. Les contraintes du relief expliquent la volonté de plusieurs microrégions d'être directement reliées au continent. En effet, la Corse possède plus de ports de commerce et d'aéroports que la Sardaigne et la Sicile, pourtant nettement plus vastes et peuplées.

Formée de deux ensembles physiques différents, la Corse a deux rivages opposés. La côte occidentale correspond à la partie cristalline, elle est découpée par des avancées rocheuses prononcées et de larges golfes dont les plus vastes sont ceux de Porto, Sagone, Ajaccio et du Valinco. Ce type de côte se prolonge au Nord et au Sud des versants orientaux de l'île. Les flancs de la montagne sont très escarpés et des hauteurs considérables se trouvent au voisinage de la mer, limitant la dimension des bassins et, en conséquence, les possibilités d'implanter des installations portuaires et aéroportuaires. Les golfes occidentaux sont largement ouverts aux vents dominants, le Libecciu, le Ponente et le Maestrale (mistral), qui soufflent respectivement du Sud-Ouest, de l'Ouest et du Nord-Ouest et sont parfois très violents, surtout aux extrémités de l'île, au point d'entraver la circulation maritime ou aérienne ; seule la présence d'une baie au fond d'un golfe, à Ajaccio et Calvi, a permis la création de ports sûrs en ces deux villes.

La côte orientale correspond à la Corse schisteuse et sédimentaire, elle est basse, rectiligne, alluviale et lagunaire, donc, à priori, plus favorable aux liaisons intérieures et extérieures mais elle a longtemps été malsaine, la malaria n'ayant disparu qu'à la fin de la Seconde Guerre Mondiale. Cette côte est balayée par le Grecale et le Levante, vents du Nord-Est et de l'Est qui apportent souvent des précipitations, et le Sirocco, sec et chaud, qui souffle du Sud-Est. Cependant, les conditions de navigation en Mer Tyrrhénienne sont

meilleures qu'en Méditerranée grâce à un système de vents et courants complémentaires ; si ce facteur a perdu de son importance aujourd'hui, il a joué un grand rôle pendant toute l'histoire de la marine à voile. Le contournement des extrémités Nord et Sud de la Corse éloigne la côte orientale, largement ouverte vers la proche Italie, de la France continentale pour les relations maritimes.

La population corse est en croissance régulière grâce à un solde migratoire positif, elle était estimée à 323 392 habitants au premier janvier 2014 et serait proche de 330 000 en 2016. La densité humaine de trente-sept habitants au kilomètre carré est la plus faible des régions métropolitaines, cette notion étant très relative compte tenu du relief. Cette moyenne cache de fortes disparités car la population se concentre sur les côtes, en particulier dans les deux principales unités urbaines d'Ajaccio et Bastia, qui sont aussi les deux préfectures des départements de Corse du Sud et Haute Corse ; avec respectivement 66 245 et 66 717 habitants recensés en 2012, elles regroupent 41% de la population insulaire sur 3% de la surface ; une seule autre commune, Porto Vecchio, dépasse (de peu) les 10 000 habitants tandis que l'intérieur se vide bien que Corte, ville universitaire, progresse et atteint 7000 habitants. La notion de densité humaine est aléatoire dans le cas d'une île dont le relief très compartimenté a favorisé la multiplication de petites cellules intra montagnardes ; 69% des communes occupent 56% de la superficie de l'île mais ne représentent que 12% de la population, ce pourcentage étant cependant triple de la moyenne nationale. Il résulte de cette situation que le temps d'accès aux équipements du panier de vie courante est deux fois plus important en Corse que dans l'ensemble français.

Hors de l'île, la diaspora corse est importante et largement répartie en France continentale et, à un degré moindre, à l'étranger ; elle conserve des liens étroits avec les familles ; chaque année, au moment des vacances, de nombreux « Corses du continent » retournent sur leur île, notamment au village d'origine. Dans l'autre sens, les Corses insulaires se rendent volontiers chez leurs parents continentaux et peuvent avoir besoin, lorsque les équipements locaux ne suffisent pas, malgré d'incontestables progrès récents, notamment dans le domaine de la santé, de se rendre dans l'Hexagone. Les moyens de transport rapides et fréquents sont donc revendiqués par les Corses mais ils sont aussi nécessaires pour le développement économique du territoire.

La population corse est plus âgée que la moyenne nationale, les personnes de plus de soixante-cinq ans représentent 20,7% des insulaires contre 17,5% pour la France

métropolitaine. Cette population dispose d'un faible revenu, très inégalement réparti ; les deux départements corses sont parmi les plus pauvres de France alors que le coût de la vie y est des plus élevés, venant juste après Paris et les Hauts-de-Seine, qui sont les plus riches. Les revenus sont inférieurs à la plupart des régions métropolitaines, seuls le Nord-Pas de Calais et le Languedoc-Roussillon étant plus défavorisés ; la médiane du revenu disponible par unité de consommation était de 18 292 euros en 2012 contre 19 786 pour l'ensemble national. La part des revenus d'activité n'est que de 69,9% contre 73,4% en France métropolitaine, compensée par celle des retraites (29,6% contre 26,4%). En outre, les disparités sont parmi les plus fortes à cause des revenus les plus faibles, contrairement au cas de l'Île-de-France où les écarts sont dus aux très hauts revenus. Un habitant sur cinq est en dessous du taux de pauvreté (8100 euros par an) et le chômage, de 10,7% en 2015, est supérieur d'un demi-point à la moyenne nationale mais il est relativisé par l'importance des emplois saisonniers. Cette situation explique l'attachement des Corses à des tarifs maritimes et aériens accessibles.

Le secteur tertiaire est de très loin le premier secteur économique de l'île, représentant 80% de la population active et 83% de la valeur ajoutée brute, dont les trois cinquièmes pour la partie marchande. Le tourisme est la première activité économique, intervenant largement dans le domaine des transports et dans la consommation, il connaît une légère baisse depuis 2014 et reste trop concentré sur un période de plein été ; son développement repose autant sur la qualité des capacités d'accueil que sur la celle des transports maritimes et aériens. Le commerce est présent dans toute l'île, son taux de cent cinquante-deux pour cent mille habitants est presque double du taux national (quatre-vingt-cinq), mais il est majoritairement composé de petites unités, par exemple, on compte 8,3 épiceries pour cent mille habitants contre 3,1 en France métropolitaine ; en revanche, les grands établissements sont peu représentés, ce qui, avec l'étroitesse des zones de chalandise et les difficultés d'accès, contribue à la cherté des prix. Le secteur tertiaire non marchand apporte 32% de la valeur ajoutée brute, soit 28% de plus que la moyenne nationale, grâce à l'importance de la fonction publique, qui comptabilise quinze pour cent des emplois, qu'elle soit d'État, territoriale ou hospitalière et dont les salaires sont généralement plus élevés que dans le secteur privé.

Le secteur secondaire est faible en Corse où la rareté des matières premières et la modeste densité humaine ne sont pas des facteurs favorables à l'industrie ; 15% des habitants le composent. Les entreprises sont généralement de taille moyenne ou petite, les

plus nombreuses étant dans le bâtiment, qui participe presque aux deux tiers de la valeur ajoutée brute du secteur (16,7% en 2012) et les travaux publics. Les produits bruts manquants et la plupart des produits manufacturés doivent être importés, notamment les matériaux, les biens d'équipement et les appareils électro ménagers. Le transport des marchandises peut paraître secondaire par rapport à celui des passagers mais il est important pour la vie locale et fait l'objet d'une attention particulière des instances dirigeantes de l'île.

Le secteur primaire est relativement bien représenté, avec près de 5% de la population active, mais l'agriculture et l'élevage n'apportent que 1,5% de la valeur ajoutée brute, contre 1,8 % en France continentale et 2,6% en province. Ils s'orientent davantage vers des productions de qualité qui pourraient trouver des débouchés intéressants sur le continent, y compris à l'étranger. La charcuterie, les fromages, le miel, l'huile d'olive, les agrumes et les vins sont de plus en plus reconnus, surtout lorsqu'ils bénéficient d'une appellation d'origine contrôlée ; une promotion commerciale efficace est nécessaire mais des transports fiables et adaptés le sont aussi. Les progrès de la production agricole n'empêchent pas le recours à de nombreux produits alimentaires en provenance du continent, essentiellement d'origine industrielle.

La situation juridico-administrative de la Corse a évolué à plusieurs reprises depuis les lois de décentralisation de 1982, toujours vers plus d'autonomie et de responsabilité territoriale ; déjà, la loi de décentralisation du 2 mars 1982 accordait à la Région Corse un statut particulier et celle du 30 juillet 1982 lui attribuait des compétences supérieures à celles des autres régions pour tenir compte de son histoire et de sa géographie. Par la loi du 13 mai 1991, la Corse devenait une collectivité territoriale aux compétences élargies dans deux directions essentielles, le développement économique et culturel et la préservation de l'identité ; la loi du 22 janvier 2002 y ajoutait un plan exceptionnel d'investissements (PEI) dans le but de combler en quinze ans le retard de l'île en infrastructures publiques, notamment dans le domaine des transports.

L'organisation administrative de la Corse comprend trois institutions : l'Assemblée de Corse, le Conseil Exécutif et le Conseil Économique, Social et Culturel, ce dernier étant consultatif. L'Assemblée est un organe délibératif de cinquante et un membres élus au suffrage universel pour six ans ; elle vote le budget et le compte administratif et dispose du pouvoir de renverser l'exécutif par une motion de défiance. Le Conseil Exécutif est composé

de neuf membres élus par l'Assemblée, dont un président et huit conseillers ; c'est un véritable gouvernement chargé de mettre en œuvre la politique définie dans le cadre des larges compétences accordées progressivement depuis 1982. Sept établissements publics spécialisés ont été créés à cet effet : l'Agence du Développement Économique, l'Office de l'Environnement, l'Agence d'Aménagement Durable de Planification et d'Urbanisme, l'Office d'Équipement Hydraulique, l'Office de Développement Agricole et Rural, l'Agence du Tourisme et l'Office des Transports. Ils sont composés à parité de membres élus par l'Assemblée de Corse, qui affirme ainsi son rôle éminent, et de représentants de la société civile ; leurs présidents sont choisis parmi les élus.

Aujourd'hui, la Corse est une collectivité territoriale à statut particulier, conforme à l'article 72, alinéa 1, de la Constitution ; la loi NOTRe du 7 août 2015 a validé la fusion des deux conseils départementaux votée par l'Assemblée de Corse et qui sera effective le premier janvier 2018. L'organisation institutionnelle originale est encore unique en France métropolitaine, mais elle est comparable à celle de plusieurs régions européennes décentralisées, notamment lorsqu'elles sont insulaires comme la Sardaigne voisine. Dans l'attente des nouvelles élections territoriales de 2018, le Président du Conseil Exécutif issu des élections de 2015 a déjà affirmé sa volonté de plus d'autonomie dans plusieurs domaines, dont celui des transports qui constitue l'un des premiers et plus importants chantiers de la mandature.

La question des transports est passée progressivement de la responsabilité de l'État à celle de la Collectivité Territoriale de Corse qui en a fait une de ses préoccupations essentielles. Cette tendance a eu pour effet de rapprocher les responsables des usagers, particuliers et, surtout, professionnels, dans le but d'améliorer la continuité territoriale. Ce concept n'est pas nouveau, il est né peu après la reprise des relations maritimes à la fin de la Seconde Guerre Mondiale ; sa revendication a pris de l'ampleur à partir de la décennie 1960-1970 et a été longtemps limitée au transport maritime et associée à la notion de service public assuré par l'État. Celui-ci s'est retiré au profit de la CTC, sauf pour le financement, mais un autre intervenant est apparu, l'Union Européenne, dont les conceptions sont à l'opposé de celles qui prévalaient au vingtième siècle et prévalent encore dans une bonne partie de l'opinion publique. Tous les intéressés n'ont pas forcément les mêmes motivations et ne donnent pas le même contenu à la notion de continuité territoriale, ce qui rend la tâche des décideurs plus difficile dans le contexte budgétaire actuel.

L'insularité de la Corse nécessite qu'elle soit reliée au continent, en premier lieu à la France continentale qui l'a annexée en 1768. Les conditions technologiques, économiques, sociales et politiques déterminent des choix dans l'organisation des transports extérieurs dans le but d'assurer aux insulaires des liaisons leur permettant de se déplacer et de commercer avec le monde qui les entoure, c'est sans doute un besoin encore plus grand dans « le village planétaire ». La revendication d'une continuité territoriale est assez récente mais, si la formule était inconnue auparavant, la question a parfois été posée et même traitée dans le passé, dans un sens différent de la réponse actuelle, car les objectifs ont varié dans le temps et ne sont pas les mêmes selon les personnes ou les groupes d'intérêt. La première partie de cette étude devra parvenir à une définition de la continuité territoriale après en avoir suivi les étapes de sa mise en place et analysé les moyens financiers, administratifs et juridiques.

La Corse, comme la plupart des îles, vit avec et par la mer, bien que ses habitants aient plus été tournés vers l'intérieur que vers les côtes et qu'elle lui ait apporté de graves dangers à l'époque des invasions barbaresques ; lorsqu'elle a été coupée du monde, pendant la Seconde Guerre Mondiale, elle a subi un lourd recul économique et social auquel le retour à des liaisons sûres avec le reste de la Métropole a progressivement mis fin. En sens inverse, l'État a le devoir de traiter équitablement tous ses territoires et de ne pas en isoler parce qu'ils sont maritimes, comme l'a compris le pouvoir politique français à partir de la Révolution, lorsque la Corse a été déclarée partie intégrante de la République en 1789 ; il a été aidé au dix-neuvième siècle, par la révolution décisive de la marine à vapeur dont les progrès se sont poursuivis jusqu'au milieu du siècle suivant.

L'État a voulu contrôler les liaisons entre le Continent et l'Île de Beauté par la mise en place d'un service public, sous différentes formes, le plus souvent par des concessions attribuées à des compagnies privées, Après la Seconde Guerre Mondiale, l'avion est venu concurrencer le bateau, offrant la possibilité d'un gain de temps appréciable et un nouveau moyen pour réaliser une continuité territoriale dont la revendication prenait corps dans la population insulaire. Quelles étaient les raisons de la demande initiale et sont-elles toujours les mêmes aujourd'hui ? Les premières mesures ont-elles répondu aux attentes des Corses sur le coût des transports et celui de leur vie quotidienne ? Les adaptations successives ont-elles apporté des améliorations substantielles ? Quelles sont les contraintes et les limites de la mise en place de solutions satisfaisantes pour tous ou une grande majorité ? L'intervention

croissante de la Collectivité Territoriale de Corse va-t-elle résoudre cette question sensible dans la vie économique et sociale de l'île ? La direction issue des élections territoriales de décembre 2015 devrait accentuer cette tendance et orienter la politique des transports vers une plus grande implication des milieux économiques insulaires. Les progrès technologiques dans les moyens de transport sont certainement un atout pour atteindre l'objectif ou s'en rapprocher, ce sera l'objet d'une deuxième partie.

Les moyens de transport proprement dits, navires et avions, ne doivent pas être séparés des compagnies qui les possèdent. Alors qu'après la Libération de 1945, la tendance avait été favorable aux sociétés nationales, l'évolution récente tend à les supplanter par des compagnies privées sous l'influence de l'Union Européenne ; c'est d'ailleurs un fait plus général qui concerne aussi nos voisins, notamment l'Italie. Quelles en sont les conséquences pour la desserte de la Corse ? L'évolution technologique est plus complexe dans les moyens de transport maritimes qu'aériens. En effet, si la tendance générale est à l'accroissement des dimensions, des capacités et des vitesses, les types de navires sont plus nombreux et variés que ceux des avions, en partie parce que leur choix est déterminé par la nature du transport : passagers, marchandises ou les deux et dans quelles proportions.

Les infrastructures terrestres feront l'objet d'une troisième partie ; elles ont généralement dû s'adapter aux changements intervenus dans les navires et les avions, ce qui a été apparemment plus simple pour les aéroports que pour les ports, si l'on exclut les équipements modernes et sophistiqués relatifs à la sécurité. Les ports posent un problème qui n'est pas spécifique à la Corse mais y est particulièrement aigu, celui de leur présence en pleine ville, surtout lorsque leur extension est nécessaire. Enfin, une question générale est récurrente : la Corse a-t-elle besoin de sept ports de commerce et quatre aéroports ? Quelle que soit la réponse, le développement de la vie portuaire et aéroportuaire est un facteur essentiel de l'aménagement du territoire, en premier lieu pour la modernisation du réseau routier.

Les trafics seront traités dans une dernière partie, d'abord globalement, depuis la reprise de la desserte de la Corse après la Seconde Guerre Mondiale, puis en étudiant la concurrence entre les voies maritimes et aériennes. Une étude plus détaillée devra analyser les trafics par ports et aéroports, par lignes maritimes et aériennes, par compagnies, pour les passagers, dont la provenance est un élément important pour orienter la politique des

transports, et les marchandises. Le rythme saisonnier devra faire l'objet d'une attention particulière associée à la vie économique de l'île.

Les transports maritimes et aériens sont fondamentaux pour le développement économique de la Corse, ils y ont déjà contribué mais des améliorations et des adaptations sont toujours possibles et attendues. L'hypothèse d'un plus grand rôle de l'avion est avancée pour un essor et un étalement du tourisme ; il est logique que ce développement, qui implique la poursuite de l'effort d'aménagement du territoire, ait des conséquences économiques et sociales favorables en assurant une activité pendant une plus longue période, mais quel type faudra-t-il privilégier pour garantir aussi les meilleures conséquences écologiques ? Cette solution aura-t-elle des retombées sur les tarifs, pour les résidents ? C'est une préoccupation majeure de la Collectivité Territoriale de Corse, dont l'Agence du Tourisme est spécialement chargée en relation avec l'Office des Transports. L'État, de son côté, ne doit évidemment pas se désengager car il est responsable de l'équité entre ses territoires. C'est le rôle de la puissance publique dans son ensemble de rechercher les meilleures solutions pour rapprocher la Corse du continent et de parvenir à la mise en place d'une véritable continuité territoriale, c'est-à-dire l'effacement de la mer, au moins dans le cadre national. Compte tenu des évolutions institutionnelles européennes, ne serait-il pas opportun d'envisager son extension en Méditerranée Occidentale ?



## **Première partie :**

### **La genèse de la recherche d'une continuité territoriale**



## **1.1. Histoire des relations extérieures de la Corse de l'Antiquité au vingt et unième siècle**

Jusqu'à la fin du dix-neuvième siècle, la mer a été la seule voie possible pour que la Corse soit en relation avec le continent, essentiellement les côtes méditerranéennes qui l'entourent. Malgré des conditions très favorables, la Corse, à l'exception du Cap Corse et de Bonifacio, a plus la réputation d'être une terre de pasteurs et de petits paysans que de marins. La mer a longtemps été porteuse de dangers, amenant des invasions et des maladies, notamment la malaria, sur les côtes. En revanche, la situation de l'île lui donnait une position de relais intéressante en Méditerranée, sur les voies Nord-Sud entre l'Italie et l'Afrique du Nord, Est-Ouest entre la péninsule italienne et l'Espagne.

### **1.1.1. Un commerce maritime actif depuis l'Antiquité**

#### ***1.1.1.1. La prospérité sous l'Empire romain***

Ces conditions rendaient la Corse attractive à des peuples commerçants, aussi toutes les installations portuaires, des Phéniciens au dix-huitième siècle, ont-elles été d'implantation étrangère. Dans l'Antiquité, l'économie corse était relativement plus riche qu'aujourd'hui, donnant à l'île une valeur qui s'ajoutait à son attrait stratégique. La Corse s'est trouvée « tour à tour dans l'orbite phocéenne, massaliote, étrusque, sicilienne, punique, romaine »<sup>1</sup>. En l'an 269, Rome s'emparait d'Alalia,<sup>2</sup> sur la côte orientale, et étendait sa domination sur l'île qui connaissait une ère de prospérité économique ; l'île avait alors un rôle non négligeable dans l'approvisionnement de la capitale impériale. La Corse pouvait étendre ses liens en Italie et en Méditerranée Orientale, y développant un commerce florissant : le vin faisait l'objet d'un échange massif avec le blé italien, l'huile d'olive et le bois constituaient les autres grandes importations. Les influences étrangères se limitaient à

---

<sup>1</sup> Dacharry Monique, *Tourisme et transports en Méditerranée occidentale: îles Baléares, Corse, Sardaigne*, 1964, Paris, PUF, 156 p.

<sup>2</sup> Aujourd'hui Aléria.

quelques points côtiers dans le Nord et l'Extrême Sud.

### ***1.1.1.2. Prospérité et crises sous les dominations pisane et génoise***

Cette prospérité ne dura pas, les incursions barbaresques créant de l'insécurité sur les côtes dès le Vème siècle tandis que l'Empire romain s'affaiblissait puis se disloquait. La Corse entra dans l'aire d'influence de Byzance mais se repliait sur elle-même. En 830, Boniface II, comte de Lucques, faisait édifier un castel à la pointe méridionale de l'île pour la protéger, ainsi que la Sardaigne toute proche ; cette petite place forte devint peu à peu un comptoir commercial et prit le nom de Bonifacio.

En 1091, le Pape Urbain II accorda une concession perpétuelle de l'investiture de la Corse à l'évêque de Pise, réaffirmant ainsi l'appartenance de l'île au Saint-Siège. La féodalité pisane avait commencé de s'établir au Xème siècle, favorisant la reprise du commerce maritime avec l'Italie, principalement la Toscane. Les échanges ont progressivement repris leur ampleur passée et se sont intégrés dans un système au sein du bassin méditerranéen. Les principales exportations corses étaient des produits de l'agriculture, au premier rang desquels le vin du Cap et du Nebbio, qui partait de Bastia et du port voisin d'Erbalunga et allait d'abord en Toscane puis étendait son aire jusqu'à Rome et Naples. La terre corse fournissait aussi du blé, des fèves et des haricots secs, l'élevage des ovins, de la viande salée, des peaux et des fromages. La Corse importait des matières premières, particulièrement du fer, et des produits manufacturés, notamment des textiles.

Vers la fin du XIIème siècle, Gênes commençait à concurrencer Pise ; ainsi, en 1195, lors de la fondation du « castellu » de Bonifacio, des colons ligures s'y installèrent avec des projets commerciaux traduits par les clauses d'immunité douanière dont les marins bénéficiaient. Progressivement, la cité ligure supplantait sa rivale toscane et, après avoir détruit la flotte pisane à La Meloria en 1284, établissait une véritable domination qui allait pratiquement durer jusqu'à l'annexion française en 1768. La période génoise a marqué durablement le paysage côtier corse par la construction, au XVIème siècle, de nombreuses tours destinées à rassurer et avertir les habitants des incursions barbaresques et sarrasines. Du XVème au XVIIème siècle, afin de protéger le commerce maritime mais aussi de constituer des points d'appui à la puissance coloniale, Gênes a édifié et renforcé des places fortes portuaires dont les plus célèbres sont les celles de Bonifacio et Calvi qui dominent des ports

bien abrités ; de puissantes citadelles ont aussi été construites à Ajaccio, Bastia, Saint Florent et Porto Vecchio.



**Photo 2 : La tour génoise du Capo Rosso**

*(Source : Éditions Desjobert 2014)*

Le commerce maritime de la Corse a connu alors son âge d'or, révélant une vie économique fondée sur l'agriculture et l'élevage. Les exportations représentaient jusqu'au triple des importations, le vin avait toujours la première place et gagnait des marchés à Gênes et en Ligurie où l'huile d'olive de Balagne, expédiée par Algajola, près de Calvi, était très appréciée. De nouveaux produits participaient à ce commerce générateur d'activité et de revenus pour la Corse : les poissons frais ou séchés des étangs de Biguglia, Diana et Urbino, les châtaignes de la Castagniccia et, en faibles quantités, du bois des forêts d'Aitone et Valdo Niello, dans le massif du Monte Cinto. Les importations étaient de trois types ; les plus chères étaient des textiles : étoffes, tissus, draperies, soieries, vêtements et lingerie venaient d'Italie et de Flandres.

### ***1.1.1.3. Nouveaux courants commerciaux après l'annexion française***

Une nouvelle période de difficultés économiques et sociales suivit au XVIIIème siècle, marqué par des troubles et le déclin de Gênes ; le commerce maritime en subit les conséquences, il ne reprit qu'après l'annexion française, en 1769, mais en empruntant de nouveaux courants en direction de Marseille et Toulon qui supplantaient les ports italiens. Le XIXème siècle allait surtout être marqué par une révolution technique. Jusqu'alors, la flotte de commerce se composait de petites embarcations, barques, gondoles, balancelles et brigantines, dont les plus grosses jaugeaient une trentaine de tonneaux, avaient un équipage réduit à six à huit marins et pouvaient transporter une vingtaine de barriques. Les dimensions se sont accrues avec le temps, au XIXème siècle, les pinques, bombardes, goélettes, bricks, tartanes et misticks doubler ou triplèrent la capacité de transport et l'effectif des équipages des voiliers.



**Photo 3 : Un brick dans le port d'Ajaccio.**

*(Source : Peinture exposée au musée de Corte)*

Ces bateaux permettaient aussi un gain de temps non négligeable pour les traversées ; par exemple, le temps de parcours d'Ile Rousse à Toulon est passé de dix à six jours de 1815 à 1838. Cependant, les aléas de la météorologie subsistaient, des vents contraires pouvaient multiplier la durée d'une traversée par deux ou trois ; un facteur capital

intervenait au moment où relations maritimes entre la Corse et la France continentale devaient s'intensifier : la naissance de la marine à vapeur.

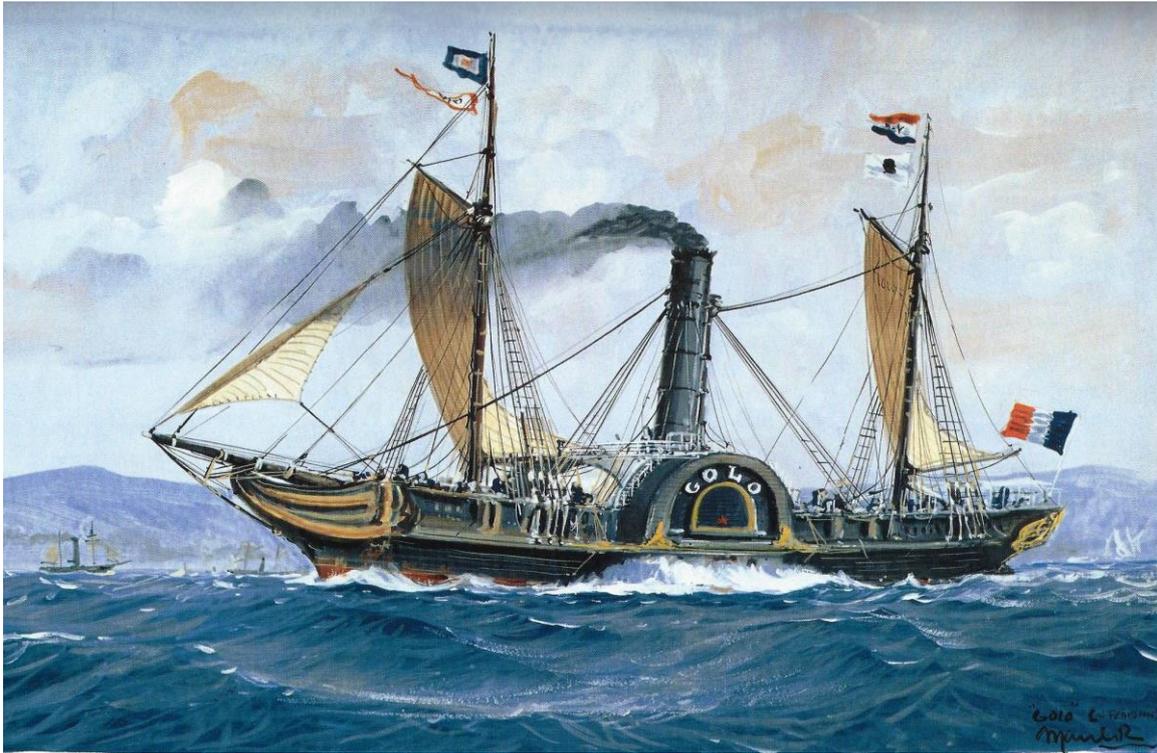
## **1.1.2. L'essor du transport maritime aux XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècles**

### ***1.1.2.1. La révolution technologique de la marine à vapeur***

L'idée de relier la Corse au continent par des navires à vapeur a été émise pour la première fois en 1825, mais n'a été concrétisée qu'en 1830 après deux essais infructueux, lorsqu'un service régulier a été ouvert par la compagnie toulonnaise « Gérard et fils ». Cet armement a fait construire trois navires baptisés « Golo », « Liamone »<sup>3</sup> et « Var » ; longs de trente-trois mètres, larges de cinq, jaugeant cinquante tonneaux, ils avaient une coque en bois et étaient propulsés par des machines à vapeur d'une puissance de deux fois vingt-cinq chevaux actionnant des roues à aubes, tout en étant gréés de voiles auxiliaires. Ces navires disposaient de quatorze cabines et pouvaient transporter une cinquantaine de passagers, mais la moyenne n'était que d'une douzaine par traversée ; les tarifs, fixés dans la convention, dépendaient de leurs conditions sociales, allant de vingt-cinq francs pour les plus aisés à seize pour les ouvriers et les domestiques et dix pour les indigents. Ils pouvaient aussi transporter de cinq à six tonnes de marchandises, mais le fret était davantage assuré par des voiliers ; leur mission principale était le service du courrier pour lequel la compagnie était subventionnée. Les navires à vapeur assuraient ainsi, plus rapidement et régulièrement que les voiliers, une certaine continuité, celle de l'État ; le pouvoir politique pouvait mieux communiquer avec ses représentants dans l'île.

---

<sup>3</sup> Le « Golo » et le « Liamone » sont deux fleuves corses, ils ont donné leur nom aux deux départements créés sous le régime révolutionnaire en 1790.



**Photo 4 : Le « Golo » arrivant à Bastia lors de son voyage inaugural**

*(Source : Peinture de René Mambri, in « Corsica Marittima » page 21)*

Le commissaire de l'exposition « Mare Nostrum, les Corses et la mer » au Musée de la Corse de Corte déclarait dans son discours inaugural, le 31 Juillet 2011 : « L'évolution technique est garante de traversées assez régulières à la vitesse de six nœuds, ce qui représente un grand progrès sur les voiliers. De plusieurs jours à plusieurs semaines par vent contraire pour rejoindre Toulon ou Marseille, le temps de voyage est réduit à trente heures, voire moins, les steamers incarnent des distances raccourcies, des tonnages de marchandises plus importants et des coûts de transport réduits ».

Le 18 Juin 1830, le « Liamone » entrait dans le port d'Ajaccio en provenance de Toulon après vingt-six heures de traversée ; deux jours plus tard, le « Golo » reliait le port varois à Bastia en trente heures. L'arrivée des deux vapeurs eut un si grand retentissement dans l'île que le « Journal du Département » l'évoquait en ces termes : « Il serait difficile d'exprimer la joie que les habitants ont manifestée à l'apparition des deux bâtiments. Nous pouvons assurer que le 18 et le 20 Juin feront époque dans les annales de la Corse ».

La révolution technologique a engendré progressivement un développement des échanges, la création de nouvelles richesses et l'affermissement de logiques commerciales

conduisant au regroupement des trafics et à l'augmentation du tonnage des navires. L'accroissement de leurs dimensions a condamné les marines qui ne pouvaient pas s'adapter aux nouvelles techniques maritimes. Beaucoup ont perdu toute trace de leur activité passée et n'ont gardé qu'un petit port de pêche ; c'est notamment le cas des marines du Cap Corse. En même temps, Bastia captait une part essentielle de l'activité qui favorisait l'essor de la ville ; sur la côte occidentale, Ajaccio bénéficiait aussi de cette évolution. La concentration des ports de commerce aboutissait rapidement à réduire leur nombre à huit, situation qui allait se maintenir jusqu'à la Deuxième Guerre Mondiale.<sup>4</sup>

Le nouveau mode de transport n'a pas été bien accueilli par tous, les marins protestèrent, une centaine d'entre eux allant jusqu'à fomenter, en 1832, une petite émeute qui dut être arrêtée par une intervention de la troupe. De nombreux commerçants ajacciens possédaient un voilier et rejetaient la concurrence des vapeurs. Le Conseil Général de la Corse condamna ces agissements en faisant valoir que les souffrances seraient passagères tandis que le commerce, le producteur et le passager en tireraient de grands bénéfices et que les nouveaux bateaux étaient un atout pour l'avenir de la Corse. La contestation se calma progressivement, une nouvelle ère du commerce maritime de l'île était née.

La concurrence entre les ports était au moins aussi vive sur le continent, opposant Toulon à Marseille, où les transactions commerciales se faisaient de plus en plus et qui bénéficiait de puissants appuis à Paris. Le 14 Juin 1841, une loi substituait le port phocéén à son rival varois comme tête de pont des services postaux de la Corse ; elle ne fut appliquée qu'à la fin de 1842, à l'expiration du bail de la Compagnie Gérard. Ce changement fut d'autant plus fatal à l'armement toulonnais qu'il intervint au moment où une loi de 1841 confiait à l'Administration des Postes le monopole du transport du courrier à partir du 1<sup>er</sup> Août 1843. La vapeur s'était imposée, le nombre de ses navires desservant la Corse n'était encore que de trois en 1841 puis il tripla l'année suivante et explosa ensuite : quarante en 1843, quatre-vingt-dix en 1844 et cent dix en 1845 ; parmi eux, quatorze paquebots habituellement affectés sur les lignes du Levant offraient un confort qualifié de « luxueux » aux passagers.

En étatisant le transport des dépêches et des passagers, le gouvernement répondait au souhait de la Marine à voiles de se réserver le trafic des marchandises ; une compagnie privée

---

<sup>4</sup> Le port de Saint Florent n'a pas été rouvert après la Libération de 1945.

n'aurait pas manqué d'étendre son activité vers le fret, plus rémunérateur. L'État possédait déjà des bateaux exploités par le Ministère des Finances pour le compte des Postes, assurant le service du courrier avec le Levant. Un service hebdomadaire fut créé, reliant Marseille à Bastia et Ajaccio, et assuré par trois paquebots-poste appréciés pour leur confort, « Bastia », « Ajaccio » et « Napoléon » ; ce dernier était révolutionnaire car propulsé par une hélice, mais toujours gréé de trois mats et de voiles auxiliaires, ce qui lui assurait une vitesse moyenne de dix nœuds. Si l'expérience fut une réussite technologique, elle fut négative sur le plan commercial, devant l'accumulation des pertes d'exploitation, l'État l'arrêta en 1850 et fit adopter une loi confiant de nouveau le transport des dépêches au secteur privé.

### ***1.1.2.2. Un développement constant de la flotte commerciale***

La nouvelle concession du courrier fut attribuée à la compagnie bastiaise Valéry qui assurait un service de paquebots entre Marseille et Ajaccio à raison de deux traversées par semaine depuis 1843. Cet armement avait été créé par les frères Joseph, Jean et Jean-Mathieu Valéry, issus d'une famille bastiaise entreprenante ; ayant le sens du progrès, ils avaient remplacé leur voilier par un premier navire à vapeur. En 1840, ils avaient fondé une société en commandite pour ouvrir une ligne maritime entre Bastia et Livourne puis avaient progressivement constitué une petite flotte de quatre navires à aubes ; en 1847, ils ont mis en service le « Bonaparte », premier bateau à hélices construit en Méditerranée. Ces navires reliaient les ports corses à Marseille, Toulon, Antibes en France continentale, Gênes, Livourne, Naples, l'île d'Elbe et Porto Torrès en Italie. Très audacieux, les frères Valery n'hésitèrent pas à ouvrir des lignes jusqu'à Alger, Beyrouth, Port Saïd, l'île de la Réunion et même Maracaibo au Venezuela.

Concessionnaire du transport des dépêches entre la Corse et la France continentale à partir de Juillet 1850, la compagnie mit en service six navires ; elle ouvrit les ports de Calvi et Ile Rousse au transport des passagers ; en 1858, une nouvelle convention accordée pour quinze ans imposa l'extension du service d'Ajaccio jusqu'à Propriano et Bonifacio en quatre et huit heures. Le cahier des charges imposait un minimum d'une traversée hebdomadaire dans les deux sens pour chaque ligne et deux pour Bastia. Les conventions étaient très précises, elles fixaient les jours et les horaires, les tarifs du passage et de la restauration quotidienne à bord et prévoyaient même le prix des dépassements du poids autorisé des bagages eux-mêmes différents selon les classes.

Classe	Passage	Restauration
1 <sup>ère</sup>	24	4,20
2 <sup>ème</sup>	16	4,20
3 <sup>ème</sup>	12	2,50
4 <sup>ème</sup>	12	1,50

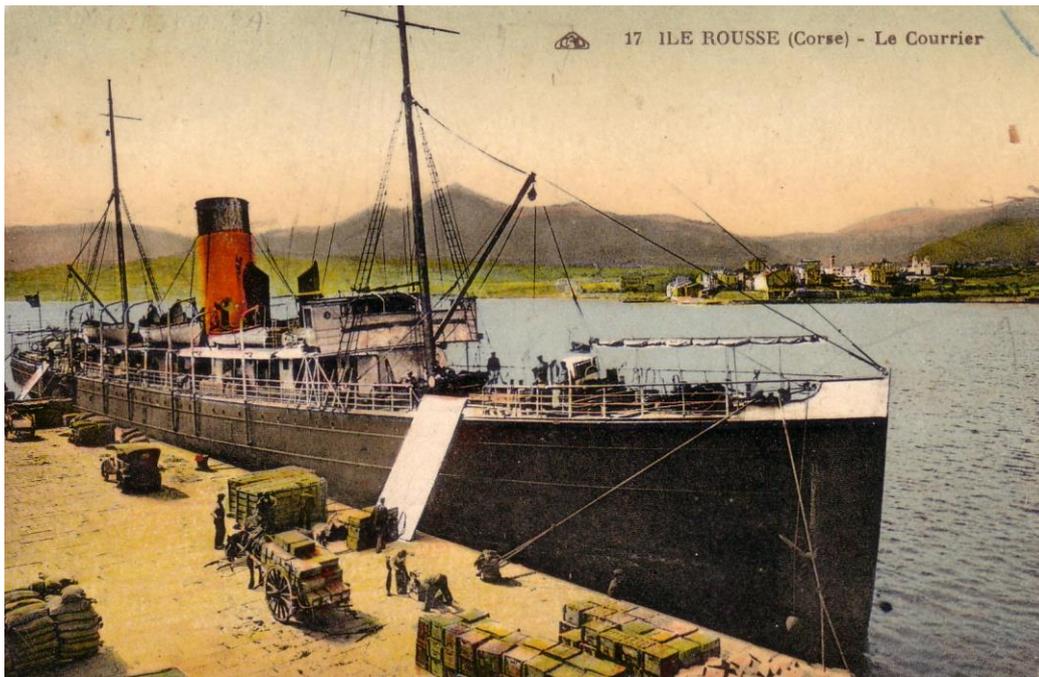
**Tableau 1 : Tarifs de transport et de restauration à bord en 1859 (francs)**

*(Source Charles Finidori in Corsica Marittima p 48)*

En 1862, une ligne Nice-Corse fut créée et fortement subventionnée deux ans après l'annexion de la ville azurée, ce qui entraîna une réaction de la Chambre de Commerce de Marseille. La flotte comprenait alors douze navires qui effectuaient les traversées entre Marseille et les ports corses entre vingt-quatre et trente heures en moyenne. En 1868, le Conseil d'État décida de doubler le nombre de liaisons hebdomadaires pour la desserte d'Ajaccio et Bastia ; en 1870, l'armement bastiais bénéficia aussi de l'attribution du service postal entre la France et l'Algérie et la Tunisie à la place des Messageries Maritimes. Pour faire face à ces nouveaux besoins, la compagnie dut acquérir de nouveaux navires afin de porter sa flotte à vingt-cinq unités, mais les conséquences de la guerre franco-prussienne la contraignirent à en commander huit à des chantiers navals écossais, ce qui se traduisit par un coût plus élevé et fut probablement la première cause de ses difficultés financières.

La compagnie maritime Valery était devenue l'une des plus importantes en Méditerranée mais elle a d'autant plus été fragilisée par ce problème, malgré une saine gestion, qu'elle avait accepté une subvention très inférieure à celle de son concurrent pour obtenir l'adjudication des lignes d'Afrique du Nord alors qu'elle subissait depuis 1869 la concurrence de la compagnie marseillaise Fraissinet sur les lignes de la Corse. Lors du renouvellement de la concession en 1873, celle-ci proposa de recevoir une subvention si basse qu'elle l'obtint. Cinq ans plus tard, la compagnie Valery perdait aussi la concession du service postal des lignes d'Algérie et Tunisie au bénéfice de la Compagnie Générale Transatlantique

qui lui rachetait presque toute sa flotte en 1880. Dès lors, elle ne pouvait pas éviter sa liquidation en 1883. La Compagnie Fraissinet commençait alors une longue période de présence dans les ports corses qui ne s'achèvera qu'en 1948, elle allait bénéficier de la concession pendant toute cette période, sauf de 1883 à 1892, lorsqu'elle fut supplantée par la Compagnie Insulaire de Navigation Morelli qui fit faillite à la fin de son mandat, et en 1904-1905 par la Compagnie Nantaise qui fut mise en liquidation après seulement quatre mois de service.



**Photo 5 :** Le « Bocognano » dans le port d'Ile Rousse vers 1900

*(Source : Compagnie Alsacienne des Arts Photographiques)*

Pendant les soixante-quinze ans de l'ère Fraissinet, les transports maritimes corses ont bénéficié de nombreux et importants progrès techniques qui ont assuré une augmentation du volume des trafics, un gain de temps sensible et un meilleur confort pour les passagers. Les dimensions des navires ont été accrues, la longueur moyenne passant de l'ordre d'une soixantaine à une centaine de mètres, le tonnage a été quadruplé ou quintuplé, la vitesse augmentée de cinquante pour cent grâce à des machines, toujours chauffées au charbon, plus performantes. Par exemple, la durée des traversées entre Marseille et Ajaccio est passée de vingt heures en 1873 à seize vers 1900 et douze en 1930. La capacité d'accueil des paquebots a été largement accrue, passant d'un maximum de deux cents passagers à fin du dix-neuvième

siècle à un millier à la veille de la Deuxième Guerre Mondiale. Ces paquebots étaient plus confortables mais les passagers étaient répartis en quatre classes, la quatrième ne disposant pas de cabines alors que les traversées étaient surtout nocturnes.

### ***1.1.2.3. Une vie maritime marquée par de nombreux drames***

La flotte desservant la Corse allait être presque décimée pendant le conflit mais elle avait connu de nombreux drames auparavant. Les premières années de la navigation à vapeur ont été marquées par plusieurs naufrages ; le premier a eu lieu le 14 Octobre 1847 en Mer Tyrrhénienne, l'abordage du « Bonaparte » et du « Comte de Paris » ne fit que trois victimes. Le 23 Février 1860, le naufrage de la « Louise » à l'entrée du port de Bastia fut plus grave, causant quarante-quatre morts. Dans la nuit du 16 au 17 Février 1869, l'abordage du « Prince Pierre Bonaparte » par l'avisos « Latouche-Tréville » fit quatorze nouvelles victimes et celui du « Général Abbaticchi » par un grand voilier norvégien, dont le commandant a été reconnu seul responsable, causa une cinquantaine de décès au large de Calvi le 7 Mai 1869. L'abordage de l'« Oncle Joseph » par le vapeur italien « Ortiglia » dans la nuit du 24 Novembre 1880, près de La Spezia, fut encore plus dramatique, seulement cinquante passagers sur les trois cents ayant été sauvés.

Tous les navires victimes de ces abordages appartenaient à la compagnie Valéry qui a donc payé un lourd tribut au développement du trafic maritime corse. Les abordages ont souvent eu lieu la nuit car les moyens de guidage des bateaux n'étaient pas encore au niveau des exigences de sécurité. La compagnie Fraissinet connut son premier naufrage le 7 Juin 1903, près du port de Marseille, par la collision incompréhensible de deux de ses navires ; le « Liban », éperonné par l'« Insulaire », a coulé rapidement, entraînant cent cinquante personnes à trente mètres de fond.

Les événements les plus dramatiques ont eu lieu pendant les deux guerres mondiales. Dans la nuit du 15 au 16 Août 1914, le torpillage du « Balkan » par un sous-marin allemand, au large de Calvi, fit quatre cents victimes sur les cinq cents deux personnes à bord. La guerre de 1939-1945 fut la plus destructrice de navires, la compagnie Fraissinet a perdu six des sept paquebots desservant la Corse. Les torpillages ont surtout été le fait des marines alliées, principalement la Royal Navy, car la plupart des navires circulant en Méditerranée avaient été réquisitionnés par les Italiens et les Allemands. Le premier torpillage d'un navire se rendant

en Corse fut celui du cargo « Oasis », le 26 Février 1943 au Nord du Cap Corse, seulement cinq marins y perdirent la vie mais le second, celui du paquebot « Général Bonaparte », le 19 Mai de la même année près de Nice, causa la mort de cent trente sept personnes, cent quarante-sept étant sauvées par deux torpilleurs allemands. Le dernier torpillage en mer, entre Corse et continent, fut celui du cargo « Château Yquem » de la compagnie Worms, à la sortie du golfe d' Ajaccio le 27 Juillet 1943 ; il fit deux victimes parmi l'équipage.

L'année 1943 vit aussi le torpillage, les 15 et 21 Septembre, de l' « Ile de Beauté » et du « Pascal Paoli »<sup>5</sup> dans le golfe de Gênes, mais ces paquebots de la compagnie Fraissinet, transformés en patrouilleurs auxiliaires par la marine allemande, ne desservaient plus la Corse. Les 21 Septembre et 3 Octobre, deux navires étaient détruits, sans pertes humaines, par des bombardements aériens des forces alliées dans le port de Bastia, lors des derniers combats de la libération de la Corse. L'année suivante vit la destruction des derniers paquebots, sauf un, affectés aux lignes de la Corse avant la guerre : le « Sampiero Corso »<sup>6</sup> était coulé par les Allemands devant Cassis le 22 Juin, Le « Cynos » et le « Cap Corse » étaient sabordés dans le port de Marseille en Août, à la veille de la libération de la ville.

À la fin du conflit, il ne restait plus que le « Ville d' Ajaccio » pour relier la Corse à la France continentale, plus deux petits cargos chargés du ravitaillement ; c'était bien peu pour faire face aux besoins de l'île après plusieurs années d'isolement. L'État acheta un petit navire norvégien, baptisé « Fred Scamaroni »<sup>7</sup>, et commanda un paquebot neuf aux chantiers navals britanniques ; il n'allait pas tarder à prendre une place prépondérante dans la desserte maritime du département insulaire. Le 23 Décembre 1948, l'Assemblée Nationale votait le transfert des lignes maritimes à la Compagnie Générale Transatlantique par un score très serré de 304 voix contre 292 ; la nouvelle convention accordait une subvention de cinquante-six millions de francs, soit le triple de ce qui était prévu au budget.

Une nouvelle ère commençait, dans l'esprit du programme du Conseil National de la Résistance, l'État intervenait directement, substituant à la compagnie Fraissinet, de statut

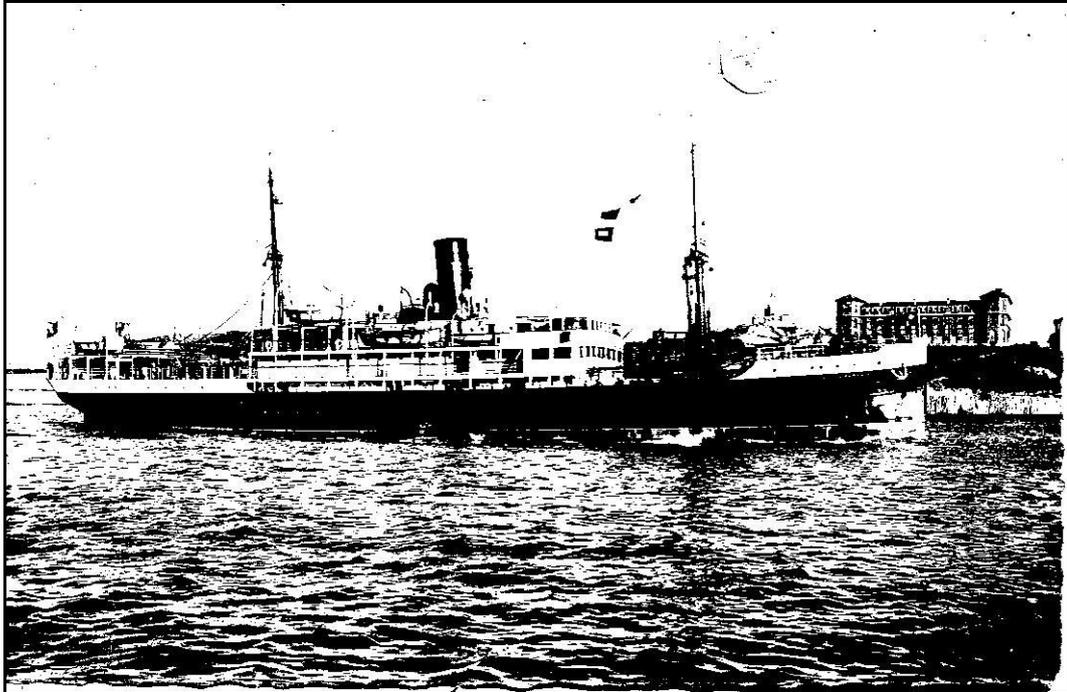
---

<sup>5</sup> Pascal Paoli (1725-1807) : patriote corse proclamé « Babbu della Patria » (père de la Patrie), chef de l'État corse de 1755 à la victoire militaire et l'annexion françaises en 1769. Homme reconnu du « Siècle des Lumières », surtout en Angleterre et aux États Unis d'Amérique.

<sup>6</sup> Sampiero Corso (1498-1567) : patriote corse qui favorisa l'intervention française contre l'occupation génoise et mourut assassiné.

<sup>7</sup> Fred Scamaroni : chef des Forces Françaises de Libération de la Corse, arrêté et torturé par l'OVRA (police politique fasciste italienne) le 18 mars 1943, il est mort par suicide le 19, à Ajaccio.

privé, un nouveau concessionnaire de statut public ; celui-ci allait même bénéficier d'un monopole de fait.



**Photo 6 : « Ville d'Ajaccio » sortant du port de Marseille.**

*(Source : Éditions de France 1951)*

### **1.1.3. Les débuts des liaisons aériennes**

C'est aussi dans les années d'après-guerre que le transport aérien a pris son véritable démarrage entre la Corse et le continent alors qu'il avait déjà eu un développement non négligeable dans le monde ; jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale, l'avion n'avait eu qu'un rôle marginal. Le premier vol entre Marseille et la Corse a eu lieu en 1886 mais il a été réalisé en ballon dirigeable, sans but commercial comme le premier vol en avion, le 9 Octobre 1912 entre Pise et Bastia. Le 13 Mars 1914, le premier vol expérimental par hydravion reliait Saint-Raphaël et Ajaccio. L'hydravion a été le seul type d'appareil utilisé entre les deux conflits mondiaux car la Corse ne disposait pas d'aérodrome, sauf une petite piste en herbe à Ajaccio.



**Photo 7 : Hydravion LeO H 246.**

*(Source : collection Nico Braas, Pays Bas)*

En 1917, deux hydrobases étaient créées à Calvi et Ajaccio pour des raisons militaires et stratégiques mais ce n'est que le 18 Novembre 1921 qu'une desserte civile était inaugurée entre Antibes et Ajaccio, par un hydravion bimoteur en bois et en toile ; cet appareil conçu par Fernand Lioré n'offrait que six places, en plus de celle du pilote, et faisait la traversée en deux heures. En 1925, un service régulier, assuré par la Compagnie Aéronavale, était ouvert entre Nice et Ajaccio à raison de deux vols par semaine. Les liaisons étaient intensifiées en 1928, la compagnie Air Union, qui avait absorbé l'Aéronavale, proposait un vol quotidien. Cette fréquence était doublée en 1930, au départ de l'Étang de Berre, avec de nouveaux hydravions plus rapides, volant à 170 kilomètres à l'heure. En 1933, Air France regroupait plusieurs compagnies dont Air Union et, le 7 Août, prenait place sur les lignes de Corse avec des appareils énormes pour l'époque, les LeO H-246, qui pouvaient transporter vingt-six passagers à 255 kilomètres à l'heure, effectuant le vol en une heure et cinquante minutes entre l'Étang de Berre et Ajaccio.

C'est à la Seconde Guerre Mondiale que la Corse doit ses premiers aérodromes, aménagés par les Américains à Ajaccio, Bastia et Calvi ; il s'agissait de pistes en terre agrandies et modernisées par la suite. La piste d'Ajaccio était allongée en 1955 et pouvait

alors accueillir des avions modernes, Douglas DC3 et DC4, Languedoc et Bréguet deux ponts. L'aérodrome de Bastia était déplacé de quelques kilomètres, de Borgo à Lucciana-Poretta, lorsque la plaine a été assainie. Les liaisons étaient organisées selon deux types, le bord à bord, entre Marseille et Nice d'une part, Ajaccio et Bastia d'autre part et les escales entre la France, dont Paris, et l'Afrique du Nord, surtout Tunis. Plusieurs compagnies intervenaient, notamment Aigle Azur, l'Aéroafricaine et Tunisair.



**Photo 8 : Avion DC3 au décollage**

*(Source Éditions Centre France)*

L'année 1949 a marqué un net renforcement des liaisons grâce à Air France qui desservait trois lignes quotidiennement au départ de Paris, Marseille et Nice en direction de Bastia et Ajaccio tandis que Calvi recevait quatre vols par semaine ; c'était un signe de la volonté de l'État de s'impliquer dans la desserte aérienne de l'île. Dans la décennie 1950, en relation avec l'indépendance de la Tunisie, la Corse a perdu son petit rôle de plaque-tournante méditerranéenne, ce qui lui a retiré un nombre non négligeable de passagers bientôt largement compensé par l'essor du tourisme qui a donné une impulsion nouvelle aux plates-formes aéroportuaires et nécessité leur modernisation, d'autant plus qu'elles devaient accueillir une nouvelle génération d'avions. Le nouvel aéroport d'Ajaccio-Campo Dell'Oro a été inauguré en 1961, sa piste bitumée a été allongée de façon à recevoir, comme Bastia-Poretta, les avions à réaction, dont les Caravelles, qui réduisaient sensiblement les durées de vol. L'aéroport de Calvi a été rouvert en 1964 avec une piste bitumée et une petite aérogare.

La Corse n'était plus qu'à une demi-heure de Nice, trois quarts d'heure de Marseille et à une heure et demie de Paris. La Caravelle assurait 20°/° en 1962, 60°/° en 1963 et 90°/° en 1965. Cet avion, un des plus sûrs de l'époque, a connu la seule catastrophe aérienne des lignes de Corse le 11 Septembre 1968. Alors qu'elle s'approchait de Nice, en provenance d'Ajaccio, la Caravelle effectuant le vol 1611 d'Air France a piqué brutalement, en feu, dans la mer au large du Cap d'Antibes ; les conclusions de l'enquête officielle, publiée le 14 Décembre 1972, indiquent que le feu s'est propagé à l'arrière à partir des toilettes, mais n'ont jamais dissipé les doutes des familles des 95 morts, dont 89 passagers et 6 membres d'équipage, qui pensent, en s'appuyant sur plusieurs indices troublants, que l'avion a été victime d'un tir de missile parti de l'Ile du Levant, lors de manœuvres militaires ; en s'appuyant sur un témoignage récent, les familles essaient encore de relancer l'enquête mais l'Armée dément toujours cette hypothèse.

Plusieurs plaintes ont été déposées pour dissimulation de preuves, mais aucune n'a abouti, celles de 2006 et 2008 pour prescription L'association des familles des victimes, créée en 2008, a déposé une nouvelle plainte en juillet 2014. Cette catastrophe n'a pas entamé pas la confiance dans l'avion ; à la fin de la décennie, le transport aérien avait pris une place importante dans le développement touristique de la Corse et même dans la vie des habitants de l'île, il complétait le transport maritime pour les déplacements des passagers et devait pouvoir participer à l'amélioration nécessaire des liaisons entre l'Ile de Beauté et la France continentale. Dans les deux cas, l'État a voulu confier la desserte de la Corse à des compagnies nationalisées, la Compagnie Générale Transatlantique à l'origine pour le transport maritime et Air France pour l'aérien, afin de répondre à une demande croissante de la clientèle qui allait se transformer en une revendication prenant davantage d'ampleur : la continuité territoriale.

## **DATES MARQUANTES DEPUIS LA FIN DE LA SECONDE**

### **GUERRE MONDIALE**

1945 : Reprise des relations maritimes entre la France continentale et la Corse.

1948 : Loi sur la Marine Marchande (28 juin)

Attribution de l'adjudication du service maritime de la Corse à la Compagnie Générale Transatlantique (23 décembre).

Réouverture de la ligne saisonnière Nice-Balagne (Calvi ou Ile Rousse).

1949 : Ouverture du trafic aérien sur l'aérodrome de Calvi.

1951 : Desserte de Porto Vecchio par cargo de la compagnie Marseille Fret.

1955 : Allongement de la piste de l'aérodrome d'Ajaccio.

Construction d'un quai à Porto Vecchio.

1956 : Création de la Conférence Maritime Continent Corse (19 mars).

1960 : Mise en service du premier car-ferry, le « Napoléon ».

Extension du port de Bastia.

Inauguration de l'aéroport d'Ajaccio-Campo dell'Oro.

1964 : Bitumage de la piste de l'aérodrome de Calvi.

1965 : Allongement de la piste de l'aérodrome de Bastia, accessible aux gros porteurs.

1966 : Fermeture du port d'Ile Rousse au trafic des passagers.

Remplacement des derniers paquebots classiques par des car-ferries.

1967 : Mise en service du premier cargo roulier à manutention horizontale.

1968 : Création de la Corsica Ferries.

Catastrophe du vol 1611 de la Caravelle d'Air France le 11 septembre au large d'Antibes (95 victimes).

- 1969 Naissance de la Compagnie Générale Transméditerranéenne par fusion de la Cie Générale Transatlantique et de Cie de Navigation Mixte (2 avril).  
Ouverture de l'aérodrome de Calvi au trafic international.
- 1970 : Construction de l'aérogare de l'aéroport de Calvi-Sainte Catherine.
- 1974 : Réouverture du port d'Ile Rousse au trafic des passagers.  
Modernisation du port de Porto Vecchio.  
Adoption du principe de continuité territoriale (2 septembre).
- 1975 : Inauguration de l'aéroport de Figari-Sud Corse (22 juillet).  
Construction du môle Sud du port de Bastia.
- 1976 : Création de la Société Nationale Corse-Méditerranée par transformation de la Compagnie Générale Transméditerranéenne (16 mars).  
Convention de 25 ans entre l'État et les compagnies SNCM et CMN.  
Lancement d'une nouvelle génération de car-ferries.
- 1978 : Desserte de Calvi par la Corsica Ferries au départ de San Remo.  
Arrivée des navires de la NAVARMA (future Moby Lines) à Bastia.
- 1979 : Agrandissement de la piste de l'aéroport de Figari.  
Subvention attribuée à Air Inter pour la desserte aérienne de la Corse.  
Mise en service des premiers cargos acceptant des passagers.
- 1982 : Création de l'Office des Transports de la Région Corse (ORTC).
- 1984 : Desserte de Bastia et Calvi par la Corsica Ferries, au départ de Savone.  
Réouverture aux passagers de la ligne maritime Marseille-Porto Vecchio.
- 1986 : Convention État-Région pour le financement de la continuité territoriale.  
Étude pour la faisabilité d'une compagnie aérienne corse.
- 1987 : Ouverture des liaisons maritimes de Porto Vecchio avec l'Italie.
- 1989 : Création de la Compagnie aérienne Corse Méditerranée (16 janvier).

- 1991 : Loi créant la Collectivité Territoriale de Corse (13 mars).
- 1992 : Transformation de l'ORTC en Office des Transports de la Corse (26 mai).
- 1993 : Délégation de Service Public à la CCM pour le transport de bord à bord.
- 1994 : Mise en service des premiers navires mixtes.
- 1996 : Mise en service des navires à grande vitesse (NGV).
- 1997 : Absorption d'Air Inter par Air France.
- 1999 : Ouverture du cabotage national aux compagnies de la CEE, fin du monopole de la Conférence Maritime Continent Corse pour le fret.
- 2001 : Convention entre la CTC et les compagnies maritimes SNCM et CMN.  
Extension au transport aérien. Mise en service des navires semi rapides.
- 2006 : Conventions de 5 ans entre la CTC et les compagnies maritimes et aériennes.  
Privatisation de la SNCM (26 mai).
- 2007 : Débat public pour l'avenir du port de Bastia (du 6 au 15 mai).
- 2008 : Arrivée des premières compagnies aériennes « low cost » en Corse.
- 2010 : CCM Airlines devient Air Corsica (octobre).
- 2012 : Retrait du dernier NGV de la SNCM.  
Grave avarie du « Napoléon Bonaparte » dans le port de Marseille.
- 2014 : Attribution d'une DSP de 10 ans à la SNCM et la CMN.  
Dépôt de bilan de la SNCM (3 novembre).  
Achèvement de l'extension du port de Propriano.
- 2015 : Demande municipale de la fermeture du port de commerce de Calvi.  
Liquidation de la compagnie sarde « SAREMAR ».  
Attribution du service de la SNCM à la société Patrick Rocca (décembre).

## **1.2. Revendication et premières mesures de continuité territoriale**

La Corse, comme la plupart des îles, a commencé à ressentir les effets de la rupture de charge à partir du dix-neuvième siècle, à la suite de la révolution des transports terrestres due au développement du chemin de fer, mais la question n'a vraiment été posée que dans la deuxième moitié du siècle suivant.

### **1.2.1. Le début de la revendication**

Les premières demandes étaient de deux natures différentes et n'étaient pas forcément liées, l'une était plus le fait des Corses du continent que des habitants de l'île et concernait le prix des places pour les passagers, l'autre, plus importante, émanait des résidents permanents qui associaient la cherté de la vie en Corse au coût du fret. Le prix des places des passagers maritimes était calculé selon le tarif kilométrique de la SNCF, soit quinze centimes de franc en première classe, dix en seconde et sept virgule sept en quatrième, tandis qu'Air France appliquait deux barèmes différents, ne tenant pas compte de la distance, au départ de Nice ou Marseille

Les traversées sur les lignes de Marseille étant nocturnes, 80% des passagers de première et seconde classes voyageaient en cabines et devaient ajouter, respectivement, vingt-cinq et vingt francs, ce qui réduisait sensiblement la différence de coût par rapport à un voyage aérien en classe touriste, qui était de très loin la plus empruntée ; la traversée était même plus coûteuse si les passagers de première classe dînaient à bord. En revanche, seuls les passagers maritimes pouvaient bénéficier d'une réduction de 30% pour congés payés ; les traversées diurnes sur les lignes de Nice étaient nettement moins coûteuses que les vols entre cette ville et la Corse. Compte tenu des salaires dont la médiane était de 750 francs par mois et le minimum de 375, le coût des voyages entre la Corse et la France continentale n'était pas excessif pour une bonne partie des usagers mais il contraignait les voyageurs les plus modestes à choisir la quatrième classe dans un grand inconfort, surtout la nuit, sur une chaise longue, dans une cale ou sur un pont.

Lignes	Paquebot			Avion	
	1 <sup>ère</sup>	2 <sup>ème</sup>	4 <sup>ème</sup>	1 <sup>ère</sup> cl	Touriste
Marseille-Ajaccio	66,20	44,70	34,30	118,00	94,00
Marseille-Bastia	72,70	48,10	37,10	id	id
Nice-Ajaccio	48,70	33,80	26,10	83,00	68
Nice-Bastia	44,80	30,60	23,70	id	Id
Nice-Calvi	37,40	26,10	20,20	id	id

**Tableau 2 : Comparaison des tarifs de la « Transat » et d’Air France en 1966 (francs)**

*(Source Compagnie Générale Transatlantique)*

La critique était née de la comparaison avec les tarifs italiens de la compagnie publique Tirrenia sur les lignes maritimes de la Sardaigne. Par exemple, une traversée entre Nice et Bastia coûtait 69,80 francs en cabine de première classe et 30,60 francs en fauteuil de deuxième classe contre 55,40 et 25,40 francs entre Olbia et Civitavecchia, pour la même distance de cent-vingt-quatre milles ; le tarif des couchettes était nettement plus élevé sur les paquebots français (25 francs en première classe et 15 en seconde contre, respectivement, 15 et 9 sur les navires italiens). La comparaison avec les lignes de la Sicile aurait donné un résultat inverse pour les passages, aussi n’était-elle pas souvent faite.

Dans la décennie suivante, la mise en place d’une modulation des tarifs selon les périodes de l’année a renchéri les voyages pendant la pointe estivale au détriment de la clientèle la plus nombreuse et réduit leur coût hors saison touristique, ce qui ne pouvait pas bénéficier à de nombreux passagers. Cette politique de modulation était préconisée dans le « Rapport Querrien », du nom du président de la commission qui l’a établi en 1962 ; ce projet avait été mal accueilli, surtout sur le continent où résidait la majorité de la clientèle estivale. En Corse, la revendication d’une réduction des tarifs des passagers était secondaire par rapport à celle concernant le transport des marchandises pour lequel la Sardaigne était donnée en exemple.

L'opinion publique corse était d'autant plus sensible au problème du coût du transport des marchandises qu'elle y voyait la principale cause de la cherté de la vie dans l'île. En effet, le député Lucien Neuwirth<sup>8</sup> écrivait, dans son rapport parlementaire « ...Si le bateau cessait d'accoster aux quais insulaires, c'est en peu de jours que les Corses seraient réduits à la famine. Mais le bateau accoste et la Corse le paie très cher dans son niveau de vie... ». L'incidence des frais d'approche a été évaluée à 4,55% en 1962 dans le « rapport Querrien » mais ce chiffre n'a soulevé que des objections et n'a été cru par personne ; le Préfet de la Corse estimait qu'elle était de 8% dans son aide-mémoire.<sup>9</sup> En 1964, le Conseil Général de la Corse considérait que le dernier chiffre était probablement valable en 1962 mais était dépassé en 1964. En fait, il est très difficile de calculer l'incidence globale des frais d'approche avec précision, elle variait beaucoup selon les produits transportés et avait donc des impacts différents sur les personnes en fonction de leurs modes de vie.

L'incidence était d'autant plus forte sur les pondéreux qu'ils étaient généralement de faible valeur ; par exemple, une tonne de ciment, dont la valeur unitaire était de 104 francs, payait respectivement 37,98 ou 42,14 francs pour son acheminement depuis Nice ou Marseille, soit un supplément de 36,5 ou 42,5% ; l'industrie de la construction était lourdement pénalisée. Les frais de quai à quai représentaient de 6 à 10% de la valeur des produits métallurgiques alors qu'ils étaient limités à 2% pour des produits manufacturés comme les appareils électroménagers. L'impact le plus ressenti par la population était celui sur les produits alimentaires, il était variable mais souvent de 10% et plus pour les fruits et légumes. Un cas exemplaire était cité dans le « Rapport Neuwirth », celui des eaux minérales alors conditionnées en bouteilles de verre ; elles subissaient une incidence de 106% à cause du transport aller et du retour du verre.

Les frais de transport pénalisaient aussi les exportations, ils ont été déterminants dans la fermeture de la mine d'amiante de Canari, dans le Cap Corse, qui a laissé trois cents ouvriers sans travail et privé le port de Bastia du tiers de ses sorties en 1965 ; cette fin a été durement vécue mais, aujourd'hui, les conséquences sanitaires de l'exploitation minière ont modifié la perception du problème. Le coût des transports était très pénalisant pour les expéditions des produits de l'agriculture et le début de la politique de mise en valeur agricole

---

<sup>8</sup> Lucien Neuwirth « Rapport d'information sur la situation économique de la Corse et les travaux d'aménagement agricole et touristique ». Imprimerie de l'Assemblée Nationale. Paris. 1961.

<sup>9</sup> « Aide-mémoire sur les principaux aspects fiscaux et économiques du problème corses ». Imprimerie typographique. Ajaccio. 1963. 68 p.

de la Corse par la Société de Mise en Valeur de la Corse (SOMIVAC). L'agrumiculture se développait mais se heurtait à une concurrence étrangère que les frais de transport rendaient encore plus sévère ; ainsi, l'acheminement d'une tonne d'agrumes à Marseille coûtait quarante-trois francs depuis Bastia et seulement trente-deux depuis Alicante. Les producteurs pouvaient s'inquiéter des conséquences de l'abaissement ou de la suppression possibles des barrières douanières.

Le transport des marchandises était incontestablement plus onéreux que celui des passagers car l'État ne participait pas à un allègement du taux de fret alors qu'il subventionnait la Compagnie Générale Transatlantique pour les paquebots. Cette situation était un obstacle au développement économique de l'île, ce que le Préfet Marcel Turon déclarait au Secrétaire d'État à la Marine Marchande Jean Morin le 8 janvier 1963 : « ...Il est nécessaire de supprimer la rupture de charge et de réaliser la continuité territoriale sans laquelle il ne saurait y avoir d'expansion... ». Cette analyse correspondait aux aspirations des Corses qui étaient consignées, le 16 janvier 1964, dans le rapport du vice-président du Conseil Général Victor Lorenzi : « Ce que veulent les Corses, c'est la réduction des frais d'approche. Il faut entendre par là une harmonisation de ces frais d'approche avec ceux qui existent entre deux centres du continent séparés par le même nombre de kilomètres ». Ces propos consistaient à demander l'application des tarifs de la SNCF entre l'île et le continent.

Les tarifs de fret, qualifiés de bord à bord, dépendaient du Ministère des Finances qui pouvait refuser ou plafonner les augmentations demandées par les armements, mais ils n'entraient que pour une partie dans le coût du transport qui comprenait aussi les péages des ports et les frais d'embarquement et de débarquement, l'ensemble constituant le tarif de quai à quai. Le fret était assuré par quatre armements associés dans la Conférence Maritime Continent Corse ; ils détenaient, depuis 1956, un monopole de fait pour le transport des marchandises entre la France continentale et la Corse mais ce n'est que le 2 octobre 1963 qu'un décret émanant du Ministre des Transports était publié au Journal Officiel, il stipulait :

Article 1. Les lignes maritimes entre la France continentale et la Corse seront, à compter de la publication du présent décret, desservies par la Compagnie Générale Transatlantique, la Compagnie Méridionale de Navigation, la Société Méditerranéenne de Cabotage et la Société Marseille-Fret dans les conditions fixées par les accords de trafic conclus entre les dits armements au sein de la Conférence Maritime Continent Corse.

Article 2. Aucun autre armement ne pourra, en l'état, desservir les lignes visées à

l'article précédent.

Ce décret était consécutif à l'arrivée, en mai 1963, de la compagnie Charles Le Borgne sur les lignes entre Marseille et la Corse. Cet armement, qui souffrait de la diminution de trafic avec le Maghreb, avait demandé son admission au sein de la Conférence Maritime, mais elle lui avait été refusée ; malgré une réponse négative, il avait mis en service deux cargos mieux équipés que ceux de ses concurrents et plus adaptés aux caractéristiques du trafic. En outre, le nouvel opérateur, qui pratiquait les mêmes tarifs de fret que les autres, avait supprimé les frais annexes de stationnement et de bâchage, conduisant les autres armements à étendre ces réductions. Le Ministère objectait l'insuffisance des ports corses, la nécessité de ne pas créer de précédent et le risque de baisse des tarifs par le renforcement de la concurrence ; ces arguments ont été contredits par les faits pendant les cinq mois d'exercice de cette compagnie.

L'annonce du décret souleva une vague de protestations dans l'île, une grève de solidarité des dockers de Bastia et une interpellation du député Jean Zuccarelli à l'Assemblée Nationale, mais le Ministère ne céda pas. Pourtant, ce décret résultait d'une interprétation discutable de la loi du 28 février 1948 qui précisait que la desserte maritime de la Corse était couverte par le monopole de pavillon, que les accords de trafic étaient obligatoires et, qu'à défaut d'entente, un décret pourrait prendre les dispositions pour assurer la coordination nécessaire. La loi ne justifiait donc pas une interdiction, d'ailleurs, le 26 novembre 1966, le Conseil d'État a décidé l'annulation du décret, suivi dans le même sens par le Commissaire du Gouvernement. La Compagnie Charles Le Borgne ne revint pas sur les lignes de la Corse mais elle a incité ses concurrents à moderniser leurs flottes et à augmenter le rythme hebdomadaire des dessertes.

Cette affaire a mis l'accent sur les conséquences du manque de concurrence qui auraient été différentes si l'État, au lieu de protéger les armements qui songeaient logiquement à la rentabilité de leurs exploitations et n'avaient pas à supporter la charge de mesures prises en faveur des Corses, avait demandé un effort à la solidarité nationale. Déjà, le 19 avril 1964, le vice-président du Conseil Général Victor Lorenzi déclarait à la tribune de l'assemblée départementale « La coordination des frais de transport, dans une nation, est à la charge de la nation toute entière. La notion de service public ne parle pas de rentabilité ». Les Corses regardaient aussi vers la grande île voisine, ce que Lucien Neuwirth avait noté dans son rapport parlementaire dès 1961, en ajoutant : « Une telle situation est d'autant plus regrettable que la proximité de la Sardaigne incite aux comparaisons ».

Les deux îles voisines présentaient des différences sensibles, la Sardaigne, plus vaste et beaucoup plus peuplée que la Corse, avait un trafic maritime moins déséquilibré grâce à sa production de charbon ; le retard économique sarde était très important, il avait suscité un « Plan de Renaissance » d'envergure, comportant un volet transports généreux. La tarification des chemins de fer italiens était appliquée aux traversées maritimes sur la base d'une distance théorique de cent kilomètres, au lieu des deux cent trente réels sur la ligne entre Olbia et Civitavecchia. L'assimilation au transport ferroviaire était telle que les trois car-ferries des « Ferrovie dello Stato »<sup>10</sup> transportaient trente wagons chacun, chargés de onze tonnes en moyenne. Le déficit qui en résultait était réparti sur l'ensemble de la Nation, comme celui de la SNCF en France, mais le plan a permis à la Sardaigne de sortir de son isolement et de développer son agriculture, son industrie et son tourisme ; il était donc logique que les Corses s'en inspirent dans leurs revendications.

La seule application du modèle sarde a été technique, par la commande en 1965 de trois car-ferries pour remplacer les paquebots traditionnels et du premier cargo roulier. La Compagnie Générale Transméditerranéenne, qui avait succédé à la Compagnie Générale Transatlantique en 1969 et poursuivait la rénovation de la flotte, a rencontré des difficultés financières en 1973 car l'État ne compensait pas les coûts d'exploitation en augmentation, dont celui des carburants après la crise du pétrole.

La Corse a dû attendre une décennie pour que le souhait prioritaire de ses habitants soit pris en considération. Le 26 mars 1974, le Premier Ministre Pierre Messmer employait, pour la première fois au niveau supérieur de l'État, la formule « continuité territoriale », mais c'est son successeur, Jacques Chirac, qui fut chargé de sa mise en œuvre après l'élection de Valéry Giscard d'Estaing à la Présidence de la République. Le démarrage de l'action fut très rapide, dès le 2 mai, le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports, Olivier Guichard, se rendait à Ajaccio pour une première rencontre avec les élus et les représentants des corps constitués. Plusieurs entretiens suivirent, y compris avec les milieux professionnels, et déterminèrent un plan de travail en trois temps : la consultation des instances consulaires, l'établissement d'une liste des problèmes et la désignation d'un bureau d'études spécialisé. L'affaire a été rondement menée puisque seulement quatre mois plus tard, un comité interministériel décidait la création d'une commission présidée par Monsieur

---

<sup>10</sup> Chemins de fer de l'État

Artaud-Macari ; il demandait aux Chambres de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et Bastia de faire, en trois semaines, des propositions de nature à établir le coût total du fret, comprenant les activités portuaires au niveau requis par le principe de continuité territoriale. Malgré ce délai très bref, la commission a rendu un rapport indiquant les orientations à poursuivre et donnant déjà un aperçu de la solution qui serait adoptée.

La commission avait pour mission de répondre à l'attente des Corses en abaissant le coût de la vie dans l'île et de favoriser son développement économique par la réduction des frais de transport maritime par l'application des tarifs ferroviaires. Elle commença par fixer la distance de taxation à quatre cents kilomètres entre Marseille et Ajaccio ou Bastia et deux cent trente kilomètres entre Nice et Bastia. Elle se pencha ensuite sur la question du monopole de pavillon qui avait ses partisans et ses détracteurs ; ce monopole résultait de l'article 257 du Code des Douanes qui réservait le trafic entre les ports du territoire métropolitain aux navires français mais il était aussi de fait, au bénéfice de la Conférence Maritime Continent Corse. Le principal avantage était d'assurer une politique concertée sur la qualité du service, notamment la fréquence de la desserte, et les tarifs qui devaient être homologués par les pouvoirs publics.

Les critiques concernaient la qualité du service à cause d'une flotte de cargos médiocres, ce qui n'était plus juste car les armements l'avaient modernisée. En revanche, la garantie de disposer du trafic a pu inciter les armateurs à ne pas adopter les méthodes de gestion les plus efficaces et que cela ait eu des conséquences négatives sur les tarifs. L'arrivée de concurrents étrangers, sous pavillon de complaisance, aurait probablement eu des effets favorables sur le coût du fret dans un premier temps, mais aurait entraîné l'élimination des compagnies françaises avec, en conséquence, la fin des avantages du système en place sur la qualité de la desserte, en particulier celle des ports secondaires dont le volume ne justifiait pas forcément la fréquence, et sur les tarifs qui ne seraient plus contrôlés. La commission a donc conclu que la suppression du monopole de pavillon ne résoudrait pas les problèmes posés par la desserte maritime de la Corse car elle aurait entraîné automatiquement celles des obligations de service et des tarifs homologués. La question du monopole de conférence, dont la suppression aurait pu causer une baisse du volume du trafic, donc de rentabilité, pour les compagnies n'a pas été soumise à la commission.

La continuité territoriale, attendue par la population corse, n'avait pas la même signification pour tous mais la grande majorité espérait qu'elle assure une véritable égalité de traitement avec les régions continentales pour le transport des marchandises, avec des tarifs plus simples, transparents et réguliers ; les organisations professionnelles estimaient que la

tarification de la SNCF était plus proche du prix de revient que celle des armateurs, qu'ils jugeaient souvent arbitraire. Malgré des doutes sur certaines critiques et des réserves sur l'efficacité de l'application intégrale du principe, la commission a poursuivi son étude afin de mettre en évidence les avantages et les inconvénients du système ; elle a d'abord dû bien le définir. La continuité territoriale, à son sens premier, signifie l'effacement de la mer, mais il n'était pas possible de considérer que la Corse était collée au continent, la proposition a été de fixer des distances fictives avantageuses, qui sont considérées comme le prolongement du trajet continental, sur lesquelles la même tarification doit s'appliquer. La conséquence logique est l'assimilation du coût au tarif ferroviaire ou routier selon le mode de transport avec le bénéfice de la dégressivité selon la distance parcourue. Le gouvernement a retenu l'essentiel des propositions de la commission qui conféraient à l'État un rôle majeur et situaient nettement la desserte maritime de la Corse dans le cadre du service public.

Le 16 mars 1976, la transformation de la Compagnie Générale Transméditerranéenne en Société Nationale Maritime Corse Méditerranée dont le sigle SNCM rappelait celui de la SNCF pour mettre en évidence son rôle dans la continuité territoriale. L'État prenait 75% du capital et le portait à 80% en 1978, la SNCF avait les 25% puis 20% restants. Rapidement, les décisions ont donné lieu à des mesures concrètes inscrites dans une Convention et un Cahier de Charges entre l'État et les compagnies de la Conférence Maritime Continent Corse. Les tarifs établis dans ce cadre sont entrés en vigueur le premier janvier 1976 pour les passagers et le premier avril pour le fret et les véhicules accompagnés, ils visaient à aboutir à une réelle baisse du coût du transport et à éviter d'éventuelles variations. L'assimilation à la SNCF a entraîné la suppression des tarifs saisonniers des passagers et, à l'image des trains auto-express, la création de trois tarifs saisonniers pour les véhicules accompagnés : le plus cher, rouge, en période de pointe estivale, le moins cher, bleu, et période creuse hivernale, blanc en saisons intermédiaires.

Pour le fret, la nomenclature de la Conférence Maritime Continent Corse a été remplacée par celle de la SNCF dont le système « de wagon à wagon » a été adopté pour déterminer le prix des prestations de quai à quai ; le remplacement du tarif roulier au tonnage par celui au mètre linéaire a été imposé par l'extension de la tarification routière obligatoire à la Corse, il a eu l'inconvénient de ne plus disposer de statistiques sur le poids des marchandises transportées. Les conventions passées entre l'État et les compagnies maritimes pour une durée de vingt-cinq ans comprenaient des dotations budgétaires en compensation des baisses tarifaires pratiquées ; ces mesures ont permis d'importantes réductions du coût du fret,

allant jusqu'à près de 50% pour de nombreux articles. La poursuite de la modernisation de la flotte de cargos permettait des économies grâce au système du « roll on-roll off » bien adapté aux dessertes insulaires courtes.

A l'origine, la notion de Continuité Territoriale ne s'est appliquée qu'au transport maritime mais, en 1979, la desserte aérienne était bénéficiaire d'une première mesure financière par l'attribution d'une enveloppe aux compagnies pour supprimer le tarif maximum sur les lignes de la Corse ; cet avantage était réduit l'année suivante par l'impossibilité de cumuler cette baisse avec les réductions habituelles, par exemple celles en faveur des personnes âgées ou des étudiants. Ce premier pas de l'introduction de l'avion dans le dispositif visant à la continuité territoriale était d'autant plus insuffisant qu'il ne concernait que le bord à bord et que les horaires, visiblement conçus en fonction du tourisme, ne répondaient pas toujours aux souhaits des usagers insulaires, mais il a permis de prendre conscience des progrès qu'une desserte aérienne bien adaptée apporterait à la Corse pour la rapprocher du continent ; la réforme régionale issue de la loi du 2 mars 1982 donnera les outils pour passer à une vitesse supérieure dans la marche vers une continuité territoriale au bénéfice de la Corse.

### **1.2.2. Les effets positifs des lois de décentralisation de 1982**

La loi 82.213 de décentralisation du 2 mars 1982 fixant le cadre général de la politique de régionalisation a été suivie, le même jour, par la loi 82.214 portant statut particulier pour la Région de Corse, afin de tenir compte des ses spécificités dues à son histoire et sa géographie ; cette loi relative à l'organisation administrative, dotait, quatre ans avant les autres régions, la Corse d'une Assemblée élue au suffrage universel, compétente pour déterminer le schéma régional des transports. La loi 82.659 du 30 juillet 1982, portant statut particulier, relative aux compétences, accordait celles-ci dans des domaines variés : éducation et formation, culture et environnement, aménagement du territoire et urbanisme, logement, emploi, communication, agriculture, énergie, transports ; elle précisait les compétences de la Région sur les transports maritimes et aériens entre l'île et la France continentale. Le 30 décembre, la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, dite LOTI, accordait aux collectivités territoriales les moyens de développer leur politique de transport en accord avec le niveau national dans un souci d'approche spatiale et sociale : « Les catégories sociales

défavorisées, notamment celles des parties insulaires et des régions lointaines, peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation ».

Cette évolution législative a eu l'avantage de transférer le centre de décision du niveau national au niveau régional, au plus près de la connaissance des besoins. Dorénavant, l'État et la Région de Corse seront liés par des conventions quinquennales fixant les orientations des dessertes maritimes et aériennes relevant de la compétence de la Région et précisant la notion de continuité territoriale. L'Assemblée de Corse, renouvelée lors des élections du 12 août 1984, a étudié le projet que le gouvernement lui avait soumis et formulé des observations dont les deux premières traduisaient clairement la conception des élus : « Les transports maritimes...et aériens...entre la France continentale et la Corse sont organisés dans le cadre d'un service public. A ce service doit s'appliquer le principe de continuité territoriale. Le principe consiste à offrir aux usagers des transports entre la Corse et la France Continentale les mêmes conditions que si le trajet maritime ou aérien était un trajet ferroviaire »<sup>11</sup>. Les deux conditions incontournables étaient liées, elles ont été inscrites dans la « Convention pour la mise en œuvre de la Continuité Territoriale entre la Corse et le Continent » signée le 7 janvier 1986. Un organisme chargé de son application était prévu dans la loi, il a été créé par décret le 16 septembre 1983 : l'Office des Transports de la Région de Corse, ou ORTC.

L'ORTC, comme les deux autres offices créés parallèlement pour le développement agricole et rural et l'équipement hydraulique, était un établissement public mixte État-Région original ; son Conseil d'Administration comprenait trente-trois membres dont dix-sept élus à l'Assemblée de Corse, le président étant désigné parmi eux, et seize désignés par décret représentaient l'État, pour quatre d'entre eux, et divers organismes socio-professionnels corses (Chambres de Commerce de d'Industrie d'Ajaccio et Bastia, Chambre des Métiers, Office de Développement Rural de la Corse, syndicat des transporteurs routiers, association d'usagers, Corses de l'extérieur). Les représentants de la société corse étaient largement majoritaires et pouvaient mettre leur connaissance du terrain au service de la population et de l'économie de l'île. « Les insulaires peuvent enfin participer à la définition et à l'application de la politique des transports dont les conséquences sont importantes sur l'économie corse et dans leur vie quotidienne »<sup>12</sup>. La présence de l'État, bien que minoritaire, était de nature à

---

<sup>11</sup> . Procès-verbal de la session des 18 et 19 décembre 1984 de l'Assemblée de Corse.

<sup>12</sup> Antoine Mariani « Étude des liaisons aériennes entre la Corse et le continent européen » p24. Mémoire de maîtrise de géographie. Université de Paris x, Nanterre. 1992. 138p.

faciliter la coordination entre le niveau national et le niveau régional lors de la mise en place d'une organisation nouvelle où le centre décisionnaire avait été déplacé de Paris à Ajaccio, donc près des usagers. L'ORTC a su s'émanciper de la tutelle de l'Assemblée.

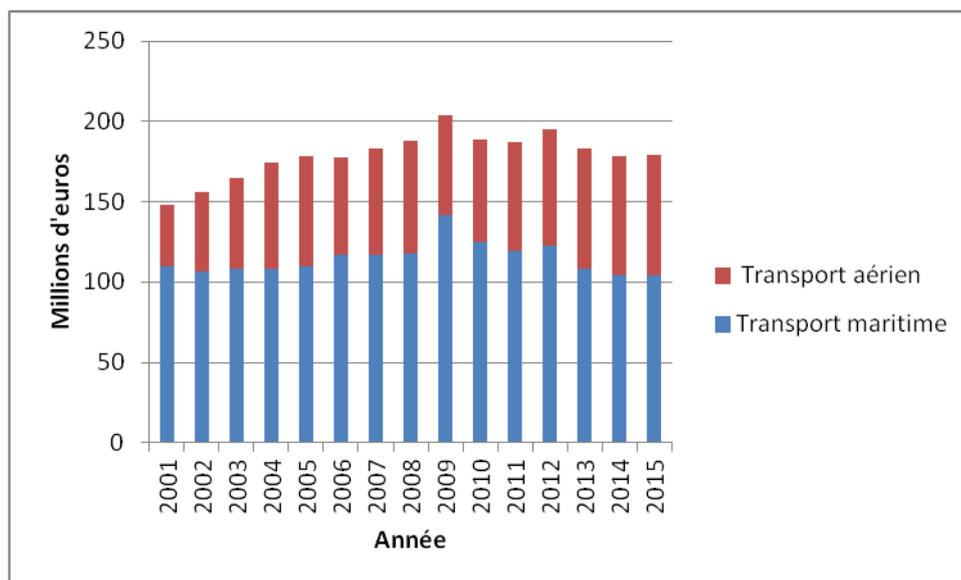
La convention entre l'État et la Région de Corse fixait pour cinq ans, de 1986 à 1990, les modalités d'organisation des transports maritimes et aériens entre la côte méditerranéenne de la France continentale et la Corse, soit le « bord à bord ». L'Assemblée de Corse définissait le cadre qui devait être suivi dans ses délibérations du 9 octobre 1985 et du 4 janvier 1986. L'ORTC recevait chaque année une subvention inscrite dans la loi de finances de l'État, pratiquement indexée sur l'inflation jusqu'en 1992, et était chargé de la répartir entre les compagnies maritimes et aériennes attributaires de la Délégation de Service Public. Le montant de la subvention a rapidement et fortement augmenté, le transport maritime en a reçu la plus grande part au début mais celle du transport aérien a progressé pendant la durée de la première convention, passant de 10% en 1986 à 22% en 1991. L'ORTC concluait ensuite des conventions avec les compagnies concessionnaires d'un service public, fixant notamment les tarifs, qui devaient respecter le principe de modération et, pour le maritime, l'alignement sur ceux de la SNCF, la fréquence des dessertes, la commodité des horaires et la qualité du service et des moyens de transport. Les DSP étaient attribuées à la SNCM pour les liaisons maritimes entre Marseille et Nice et la Corse, la CMN pour Marseille-Corse et la société Pittaluga (SOMECA) pour Nice-Corse ; les six ports d'Ajaccio, Bastia, Calvi, Ile Rousse, Propriano et Porto-Vecchio devaient tous être desservis. Air France et Air Inter se voyaient confier les liaisons aériennes entre Marseille et Nice, d'une part, Ajaccio, Bastia et Calvi d'autre part, Figari devant être rajouté ultérieurement.

La première convention entre l'ORTC et une compagnie maritime, la SNCM, a été signée le 20 février 1987 mais elle était applicable à effet rétroactif depuis le premier janvier 1986, jusqu'au 31 décembre 1990. Toutes ces conventions définissaient le cadre des relations entre les deux parties et leurs devoirs et obligations, elles précisaient les lignes qui devaient être desservies, traitaient les questions relatives à la dotation de continuité territoriale, la politique tarifaire, les services dus aux passagers et au fret et leurs conditions d'exécution, les moyens de contrôle de l'ORTC. Des annexes précisaient les conditions de coordination entre transporteurs ou la politique qu'ils devaient mener pour l'évolution de leurs flottes. Les compagnies devaient remettre à l'État et à la Région de Corse, chaque année, un rapport rendant compte de l'utilisation de la subvention perçue.

L'ORTC a accompli un travail important mais il a été supprimé au début de son

deuxième mandat à cause d'un nouveau changement de statut pour la Corse. Le 13 mai 1991, la loi numéro 91.428 portant statut de la collectivité territoriale de Corse était promulguée, avec effet au premier janvier 1992. La Corse devenait une collectivité territoriale unique, disposant d'institutions nouvelles et de compétences accrues : l'Assemblée, composée de 51 membres élus au suffrage universel, dispose de larges pouvoirs en particulier dans les domaines économique, social et culturel et de la préservation de l'environnement et de l'identité, le Conseil Exécutif est un véritable gouvernement régional, le Conseil Économique, Social et Culturel un organe consultatif. La Corse bénéficiait d'une autonomie élargie. Le nombre d'établissements publics chargés de l'application des décisions de l'exécutif passait de trois à sept, parmi eux, l'ORTC devenait l'Office des Transports de la Corse ou OTC.

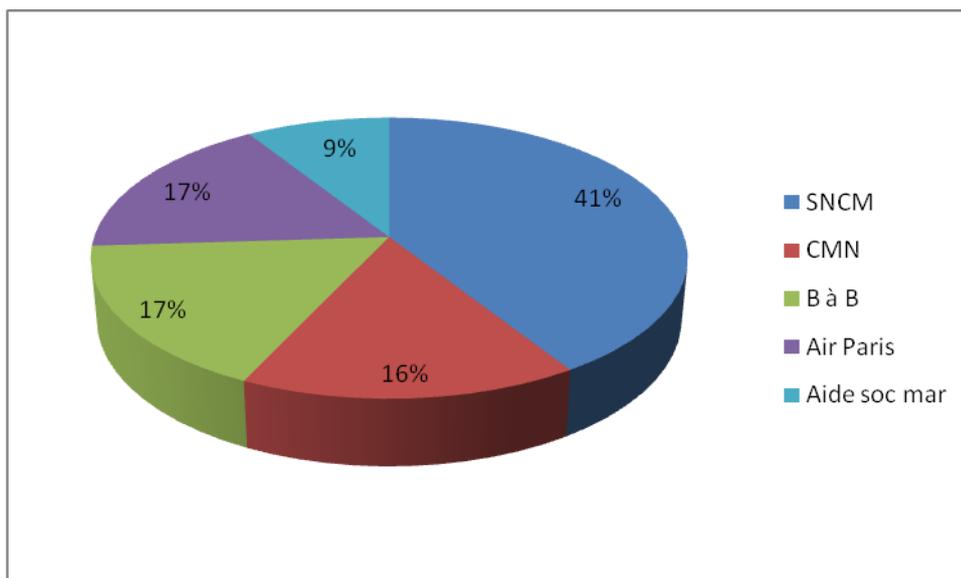
L'Office des Transports de la Corse est assez peu différent de l'ancien ORTC, son conseil d'administration comprend trente-quatre membres, dont une moitié est composée d'élus à l'Assemblée de Corse, parmi lesquels le président est choisi, et l'autre moitié de représentants de la société civile corse ; l'État n'est plus partie prenante de l'OTC bien que le Préfet ou son représentant assiste aux séances de plein droit.



**Graphique 1 : Evolution de la dotation de continuité territoriale de 2001 à 2015**

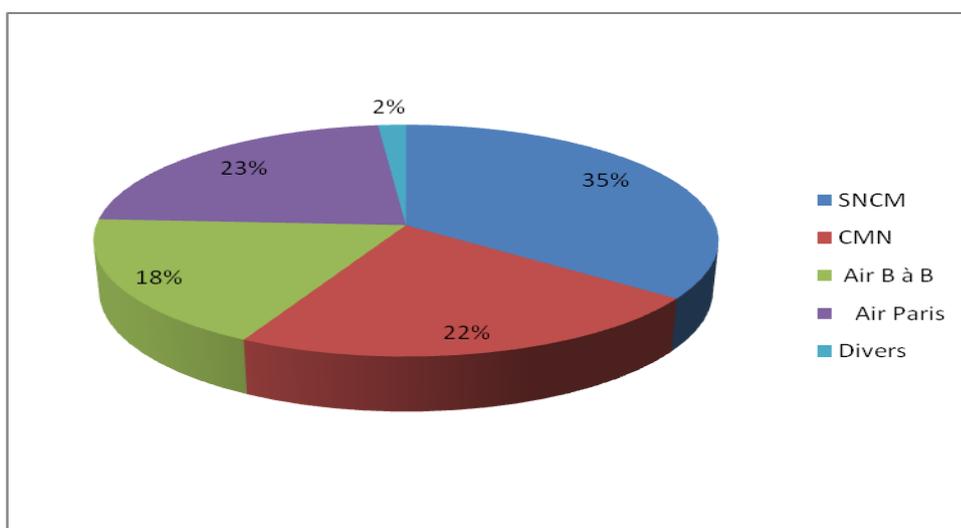
(Source : OTC)

La fonction principale du nouvel office est dans la continuité de celle de son prédécesseur, il doit d'abord gérer la Dotation de Continuité Territoriale plafonnée à 187 millions d'euros depuis 2010 ; cette enveloppe budgétaire est incluse dans la Dotation Générale de Décentralisation votée annuellement par le Parlement.



**Graphique 2 : Répartition de la dotation de continuité territoriale en 2006**

(Source : OTC)



**Graphique 3 : Répartition de la dotation de continuité territoriale en 2015**

(Source : OTC)

L'OTC établit les conventions avec les compagnies maritimes et aériennes qui participent au service public de transport entre la Corse et la France continentale. En 1992, l'OTC a pris la suite de l'ORTC dans le suivi des conventions en cours, celle dans le domaine maritime ayant été votée pour une durée de vingt-cinq ans ne s'achèverait que le 31 décembre 2001. Deux séries de conventions ont suivi, l'une de cinq ans et demi du premier

janvier 2002 au 30 juin 2007, l'autre du premier juillet 2007 au 31 décembre 2013 ; deux nouvelles sont en cours, établies pour une période de dix ans. Les conventions sont de deux types : les Délégations de Service Public (DSP) imposent des contraintes lourdes aux délégataires mais donnent lieu à d'importantes subventions attribuées aux opérateurs, les Obligations de Service Public (OSP) sont moins contraignantes et moins ou, le plus souvent, non subventionnée.

### **1.3. Délégations et obligations de service public**

Deux conventions fixant les délégations de service public sont en cours d'exécution ; celle concernant le transport maritime a été établie entre la Collectivité Territoriale de Corse et le groupement SNCM-CMN pour une durée de dix ans, du premier janvier 2014 au 31 décembre 2023, mais elle a été annulée par décision du Tribunal Administratif de Bastia à compter du premier octobre 2016. Pour le transport aérien, plusieurs conventions ont été signées par le Président de la CTC et celui de l'OTC, d'une part, et les compagnies aériennes délégataires d'autre part, Air Corsica pour les lignes de bord à bord et le groupement Air France-Air Corsica pour les lignes de Paris qui ont été intégrées dans le dispositif, d'autre part ; elles sont prévues pour une durée de quatre ans, du 25 mars 2012 au 24 mars 2016. Malgré leur différence de durée, les conventions ont de nombreux points communs. La désignation des compagnies délégataires du service public doit répondre aux conditions fixées par le droit français et aux directives communautaires, notamment le règlement du Parlement européen établissant des règles communes pour l'exploitation des services.

#### **1.3.1. Des conditions précises imposées pour l'attribution des DSP**

Les conventions sont construites sur le même modèle que les précédentes, elles commencent par un exposé des dispositions générales. La CTC a les prérogatives de définir la politique générale des transports, d'arrêter les modifications éventuelles et de contrôler la bonne exécution des missions ; ces dernières consistent à assurer le service public, l'accueil et l'information du public. La gestion du personnel doit être faite dans le respect du droit social français, avec un personnel qualifié et un équipage soumis au droit français conforme,

pour les transports maritimes, au premier registre du pavillon national et, pour l'aérien, au règlement du Parlement européen établissant des règles communes pour l'exploitation des services. La concertation et la coordination des parties sont assurées par un comité de suivi, qui se réunit trimestriellement pour examiner les tableaux de bord des délégataires. Cette instance est composée du Président, du Directeur et du responsable du service aérien ou maritime de l'OTC, d'un représentant de chaque autorité portuaire (les Chambres de Commerce de d'Industrie de Haute Corse et Corse du Sud) et de deux représentants par compagnies chargées du service public de desserte maritime ou aérienne. Un comité de pilotage se réunit annuellement pour étudier le rapport annuel de chaque délégataire et, le cas échéant, toute question relative à l'exploitation des lignes ; présidé par le Président de l'OTC, il comprend des représentants de la CTC, de l'OTC et des compagnies.

L'exploitation des services est précisée dans une deuxième partie ; la desserte maritime publique de la Corse, dans le cadre d'une DSP, est effectuée par Marseille, les ports de Nice et Toulon pouvant être utilisés exceptionnellement en cas de nécessité. .L'offre de service doit respecter des exigences minimales, soit 410.000 passagers par an à raison de 34.000 par mois et, pour le fret, 1.600.000 mètres linéaires annuels soit 133.333 mensuels. La fréquence hebdomadaire est fixée à vingt-trois rotations réparties en sept jours sur sept pour les ports d'Ajaccio et Bastia, trois jours hebdomadaires pour les ports secondaires de Balagne (Calvi ou Ile Rousse), de Porto Vecchio et Propriano. La desserte des ports secondaires, surtout en période creuse, est critiquée par certains milieux à cause de son coût élevé mais elle est appréciée sur place et soutenue par les élus locaux car elle contribue au développement économique et social des territoires ; elle offre aux passagers un gain de temps variable selon le point de d'arrivée ou de départ, la période et le moyen de locomotion entre le port et l'adresse.

Secteur	Port le plus proche A	Port principal B	Distance AB (Km)	Gain de temps
Balagne	L'Ile Rousse	Bastia	100	1 h 45
Sartenais	Propriano	Ajaccio	73	1 h 30
Alta Rocca	Porto Vecchio	Ajaccio	70	1 h 30

**Tableau 3 : Gain de temps moyen par le choix d'un port secondaire**

*(Source : cartes IGN 175 et 176)*

Les horaires sont indiqués dans une annexe ; en règle générale, les navires rouliers partent vers dix-huit ou dix-neuf heures et arrivent vers six ou sept heures, ils restent donc longtemps à quai à cause des lenteurs du chargement et du déchargement lorsque les garages sont bien remplis, mais ce n'est pas toujours le cas, surtout dans les ports secondaires.

Les OSP sont établies chaque année et ne donnent pas droit à des subventions ; les conditions imposées aux opérateurs pour les assurer sont plus légères, surtout en matière de fréquence, cependant, ils doivent s'engager à respecter un nombre de dessertes de la Corse depuis les ports continentaux de Marseille, Nice ou Toulon à raison de deux traversées aller-retour par semaine en hiver (novembre-mars), trois en avant-saison (avril-juin) et après-saison (septembre-octobre) et six en haute saison (juillet-août). Ce système permet aux armateurs de privilégier les lignes les plus attractives, donc celles d'Ajaccio et Bastia, et de ne desservir les ports secondaires que pendant la saison touristique. A la veille de la préparation des futures conventions, certains milieux d'utilisateurs craignent de voir la Collectivité Territoriale de Corse s'orienter vers une réduction, voire une suppression, des DSP au profit des OSP dans un souci d'économies budgétaires.

Les navires affectés au service public affectés au transport des passagers et des marchandises appartiennent à la catégorie des navires rouliers mixtes, ils doivent remplir des conditions rigoureuses de qualité, de sécurité technique et environnementale. Leur âge maximal est de vingt-cinq ans à compter de la signature de la convention, avec une limite de trente ans en cours de DSP ; ainsi, le Monte d'Oro, construit en 1991, pourrait être maintenu en service jusqu'en 2021. Une annexe prévoit d'ailleurs un plan de renouvellement de la flotte avec la mise en service de quatre nouveaux navires en 2016, 2017 et deux en 2018 ; cette programmation devra sûrement être revue selon l'issue du problème causé par le dépôt de bilan de la SNCM, le 3 novembre 2014. Les armateurs sont tenus de rechercher à optimiser les consommations de fuel et de réduire les rejets de CO<sub>2</sub>, de soufre et de particules. Une convention indique les améliorations techniques de nature à atteindre cet objectif : application des normes MARPOL 6<sup>13</sup> qui seront obligatoires en cours de DSP (interdiction de fuel lourd, remplacement par du fuel léger ou du gaz), optimisation de l'architecture propulsive (carène

---

<sup>13</sup> MARPOL 6 : Acronyme de l'anglais « Marine Pollution » désignant une convention internationale conçue en 1978 pour la pollution causée par les navires, définissant six types de pollutions et édictant des mesures de prévention. Applicable depuis le 2 octobre 1983, elle est signée par la plupart des pays.

et hélices), peintures sur la coque réduisant la résistance à l'eau et la pollution chimique, gestion optimale des déchets, des rejets, de l'eau et de l'électricité à bord. Par cette convention, la Collectivité Territoriale de Corse impose une très grande exigence qualitative aux délégataires du service public.

Les équipages doivent être composés de marins français ou membres d'un état de l'Union Économique Européenne ; si le navire est sous pavillon français, le capitaine et son second doivent être de la même nationalité. Les équipages doivent bénéficier d'un contrat de travail écrit en français ou en anglais, des règles de durée du travail, de repos et de congés inscrites dans le Code du Travail et du Droit Maritime Français. Les effectifs minimaux de sécurité à bord sont déterminés par les règles SOLAS<sup>14</sup>. La rémunération minimale est celle du SMIC et la protection sociale est celle de la législation du travail d'un membre de l'UEE. L'équipage doit être en mesure de respecter la langue parlée à bord.

Compte tenu du nombre de jours de grève qui ont marqué le passé, la CTC insiste sur la nécessité de la continuité du service dans le respect de la réglementation en vigueur et des droits des personnels. Les organisations syndicales sont tenues d'adresser les préavis de grève à leur compagnie délégataire qui doit les transmettre immédiatement à l'OTC et engager des négociations pour mettre en œuvre un « service social et solidaire » conçu pour être activé au plus tard trois jours après le préavis. Ce service serait de quinze pour cent de l'offre et s'appliquerait aux passagers et aux marchandises. Les résidents corses, les usagers ayant un besoin d'un transport médical et leurs accompagnants, ceux devant se déplacer pour un deuil et les étudiants devant passer un examen sont désignés pour les personnes, comme les produits de première nécessité consommables et ceux de toute première urgence, de santé notamment, pour le fret. Le service non fait serait évidemment pris en compte dans la contribution versée par l'OTC aux opérateurs.

Des exigences encore plus précises en matière de capacités et d'horaires sont inscrites dans les obligations du service public aérien imposées aux compagnies délégataires. Un nombre quotidien minimum de rotations est fixé pour chaque ligne ; des vols réguliers supplémentaires sont prévus pour les samedis, dimanches et jours fériés et en saison estivale où le chiffre de base est largement dépassé. Une capacité en sièges par semaines est

---

<sup>14</sup> SOLAS : Safety Of Life At Sea est une convention internationale pour les règles de sauvetage de la vie humaine en mer. Imaginée en 1914 après le naufrage du Titanic, elle a été souvent actualisée. Le dernier protocole, validé en 1988, est applicable depuis 2000.

déterminée et adaptée à chaque saison ; l'hiver comprend vingt-une semaines de novembre à période de pointe, en juillet-août, et une période normale d'avril à juin et en septembre-octobre. Un contingent supplémentaire de sièges est attribué aux compagnies afin de faire mars selon les normes IATA,<sup>15</sup> les vingt-sept semaines de l'été sont partagées entre une face à des afflux de demandes, notamment à l'occasion de fêtes et des vacances scolaires ; variable selon le calendrier, il peut d'ailleurs être très important par rapport au trafic régulier.

La préparation des délégations de service public aérien qui entreront en vigueur le 25 mars 2016 pour une durée de quatre ans a tenu compte des résultats de la convention précédente. Techniquement, les obligations ont bien été remplies par les opérateurs mais le nombre de passagers a été nettement inférieur aux capacités offertes, surtout sur les lignes de bord à bord où 962 381 sièges ont été occupés sur 1 584 140 disponibles, soit un taux moyen de remplissage de 61% ; ce taux a été de 74% sur les lignes de Paris qui ont enregistré 1 169 376 passagers pour 1 571 124 sièges offerts. Air Corsica, qui assure les lignes de bord à bord, estime que l'ouverture de lignes transversales, saisonnières pour la plupart, a réduit le nombre de correspondances par Nice et Marseille. En revanche, la perte d'exploitation a été plus grande entre Paris et la Corse que sur le bord à bord en raison de plus lourdes charges : 5 800 000 euros contre seulement 300 000. Dans les deux cas, les opérateurs ont demandé la compensation maximale, soit trente-quatre et trente-trois millions, cinq cents mille euros.

---

<sup>15</sup> IATA : International Air Transport Association, organisation internationale de sociétés commerciales de transport aérien fondée en 1945 à La Havane et dont le siège est à Montréal.

**Tableau 4 : Résultats des conventions de DSP aériennes en 2012-2013***(Source OTC)*

## Convention des lignes de Paris

Aéroports desservis	Ajaccio	Bastia	Calvi	Figari	Total
Nombre de rotations	3300	2902	1078	1150	8430
Taux de remplissage %	75	74	71	76	74

## Convention de bord à bord, lignes de Marseille

Aéroports desservis	Ajaccio	Bastia	Calvi	Figari	Total
Nombre de rotations	2328	2320	1393	2204	8245
Taux de remplissage %	59	60	61	66	61,5

## Convention de bord à bord, lignes de Nice

Aéroports desservis	Ajaccio	Bastia	Calvi	Figari	Total
Nombre de rotations	2494	2389	961	1166	7010
Taux de remplissage %	62	66	49	63	60,5

Le rapport de l'exécutif de la Collectivité Territoriale de Corse se concluait par cette analyse : « La lecture des éléments du trafic fait ressortir de grandes disparités entre les périodes et certains aéroports. Il convient par conséquent de s'interroger sur une mise en

œuvre plus rationnelle » Les élus ont naturellement recherché des économies en essayant d'adapter les prévisions à la réalité des flux, tout en conservant une marge de sécurité pour faire face à une progression éventuelle et souhaitée du trafic. Ils ont ramené la période de pointe estivale de huit à six semaines, ce qui est plus adapté au rythme saisonnier du tourisme, l'arrivée massive des touristes ne commençant qu'à la mi-juillet. Le nombre de sièges offerts a été réduit de 120 644, soit 7,7%, sur les lignes de Paris et 469 840, soit 29,6% sur les celles du bord à bord. Les fréquences et capacités indiquées sont minimales. Les fréquences sont quotidiennes sauf exception précisée. Les dessertes différentes les samedis, dimanches et jours fériés sont signalées en parenthèses

**Tableau 5 : Fréquences et capacités de transport imposées dans la DSP 2016-2020** <sup>16</sup>

(Source OTC)

Desserte d'Ajaccio

Ligne aller-retour	Période	Fréquence quotidienne	Capacité hebdomadaire	Contingent supplémentaire	Total offert
Paris	Hiver	3 (5 we)	6000	19500	145500
	Été	3 (5 we)	6000	160000	310000
	Pointe	3 (5 we)	6000	78000	114000
Marseille	Hiver	3 (2 we)	5250	7350	117600
	Été	3 (2 we)	5250	47500	136000
	Pointe	3 (2 we)	5250	10200	41700
Nice	Hiver	2	2300	3300	51600
	Été	2	2300	1700	59200
	Pointe	2	2300	2000	15800

<sup>16</sup> Les fréquences et capacités indiquées sont minimales. Les fréquences sont quotidiennes sauf exception précisée. Les dessertes différentes les samedis, dimanches et jours fériés sont signalées en parenthèses (we).

### Desserte de Bastia

Ligne aller-retour	Période	Fréquence quotidienne	Capacité hebdomadaire	Contingent supplémentaire	Total offert
Paris	Hiver	3 (5 we)	6000	17480	143480
	Été	3 (5 we)	6000	110000	260000
	Pointe	3 (5 we)	6000	58400	94400
Marseille	Hiver	3 (2 we)	5250	2100	117600
	Été	3 (2 we)	5250	10000	136000
	Pointe	3 (2 we)	5250	10200	41700
Nice	Hiver	2	2300	3300	51600
	Été	2	2300	1700	59200
	Pointe	2	2300	2000	15800

### Desserte de Calvi

Ligne aller-retour	Période	Fréquence quotidienne	Capacité hebdomadaire	Contingent supplémentaire	Total offert
Paris	Hiver	5/semaine	1000	8000	29000
	Été	1	2000	50700	107000
	Pointe	1	2000	39600	51600
Marseille	Hiver	1	950	1550	21500
	Été	1	950	4050	27800
	Pointe	1	950	6000	11700
Nice	Hiver	1	800	1300	18100
	Été	1	800	1500	21500
	Pointe	1	800	1000	5800

### Desserte de Figari

Ligne aller-retour	Période	Fréquence quotidienne	Capacité hebdomadaire	Contingent supplémentaire	Total offert
Paris	Hiver	5/semaine	1000	8000	29000
	Été	10/semaine	2800	47000	117000
	Pointe	10/semaine	2800	32700	49500
Marseille	Hiver	2 (1 we)	1500	4500	36000
	Été	2 (1 we)	1500	12500	50000
	Pointe	2 (1 we)	1500	10000	19000
Nice	Hiver	1	800	1300	18100
	Été	1	800	7200	27200
	Pointe	1	800	9000	13800

Le type d'avion est fixé par la CTC : turboréacteur pour toutes les lignes entre les aéroports corses et Paris, turbocompresseur sur les lignes du bord à bord bien qu'Ajaccio et Bastia soient aussi reliés à Marseille par des Airbus. Les horaires sont aussi soumis à des contraintes afin de permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude suffisante : ainsi, les passagers au départ d'Ajaccio et Bastia doivent bénéficier d'un temps de onze heures à Paris, Marseille ou Nice ; dans l'autre sens, les voyageurs au départ des trois aéroports continentaux doivent disposer de sept ou huit heures en Corse. Le même système est appliqué entre Marseille et Calvi ou Figari. Ces horaires ont pour objectif de permettre à des résidents corses de se rendre sur le continent pour y effectuer des démarches dans une seule journée ; ils permettent aussi au personnel navigant d'Air Corsica de dormir à domicile.

### **1.3.2. Des tarifs très variés pour les passagers**

Depuis le début de la politique de continuité territoriale, un effort a été fait en faveur des habitants de l'île par la création d'un tarif résident, en particulier pour leur permettre de se rendre plus facilement sur le continent en avion. Ce tarif, variable selon le mode de transport, a progressivement été amélioré. Pour en bénéficier, les insulaires devaient justifier leur lieu de résidence principale et ne pas dépasser un maximum de cent-vingt jours entre l'aller et le retour en Corse, la durée étant de six mois pour les étudiants. En février 2015, l'Assemblée de Corse a voté une DSP dont un des objectifs était d'obtenir une baisse du tarif résident de 10%. Le coût maximum d'un aller-retour aérien, au départ de la Corse, est ramené à cent-sept euros au lieu cent quarante pour Nice, cent-dix euros au lieu de cent quatre-vingt pour Marseille et cent-quatre-vingt-dix euros au lieu de deux-cent-cinquante pour Paris. Les élus corses ont voulu aller plus loin dans les avantages accordés aux insulaires en créant un tarif « résident adapté » de cinquante-quatre euros pour Nice, soixante pour Marseille et cent-trente pour Paris. Ce tarif serait limité à 30% des sièges offerts ; pour en bénéficier, les billets devraient être achetés dans un délai de quarante-cinq jours précédant le voyage dont la durée devra être comprise entre trois et sept jours ; il reste soumis à l'avis de la Commission Européenne.

Le système de tarification inscrit dans les obligations de service public maritime est plus complexe, il repose sur des taux de réductions accordées aux passagers et, le cas

échéant, aux véhicules accompagnés par rapport aux tarifs en vigueur. La convention signée le 24 mars 2006 a fixé ces réductions à 25% pour les jeunes de douze à vingt-cinq ans, les séniors de soixante ans et plus, les étudiants, les familles et les personnes handicapées ou invalides ; les réductions étaient portées à 50% pour les enfants de quatre à douze ans et à 40% pour les résidents en Corse, pour lesquels un maximum de cinquante euros était fixé. Un prix maximum de soixante-dix euros était imposé pour l'utilisation d'une cabine, avec une réduction de 30% pour les résidents. Le passage d'une voiture accompagnée d'une longueur comprise entre quatre mètres et quatre mètres cinquante coûtait soixante-dix euros, il était augmenté ou diminué de huit euros par tranche supplémentaire ou inférieure de cinquante centimètres ; les véhicules immatriculés en Corse bénéficiaient d'une réduction de 40%. Des modulations étaient prévues pour une période de pointe estivale de quarante jours, le prix des passages étant augmenté de 15%, celui des cabines de 25% et celui des automobiles de 40% ; ces deux derniers taux étaient portés à 40% et 80% pendant les quinze jours les plus chargés.

Un dispositif d'aide sociale avait été instauré le premier janvier 2002 en faveur de certaines catégories de passagers sur les lignes autres que celles de la DSP, reliant Nice et Toulon à la Corse. Les résidents corses, les jeunes, les étudiants, les personnes âgées et les familles nombreuses bénéficiaient d'une réduction de quinze à vingt euros sur leur billet que l'OTC remboursait à l'opérateur dans la limite de 65% des passagers transportés. Ce système a largement bénéficié au port varois, qui a vu son trafic progresser de 33% en cinq ans pour devenir la première plate-forme française de liaison maritime avec l'île de Beauté, et à la Corsica Ferries qui s'y était largement implantée, mais la SNCM a perçu la part qui lui revenait par ses escales à Nice ; en 2009, les deux compagnies ont perçu, respectivement, dix-huit et deux millions d'euros correspondant aux réductions accordées aux bénéficiaires. Ce dispositif, dont le coût annuel avait été ramené à seize millions d'euros après une réduction de l'aide à douze euros en 2010, a été supprimé en 2014 lorsque l'utilisation de la dotation de continuité territoriale a été modifiée. Un « service complémentaire » consistait à accorder une part de la subvention aux car-ferries de la SNCM qui devaient renforcer les navires mixtes pour répondre à la demande en période de pointe. Le système a également été supprimé en 2014, après la condamnation de la SNCM par l'Union Européenne, qui le jugeait illégal, à rembourser les cent-soixante-huit millions d'euros perçus en dix ans.

Depuis la restitution de la liberté des tarifs aux opérateurs en 2011, seuls les tarifs résidents sont imposés aux compagnies délégataires ; ils ont été actualisés dans la

convention applicable à compter du 25 mars 2016 à un niveau qui ne semble compétitif par rapport à l'avion que si le voyage est effectué de jour, ce qui n'est le cas pour Marseille qu'en été, ou avec une automobile accompagnée. Ces tarifs maximaux, hors taxes, seront indexés chaque année, 2016 marquera une évolution très intéressante pour les passagers maritimes et aériens résidant en Corse.

**Tableau 6 : Tarifs prévus pour les résidents corses sur les lignes maritimes du service public (euros)**

(Source OTC)

Catégories	Précisions	Marseille	Toulon	Nice
Passagers	Adultes	35	32	28
	Enfants (5-12 ans)	20	18	16
Installations	Cabine extérieure	51	46	41
	Cabine intérieure	46	41	37
	Fauteuil	7	6	6
Véhicules accompagnés	Moins de 4,5 m	46	41	37
	De 4,5 à 5 m	51	46	41
	Plus de 5 m	56	50	45

Les tarifs autres que ceux réservés aux résidents sont très variables pour les passagers maritimes et aériens, ils changent selon la saison et la compagnie et même en fonction des circonstances, comme au moment des grèves de la SNCM qui ont incité les concurrents à les augmenter ; en revanche, les compagnies peuvent proposer des promotions en cas de ventes difficiles. Hors des DSP, les tarifs sont libres depuis 2011 ; en règle générale, les plus élevés sont pratiqués aux moments de la plus forte demande et s'élèvent de plus en plus à l'approche de la date de départ souhaitée, ce phénomène n'étant pas spécifique aux transports de la Corse. Les écarts sont d'autant plus importants que les compagnies, surtout maritimes, proposent des billets promotionnels pendant les périodes les plus creuses de l'année mais maintiennent des tarifs nettement plus élevés pendant la saison touristique.

Les tarifs maritimes sur les lignes de la Corse, hormis ceux des résidents, ont été longtemps supérieurs à ceux des lignes reliant l'Italie continentale à la Sardaigne, mais ce

n'est plus le cas depuis la privatisation de la compagnie publique italienne Tirrenia par le gouvernement dirigé par Silvio Berlusconi, en 2010, qui a entraîné une hausse de 90 à 110% du coût des traversées. La Tirrenia a été vendue à la compagnie Moby Lines, premier armateur italien, par l'intermédiaire de la Compagnie Italienne de Navigation dont elle possédait 40% du capital. Cette opération, qualifiée de « cari traghetti » (chers ferries) par la presse, a créé un quasi-monopole privé et causé une perte d'un million et demi de passagers maritimes qui n'a été que partiellement compensée par le transport aérien ; il en est résulté une baisse de la fréquentation touristique de la région sarde. Les tableaux suivants ont été établis sur la base de deux passagers voyageant avec un véhicule accompagné de type gamme moyenne (Mégane Renault par exemple), pour deux périodes opposées, l'une creuse, l'autre de pointe ; les tarifs de juillet 2016 évolueront, sans doute à la hausse, au fur et à mesure que l'on s'approchera de la date du départ tandis que ceux de février sont définitifs. Pour les traversées nocturnes, il faudrait ajouter le prix des installations, il dépend du niveau de confort des cabines choisi (nombre de couchettes, avec ou sans hublot, sanitaires plus ou moins complets, suite).

**Tableau 7 : Comparaison des tarifs sur des traversées maritimes en 2015**

*(Source compagnies maritimes)*

Lignes de la Corse

Ligne	Compagnie	Durée	Tarif février (euros)	Tarif juillet (euros)
Marseille-Ajaccio	Maritima	12 h (nuit)	302 à 316	441 à 471
Marseille-Bastia	Maritima	12 h (nuit)	289 à 334	429 à 491
Toulon-Ajaccio	Corsica Ferries	9 h (n)	223 à 251	305
Nice-Bastia		7 h (j) 5 h 30(jour)	225 à 240	204 à 265

### Lignes de la Sardaigne

Ligne	Compagnie	Durée	Tarif février (euros)	Tarif juillet (euros)
Civitavecchia-Olbia	Tirrenia	8 h	244	406 à 468
Piombino-Olbia	Moby	5 h (jour)		337 à 358
Livourne-Olbia	Moby	7 (jour) 8(nuit)	337 à 456	247 à 296
Gênes-Olbia	Tirrenia Moby	12 (nuit) 10 (jour)	250	401 430

### Lignes des Iles Baléares

Ligne	Compagnie	Durée	Tarif février (euros)	Tarif juillet (euros)
Barcelone-Palma	Transmediterranea	8 h	363 à 465	515
Barcelone-Ibiza	ou Balearia	9 h	416 à 560	505
Valence-Ibiza	Transmediterranea	5 h à 6 h 30	366 à 455	434
Valence-Palma	ou Balearia	7h15 à 8h	419 à 470	515

Ces tableaux montrent que les tarifs pour des traversées de durées proches entre la Corse et la France continentale d'une part, la Sardaigne et l'Italie continentale d'autre part, ne présentent pas des différences significatives. En revanche, les transports maritimes espagnols desservant les Iles Baléares au départ de Barcelone ou Valence, dont les distances et les durées sont également voisines de celles reliant la France et l'Italie continentales à la Corse et la Sardaigne, sont plus chers alors que les traversées aériennes espagnoles sont les moins coûteuses des trois régions insulaires.

Dans le domaine aérien, l'arrivée tardive et limitée de la concurrence des compagnies « low cost » n'a pas encore eu d'effets sensibles sur le coût des liaisons entre la Corse et la France continentale, notamment pour les destinations autres que celles du service public pour lesquelles la CTC a pris des mesures qui, après leur mise en application le 25 mars 2015, coûteront de trois à quatre millions d'euros par an, mais dont la portée sociale sera forte dans une des régions où le niveau de vie est l'un des plus faibles de France ; le taux de pauvreté de 20,4% en dessous du seuil de 990 euros par an est le plus élevé et celui du chômage (10,9% en 2015) est le quatrième des régions françaises.

Une évolution semble s'amorcer à la veille de 2016, la filiale régionale d'Air France, « HOP » annonce des tarifs à partir de soixante-seize euros pour un aller simple entre Paris et les aéroports corses, mais il faudra compter cent-vingt-un euros au mois de juin, à condition de réserver ses billets rapidement ; un nouvel opérateur à bas coût, ASL, propose des places à partir de cinquante-neuf euros entre Paris-Charles de Gaulle et Calvi pendant les trois mois d'été, ce prix d'appel, destiné à prendre place sur le marché, est de loin le plus attractif de tous mais il sera largement dépassé en période de pointe si les réservations ne sont pas faites très à l'avance ; en outre, la compagnie n'assurera que deux vols hebdomadaires et aucune desserte hors saison.

Les compagnies aériennes à bas coût mettent essentiellement des lignes saisonnières en place car elles trouvent peu d'intérêt à desservir la Corse en dehors de la saison touristique, elle-même très resserrée, à cause du faible trafic induit par la population insulaire, trois fois moins nombreuse que celle des Iles Baléares et presque six fois moins que celle de la Sardaigne. Elles n'exercent donc pas une forte pression sur la politique tarifaire des compagnies présentes de façon pérenne, aussi les transports aériens de l'île sont-ils plus chers que ceux de ses voisines italiennes et espagnoles. Les tableaux comparatifs ci-dessous, renseignés en janvier 2016 sur la base de données de comparateurs, n'ont pas de valeur scientifique à cause des variations quasi quotidiennes des tarifs annoncés par les opérateurs, notamment ceux d'août qui risquent d'augmenter fortement à l'approche de leur échéance ; cependant, ils montrent assez nettement les différences du coût du transport aérien des trois régions insulaires sur des lignes de distances semblables.

**Tableau 8 : Comparaison de quelques tarifs annoncés en 2016***(Source ; compagnies aériennes)*

Ligne	Durée	Compagnie	Février (euros)	Août (euros)
Paris-Ajaccio	1 h 30	Air France	180	280
Milan-Cagliari	1 h 30	Ryanair	45	85
		Alitalia	133	152
Madrid-Palma	1 h 25	Ryanair	35	61
		Iberia	74	55

Marseille-Bastia	50 minutes	Air Corsica	97	125
Rome-Olbia	55 minutes	Ryanair	65	104
		Meridiana	143	222
Barcelone-Palma	50 minutes	Ryanair	29	67
		Iberia	42	99

Les tarifs français sont les plus élevés, les compagnies publiques qui assurent les principales liaisons entre la France continentale et la Corse bénéficient d'un monopole sur le bord à bord et pour les lignes de Paris-Orly, mais EasyJet qui dessert Ajaccio et Bastia à Paris-Charles de Gaulle n'est pas toujours moins cher qu'Air France compte tenu des additifs au tarif de base ; d'autres opérateurs interviennent sur quelques liaisons inter régionales mais pratiquent une politique tarifaire assez élevée compte tenu des limites du trafic. En Espagne et en Italie, les écarts entre les « low cost » (le plus souvent Ryanair, qui impose les plus mauvaises conditions sociales à ses personnels) et les compagnies traditionnelles (Alitalia, Iberia) sont importants, mais ces dernières sont généralement moins chères que la compagnie nationale et son alliée régionale françaises. Air France propose même des tarifs inférieurs sur des lignes avec des pays voisins, par exemple cent un euros pour un aller-retour euros entre Paris et Rome en saison hivernale et cent vingt en juillet-août ; la concurrence n'y est certainement pas étrangère.

### **1.3.3. Une tarification de fret favorable à l'économie corse**

La compensation financière concerne surtout le fret et répond à un double but économique et social : réduire le coût des produits importés et favoriser les exportations des productions insulaires. La plus grande part du transport des marchandises se faisant sur des camions et des remorques, le principe du calcul du tarif à pratiquer est celui du mètre linéaire, adapté au roll on/roll off mais qui a l'inconvénient de ne pas pouvoir évaluer les quantités transportées. Le tarif maximum sur les lignes de la DSP a été fixé à quarante-deux euros et cinquante centimes par mètre linéaire en 2016, des décotes de 10% et 20% étant prévues pour les lignes de Toulon et Nice, comme pour les passagers. Des suppléments sont pratiqués selon des cas particuliers

100% au cas de sur largeur du véhicule

20% au cas de sur hauteur (maximum 4,50 m)

20% par tranche de 5 tonnes de dépassement de poids

100% pour les matières dangereuses

5% pour les branchements frigorifiques

Un système de ristourne attribuée aux compagnies maritimes pour le transport des marchandises a été mis au point avec des tarifs déterminés selon le sens de la traversée et les produits ; l'objectif principal étant d'aider les producteurs insulaires à exporter sur le continent, les compensations financières les plus importantes sont attribuées aux compagnies dans le sens Sud-Nord. Les produits exportés sont classés en cinq groupes, eux-mêmes divisés en catégories : agricoles, agroalimentaires, industriels, déchets et articles des antiquaires. Les productions agricoles sont classées en cinq catégories ; la première, constituée de produits ayant une densité pondérale élevée, transportés par remorques complètes, comprend les agrumes, notamment les clémentines, les fruits et légumes, les céréales, les oléagineux, les bois en grumes et les bovins vivants. La deuxième catégorie regroupe des produits de faible densité transportés par volumes importants, ce sont des ovins et caprins, des salades, des plantes vivantes, des fleurs et du liège. Les deux autres catégories concernent les liquides ; les vins en vrac et en bouteilles, les eaux minérales.

**Tableau 9 : Compensation financière du fret maritime de Corse vers le continent (euros)**

(Source OTC)

Produits	Agricoles				Agroalimentaires
	1	2	3	4	
Ristourne	15,6/tonne	32,2/tonne	Vrac :2, 6/hl 0,5/12 bout	0,27/12 bouteilles	15,6/quintal 20/quintal frigo

Le fret aérien n'est évidemment pas concerné par ce mode. Une aide au transport aérien vers Paris a été prévue sous la forme d'une ristourne de 50% pour les denrées périssables, elle bénéficie essentiellement aux produits laitiers.

#### **1.4. Les effets de la politique européenne des transports**

La fin du vingtième siècle et le début du vingt-unième ont été marqués par un effacement progressif du rôle de l'État, bien qu'il ait conservé la maîtrise financière, au profit de la Région puis la Collectivité Territoriale de Corse, donc d'un rapprochement des usagers des instances dirigeantes du système de transports entre l'île et la France continentale. Cependant, une évolution inverse naissait avec l'intervention croissante de l'Union Européenne dans le domaine des transports maritimes et aériens des pays membres. L'Acte Unique de 1986 prévoyait l'ouverture des marchés par la concurrence communautaire, ce qui impliquait une forte augmentation des échanges, donc une appréhension complète de tous les paramètres qui la conditionnerait. Ce changement, de plus en plus sensible, a probablement favorisé une augmentation du nombre de passagers mais causé de grandes difficultés sociales, surtout dans le maritime ; en revanche, ses conséquences sont très largement jugées positives pour ce qui concerne la sécurité et l'environnement.

### **1.4.1. L'amélioration de la sécurité dans les transports**

Le « Livre blanc » de la Commission européenne de 2001 préconisait le rééquilibrage des différents modes de transport, l'amélioration de la sécurité par des moyens techniques et juridiques et la prise en compte des questions environnementales. La base juridique de la politique européenne en matière de sécurité des transports est inscrite dans le titre VI du Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne. C'est logiquement dans le domaine aérien que les prescriptions sont les plus nombreuses.

Le transport aérien est reconnu pour être le plus sûr de tous malgré le caractère impressionnant des accidents ; la Corse n'a connu qu'un drame en 1968, lors de la catastrophe du vol 1611 entre Ajaccio et Nice, dont la cause est toujours énigmatique, soit statistiquement un décès pour un million de passagers transportés depuis 1950. Les mesures renforçant la sécurité aérienne sont nombreuses et souvent de dimension mondiale ; au sommet, elles sont prises par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, créée en novembre 1944, qui comprend aujourd'hui 193 pays membres et dont le siège est à Montréal. L'application des prescriptions de l'OACI relève de la compétence des états, mais en Europe, l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne, créée le 15 juillet 2002, prend une place croissante dans le but de promouvoir une politique de sécurité favorable aux passagers et aux personnels, mais aussi à la libre circulation des personnes, des biens et des services. Basée à Cologne, cette agence de l'Union Européenne comprend des membres de tous ses pays.

La France respecte d'autant mieux les prescriptions de l'OACI et de l'AESA qu'elle ne les a pas attendues pour être en pointe dans la recherche de la sécurité maximale dans le transport aérien. En amont, les autorités interviennent pour s'assurer de l'état des avions et des infrastructures et de la qualité des personnels qui en ont la responsabilité : chaque avion est soumis à de nombreuses inspections à l'issue desquelles lui est accordé ou refusé un certificat de navigabilité , les aérodromes ne peuvent être ouverts que si un certificat garantissant la sécurité aérienne leur est attribué, les pilotes, dont la formation est exigeante, et tous les équipages doivent être en possession d'une licence appropriée et d'un certificat médical conditionné par des visites médicales régulières. Ces dispositions inscrites dans la réglementation française sont progressivement complétées par celles conçues par l'Union Européenne dans le cadre du programme « Ciel unique européen ».

La Commission européenne avait proposé, dès, 1999 la mise en place d'une organisation unique pour augmenter les capacités de transport et renforcer la sécurité, deux ensembles de règlements ont été publiés en 2004 et 2009, créant un espace d'un million, sept cent mille kilomètres carrés fractionné en sept zones<sup>17</sup>, recouvrant tous les pays de l'Union Européenne ; la France fait partie, avec l'Allemagne, la Suisse et le Bénélux, du FABEC créé en 2010 et opérationnel aujourd'hui, dont le centre de contrôle est à Maastricht, aux Pays Bas. Le pilier technologique du « Ciel Unique Européen » est le SESAR<sup>18</sup>, créé en 2005 pour atteindre l'objectif très ambitieux de tripler le trafic par sa fluidification tout en réduisant les temps de parcours de 10%, en diminuant les coûts des compagnies de 50% et en décuplant la sécurité. Ces principes conduisent, à des degrés différents, la recherche d'amélioration de la sécurité dans les transports maritimes.

Moins d'un an après la publication du « Livre Blanc », l'Agence Européenne de Sécurité Maritime était créée et basée à Lisbonne ; elle mettait progressivement en place une politique d'évaluation des sociétés de classification, d'inspection des navires faisant escale dans les ports de l'UE et des systèmes nationaux de contrôle du trafic. Elle mettait rapidement l'accent sur l'amélioration de la formation des personnels, dont le métier devait être plus attractif, en vue de leur donner une culture de sécurité ; dans ce but, elle inspectait les centres de formation des états. L'agence s'appuie sur le système électronique « Safe Sea Net » pour suivre le trafic des navires dans les eaux européennes. Des secteurs de navigation sont particulièrement suivis, par exemple, le passage des Bouches de Bonifacio, entre la Corse et la Sardaigne, est strictement contrôlé pour les grands navires, comme les pétroliers, les minéraliers et les porte-conteneurs, qui pourraient causer de graves dégâts par un accident. En outre, les cétacés sont protégés dans cette zone. Les directives européennes sur la sécurité des transports sont étroitement associées à celles sur l'environnement.

### **1.4.2. La prise en compte des questions environnementales**

Les orientations données dans le « Livre blanc » ont été progressivement enrichies et précisées par les travaux de la Commission Européenne qui, en mars 2011, a défini des

---

<sup>17</sup> Ces zones sont appelées FAB, sigle de « functional airspace blocks ».

<sup>18</sup> SESAR: sigle de « Single European Sky ATM Research ».

objectifs chiffrés dans son rapport « Transports 2050 » qui promeut un transport plus écologique.

#### ***1.4.2.1. Une réduction programmée des émissions de gaz à effet de serre***

La stratégie s'applique à tous les types de transport, elle vise globalement à une réduction des gaz à effet de serre, dont la principale est de 60% des émissions de carbone, ce qui aurait aussi l'avantage de faire diminuer la dépendance aux sources d'énergie polluantes ; une réduction de 40% est prescrite pour les émissions de soufre et d'oxyde d'azote. La méthode est commune pour les navires et les avions : étudier et fabriquer des moteurs plus économes en énergie, proscrire les carburants les plus polluants et les remplacer par des carburants durables. Des premières concrétisations de ces principes sont déjà perceptibles, notamment dans la construction aéronautique qui applique les recommandations du programme « Clean Sky » pour construire des avions plus propres, plus économes et moins bruyants ; par exemple, les derniers Airbus mis en ligne entre Paris et la Corse sont équipés de moteurs qui économisent 10% de kérosène. Ces avions ont aussi l'avantage d'être moins bruyants, satisfaisant ainsi la volonté de l'Union Européenne de réduire les nuisances sonores dans les aéroports et autour d'eux.

La part des carburants durables doit atteindre un minimum de 40% au plus tard en 2050. Dans le domaine maritime, les premières mesures internationales ont été prises en 1973 et 1978 et inscrites dans la convention Marpol ; à partir de 2007, l'Union Européenne a préparé la « Politique Maritime Intégrée », votée par le Parlement Européen en 2011, qui rassemble une série de règlements couvrant l'ensemble des activités liées à la mer. Afin de réduire la consommation des carburants, les constructeurs navals sont incités à rechercher des solutions pour améliorer la pénétration dans l'eau en modifiant les coques et, surtout, les bulbes et en diminuant la résistance de l'eau à la marche des navires par des peintures adaptées ; à moyen terme, c'est la nature des carburants qu'il faudra changer.

La composition des flottes devrait être profondément affectée par l'interdiction du fioul lourd en 2015 en Europe du Nord et en 2020 ou 2025 en Méditerranée, sauf si les navires étaient équipés de pots catalytiques, ce qui serait très onéreux. Les compagnies maritimes attributaires de la Délégation de Service Public entre Marseille et les ports corses ont déjà envisagé de commander des car-ferries fonctionnant au gaz naturel liquéfié, à

l'image des premiers exemplaires qui viennent d'être mis en service sur des lignes d'Europe du Nord. En outre, le fioul lourd peut créer de graves problèmes écologiques en cas d'accident, ce risque et, plus généralement, l'impact des rejets des navires sur la qualité de la mer ont donné lieu à de nombreuses recommandations et décisions internationales.

#### ***1.4.2.2. Une politique de protection de l'environnement marin***

À la suite de plusieurs catastrophes écologiques, particulièrement celle de l'Erika en 1999, des règlements européens ont d'abord été conçus pour les pétroliers et minéraliers, pour lesquels une double coque est obligatoire ; ils ont été, ensuite, étendus à tous les types de navires car ils peuvent provoquer des nuisances par la perte accidentelle de leurs cargaisons. Dès 2000, obligation a été faite aux ports européens de disposer d'installations de réception des déchets d'exploitation des navires et des résidus des cargaisons (hydrocarbures, produits chimiques, eaux usées, ordures, etc), correspondant à l'interdiction de les éliminer en mer. Le cas des dégazages ou déballastages<sup>19</sup>, pour éviter des frais d'opération au port, est particulier car il perdure malgré une interdiction ancienne et le risque de lourdes sanctions prévues dans l'article 4 de la convention Marpol (applicable en 1982) et la loi française du 5 juillet 1983, mais il est difficile de prendre les contrevenants sur le fait.

Ces deux actes frauduleux sont en recul général mais encore trop fréquents en Méditerranée, où ils font peser un risque certain pour la qualité de la mer autour de la Corse. Le 14 mai 2004, le « Mega Express » a été surpris par un avion de surveillance maritime, il était suivi par une trace longue de vingt-deux et large de cinq kilomètres dans une zone classée « Natura » entre Bastia et Nice ; la compagnie a plaidé une faute involontaire à cause de la défaillance d'une soupape mais a été condamnée à une amende de 490 000 euros, le capitaine du ferry à six mois de prison avec sursis. Le 8 février 2016, soit plus de cinq ans après les faits, la Compagnie Tunisienne de Navigation a été condamnée, en appel, à une amende de 500 000 euros et le capitaine du « Carthage » à 50 000 euros pour un dégazage au large des côtes françaises entre la Provence et la Corse. Le 3 juillet, une catastrophe a été évitée grâce à un changement de direction du vent alors qu'une nappe d'une quarantaine de

---

<sup>19</sup> Le dégazage est la ventilation et l'élimination des gaz produits par les hydrocarbures dans les citernes des tankers. Le déballastage est le déchargement des eaux de lestage et des résidus liquides de cargaison ou de fonctionnement. Ces deux termes sont aussi utilisés pour désigner le déversement de polluants en mer.

kilomètres carrés se dirigeait vers la côte occidentale de la Corse au niveau du site classé de Scandola ; le navire responsable de cette pollution n'a pas pu être identifié.

Des mesures de protection de l'environnement ont aussi été prises dans les ports, y compris ceux de plaisance, qui doivent être équipés d'installations de réception afin de ne pas laisser les déchets et résidus récupérés sur les navires rejoindre la mer. En 2003, l'usage des composés organostanniques utilisés pour le nettoyage des coques a été interdit. L'application des décisions a souvent été ralentie par l'importance et le coût des travaux à réaliser, mais l'opinion publique est de plus en plus pressante au regard de la gravité des questions environnementales. Compte tenu du niveau technologique et de la législation de la France, l'impact de l'Union Européenne sur les transports maritimes et aériens de la Corse est nettement moins sensible dans ce domaine que dans celui de la politique commerciale où de nombreux changements ont provoqué de vives inquiétudes et résistances.

### **1.4.3. Une libre concurrence imposée**

Le principe de base de la construction européenne prévu par le Traité de Rome de 1957 est la création d'un marché commun au sein duquel les personnes et les marchandises devaient circuler librement. Il s'agissait d'un objectif à long terme qui allait être amplifié et affiné, surtout après l'élargissement à douze pays membres en 1986, lorsque l'Acte Unique Européen officialisait l'ouverture progressive des transports aérien, maritime, ferroviaire et routier ; il traduisait la volonté d'accélérer la mise en place, en 1992, d'un marché unique au sein duquel la concurrence devait être libre et non faussée. La libre circulation était élargie aux services et aux capitaux pour instaurer les « quatre libertés ».

La Commission considère que les services doivent être satisfaits efficacement et au moindre coût et que la concurrence est le meilleur moyen d'y parvenir ; elle refuse donc les monopoles d'états, n'oblige pas les états à privatiser les entreprises publiques mais leur impose, comme à toute entreprise, le recours à des appels d'offres européens pour l'attribution des marchés. En application de ce principe, la Commission Européenne a condamné la SNCM à rembourser deux subventions, l'une de l'État reçue en 2006, l'autre de la Collectivité Territoriale de Corse en 2008, jugeant qu'elles avaient contribué à établir une concurrence faussée à l'égard de la Corsica Ferries.

Les premières mesures d'ouverture avaient concerné le transport aérien pour lequel la

Commission a favorisé les « low costs » qui ne sont arrivés en Corse que plus tard et modérément. Les exigences européennes n'engendrent pas de problème à la desserte de la Corse, le monopole d'Air Corsica sur les lignes du bord à bord n'a pas été menacé puisqu'il n'y a pas eu de concurrent. En revanche, l'application des directives européennes dans le transport maritime a eu de lourdes conséquences. Jusqu'en 1999, le monopole de pavillon protégeait les compagnies françaises sur le cabotage national, l'ouverture de l'espace maritime européen à tous les armateurs communautaires a amené une concurrence que les opérateurs habituels n'avaient pas anticipée et que la plupart des marins n'ont pas acceptée, la considérant déloyale, sans pouvoir lui résister.

Dorénavant, toute compagnie européenne pouvait s'installer sur les lignes de cabotage de tout pays de l'Union à condition d'en respecter les règles sociales déterminant les salaires, les horaires de travail et les congés ; les conditions des marins français inscrits dans le premier registre sont sans doute parmi les plus favorables, mais la véritable différence de coût de la main d'œuvre réside dans le fait que l'armateur étranger, en l'occurrence sous pavillon italien de second registre, paie les charges sociales dans le pays de la nationalité des personnels, en Italie pour la majorité et dans des pays où elles sont très basses, notamment en Roumanie, en Bulgarie et au Portugal. Parallèlement, l'Union Européenne affirme ne pas vouloir remettre en cause les meilleures conditions sociales acquises dans certains pays et encourage leur amélioration dans ceux où elles connaissent un retard important ; cette volonté est précisée dans une directive de 1999 sur le temps de travail des marins.

Cette directive, conforme aux règles de l'Organisation Internationale du Travail, est compatible avec la législation et la réglementation françaises qui s'imposent à tous les navires de l'Union Européenne qui desservent les ports français, dont ceux de Corse. La nationalité de l'équipage est constituée de ressortissants européens, chaque membre doit avoir un contrat écrit précisant les clauses sur la durée de l'engagement, le salaire, les congés payés et l'emploi occupé. Les conditions de travail doivent respecter les règles inscrites dans le Code du Travail, le Code de travail maritime et les conventions collectives.

La norme est une journée de huit heures et d'un minimum d'un jour de congé par semaine, plus les jours fériés ; les congés payés doivent être calculés sur la base de deux jours et demi par mois. Les effectifs doivent être conformes aux règles SOLAS pour la sécurité et permettre un repos suffisant ; les marins ont besoin de temps de repos qu'il ne faut pas scinder plus de deux fois. La coupure de la nuit est de neuf heures au minimum, un repos minimum devant être accordé après un service de veille. Les jeunes de moins de dix-huit ans ne peuvent

pas travailler la nuit et il est interdit d'embaucher des jeunes de moins de seize ans. Des examens médicaux réguliers et un certificat attestant la capacité de travailler sont impératifs.

L'Union Européenne a fixé un cadre juridique contraignant qui réduit sensiblement la notion d'autonomie réclamée par la Collectivité Territoriale de Corse qui étudie la possibilité de créer une compagnie maritime régionale, inspirée par la compagnie aérienne qu'elle possède et qui fonctionne depuis vingt-six ans. La CTC pourrait alors intervenir directement dans les transports extérieurs de l'île avec ses propres moyens matériels.

## **Deuxième partie :**

### **La modernisation des moyens de transport**



Depuis la reprise des liaisons maritimes puis aériennes entre la Corse et le continent après la Deuxième Guerre Mondiale, l'organisation des transports a dû s'adapter à une forte augmentation de la demande et à d'importants changements réglementaires et institutionnels. Il en est résulté d'importantes modifications, surtout dans le domaine maritime où elles sont aussi visibles dans les caractéristiques des flottes que dans la structure des compagnies qui les possèdent.

## **2.1. La concurrence des compagnies maritimes**

Depuis la Libération, les transports maritimes ont vécu sous deux régimes différents : le monopole jusqu'en 1999 puis la libre concurrence. Le monopole ne concernait que les liaisons avec la France continentale, soit l'essentiel du trafic ; il avait trois niveaux d'application : un monopole de pavillon en vertu du Code des Douanes réservant le cabotage national au pavillon français, un monopole légal attribué par la représentation nationale à la Compagnie Générale Transatlantique pour le transport des passagers et un monopole de fait, d'ailleurs discutable, pour le trafic des marchandises confié aux quatre armements regroupés au sein de la Conférence Maritime Continent Corse (CGT, Compagnie Méridionale de Navigation, Société Méridionale de Cabotage, Marseille-Fret).

Les liaisons avec l'étranger se limitaient à celles avec l'Italie qui n'ont repris que très lentement après l'effacement progressif des tensions nées du conflit. Elles étaient régies par la libre concurrence qui s'est étendue, sous certaines conditions, à l'ensemble du trafic lorsque la France a dû se mettre en conformité avec les règles communautaires européennes. Ces conditions ont favorisé l'arrivée de nouvelles compagnies, entraînant une redistribution des parts de chacune et créant des problèmes économiques, sociaux et même politiques dont l'ampleur dépasse largement le cadre de la Corse.

## **2.1.1. Le recul et la fin de la Société Nationale Corse Méditerranée**

### ***2.1.1.1. L'opérateur historique***

La SNCM est l'héritière de la Compagnie Générale Transatlantique qui détenait le monopole du trafic des passagers entre la France continentale et la Corse, en vertu de la Convention du 23 décembre 1948, et qui était le premier armement français, dont le fleuron était la desserte de la ligne prestigieuse de l'Atlantique Nord entre Le Havre et New York par de grands paquebots, dont le dernier fut le « France ». En Méditerranée, la « Transat », selon son appellation commune, assurait déjà un service entre Marseille, l'Algérie et la Tunisie lorsque le vote de l'Assemblée Nationale lui attribua les lignes de la Corse à la place de la Compagnie Fraissinet.

C'était une société d'économie mixte définie par la loi du 28 février 1948 organisant la Marine Marchande Française, l'État, largement majoritaire, possédait 83% du capital. La Convention avait placé la compagnie dans la situation d'un concessionnaire pour la desserte de la Corse, lui attribuant une importante subvention de cinquante-six millions de francs pour exercer un service d'intérêt général ; c'est à ce titre qu'elle a rétabli pendant l'été 1948, les lignes de Nice en Balagne supprimées pendant la guerre et que l'armateur précédent n'avait pas pu rouvrir par manque de navires. Le cahier des charges imposait un service hebdomadaire permanent entre Marseille et Nice d'une part, Ajaccio et Bastia d'autre part, un service d'été, également hebdomadaire, que l'armateur précédent n'avait pas pu rouvrir par manque de navires, entre Nice et Ile Rousse ou Calvi et des services mixtes bimensuels de Marseille à Propriano via Ajaccio et à Porto-Vecchio via Bastia.

En 1969, la Compagnie Générale Transatlantique et la Compagnie de Navigation Mixte, qui exploitaient depuis plus d'un siècle des lignes de paquebots et de cargos entre les ports du sud de la France, d'une part, et d'Algérie et Tunisie d'autre part, décidèrent de concentrer leur activité maritime. Ces deux compagnies avaient conclu des accords de coordination depuis plusieurs années, notamment afin de lutter contre une dégradation du trafic consécutive à l'indépendance de l'Algérie ; la fusion devait permettre de rationaliser les services et de réduire les coûts d'exploitation en supprimant le double emploi en personnel et en matériel.

Le 25 février 1969, les statuts constitutifs de la nouvelle compagnie étaient signés, ils prévoyaient de répartir le capital entre la Transat, désormais séparée de sa maison mère, la Compagnie Générale Maritime, pour 65% et la Compagnie Fortune, actionnaire de la Mixte, pour 35%. La nouvelle société était juridiquement créée et inscrite au Registre du Commerce de Paris le 2 avril sous le nom de Compagnie Générale Transméditerranéenne (CGTM) ; ses activités ont débuté le premier juillet par la prise en charge des navires mis à sa disposition par les deux compagnies d'origine. Elle pouvait affecter cinq paquebots ferries et quatre cargos sur les lignes de la Corse et faire appel, en période estivale, à ses autres navires desservant habituellement les lignes d'Afrique du Nord. Consciente que l'augmentation nécessaire de la productivité ne serait possible que par l'accélération des rotations grâce à des navires plus rapides et des escales plus courtes, permises par la manutention horizontale, la CGTM ne tardait pas à étudier un programme de renouvellement de la flotte pour répondre à une hausse de la demande.

La Compagnie Générale Transméditerranéenne a réussi la transition technologique attendue pour améliorer le service maritime entre la Corse et la France continentale mais elle ne pouvait pas répondre à la revendication montante d'une véritable continuité territoriale, conçue par les Corses comme le moyen d'obtenir une baisse sensible du coût du transport maritime pour les passagers et, surtout, pour le fret de manière à réduire le coût de la vie dans l'île. La solution dépendait d'autant moins de la compagnie qu'elle a dû faire face à deux crises pétrolières en 1970 et 1973, ainsi, sur la base de 100 au premier janvier 1973, le fuel lourd atteignait l'indice 150 le 23 Novembre et 326,5 à la fin janvier 1974. Pour la seule année 1972, la hausse du prix du carburant représentait une surcharge de l'ordre de dix millions de francs.

À partir de 1973, la CGTM devait supporter les conséquences de la réduction des tarifs décidée par l'État sans compensation alors que l'expansion du trafic aérien et la concurrence des nouvelles compagnies maritimes algérienne et tunisienne causait une baisse des recettes sur les lignes du Maghreb. En Corse, les années soixante-dix ont été marquées par une montée des revendications autonomistes et des troubles graves qui ont incité l'État à rechercher des solutions pour améliorer la situation sociale. Le 26 mai 1974, le Premier Ministre, Pierre Messmer, déclarait dans une allocution devant le Conseil Général de la Corse « Le problème de l'insularité est généralement posé par rapport à la fiscalité et aux transports ». C'était le point de départ de travaux qui ont conduit l'État à assimiler le transport maritime au ferroviaire et à modifier la dénomination sociale de la compagnie qui devenait, le

16 mars 1976, la Société Nationale Corse Méditerranée dont le sigle SNCM évoquait celui de la SNCF.

Le changement de sigle était surtout symbolique alors que la restructuration du capital était l'acte fondamental de la naissance de la nouvelle société dont le siège était implanté à Marseille. L'État demeurait le premier actionnaire par l'intermédiaire de la Compagnie Générale Maritime à qui la CGTM, dont elle était la maison mère, avait cédé sa participation après avoir récupéré les droits des autres actionnaires ; il disposait des trois quarts du capital tandis que la SNCF y entraînait pour un quart. En 1978, leurs parts respectives passeront à 80% et 20% à la suite d'une augmentation de capital. La SNCM est alors le premier transporteur de passagers et de marchandises entre la France continentale et la Corse, elle connaît une forte progression de son activité sur les lignes de Corse et de son chiffre d'affaires au cours des premières années.

### ***2.1.1.2. Le début des difficultés***

Pour satisfaire une demande croissante, la société poursuit et amplifie la politique de modernisation de la flotte de la CGTM en recherchant des améliorations dans plusieurs domaines : la capacité par l'accroissement des dimensions des navires ce qui a conduit à une nouvelle génération de car-ferries et de cargos, la vitesse qui a abouti à l'expérience malheureuse des Navires à Grande Vitesse (NGV), le confort dans le but d'agréments les traversées et d'attirer une clientèle exigeante pour lutter contre la concurrence. Cette politique demande de lourds investissements au moment où une crise économique atteint la France et où l'image de la Corse se dégrade à cause des attentats, surtout auprès des étrangers, à partir de 1982 ; la SNCM en subit les effets négatifs sur son trafic et son chiffre d'affaires.

La compagnie s'efforce de valoriser son image dans l'île en associant des entreprises locales à l'exécution du service maritime, c'est ainsi qu'elle a confié l'exploitation de son système de réservation électronique des places à une société d'économie mixte dans laquelle elle est associée aux collectivités territoriales insulaires. Elle fait de plus en plus appel à des fournisseurs locaux pour l'approvisionnement de ses bateaux et participe à la formation d'élèves d'écoles préparant aux métiers de la marine marchande. Pour lutter contre la tendance négative, la SNCM fait un effort de publicité, y compris à l'étranger et particulièrement en Italie, et d'innovation en proposant des formules nouvelles comme des

voyages d'un jour, par exemple vers l'Ile d'Elbe, mais ces mesures n'eurent qu'un effet provisoire et limité autour de l'an 2000.

### ***2.1.1.3. Une privatisation particulière***

Les grèves à répétition des marins de la compagnie et celles des dockers du port de Marseille ont fini par laisser une partie croissante de la clientèle et de la détourner vers la concurrence, creusant le déficit au début du vingt et unième siècle. Pour sauver l'entreprise, l'État porta sa participation à 93% par une augmentation de capital en 2003, ce qui a provoqué une réaction de la Commission Européenne qui imposa une cession d'actifs ; la voie de la privatisation était ouverte. Alors qu'il avait été question de l'arrivée d'un opérateur industriel au sein de la compagnie, qui serait restée largement publique, le gouvernement annonça une privatisation totale de la SNCM qui serait achetée par le fonds d'investissement français « Butler Capital Partners », dont le siège est à Paris ; ce fonds était connu pour être spécialisé dans la transformation d'entreprises en difficultés. Il en résulta un mouvement social de grande ampleur lancé le 20 septembre 2005 par les marins de la CGT rejoints par les autres, dont le Syndicat des Travailleurs Corses proche des mouvements nationalistes. Cette grève très dure a été marquée par des occupations de navires, la séquestration du Président Directeur Général et même le détournement spectaculaire en mer du « Pascal Paoli » auquel une intervention du GIGN a mis fin le 28 septembre.

Le mouvement s'est achevé le 13 octobre à cause du risque de cessation des paiements et de la liquidation de la compagnie, après la réunion d'un nouveau tour de table par le gouvernement. De longues négociations avec les repreneurs potentiels et les syndicats ont abouti à la privatisation de la SNCM par décret du 26 mai 2006 et au transfert du capital cinq jours plus tard. Quatre cents emplois étaient supprimés, sans licenciements secs, sur un effectif de deux mille quatre cents. Butler Capital Partners devenait l'actionnaire principal avec 38% des parts, accompagné de l'entreprise Connex (future Véolia Transport) en qualité d'opérateur industriel, avec 28% ; l'État conservait 25% et le personnel entrait pour 9% dans le capital de la nouvelle société. Ce montage a suscité deux interrogations. Pourquoi n'y a-t-il pas eu d'appel d'offres contrairement à l'affirmation du Premier Ministre ? Quel était l'intérêt d'un fonds d'investissement étranger au monde des transports d'entrer dans le capital d'une compagnie maritime ? La réponse à cette question allait être donnée moins de trois ans plus tard.

Butler Capital Partners a versé treize millions d'euros à l'État pour acquérir ses parts et les a revendues soixante-treize millions à Véolia Transdev en 2008, réalisant un énorme bénéfice. En revanche, la SNCM a subi des conséquences négatives de cette opération spéculative car si l'opérateur industriel avait acquis la société immédiatement pour son prix initial de vente, il aurait pu investir les soixante millions d'euros selon l'avis exprimé dans un rapport parlementaire de 2013, qui demande et obtient la création d'une commission d'enquête. Que pourrait-elle faire huit ans après la vente? Le rapport fait apparaître d'autres questions, notamment sur l'absence d'information et de consultation du Parlement avant la vente et sur la fausse affirmation d'un déficit chronique de la compagnie alors qu'elle était bénéficiaire, d'assez peu, jusqu'en 2003. Le rapport constitutif de la commission estime que l'intérêt général semble avoir été sacrifié au profit d'intérêts particuliers.

#### ***2.1.1 4. La crise de 2011-2013***

Depuis 2008, le capital de la SNCM est détenu à raison de 66% par Véolia Transdev, filiale de Véolia Environnement et de la Caisse des Dépôts et Consignations, 25% directement par l'État et 9% par le personnel ; en fait, l'État dispose d'un poids important lorsqu'on ajoute à sa part directe celle, indirecte, de la CDC dont le Directeur Général Jean-Pierre Jouyet affirmait, dans une interview au journal « Le Monde », daté du 14 juin 2013, que les pouvoirs publics avaient « la volonté claire de maintenir la SNCM à flots ». La tension sociale s'est de nouveau manifestée, surtout au premier trimestre de 2011, par une grève de sept semaines, à la suite du retrait d'un navire des lignes de Nice et de la crainte d'une réduction de la flotte à huit unités au lieu de dix, évoquée par le PDG de la compagnie. Deux semaines de grève ont encore eu lieu en janvier 2012, les marins de la CGT revendiquant la fin de la concurrence de la « Corsica Ferries », jugée déloyale à cause des règlements européens.

En 2013, la compagnie a dû faire face à de nouvelles difficultés alors qu'elle avait obtenu, avec la Compagnie Méridionale de Navigation (CMN), l'attribution de la Délégation de Service Public par un vote de l'Assemblée de Corse le 6 septembre ; un soutien résolu de l'État sera nécessaire pour résister aux nombreuses pressions qui ont continué et continueront encore de s'exercer, notamment celle de la Commission Européenne. Bruxelles demande le remboursement de 440 millions d'euros au profit de l'État et de la Collectivité Territoriale de Corse. La première exigence concerne une aide de 220 millions d'euros de l'État lors de la privatisation en 2006 ; le Tribunal de l'Union Européenne a cassé la décision de la

Commission Européenne qui en avait accepté les conditions en 2008. La France a fait appel devant la Cour de Justice Européenne de Luxembourg mais la Commission n'a pas attendu de connaître la décision de la Cour pour s'aligner sur celle du Tribunal, exigeant le remboursement immédiat, donc aggravant les difficultés financières de la SNCM avant la fin de la procédure. Dans la seconde exigence, la Commission conteste la même somme versée par la Collectivité Territoriale de Corse au titre de l'aide sociale au duo SNCM-CMN.

Le remboursement de telles sommes ne pourrait qu'entraîner la mort de la compagnie, ce qui aurait de graves conséquences sociales. La SNCM emploie 2600 personnes physiques en CDI ou CDD, correspondant à deux mille équivalents temps plein, répartis en 1415 marins et 600 sédentaires ; environ 400 marins et 80 sédentaires vivent en Corse où « l'avenir de 640 emplois directs et de 140 fournisseurs pour un total de 44 millions d'euros en dépend »<sup>20</sup>. Des dizaines d'entreprises corses seraient menacées par la disparition de la compagnie qui injecte chaque année 22 millions d'euros dans l'économie insulaire en faisant appel à 168 fournisseurs employant environ 300 personnes en basse saison et jusqu'à 500 en haute saison. De nombreuses entreprises réalisent ainsi une bonne part de leur chiffre d'affaires, le maximum de 42% étant atteint par une société de plats préparés ; la filiale de ravitaillement de la SNCM, se fournit préférentiellement en produits insulaires, eau de source, vin, charcuterie, fromages.

#### ***2.1.1.5. Le redressement était-il possible ?***

Les difficultés de la SNCM ont relancé l'idée de la création d'une compagnie maritime régionale, à l'instar de celle qui fonctionne depuis 1989 dans le transport aérien. Déjà, en 2011, deux conseillers territoriaux, Jean-Jacques Panunzi et Jean-Christophe Angelini interpelaient l'exécutif corse sur la fiabilité des liaisons avec le continent et imaginaient des montages financiers associant la Caisse des Dépôts et consignations, la Collectivité Territoriale de Corse et les collectivités locales pour créer un nouvel opérateur plus adapté aux besoins fondamentaux de l'île. Le Syndicat des Travailleurs Corses revendique la création d'une compagnie régionale dont le siège serait en Corse.

En 2013, l'Office des Transports de la Corse a recruté un chargé de mission pour

---

<sup>20</sup> Propos tenus par Emmanuelle de Gentile, conseillère territoriale, le 4 novembre 2013 au journal de France 3.

étudier les différentes possibilités d'aboutir à une solution allant dans ce sens, surtout si la SNCM devait déposer son bilan. La constitution d'une compagnie selon le modèle traditionnel étant très aléatoire, la tendance serait favorable à une Société d'Economie Mixte (SEM) dans laquelle prendraient place des opérateurs publics, pouvant détenir jusqu'à 85% du capital, et des investisseurs privés. La CTC serait naturellement l'élément majeur d'une telle structure, associée à d'autres collectivités territoriales et locales corses mais des collectivités continentales seraient prêtes à entrer dans une SEM, en particulier la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le département des Bouches du Rhône et la ville de Marseille.

Bien que la Délégation de Service Public lui ait été attribuée, deux nouvelles menaces pèsent encore sur la SNCM : en Novembre 2013, la société concurrente, Corsica Ferries, a introduit un recours de plein contentieux devant le Tribunal Administratif de Bastia et la Commission Européenne a ouvert une procédure d'enquête formelle pour contester la méthode d'attribution de la DSP. Ces deux recours sont dirigés vers l'Office des Transports de la Corse et la Collectivité Territoriale de Corse mais visent indirectement les deux compagnies attributaires de la DSP. Au début de 2014, l'avenir est encore incertain, les marins déclenchent une nouvelle grève, inquiets par la situation financière de l'entreprise et la lenteur du gouvernement à concrétiser ses engagements de renouvellement de la flotte ; le mouvement a été arrêté au bout de neuf jours après une table ronde présidée par le Ministre des Transports Frédéric Cuvillier.

La SNCM reprend espoir, ses marins ont accepté un plan social comportant une réduction des effectifs de cinq cents emplois en deux ans et de réaliser d'importants gains de productivité par une augmentation de leur temps de travail ; ces concessions étaient conditionnées par la commande de quatre nouveaux navires mixtes. Les principaux partenaires de la compagnie, État, Collectivité Territoriale de Corse, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ville de Marseille, Caisse des Dépôts et Consignations, Banque Publique d'Investissement, étudient les possibilités de renouveler la flotte, qui serait réduite en nombre ; les nouveaux navires pourraient être propulsés par des moteurs fonctionnant au gaz liquéfié. En revanche, l'État refuse le retour au monopole de pavillon, impossible selon les règlements européens, mais s'engage à faire appliquer les mêmes règles pour tous. Ce plan, qualifié « de la dernière chance », allait de heurter rapidement à l'hostilité de Transdev.

### ***2.1.1.6. Les espoirs déçus***

Le 7 mars 2014, un conseil de surveillance qui aurait dû être décisif pour l'avenir a eu lieu sous la présidence du ministre des transports ; il devait confirmer la commande de quatre navires mixtes aux chantiers navals STX de Saint-Nazaire malgré l'attitude de Véolia qui préférerait placer la compagnie sous la protection du Tribunal de Commerce pour échapper aux sanctions financières de la Commission Européenne. Pour regagner la confiance de la clientèle, la SNCM ouvrait une campagne publicitaire mais de nouvelles inquiétudes arrivaient rapidement. En effet, Transdev, actionnaire majoritaire via Veolia, maintenait son opposition totale à toute commande de nouveaux navires et affirmait sa volonté d'une mise en procédure collective au Tribunal de Commerce en vue d'un dépôt de bilan. Les espoirs donnés étaient d'autant plus déçus que la Caisse des Dépôts et Consignations déclarait ne pas être en situation de responsabilité ; son président, Jean-Pierre Jouyet, faisait état des incertitudes, notamment les 440 millions d'euros réclamés par la Commission Européenne, qui pesaient sur la compagnie. Les marins de la SNCM comprenaient que les engagements récents ne seraient pas tenus et qu'ils n'avaient été pris que pour gagner du temps, ils déclenchaient une nouvelle grève le 26 mars.

Le travail était repris au bout d'une semaine, après réception d'un courrier conjoint du Ministre des Transports et du PDG de Transdev affirmant qu'aucune procédure au Tribunal de Commerce n'était prévue, mais la séance du Conseil de Surveillance du 14 avril était une nouvelle déconvenue pour les syndicats de la compagnie maritime : l'ordre du jour avait été modifié par l'ajout de la demande de l'autorisation donnée au directoire de convoquer une assemblée générale pour révoquer son président, Gérard Couturier, favorable au maintien du plan industriel. Transdev, mis en minorité, a saisi le tribunal de commerce pour obtenir la convocation d'un nouveau Conseil de Surveillance par une procédure de référé.

La direction de la SNCM n'était pas reconduite par le conseil de surveillance réuni le 12 mai ; Transdev reprenait ainsi la main en écartant le président du directoire, Marc Dufour, favorable au plan industriel dont l'actionnaire majoritaire ne voulait pas. Par leur abstention, les représentants de l'État ont permis le changement de gouvernance que la Justice avait refusé ; le secrétaire d'État aux Transports, Frédéric Cuvillier, justifiait cette position en déclarant qu'il était « normal que l'équipe dirigeante de la société puisse travailler et agir en confiance avec son actionnaire principal ». Ce revirement du gouvernement, plus que l'attitude de Transdev qui n'a jamais caché vouloir se désengager, engendrait de vives

réactions des syndicats, des politiques et des professionnels, surtout à Marseille où l'on craignait de graves conséquences sociales car la fin de la SNCM entraînerait la suppression d'environ 4000 emplois directs et induits. Cette crainte était d'autant plus forte que l'actionnaire principal considérait que la meilleure solution était un dépôt de bilan.

Un nouvel élément apportait des raisons supplémentaires d'inquiétude : le puissant groupe norvégien « Siem » qui avait fait connaître en mars son intention de reprendre les parts de Transdev et de moderniser la flotte, renonçait en affirmant n'avoir pas reçu des réponses claires de l'armateur, hostile à cette solution, et de l'État. Le 24 juin, une troisième grève des marins était déclenchée ; coûtant cent vingt-cinq millions d'euros à l'économie insulaire, elle provoquait de violentes réactions en Corse, où les socioprofessionnels considéraient que l'île était prise en otage ; le bureau de la SNCM à Bastia était saccagé. L'État promettait des mesures d'aides qui seraient actées en août. Envers les marins, il rappelait qu'un décret dont le but était de lutter contre la concurrence déloyale était en préparation ; sa parution a eu lieu le 6 août, mais il a déçu les personnels car, s'inscrivant encore dans les contraintes du droit européen, il ne faisait pas obligation à toutes les compagnies pratiquant le cabotage national d'appliquer des contrats de travail de droit français.

Le calme était rétabli bien que la nouvelle direction de la SNCM n'ait pas caché sa volonté d'un dépôt de bilan, présenté comme le meilleur moyen d'effacer les amendes de l'Union Européenne. La compagnie se voulait rassurante en ouvrant les réservations pour 2015 et en proposant des tarifs promotionnels attractifs dont l'impact a été limité. Le 31 octobre, le conseil de surveillance annonçait sa décision de déposer le bilan ; ce fut fait le 3 novembre auprès du Tribunal de Commerce de Marseille. Auparavant, Transdev avait exigé le remboursement de cent-trois millions d'euros au titre des avances accordées en compte courant en sachant que le fonds de roulement de la compagnie ne le permettrait pas ; c'était le but recherché pour aboutir ensuite au placement de la compagnie en redressement judiciaire, situation qui devrait lui éviter de régler les sommes exigées par Bruxelles mais qui remettrait en cause le contrat de service public qui la lie à la Collectivité Territoriale de Corse.

#### ***2.1.1.7. La fin de la SNCM***

Le 28 novembre 2014, le Tribunal de Commerce de Marseille mettait la SNCM en redressement judiciaire pour une durée de six mois ; il lançait un appel d'offres européen pour rechercher des candidats à la reprise de la compagnie. La réaction des marins a été une

nouvelle grève, qui a duré douze jours. Au début de décembre, la Commission Européenne faisait savoir au Secrétaire d'État chargé des Transports, Alain Vidalies, qu'elle considérait que la Délégation de Service Public ne serait pas transmissible au repreneur ; en revanche, le président de la CTC, Paul Giacobbi, estimait que les conditions de discontinuité seraient réunies pour pouvoir rétrocéder la part de mission de service public au futur partenaire de la Méridionale. Un des buts de la période d'observation était de permettre au Tribunal de Commerce de Marseille d'étudier les offres des candidats à la reprise de la SNCM, celles-ci étant jugées insuffisantes, la période a été prolongée de six mois, jusqu'au 28 novembre 2015.

Quatre groupes ont fait acte de candidature mais STEF, qui était le plus puissant et était déjà présent sur les lignes de la Corse, par sa filiale Compagnie Méridionale de Navigation, a renoncé à cause du refus de la Commission Européenne d'annuler le remboursement des quatre-cent-quarante millions d'euros par le repreneur. Trois offres ont été réexaminées, celles de l'ancien directeur du port de Marseille Christian Garin, de l'armateur franco-tunisien Daniel Birrebi, propriétaire de la compagnie Baja Ferries au Mexique, et de l'entrepreneur corse Patrick Rocca. Peu avant l'échéance des dépôts, une nouvelle candidature était présentée par un groupe d'une centaine de socio-professionnels corses, dont plusieurs chargeurs et transporteurs, sous l'appellation de Corsica Maritima. Ce sont quatre offres qui ont été étudiées par le Tribunal de Commerce, qui a rendu sa décision le 20 novembre.

La candidature de Christian Garin, associé à un groupe grec, a été écartée rapidement car son montage financier était jugé douteux, celle de Corsica Maritima n'a pas été retenue notamment en raison de l'éparpillement de son capital ; parmi les deux autres candidats, Daniel Berrebi avait apparemment les faveurs du président de tribunal en avril, car il était le seul ayant une expérience d'armateur, mais c'est Patrick Rocca qui a été choisi parce qu'il conservait le maximum d'emplois et assurait une bonne entente avec les salariés. Il aurait aussi bénéficié de l'appui du président sortant de l'exécutif de la CTC, ce qu'il dément. La SNCM, dont les actifs étaient estimés à environ 220 millions d'euros a été vendue pour 11,6 millions, charges comprises, elle a pris le nom de Maritime Corse Méditerranée (MCM).

La nouvelle compagnie conserve quatre navires mixtes et deux paquebots-ferries sur les sept bateaux encore en service de la SNCM, seul le plus vieux, le « Corse », n'étant pas repris ; elle se maintient sur les lignes de la Corse, avec des équipages sous pavillon français sous le régime du premier registre, et du Maghreb. Les effectifs comprennent 873 salariés sur un ancien total de 1456 ; un plan social concernant les 583 licenciés a été validé par les syndicats. Afin de bien assurer la transition, le directeur Olivier Diehl est maintenu dans ses

fonctions ; le siège social reste à Marseille où les locaux historiques du boulevard des dames ont été vendus par Transdev pour être transformés en hôtel de luxe. Patrick Rocca était déjà le premier employeur de Corse, à la tête d'un groupe aux activités multiples fondé dans la décennie 1980-1990, comptant 634 salariés dont près des deux tiers dans les transports routiers de marchandises qui représentent 30% du fret entre la Corse et le continent ; les autres secteurs sont ceux du BTP, de la gestion des déchets et l'immobilier. Le chiffre d'affaires a été de soixante-douze millions d'euros en 2014. Ses concurrents reprochent au Tribunal de Commerce de Marseille d'avoir contribué à établir une concentration verticale.

Les deux candidats déçus, Daniel Berrebi et François Padrona, porte-parole du consortium Corsica Maritima (enseigne qui appartenait à la SNCM et n'aurait donc pas dû être utilisée) ont immédiatement annoncé leur intention de créer une compagnie maritime appelée « Corsica Linea », qui assurera des liaisons entre l'île et Marseille hors DSP ; dans l'attente de la livraison annoncée de deux navires, ils ont affrété le « Stena Carrier », cargo roulier de 21 171 tonnes, disposant de 2500 mètres linéaires de roll, battant pavillon danois et navigant sous le régime danois bis. Les réactions hostiles des marins de la MCM et même de la Méridionale laissent penser que le problème du transport maritime corse n'est pas résolu à la fin de 2015.

L'avenir de la MCM dépendra de l'organisation et du volume de la future DSP, les premiers débats à l'Assemblée de Corse auront lieu en février 2016. La création d'une compagnie maritime régionale, déjà envisagée par l'ancien président de la Collectivité Territoriale de Corse, aura probablement de nombreux partisans parmi les élus ; deux hypothèses sont connues : une Société d'Économie Mixte offrant une structure complète, comme Air Corsica, ou la mise à disposition des navires à un opérateur par la CTC propriétaire. Dans un premier temps, la fin de la SNCM a entraîné l'attribution de la DSP en cours à la Compagnie Méridionale de Navigation, dont la nouvelle compagnie est devenue subdélégitaire.

## **2.1.2. Les atouts de la Compagnie Méridionale de Navigation**

### ***2.1.2.1. Une tradition de fret entre Marseille et la Corse***

Cette compagnie maritime est, à l'origine, une société familiale créée en 1931 par les frères Henri et Félix Rastit, après leur mariage avec les filles de l'armateur Giannoni, pour effectuer un service de cabotage entre Marseille et Sète ; elle a commencé à desservir la Corse en 1937, en transportant des produits pétroliers puis a étendu son activité à d'autres marchandises. Après la Libération, elle a rapidement repris la desserte des ports corses, particulièrement les secondaires, au départ de Marseille et participé activement au ravitaillement de l'île avec de petits cargos, selon les principes de l'offre et de la demande qui assuraient une souplesse très appréciée, que la Transat ne pouvait pas avoir car elle était soumise à des contraintes strictes. Les caboteurs transportent tous les produits qui n'ont pas de place sur les paquebots : charbon en vrac, gaz butane, oxygène, alcools, produits chimiques, matériaux de construction.

En 1955, la Compagnie Méridionale de Navigation signe un accord de pool avec la Transat, c'est l'origine de la Conférence Maritime Continent-Corse créée l'année suivante par l'entrée de la SOMECA, compagnie de petits caboteurs niçois ; cette entente, réalisée dans le but de coordonner les services et appliquer des tarifs communs, homologués par le Ministère des Transports, obtient un véritable monopole du fret. Ainsi, en 1963, la Compagnie Charles Le Borgne, dut se retirer après une tentative de deux mois, à la suite d'un décret ministériel du 1<sup>er</sup> Octobre alors qu'elle avait donné satisfaction à la clientèle.

### ***2.1.2.2. Une flotte bien adaptée au trafic***

La CMN a su moderniser sa flotte en réduisant le nombre de navires dont les dimensions s'accroissaient et les performances s'amélioraient régulièrement ; en 1970, la manutention horizontale était généralisée et en 1988 les cargos étaient aménagés pour recevoir des passagers. La compagnie, qui participait au service public du trafic maritime des marchandises entre la France continentale et la Corse depuis 1976, devenait un armement

généraliste très apprécié par les passagers en raison de la qualité du service. La CMN a élargi son activité en ouvrant une ligne entre Propriano et Porto Torres, en Sardaigne, l'année suivante, mais a dû la fermer à la fin de l'année 2015 à cause d'un trafic insuffisant.

En 1992, la Méridionale rejoignait le groupe STEF-TFE, spécialisé dans le transport frigorifique et la logistique, qui compte aujourd'hui 14500 salariés ; ce groupe contrôle en fait la CMN car il détient la majorité des actions de la Compagnie Méridionale de Participation, elle-même majoritaire chez la compagnie maritime (53%). La SNCM, qui possédait 45% des actions de la Méridionale, a tenté d'en prendre le contrôle en 2006, après que le PDG de STEF a rompu le pacte d'actionnaire qui le liait à elle, afin de préserver son autonomie à la suite de la privatisation de son partenaire. Dans un premier temps, la SNCM crut avoir obtenu satisfaction car le Tribunal de Commerce de Paris a jugé que la CMN ne devait pas rompre le pacte unilatéralement et obligé STEF à lui vendre un quart de ses parts, mais la Cour d'Appel de Paris, a inversé le jugement et, en 2007, a été suivie par la Cour de Cassation. La Méridionale a échappé à une prise de contrôle qui aurait abouti à un quasi-monopole des lignes maritimes entre Marseille et la Corse. STEF a racheté les parts de la SNCM, un nouveau partenariat entre les deux compagnies a pu être instauré, alors qu'une entente avec la Corsica Ferries avait été envisagée, il a d'ailleurs été confirmé dans l'attribution de la Délégation de Service Public de 2014 à 2023.

## **2.1.3. L'ascension de la Corsica Ferries**

### ***2.1.3.1. Un développement en plusieurs temps***

Corsica Ferries est devenue la première compagnie pour la desserte maritime de la Corse en 2001, à l'issue d'une ascension modeste dans un premier temps puis fulgurante depuis les dernières années du vingtième siècle. Fondée en 1968 par un entrepreneur bastiais, Pascal Lota, la société a commencé son activité en reliant Bastia à Gênes par un paquebot acheté sur le marché de l'occasion, baptisé « Corsica Express ». La flotte s'accroissait au début de la décennie suivante et comptait trois petits car-ferries en 1973, capables de transporter environ 500 passagers et de 120 à 140 automobiles ; elle élargissait la desserte de Bastia aux ports italiens de La Spezia et Livourne, puis ouvrait une ligne entre Calvi et San Remo en 1978. Tous les bateaux naviguaient sous pavillon panaméen jusqu'en 1996, année

où un navire rapide a été mis en service sous pavillon français afin de relier Bastia et Calvi à Nice. L'impulsion décisive a été donnée en 1999 par l'ouverture du cabotage national aux navires de la Communauté Économique Européenne ; la compagnie a alors généralisé le pavillon italien et choisi Gênes pour port d'attache.

Corsica Ferries pouvait alors relier les ports corses aux ports de France continentale, d'abord Nice puis Toulon. Pour satisfaire à la demande accrue par ces ouvertures, la flotte a été progressivement développée, en nombre et en capacité des navires ; elle comptait six unités pouvant transporter de mille à mille cinq cents passagers chacune dans la décennie 1980-1990. Les bateaux étaient toujours acquis sur le marché de l'occasion, jusqu'en 2001 où deux car-ferries neufs ont été mis en service, inaugurant la série des « Méga Express » semi rapides. Tous les navires, peints en jaune depuis 1972, sont décorés d'un logo à tête de maure, qui se veut représentative d'une compagnie corse, depuis 1989.

### ***2.1.3.2. Une structure complexe***

En fait, Corsica Ferries est le nom commercial de la société Corsica Ferries France dont le siège est à Bastia ; c'est une PME enregistrée au Tribunal de Commerce de Bastia pour son activité de commercialisation de voyages maritimes, qui comptait quatre-vingt-sept salariés en 2011. La société dépend du groupe Lota Maritime, lui-même implanté à Bastia, qui gère la flotte ; le groupe possède deux navires et affrète les autres, par des contrats exclusifs, à des armateurs italiens dont le principal est Forship SPA, basé à Gênes. Chaque navire est une société à part entière, enregistrée à Gênes et détenue par le holding suisse Lozali SA, créé en 1998, qui contrôle à 68,4% Lota Maritime. Le nouveau groupe, dont le siège est à Cologne, dans le canton de Genève, a succédé, en 2002, au holding luxembourgeois Tourship Group, lorsque celui-ci, dont le déficit était quasi chronique, a été menacé de liquidation judiciaire par le Tribunal de Luxembourg. Lozali SA détient une quinzaine de sociétés dans le monde (Suisse, Italie, France, Jersey, Bahamas...), est contrôlé par les quatre enfants de Pascal Lota, domiciliés à Genève, compte la banque du Gothard, basée à Lugano, dans son actionnariat et n'est pas tenu de publier ses bilans en vertu de la législation helvétique.

En 1981, Lota Maritime SA a créé une compagnie sœur, Sardinia Ferries, pour desservir les ports sardes d'Olbia puis Golfo Aranci au départ de Livourne et Civitavecchia ; les deux marques sont inscrites sur la coque des bateaux. Le champ du groupe s'est élargi en

2007 par la création d'une nouvelle filiale en partenariat avec l'armateur grec Spanos, Kallisti Ferries, dans le but de relier Le Pirée aux îles des Cyclades. Le groupe s'est également développé dans des activités périphériques du maritime en prenant le contrôle de l'entreprise EGM, spécialisée dans la manutention portuaire à Bastia, y compris pour les navires de la SNCM jusqu'en 2013, et de transport maritime de marchandises.

### ***2.1.3.3. Une méthode efficace***

Une stratégie commerciale dynamique et une politique tarifaire attractive ont permis à Corsica Ferries d'éponger les dettes de Tourship Group et de parvenir à l'équilibre en 2008. En 2002, un tarif de base extrêmement bas de cinq euros a été appliqué et a attiré une nouvelle clientèle ; cette expérience très efficace ne pouvait évidemment pas être pérennisée, aujourd'hui, les tarifs ne sont plus l'argument majeur en faveur des bateaux jaunes car les concurrents ont fait des efforts dans ce domaine. Corsica Ferries, qui dispose d'un réseau de cinq agences commerciales (Paris, Lyon, Marseille, Nice, Toulon) en France continentale, élargit sa représentation en Europe Occidentale et ne néglige pas de recourir à la publicité, notamment par un procédé peu coûteux mais efficace : l'apposition sur la vitre arrière de chaque véhicule accompagné d'un autocollant qui fera connaître l'enseigne sur les routes et dans les villes du continent.

Une organisation rationnelle des services est fondée sur la complémentarité des lignes et le minimum de temps passé en escales, qui permet en outre de réduire le montant des taxes portuaires ; dans le même but, le choix des ports a été fait en fonction du niveau des taxes, ainsi celui de Gênes a-t-il été abandonné au profit de Savone-Vado. La conception standardisée de la flotte génère des gains supplémentaires de productivité. Par rapport à ses concurrents français, Corsica Ferries fait surtout d'importantes économies de fonctionnement grâce aux règles européennes qui lui permettent d'embaucher des équipages sous le statut italien international. Les Italiens sont encore les plus nombreux mais la part de marins venus de pays d'Europe de l'Est, notamment la Roumanie, s'est accrue. Si la législation française doit s'appliquer pour les salaires, limitant les écarts, ce statut offre l'exonération des charges sociales, ce qui suscite la colère des syndicats français et leurs accusations de dumping social.

La réussite de Corsica Ferries est le résultat de l'imbrication d'une société dont les racines sont locales dans un système financier complexe, parfois opaque, au niveau européen.

Elle est aussi la conséquence du discrédit de la compagnie historique dont les grèves à répétition ont fini par décourager de nombreux usagers.

## **2.1.4. Des compagnies italiennes disproportionnées**

Deux compagnies maritimes se partagent le trafic entre la Corse et la Sardaigne, la Moby Lines et la SAREMAR. Tout les oppose, la première est une compagnie privée devenue le premier armateur italien pour le transport des passagers en Méditerranée, la seconde, société appartenant à la Région Autonome de Sardaigne, est la dernière héritière du dépeçage de la Tirrenia qui a conservé un statut public.

### ***2.1.4.1. L'essor contrasté de Moby Lines***

Moby Lines est aujourd'hui le premier armateur italien pour le transport des passagers en Méditerranée ; créée en 1959 par Achille Onorato sous le nom de NAVARMA, sigle de Navigazione Arcipelago Maddalenino, la société limitait son activité à la desserte des îles de l'archipel de La Maddalena depuis le Nord de la Sardaigne. La compagnie s'est développée lentement puis a connu une impulsion lorsqu'elle a pu s'installer sur la ligne reliant Santa Teresa di Gallura, en Sardaigne, à Bonifacio en 1974 ; progressivement, elle a étoffé sa flotte par l'acquisition de navires d'occasion plus importants et performants qu'elle a affectés sur de nouvelles lignes, dont celles de La Spezia, Livourne et Piombino à Bastia en 1978. Tous les bateaux avaient un nom comportant le mot « Moby » et ont leur coque décorée d'une baleine bleue, symbole de la compagnie.

En 1992, NAVARMA devient Moby Lines, met en service des navires modernes, rapides et de grande capacité, crée sa filiale Sardegna Lines en 1994, intensifie son service entre l'Italie continentale et la Corse et s'ouvre au transport des marchandises avec deux cargos. Au début du vingt-unième siècle, Moby Lines modernise sa flotte, qui atteint quinze unités, par l'acquisition de car-ferries neufs ou récents, de grande capacité et de type semi rapides, dont le Moby Wonder et le Moby Freedom, pour relier quotidiennement Gênes à Bastia ; sur les coques, la baleine bleue est remplacée par des représentations des « Looney Tunes », personnages des dessins animés créés par les studios américains Warner Bros. Elle échoue dans sa tentative de s'installer sur la ligne Toulon-Bastia, par la création de la filiale

Moby France et l'achat du car-ferry Moby Corse, à cause du refus de la CTC de la faire bénéficier du dispositif d'aide sociale accordé aux passagers des autres compagnies.

En 2012, sous la direction de Vincenzo Onorato, fils de son fondateur, Moby Lines a réduit sa présence sur les lignes de Gênes et Livourne à Bastia mais a renforcé son rôle dans le trafic interne à l'Italie après avoir pris le contrôle de la Toremar, l'année précédente, et, surtout, en acquérant l'ex compagnie publique Tirrenia, privatisée, grâce à sa position dominante dans l'actionnariat du groupe CIN (Compania Italiana di Navigazione). Avec ses participations dans deux autres compagnies, Grandi Navi Veloci et SNAV, qui desservent les îles Italiennes, les côtes orientales de l'Adriatique et le Maghreb, et ses soixante-trois navires, CIN est devenu le premier groupe maritime en Méditerranée, Moby Lines ne maintenait sa présence sur sa ligne historique entre Santa Teresa di Gallura et Bonifacio, qu'en saison touristique ; en 2016, elle devra assurer un service pérenne du fait de la liquidation de la compagnie sarde SAREMAR.

#### ***2.1.4.2. Les inquiétudes et la fin de la SAREMAR***

La grande compagnie d'État de navigation italienne, Tirrenia, a été privatisée en 2011 par le gouvernement dirigé par Silvio Berlusconi ; elle possédait des compagnies régionales, chargées de desservir les îles des archipels : TOREMAR pour la Toscane, CAREMAR pour la Campanie, SIREMAR pour la Sicile et SAREMAR pour la Sardaigne. À la différence de la partie nationale et internationale, les petites compagnies ont été confiées aux régions concernées. Très rapidement, le sort de chaque compagnie a été particulier ; SIREMAR est totalement privée en 2014, l'avenir de CAREMAR inquiète les syndicats, TOREMAR est en conflit juridique car sa région l'a vendue à Moby Lines, mais avait-elle le droit de vendre un bien public offert à un privé ? La Sardaigne a tenté une opération originale.

Pour limiter la casse touristique du fait de la privatisation de la Tirrenia et des fortes augmentations des prix des traversées qui a suivi, la région sarde a créé la « Flotta sarda », placée sous le contrôle de la SAREMAR, en louant deux navires de l'ancienne compagnie publique. Le but était de faire baisser les tarifs qui avaient bondi de 50 à 150% selon les compagnies, donnant lieu à l'affaire des « cari traghetti » (chers ferries), valant aux armateurs une condamnation de l'autorité italienne de la concurrence et de fortes amendes ; il a d'ailleurs été partiellement atteint mais la flotte sarde n'a pas pu redresser le tourisme de l'île

et n'a transporté que de trois à sept pour cent des passagers. Selon les sources, la flotte sarde coûtait entre dix et quinze millions d'euros par jour aux finances de la région autonome, aussi l'expérience n'a duré que deux étés, en 2011 et 2012, alors qu'en 2014 la Commission Européenne allait lui donner le coup de grâce. Le 22 janvier, la SAREMAR était condamnée à rembourser dix millions d'euros à la Région autonome de Sardaigne sous le prétexte que l'apport de fonds constituait une aide de l'État et conférait à la compagnie un avantage économique par rapport à ses concurrents. Cette affaire rappelle celle de la SNCM à rembourser 440 millions d'euros et confirme la volonté de la Commission Européenne d'imposer le modèle libéral.

La fin de la flotte sarde ne signifiait pas encore celle de la SAREMAR qui continuait à desservir les îles dépendant de la Sardaigne et, pendant toute l'année, la ligne de Santa Teresa Gallura à Bonifacio par l'« Ichnusa », qui faisait partie d'une flotte de huit petits car-ferries, mais la compagnie sarde annonçait être en situation de faillite en avril 2015 et devoir cesser son activité à la fin de l'année ; après dette date, il n'y aura donc plus de service public de navigation en Italie. Afin d'éviter la rupture totale d'une liaison très utile aux deux îles, un sursis de deux mois a été accordé à la SAREMAR, la région sarde a lancé un appel d'offres européen imposant aux candidats de s'engager à reprendre les navires et les cent-soixante-sept emplois de la compagnie défaillante. La reprise est probable car la ligne est rentable, surtout grâce au fret, la compagnie sarde Delcomar, qui dessert les îles de l'archipel de la Maddalena, aurait déjà fait une offre ; elle est nécessaire pour maintenir un lien quotidien, hors de la saison touristique, entre la Corse et la Sardaigne au moment où la Méridionale a dû supprimer la ligne entre Propriano et Porto Torrès. En revanche, la Corsica Ferries vient d'annoncer l'ouverture, au printemps 2016, de deux lignes entre Porto Vecchio, d'une part, et Golfo Aranci et Porto Torres d'autre part.

## **2.2. L'adaptation de la flotte maritime**

## 2.2.1. La fin des paquebots classiques

### 2.2.1.1. Des navires construits ou conçus avant la Seconde Guerre Mondiale

Lors de la reprise des liaisons maritimes, en 1945, il ne restait qu'un seul paquebot de la flotte qui assurait la desserte de la Corse avant la guerre, le « Ville d'Ajaccio ». Ce navire, lancé en 1928, ne pouvait transporter que 326 passagers à une vitesse de 14 nœuds et demi. Pour assurer un service minimum d'une douzaine de voyages entre Marseille et Ajaccio ou Bastia, la compagnie Fraissinet acheta un petit bateau norvégien, de même capacité (334 passagers) mais encore plus lent (13 nœuds), baptisé « Fred Scamaroni »<sup>21</sup> ; c'était très insuffisant par rapport aux besoins de l'île. Ces deux navires ont été les derniers, sur les lignes de la Corse, à être mus par une machine à pilon expansion<sup>22</sup>, ils ont été retirés du service en 1953 pour le « Fred Scamaroni » et 1960 pour le « Ville d'Ajaccio ».

Lorsqu'en 1948 la Compagnie Générale Transatlantique obtint la concession des lignes, elle put porter sa flotte à quatre unités grâce à l'achat d'un paquebot neuf construit à Southampton, baptisé « Commandant Quéré »<sup>23</sup> et au renflouement du « Cynos »<sup>24</sup> ; le « Sampiero Corso »<sup>25</sup> fut renfloué en 1953 et remplaça avantageusement le petit navire norvégien. Trois de ces navires avaient été construits avant la Seconde Guerre Mondiale et le quatrième, bien que récent, l'a été sur les mêmes critères. « Cynos », livré en 1929 par l'Allemagne au titre des réparations de la Première Guerre Mondiale, avait la particularité d'être mu par deux moteurs diesel alors que « Sampiero Corso » et « Commandant Quéré » l'étaient par des turbines, beaucoup plus silencieuses.

Ces paquebots avaient des capacités différentes mais présentaient des caractéristiques communes dans leur mode d'exploitation, les installations des passagers étaient réparties sur

---

<sup>21</sup> Fred Scamaroni : chef des Forces Françaises de Libération de la Corse, arrêté par l'OVRA (police fasciste italienne), il se suicida à Ajaccio, le 18 mars 1943, pour ne pas parler.

<sup>22</sup> Machine à vapeur à trois cylindres de tailles croissantes, ç haute, moyenne et basse pression, où la vapeur se détend successivement, ce qui améliore le rendement et donne un gain d'autonomie au navire.

<sup>23</sup> Commandant Quéré : commandant du « Général Bonaparte », torpillé le 19 Mai 1943 au large de Nice.

<sup>24</sup> Cynos : nom grec de la Corse

<sup>25</sup> Sampiero Corso : patriote corse qui favorisa l'intervention française contre la domination génoise sur l'île et mourut assassiné (1498-1567).

quatre ponts au-dessus de celui des machines et en trois classes. De bas en haut, le pont plate-forme était presque entièrement occupé par des cabines, le pont supérieur l'était également entre les promenades latérales affectées à la seconde classe au-dessus, le pont promenade était réservé aux passagers de première classe, au bar et au restaurant et celui des embarcations à l'accès aux barques de sauvetage et à une aire de promenade.



**Photo 9 : Le « Sampiero Corso » en mer**

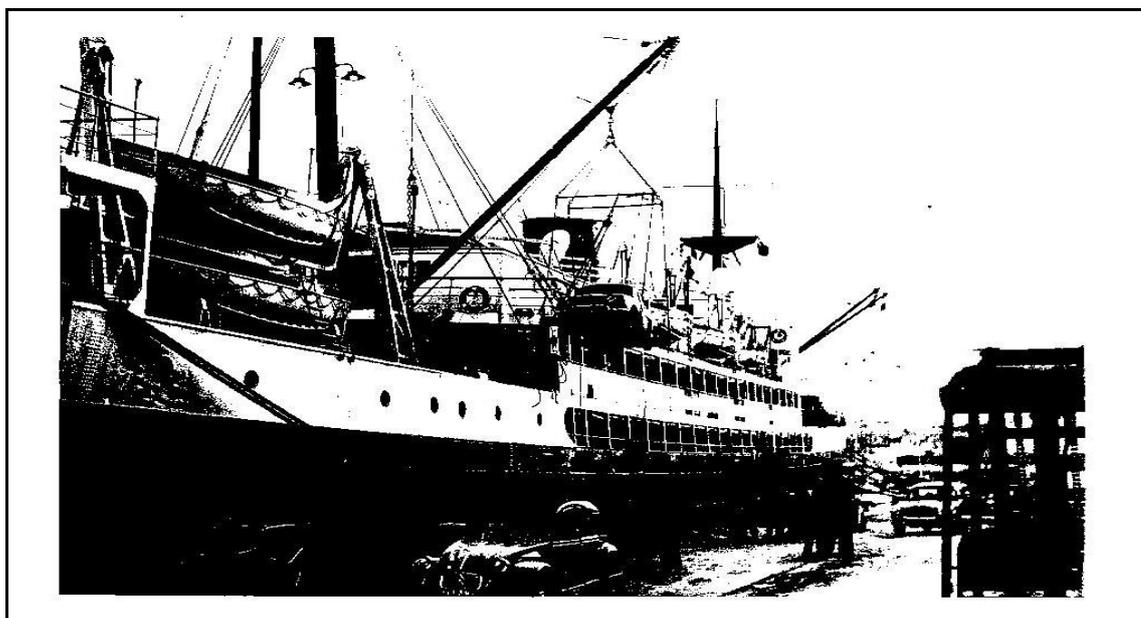
*(Source Éditions IRIS 1956)*

### ***2.2.1.2. Des navires inadaptés à l'évolution du trafic***

Les cabines, conçues pour des traversées d'une seule nuit, étaient de dimension réduite, sauf sur le « Commandant Quéré » qui desservait aussi l'Algérie, à deux couchettes en première classe et à quatre en deuxième. Pendant les traversées nocturnes, les passagers de quatrième classe, qui représentaient environ soixante pour cent du total, pouvaient s'abriter dans des cales, dans des conditions inconfortables ; la troisième classe, encore en vigueur sous la Compagnie Fraissinet, avait été supprimée par la Compagnie Générale Transatlantique dès 1948. Pour les voyages de jour, les passagers disposaient de chaises longues sur les installations extérieures, mais ces navires avaient surtout été conçus pour naviguer la nuit.

Ces paquebots participaient au transport des marchandises, ils étaient équipés à cet effet de cales à l'avant et l'arrière, communiquant avec l'extérieur par des panneaux ; la manutention s'effectuait verticalement, à l'aide des grues portuaires ou, lorsqu'il n'y en avait pas comme dans les ports secondaires, des mats de charge des navires. Une grande partie des cales servait au transport des véhicules accompagnés mais la capacité d'une place pour quinze à trente passagers selon les navires était de plus en plus insuffisante par rapport à la progression de la demande. Ce problème se doublait d'un grave inconvénient car la manutention devait se faire verticalement par grutage et prenait beaucoup de temps.

Chaque été, les paquebots devaient être doublés par des cargos qui transportaient des automobiles accompagnées n'ayant pas trouvé de place sur eux, mais qui n'étaient pas conçus pour ce genre de transport ; les opérations étaient encore plus ralenties. Ils devaient aussi être renforcés, pour faire face à la demande croissante de passages entre continent et Corse, par des navires desservant habituellement les lignes d'Afrique du Nord, plus grands, rapides et confortables, notamment ceux de la série des « Villes » (d'Alger, d'Oran, de Tunis et de Marseille).



**Photo 10 : Chargement des automobiles sur le Cynos à Calvi**

*(Source G.Benso 1965)*

Ces navires étaient relativement lents, ils atteignaient seize nœuds en service, ce qui ne leur permettait pas de faire des rotations accélérées, et devaient rester longtemps à quai en raison de la lenteur des manutentions ; ils reliaient Marseille à Ajaccio ou Bastia en douze ou quatorze heures ; la liaison la plus courte, de Nice à Calvi ou Ile Rousse était réalisée en six

heures de jour et huit la nuit. Cette flotte était devenue trop inadaptée aux nouvelles conditions du trafic, la rénovation nécessaire a commencé en 1960 par la livraison à la Compagnie Générale Transatlantique du premier car-ferry, baptisé « Napoléon », pour remplacer le vieux « Ville d' Ajaccio ».

## 2.2.2. L'ère des car-ferries

### 2. 2. 2. 1. Une première génération expérimentale



**Photo 11 : Le premier car-ferry « Napoléon »**

*(Source Éditions Iris 1966)*

Ce navire qui annonçait une révolution technique n'était, en fait, qu'un paquebot classique au-dessus d'un garage, d'où sa qualification de paquebot-malle ; il apportait cependant quelques innovations intéressantes comme les stabilisateurs antirollis, qui ne

l'empêchaient d'ailleurs pas de mal tenir la mer<sup>26</sup>, et un propulseur d'étrave qui lui permettait de mieux manœuvrer dans les petits ports. En filant dix-huit nœuds, Il était un peu plus rapide que ses prédécesseurs et avait une capacité supérieure, avec mille deux cent vingt passagers. Le garage constituait la principale nouveauté, les automobiles y entraient ou en sortaient directement par une porte arrière et une porte latérale mais sa contenance de quatre-vingt-dix voitures, augmentée par une trentaine de places dans les cales, soit une pour dix passagers au total, répondait à peine à la demande de l'année de sa mise en service et allait vite devenir insuffisante. Malgré ses limites, le « Napoléon » a apporté des améliorations sensibles pour les rotations avec Nice ; son expérience a été utile pour orienter la construction de ses successeurs qui ont été de véritables car-ferries. Il a fallu attendre cinq ans pour qu'une nouvelle génération de navires remplace le «Cyrnos», le «Sampiero Corso » et le «Commandant Quéré», et modifie radicalement la conception de la flotte desservant la Corse.



**Photo 12 : Le car-ferry « Fred Scaroni »**

*(Source Éditions Iris 1966)*

---

<sup>26</sup> J'ai le souvenir personnel d'une traversée mouvementée en décembre 1967, entre Nice et Calvi, lorsque je me rendais en Corse pour y passer les fêtes de Noël en permission car j'effectuais mon service national. Vers midi, alors que j'étais au restaurant, le bateau, qui avait déjà un fort roulis, a été secoué par des vagues de plus en plus creuses, les tables (heureusement non garnies par les couverts) et les chaises du restaurant, qui n'avaient pas encore été arrimées, ont commencé à glisser dans tous les sens, allant heurter les parois. Avant que les marins les fixent, les rares passagers qui avaient osé prendre leur repas malgré la tempête ont quitté le restaurant où je suis resté seul ; un navigateur que je connaissais m'a alors proposé d'aller déjeuner avec l'équipage. Depuis ce jour, je sais que je ne crains pas le mal de mer.

Le premier véritable car-ferry, lancé en 1965, a été conçu sur le modèle d'un train avec des compartiments de première ou deuxième classe, qui permettaient d'utiliser les mêmes installations de jour et de nuit ; il a pris le nom de Fred Scamaroni. Les passagers de quatrième classe n'avaient droit qu'à des locaux collectifs. Un deuxième niveau partiel de garage, entre les rangées latérales de compartiments du pont plateforme, portait la capacité à cent quarante automobiles, ce qui était encore insuffisant par rapport aux mille deux cent cinquante passagers. L'entrée et la sortie des véhicules s'effectuaient par une vaste porte arrière et par l'étrave, ce qui accélérail les mouvements et autorisait le transport de caravanes, autocars et camions.

La mise en service du second « Fred Scamaroni », en 1966, a été suivie par celle de deux autres car-ferries d'une conception très différente ; le « Corse » et le « Comté de Nice » étaient prévus pour n'effectuer que des traversées diurnes entre Nice et la Corse, d'où leur qualification de paquebots de jour. Ils accueillaiient leurs mille quatre cents passagers dans des salons équipés de fauteuils « Pullman », sauf en quatrième classe où l'on ne disposait que de bancs à l'intérieur ou l'extérieur. Pour gagner de la place, le restaurant avait été supprimé et remplacé par un service de plateaux repas assez mal apprécié par la clientèle.



**Photo 13 : Le car-ferry « Comté de Nice »**

*(Source Éditions Iris 1966)*

Toutes les installations des passagers avaient été regroupées sur les trois ponts les plus hauts afin de libérer deux étages complets pour les deux niveaux de garages dont la contenance était de deux cent trente automobiles, soit une pour six passagers conformément aux besoins du moment, mais les prévisions étaient déjà de une pour quatre dès 1970. La vitesse de vingt-deux nœuds permettait au « Corse » et au « Comté de Nice » de relier Nice à Calvi ou Ile Rousse en cinq heures et d'effectuer un aller-retour de jour, l'arrêt au port étant réduit à deux heures, mais ils ont aussi été utilisés la nuit, y compris pour la desserte plus longue d'une et deux heures d'Ajaccio et Bastia, avec des conséquences négatives pour le confort des passagers.

Cette révolution technologique a eu des effets imprévus dans le domaine social ; en effet, l'inquiétude est née au sein des équipages et des états-majors « ...au sujet de la sécurité de leurs emplois et de leurs perspectives d'avancement à la suite de la réduction du nombre des navires en ligne et de la contraction des effectifs des nouvelles unités

automatisées... ». <sup>27</sup> Les syndicats ont demandé le relèvement du nombre des effectifs, le doublement des équipages et l'assurance d'un emploi pour les marins utilisés seulement l'été ; un accord a été conclu, l'armateur ayant accepté le doublement des équipages en été et donné des garanties au sujet de la sécurité des emplois hors saison. Les officiers, particulièrement touchés par la réduction des effectifs, ont appuyé leurs revendications par une grève déclenchée le 23 mai 1966, qui ne s'est achevée que le 13 juin par un accord longuement négocié, au grand soulagement des usagers. Une inquiétude semblable est apparue chez les dockers qui craignaient de perdre une partie de leur travail à cause de la manutention horizontale, mais elle a été assez vite dissipée.

Parallèlement, dans la décennie 1970-1980, une autre catégorie de car-ferries prenait place sur les lignes reliant la Corse à l'Italie. La Corsica Ferries puis la compagnie Navarma, devenue Moby Lines, mettaient en service, entre Livourne et Bastia, des petits navires achetés sur le marché de l'occasion, souvent en Europe du Nord. Ces navires pouvaient transporter quelques centaines de passagers et de cent à cent cinquante automobiles ; leur lenteur ne posait pas un problème important compte tenu des distances à parcourir. Les premiers bateaux jaunes s'appelaient « Corsica Star », « Corsica Nova » ou « Corsica Serena » ; les premiers bateaux bleus, « Bastia » et « Giraglia » <sup>28</sup>, assurent maintenant la traversée entre la Sardaigne et Bonifacio.

---

<sup>27</sup> Cf. Journal de la Marine Marchande, numéro de juin 1966.

<sup>28</sup> Ilot à l'extrême Nord de la Corse.



**Photo 14 : Le « Corsica Star » à quai dans le port de Bastia**

*(Source G. Benso 1978)*

Progressivement, les deux compagnies ont remplacé ces navires par d'autres car-ferries plus grands, plus confortables et plus rapides, tendant à se rapprocher des modèles des lignes françaises ; c'étaient « Corsica Viva », « Corsica Marina », « Corsica Serena II », « A Regina », « Moby Blu », « Moby Love », « Moby Will » ou « Moby Dream », ces derniers étaient décorés d'une baleine peinte sur la coque.

Cette première génération de car-ferries a pu faire face à l'augmentation du trafic maritime entre la Corse et le continent français, notamment sur les lignes au départ de Nice qu'un rapport proposait de développer en raison de leur distance minimale, en premier lieu celles desservant la Balagne ; elle a aussi favorisé le développement des lignes entre Bastia et l'Italie qui allait connaître un essor considérable. Cette expérience a entraîné quelques déceptions mais elle a conduit les décideurs à rechercher une solution dans deux directions, l'accroissement des dimensions et de la capacité des navires et l'augmentation sensible de leur vitesse. Le « Provence », lancé en 1974, ne répondait que partiellement à ces objectifs ; en revanche, il était doté d'installations plus confortables. La génération suivante a surtout suivi la première technologie mais n'a pas négligé la seconde.



**Photo 15 : Le « Moby Dream » en mer**

*(Éditions « U Segnu » 1982)*

#### ***2.2.2.2. Les progrès de la deuxième génération***

Afin de satisfaire la demande croissante de transport, la première réponse a été la construction de navires plus grands. Le premier, construit par chantiers navals Dubigeon de Nantes, a été lancé en 1976 pour la SNCM, créée la même année, et baptisé « Napoléon ». Ce car-ferry, qui a servi de modèle, était doté de cabines plus spacieuses et mieux équipées, donnant à ses mille neuf cents passagers un confort très supérieur à celui de ses prédécesseurs. Il inaugurerait un nouveau système de tarification associé à l'abandon de la notion de classe; le prix payé par l'utilisateur comportait un tarif de passage de base et un complément variable en fonction de l'installation choisie. Ce navire pouvait atteindre la vitesse de vingt-quatre nœuds en service et faisait preuve d'une stabilité remarquable. Les deux étages de garage pouvaient contenir cinq cents véhicules, conformément au rapport d'un pour quatre passagers qui commençait à être dépassé.



**Photo 16 : Le « Napoléon », prototype des car-ferries de nouvelle génération**

*(Source SNCM 1976)*

En 1979, les mêmes chantiers navals lançaient un nouveau « Cynos » qui fut rebaptisé « Ile de Beauté » lorsqu'il fut rallongé de vingt mètres, en 1989, pour porter sa capacité à cinq cent vingt automobiles, atteignant ainsi le rapport d'une pour trois passagers car le nombre de ces derniers n'était pas modifié, ce qui avait aussi l'avantage d'améliorer les prestations hôtelières. Le procédé, appelé jumboïsation, consiste à couper la coque et ajouter un élément entre les deux parties séparées<sup>29</sup> ; cette opération a été réalisée à Marseille par le groupement des entreprises Sud Marine et Compagnie de Marseillaise de Réparations de novembre 1989 à juin 1990 (voir photo page suivante). La même intervention a été faite un an plus tard sur le « Liberté », car-ferry de la SNCM affecté prioritairement aux lignes d'Algérie et Tunisie. Une jumboïsation est rentabilisée en dix ans sur un navire n'ayant pas plus de dix ans. Le « Napoléon » et le « Cynos-Ile de Beauté » ont été affectés préférentiellement sur les lignes de Marseille tandis que les deux car-ferries suivants, le « Corse » et l'« Estérel », lancés à Nantes en 1983, l'étaient sur celles de Nice.

---

<sup>29</sup> L'élément préfabriqué inséré entre les deux parties séparées avait une longueur de 20,40 mètres, une largeur de 23 m, une hauteur de 23 m et un poids de 1.200 tonnes.

*La transformation du « Cynos » en « Ile de Beauté »*



**Photo 17 : La jumboïsation du Cynos**

*(Source : FX Rosenvallon1990 in « Corsica Marittima p 256)*

Ces deux navires ont été conçus pour un transport de masse avec une capacité de deux mille deux cents passagers et six cent vingt voitures, en offrant des installations moins confortables que celles des deux précédents ; par exemple, les équipements hôteliers étaient réduits à un bar-brasserie. Les voyageurs disposaient de compartiments de type SNCF et de places en fauteuils dans de vastes salons, plus, pour les traversées nocturnes, de petites cabines placées sous le garage qui ont dû être supprimées plus tard pour répondre à de nouvelles normes de sécurité, ce qui a réduit la capacité nocturne de 300 places.



**Photo 18 : Le « Corse » à quai à Ajaccio**

*(Éditions U Segnu 1989)*

La SNCM a tenu compte de l'expérience malheureuse des paquebots de jour en ajoutant des équipements pour la nuit mais leur proportion était insuffisante pour y installer la majorité des passagers. « Estérel » a été vendu à la Marine Nationale en 1992 ». « Corse » était le doyen de la flotte de la SNCM lorsque la compagnie a été liquidée en décembre 2015 ; il a certainement été très rentable mais n'a pas dû être regretté par les passagers qui avaient effectué des traversées nocturnes à son bord, il aurait dû n'être affecté qu'aux lignes les plus courtes, entre la Corse et Nice.

Lorsque la Corsica Ferries a procédé à la première rénovation de sa flotte, elle a appliqué sensiblement les mêmes concepts en distinguant deux types de navires ; la gamme

« cruise ferries » était représentée par « Corsica Regina » et « Corsica Victoria », deux navires déjà anciens (lancés en 1974) et lents (18,5 nœuds), mais transformés après leur achat, rallongés d'une quinzaine de mètres par jumboïsation. Ils offraient des prestations nettement supérieures à celles de la gamme « Schuttle », équipée sommairement pour des traversées courtes mais pouvant transporter une automobile pour trois passagers au lieu d'une pour quatre et demi ; « Corsica Marina Seconda » en est le prototype. La Moby Lines a également adopté ce système en affectant le « Moby Vincent », son navire le plus « spartiate » sur la ligne Bastia-Livourne et les car-ferries les plus confortables entre Gênes et Bastia.



**Photo 19 : Le « Sardinia Vera » à quai à Calvi**

*(Source G.Benso 2011)*

En poursuivant le renouvellement de sa flotte, la SNCM a opté pour l'amélioration du modèle initié par « Napoléon », privilégiant ainsi les lignes partant de Marseille. « Danielle

Casanova »<sup>30</sup>, lancé en 1989 aux chantiers navals de l'Atlantique à Saint-Nazaire, donnait une nouvelle échelle de dimensions par sa capacité à transporter deux mille sept cent quatre-vingt passagers et huit cents voitures ; ce car-ferry allait être rejoint, en 1996, par un nouveau car-ferry, où une recherche de confort et d'agrément était manifeste : le « Napoléon Bonaparte ».



**Photo 20 : le « Napoléon Bonaparte » en mer**

*(Source F-X Rosenvallon 2000)*

### ***2.2.2.3. L'évolution vers plus de confort et d'agrément***

Ce paquebot, lancé lui aussi aux Chantiers de l'Atlantique, dans la célèbre forme « Joubert » qui vit naître les transatlantiques « Normandie » et « France », marquait une nouvelle ère du transport maritime entre la Corse et le continent. Il traduisait la volonté de la SNCM de proposer aux passagers un voyage agréable à bord d'un « car-ferry de croisière »,

---

<sup>30</sup> Danielle Casanova : résistante communiste née à Ajaccio le 15 Février 1909, arrêtée à Paris par la police française le 15 Février 1942, déportée à Auschwitz où elle est morte du typhus le 9 Mai 1943.

à l'image de ce qui était pratiqué en Europe du Nord, notamment sur la Baltique, depuis plusieurs années. Le « Napoléon Bonaparte » disposait de cabines confortables, équipées d'installations sanitaires, dont douze suites, de quatre bars et salons et quatre restaurants offrant une gamme culinaire complète, d'une salle de conférences, d'un cinéma, de salles de jeux pour adultes et enfants, de boutiques et d'une piscine.

Le « Napoléon Bonaparte » a connu une fin de carrière inattendue. Dans la nuit du 27 au 28 octobre 2012, alors qu'il était désarmé comme chaque année, en période creuse, et amarré au poste 110 de la digue du large du port de Marseille, il a été victime d'une tempête de mistral exceptionnelle. Vers trois heures, sous les effets de violentes rafales atteignant soixante-dix nœuds, les dix-huit amarres ont cédé et le navire a traversé le bassin pour aller se fracasser sur le quai opposé, à l'angle du poste 40 du bassin de la Pinède. Le choc a été tel qu'un trou béant de trois mètres sur deux s'est ouvert à la jonction de deux compartiments, l'eau s'y est engouffrée à une vitesse impressionnante, envahissant le local des moteurs et celui des groupes électrogènes ; au total, trente mille mètres cubes seront à extraire du navire qui a commencé à s'enfoncer par l'arrière qui s'est reposé sur les fonds vaseux, heureusement peu profonds (neuf mètres). La nécessité de remplacer sept tonnes d'acier donne une idée de la violence du choc. Le navire put heureusement être stabilisé le long du quai, sa partie arrière posée sur le fond, ce qui évita sa fin.

Après le colmatage de la brèche par la soudure d'une plaque d'acier, un pompage long et délicat pour ne pas déséquilibrer le navire, a permis de le remorquer jusqu'à la forme de radoub 8 à la fin décembre, pour faire l'inventaire des réparations et en déterminer le coût. Le « Napoléon Bonaparte » a ensuite été immobilisé jusqu'à ce que les négociations avec l'assureur permettent de choisir entre l'hypothèse de le conserver ou de le vendre, ce qui était prévu en 2016. La solution choisie a été la vente en 2014 à l'armateur helvético-italien MSC,<sup>31</sup> un des leaders mondiaux des croisières, pour sept millions d'euros qui s'ajoutèrent aux soixante versés par la compagnie d'assurances, ce qui contribua à renflouer une trésorerie très affaiblie. Le nouvel armateur fréta ensuite le car-ferry à sa filiale SNAV<sup>32</sup> sous le nom de « Rhapsody » ; ce navire poursuit sa carrière dans la mer Adriatique, entre

---

<sup>31</sup> Mediterranean Shipping Company. Fondée en 1970 par l'italien Gianluigi Aponte, dont le fils est aujourd'hui le PDG, le port d'attache des bateaux est Naples mais le siège social à Genève. Elle est aussi, depuis 2014, le premier armateur mondial de porte-conteneurs.

<sup>32</sup> Società Navigazione Alta Velocità. Elle opère en Méditerranée entre l'Italie continentale et ses îles, dans la mer Adriatique et les Iles Ioniennes.

l'Italie et l'Albanie, mais il pourrait être affecté prochainement sur une ligne que la compagnie prévoit d'ouvrir entre Miami et Cuba.

Provisoirement, la SNCM a affrété un car-ferry à la compagnie italienne Grande Navi Veloci, elle aussi filiale de MSC, l'« Excelsior » ; c'est un navire récent et très bien équipé mais qui a nécessité une adaptation des services à la compagnie car, long de 202 mètres, il ne pouvait pas desservir Bastia, il a donc été affecté essentiellement sur les lignes de Marseille à Ajaccio et, parfois, à Porto Vecchio. Si sa capacité en passagers est proche de celle du « Napoléon Bonaparte », il ne dispose que de 385 cabines, souvent plus vastes, au lieu de 557, ce qui a entraîné une réorganisation de l'affectation pendant la première saison. En 2002, le « Danielle Casanova », rebaptisé « Méditerranée », a été provisoirement retiré des lignes de la Corse au bénéfice de celles du Maghreb et remplacé par un nouveau car-ferry qui a pris son nom initial.



**Photo 21 : Le « Danielle Casanova » en mer**

*(Source F-X Rosanvallon 2002)*

La construction aux chantiers navals Fincantieri d'Ancône, pour des raisons financières, du nouveau « Danielle Casanova », répondait aux mêmes principes que ceux du navire amiral de la compagnie. Ces deux car-ferries étaient assez luxueux pour effectuer de

petites croisières ; ils étaient autant appréciés pour la qualité de leurs équipements que critiqués pour leur coût d'achat, surtout pour « Napoléon Bonaparte » qui a coûté 211 millions d'euros, et de fonctionnement. Leur vitesse en service de vingt-trois à vingt-quatre nœuds, identique ou à peine supérieure à celle des car-ferries de la génération précédente, ne permettait pas un gain de temps substantiel ; elle était adaptée au traditionnel aller-retour quotidien entre Marseille et les ports corses.



**Photo 22 : Le « Méga Smeralda » à quai à Bastia**

*(Source G.Benso 2014)*

La question de l'adaptation de ces très beaux bateaux à la desserte de la Corse, pour effectuer des traversées de cinq à dix heures selon les lignes, se pose dans le contexte actuel de la concurrence accentuée entre compagnies et des contraintes budgétaires imposées par la situation économique. Leur utilisation pour des petites croisières en Méditerranée pendant la période creuse était un appoint limité, insuffisant pour les rentabiliser. Cependant, la Corsica Ferries a acquis, en 2007, un car-ferry finlandais construit en 1985 pour quarante-neuf millions d'euros et, après d'importants travaux de réaménagement, en a fait son navire amiral, baptisé « Mega Smeralda » ; en 2015, elle a acheté et rénové son sister-ship qui

navigue dorénavant sous le nom de « Mega Andrea ». Ces deux car-ferries sont très confortables mais relativement lents, leur vitesse en service étant de vingt-deux nœuds. Pour atteindre l'objectif de rapprochement de l'île au continent, la SNCM et la Corsica Ferries ont misé sur un nouveau type, le navire à grande vitesse ou NGV.

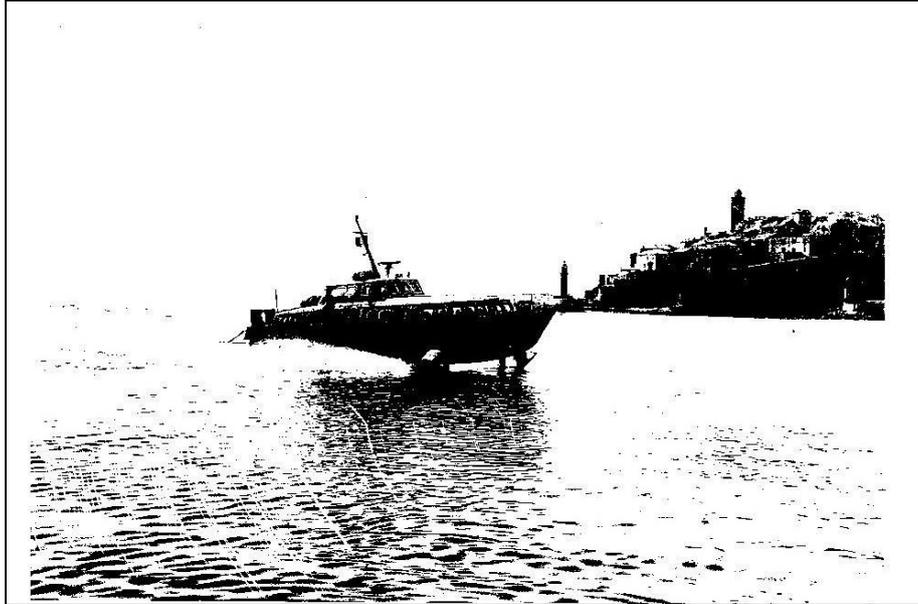
## **2.2.3. Résultats opposés des navires à grande vitesse et semi rapides**

### ***2.2.3.1. L'expérience des NGV***

La recherche d'un gain de temps avait déjà été expérimentée dans les années 1960 par la compagnie italienne « Societa Tosco Sarda di Navigazione » qui reliait Porto Ferraiolo, dans l'île d'Elbe, à Bastia en une heure un quart par des « aliscafi »<sup>33</sup>, à une vitesse de trente-cinq nœuds. Ces navires de dimensions modestes (21 ou 28 mètres de long sur 5 ou 6 mètres de large selon la série) pouvaient transporter 77 ou 140 passagers ; leur coque légère était rapidement soulevée sur des patins ou ailes portantes placés à l'avant, ils glissaient alors sans grande résistance et avec une bonne stabilité, lorsqu'ils ralentissaient, ils retombaient dans l'eau, ce qui leur conférait un freinage très efficace. Peu coûteux à l'achat, ils causaient des frais de fonctionnement réduits par leur faible consommation de carburant et leurs équipages limités à quatre marins ; leur rentabilité était acquise avec un taux de remplissage d'un quart. Leur faiblesse était de ne pas pouvoir transporter de véhicules accompagnés.

---

<sup>33</sup> En français, ces bateaux étaient appelés aquavions ou NAP. L'URSS utilisait des NAP pouvant transporter jusqu'à 300 passagers et atteindre une vitesse de 60 nœuds sur des liaisons fluviales.



**Photo 23 : L'aliscafo « Frescia della versilla » entrant dans le port de Bastia**

*(Source : G. Benso octobre 1965)*

En 1963, le Ministère des Travaux Publics et des Transports a fait réaliser une étude concernant le développement éventuel des NAP dont un rapport était consacré aux liaisons entre la Corse et le continent ; il concluait à la possibilité d'un tel service sous réserve de conditions (vagues d'une hauteur maximale, moyens classiques pour pallier les défaillances dues aux conditions météorologiques) mais il est resté sans suite car la Compagnie Générale Transatlantique préférait la solution des hovercrafts, elle-même abandonnée. En 1996, une nouvelle technique permettait à la SNCM et à la Corsica Ferries de mettre en service quatre navires à grande vitesse, l'« Asco»<sup>34</sup> et l'« Aliso»<sup>35</sup> pour la société nationale, seule habilitée à utiliser le sigle NGV, les « Corsica Express II et III » pour la compagnie privée. Ces navires atteignaient une vitesse de trente-sept nœuds grâce à une technologie différente fondée sur l'association de puissants moteurs, d'une propulsion par hydrojets et d'une coque légère, en aluminium, au profil permettant de déjauger un peu. Les performances obtenues étaient particulièrement adaptées aux traversées les plus courtes, celles reliant Livourne à Bastia en deux heures et demi et Nice à Calvi ou Ile Rousse à en trois heures et demi.

---

<sup>34</sup> Asco : nom d'une rivière affluente du Golo et d'un village de la montagne corse.

<sup>35</sup> Aliso : nom d'un petit fleuve côtier dont l'embouchure est à Saint-Florent.



**Photo 24 : Le NGV « Aliso » à pleine vitesse**

*(Source G. Benso 2002)*

En revanche, ces bateaux ont fait preuve de faiblesses qui ont annihilé les espérances placées en eux. Leurs dimensions plus réduites limitaient leur capacité à environ cinq cents passagers et cent cinquante voitures; leur légèreté et leur vitesse les empêchaient de naviguer en cas de mauvaise mer, si les creux atteignaient trois mètres cinquante, ce qui nécessitait des moyens de substitution éventuels. De plus, ils ne pouvaient pas effectuer de traversées nocturnes car les cabines sont interdites par la réglementation. Enfin, les moteurs poussés sont plus fragiles et très gourmands, ils consomment un carburant raffiné plus cher que le fuel lourd utilisé sur les autres navires. La hausse des coûts des produits pétroliers a rendu leur exploitation si peu rentable qu'elle a conduit les compagnies à retirer les NGV.

La SNCM a vendu les siens en 2004 et 2005, sauf le « Liamone », mis en service en 2000, qui est resté en exploitation jusqu'en 2009 puis a été retiré à son tour, malgré des aptitudes supérieures à celles de ses prédécesseurs. Plus grand, il transportait mille cent passagers et deux cent cinquante automobiles, plus rapide, il atteignait quarante-deux nœuds et rejoignait Nice à Calvi en trois heures, plus lourd grâce à sa coque en acier, il était plus stable mais il était encore plus glouton en carburant. La compagnie a essayé de l'utiliser partiellement à vitesse réduite puis de le remplacer pendant un an par un NGV un peu moins rapide. En 2009, « Liamone » était affrété par un armateur asiatique et affecté en Polynésie,

en novembre 2012, il était vendu à une compagnie taïwanaise et mis en service sur une ligne desservant la Chine. La crise énergétique a été fatale aux NGV ; cependant, Corsica Ferries a renoncé à ouvrir une ligne entre Bastia et Piombino par un « Corsica Express » en 2001, mais l'a fait pendant l'été 2015, probablement grâce à la baisse du prix des carburants.

### ***2.2.3.2. Les avantages des navires semi rapides***

Le bilan décevant de cette expérience a conduit les compagnies maritimes à rechercher une solution efficace associant une grande capacité de transport à une vitesse intermédiaire entre celles des NGV et des car-ferries classiques. De tels navires naviguaient déjà en Europe septentrionale, sur la Manche, la Mer du Nord et la Baltique, ce sont les navires traditionnels à grande vitesse ou NTGV ; ils atteignent des vitesses de vingt-sept à trente nœuds grâce à une coque plus effilée, dans les mêmes conditions de confort que les autres car-ferries. Le rapport de la largeur à la longueur des NTGV est de l'ordre de un à sept, voire huit, contre un à six pour les anciens car-ferries.

Corsica Ferries a été la première compagnie à mettre ce type de navires en service ; en 2001, les « Méga Express One et Two », construits en Italie, faisaient gagner un temps appréciable entre Toulon et Ajaccio, leurs performances ont permis d'organiser une rotation complexe entre les ports continentaux français ou italiens (Toulon, Nice, Savone, Livourne) et les ports corses dès l'année suivante ; ce système, associé à un temps d'arrêt réduit dans les ports, dans un souci de rentabilisation maximale, a largement contribué à faire de la compagnie le premier transporteur maritime de l'île. Les deux premiers « Mega » étaient rejoints en 2006 par le « Méga Express Four » et en 2009, par le « Mega Express Five »<sup>36</sup>, achetés à des armements scandinaves et rénovés.

---

<sup>36</sup> Mega Express Three est affecté aux lignes entre l'Italie continentale et la Sardaigne.



**Photo 25 : Le « Méga Express Two » à quai à Ile Rousse**

*(Source G .Benso 2008)*

La Moby Lines a rapidement suivi en affectant deux NTGV modernes entre Gênes et Bastia, les « Moby Wonder » et « Moby Freedom », aujourd’hui retirés de cette ligne. En 2001, la SNCM a acheté le « Jean Nicoli »<sup>37</sup> à un armateur grec ; filant vingt-sept nœuds, il a une grande capacité de fret sur 2500 mètres linéaires et peut accueillir 1100 passagers, ce qui lui confère une place particulière dans la catégorie des navires mixtes dont l’importance était croissante dans le trafic maritime entre Marseille et les ports corses.

---

<sup>37</sup>. Héros de la Résistance corse, arrêté par l’OVRA (police fasciste de l’occupant italien) à Ajaccio le 27 juin 1943, condamné à mort le 28 août et décapité par ses bourreaux le 30 (1899-1943).



**Photo 26 : Le « Moby Wonder » quittant le port de Bastia**

*(Source : G.Benso 2010)*

## **2.2.4. Le succès des navires mixtes**

### ***2.2.4.1. Les débuts de la manutention horizontale***

La Compagnie Générale Transatlantique, la CMN et la SOMECA, associées dans le trafic des marchandises entre Marseille et la Corse dans le cadre de la Conférence Maritime Continent-Corse, exploitaient des cargos jusque dans les années 1960. Ces bateaux complétaient les paquebots qui transportaient du fret dans leurs cales, ils étaient lents et, pour la plupart, de petites dimensions; la manutention des marchandises s'effectuait à l'aide des grues portuaires à Bastia et Ajaccio et de leurs mâts de charge dans les ports secondaires de l'île. Un premier changement est intervenu en 1967, lorsque l'« Estérel », premier cargo à manutention horizontale, a été livré à la Transat, qui a affrété ensuite le « Travetal » et commandé les premiers « Monte Cinto » et « Monte d'Oro » pour la fin de la décennie.

Au début de la décennie suivante, la CMN remplaçait ses cargos traditionnels par trois nouveaux navires, les « Ville d'Ajaccio », « Ville de Bastia » et « Ville de Corte » ; ils étaient plus grands et plus rapides et pouvaient recevoir des camions et des remorques selon la technique du « roll-roll off », mais ils étaient encore partiellement équipés pour la manutention verticale et n'étaient pas prévus pour accueillir les conducteurs. Or, la généralisation du trafic roulier rendait nécessaire l'adaptation des navires au transport des poids lourds avec leurs conducteurs. En 1972, le « Monte Rotondo »<sup>38</sup> était le premier cargo roulier conçu exclusivement pour le roll on-roll off, il disposait de trente-deux places pour les conducteurs ; il était suivi en 1979 et 1980 par les deux premiers cargos mixtes pouvant recevoir une centaine de passagers, le « Monte Stello »<sup>39</sup> pour la Compagnie Générale Transméditerranéenne, héritière de la Transat, et le « Porto Cardo »<sup>40</sup> pour la CMN. Ces deux navires ont montré la voie car l'association des passagers et du fret répondait bien à la demande de places et qui ont suscité l'intérêt des usagers pour des traversées calmes, avec un service plus proche. Rapidement, les armateurs ont renouvelé leurs flottes au point qu'en 1985, lorsque le nouveau « Monte Cinto » et le « Santa Regina » ont été mis en service, il ne restait plus que des cargos spécialisés en dehors des navires rouliers.

Ainsi, la SOMECA assure le transport de ciment entre Nice et la Corse par le « Capo Nero » qui a remplacé le « Capo Rosso »<sup>41</sup> ; c'est un petit navire long de 90 mètres sur 13,75 de large, dont la jauge brute est de 2035 UMS et le port en lourd de 2780 tonnes, son moteur de 1800 kW lui assure une vitesse de 13,5 nœuds, lancé en 1997, il a été transformé en 2004. Les produits pétroliers et gaziers sont acheminés par de petits tankers du groupe Sea Tankers, né de la fusion entre les armements Fouquet-Sacop et Pétromarine, et de la société Géogaz ; par exemple, le ST Pauline, construit en 2005, est long de 105 mètres, large de 16,80 mètres, il a une jauge brute de 4077 UMS et un port en lourd de 5717 tonnes, une puissance de 2720 kW et une vitesse de 11 nœuds.

---

<sup>38</sup> Monte Rotondo : second sommet de la Corse (2622 mètres)

<sup>39</sup> Monte Stello : sommet du Cap Corse, dominant la ville de Bastia (1307 mètres)

<sup>40</sup> Porto Cardo: anse dans laquelle le premier port de Bastia a été implanté.

<sup>41</sup> Capo Nero et Capo Rosso : caps de la côte occidentale de l'île.

*De la manutention verticale au roll on-roll off*



**Photo 27 : Chargement du cargo « Akela » dans le port de Bastia (Source G.Benso 1965)**



**Photo 28 : Chargement du cargo-ferry « Monte Cinto » (Source G.Benso 2011)**

Les navires mixtes ont suivi l'évolution de leurs prédécesseurs vers de plus grandes dimensions et une plus grande vitesse. Les remorques étant de plus en plus déposées sur les bateaux au port de départ puis reprises par un autre conducteur au port d'arrivée, les places inoccupées ont pu être proposées aux passagers. La réaction très favorable du public à ce système a conduit les compagnies maritimes à acquérir des navires conçus pour transporter ensemble un grand nombre de camions et remorques pour le fret et plusieurs centaines de passagers. Cette solution était aussi bien adaptée au niveau de la demande en places hors saison touristique. La SNCM et la Mériidionale ont commencé par faire des transformations internes sur leurs derniers navires mixtes, le « *Paglia Orba* »<sup>42</sup> et le « *Kallisté* »<sup>43</sup> de manière à porter leur capacité en passagers de cent soixante à cinq cents, proche de celle du second « *Monte d'Oro* ».

#### ***2.2.4.2. De véritables navires mixtes appréciés par les passagers***



**Photo 29 : Le navire mixte « Pascal Paoli »**

*(Source : Éditions La Corse inoubliable)*

---

<sup>42</sup> *Paglia Orba* : un des sommets principaux de la chaîne du monte Cinto (2525 mètres).

<sup>43</sup> *Kallisté*: appellation donnée par les Grecs, qui signifie « la plus belle » (des îles méditerranéennes).

Le seul handicap de ces navires est leur vitesse de dix-neuf nœuds, inférieure à celle des car-ferries ; pour le combler, la SNCM a mis en service, en 2003, le « Pascal Paoli<sup>44</sup> », navire mixte offrant cinq cent cinquante places aux passagers dans des conditions de confort équivalentes à celles de ses car-ferries les plus récents et pouvant transporter cent trente automobiles accompagnées en plus de ses deux mille trois cents mètres linéaires réservés au fret, à la vitesse de vingt-quatre nœuds. Ce navire a servi de modèle au dernier né de la Méridionale, le « Piana »<sup>45</sup>, lancé en 2012, plus grand, pouvant accueillir sept cent cinquante passagers dans des conditions au moins aussi agréables que les car-ferries traditionnels et cent quatre-vingt camions ou remorques sur deux mille cinq cents mètres linéaires. Nombreux sont les passagers qui, ayant voyagé à bord des navires mixtes, en ont apprécié l'ambiance calme, et ne veulent plus retourner sur un car-ferry.



**Photo 30 : Le navire mixte « Piana » à quai à Bastia**

*(Source G. Benso 2014)*

---

<sup>44</sup> Patriote corse, il lutta contre les Génois à partir de 1755 pour l'indépendance de l'île qu'il dirigea jusqu'à l'annexion française en 1769. Proclamé « Babbu di a patria » (père de la patrie), il était aussi un « Homme des Lumières » reconnu en Angleterre et aux États Unis d'Amérique. Mort à Londres (1725-1795).

<sup>45</sup> Piana : village de la côte occidentale, célèbre pour ses « Calanche ».

## *Aménagements des navires mixtes les plus récents*



31A : une cabine du Pascal Paoli



31B : le bar du Pascal Paoli

*Le Pascal Paoli a été le premier navire mixte de nouvelle génération en service sur les lignes de la Corse. Conçu pour transporter 622 passagers dans des conditions de confort au moins équivalentes à celles des car-ferries, il dispose de 158 cabines à 2 ou 4 couchettes avec un équipement sanitaire complet et la télévision. Pour les repas, les passagers ont le choix entre un restaurant et un self, ils peuvent se détendre dans un bar et un salon et sur les promenades intérieures et extérieures ; ils trouvent les mêmes services que sur les ferries, dont une salle de jeux pour enfants et une nursery.*



31C : le garage du Piana



31D : le restaurant du Piana

*Le Piana correspond à une évolution du Pascal Paoli avec une capacité augmentée (750 passagers). Le garage des automobiles accompagnées (200 places) est impressionnant par l'absence de piliers, ce qui facilite les manœuvres des véhicules, sur toute la longueur et la largeur du navire. Le garage des poids lourds, situé à l'étage inférieur, a les mêmes dimensions et offre 2500 mètres linéaires pour le fret. Toutes les tables du restaurant sont situées face à la mer. Les navires mixtes, particulièrement ces deux, sont tous appréciés par les passagers pour leur confort accru grâce au calme qui règne à bord du fait d'un nombre limité de passagers.*

**Photos 31 : A bord du « Pascal Paoli » et du « Piana »**

*(Source G. Benso 2012)*

Les deux compagnies envisagent déjà le prochain renouvellement de leurs flottes, si la délégation de service public entre Marseille et les ports corses leur est attribuée ; elles ne comprendraient plus que des navires mixtes qui auraient des capacités et une vitesse supérieures à ceux actuellement en service. Ces navires auraient une vitesse proche des vingt-sept nœuds atteints par le « Jean Nicoli »<sup>46</sup> ont la capacité en passagers et en mètres linéaires est bien adaptée aux besoins ; en revanche, leur longueur pourrait être limitée à cent quatre-vingt mètres, maximum autorisé pour l'accès au port sud de Marseille. Les études actuelles sont orientées vers des navires propulsés par des moteurs alimentés en gaz naturel liquéfié (GNL) afin de réduire les effets environnementaux et de satisfaire à l'évolution de la réglementation européenne pour les rejets de carbone ou d'oxydes et la teneur en soufre interdits par le Dispositif Marpol.

Dans l'immédiat, ces commandes sont évidemment conditionnées par l'avenir de la SNCM, dont les candidats à la reprise ne semblent pas s'orienter dans cette direction, mais d'autres armateurs seront forcément intéressés par ce mode de propulsion. Les premiers car-ferries de grande taille propulsés au GNL ont été mis en service en 2013 entre la Suède et la Finlande par la compagnie suédoise Viking Line et entre la Norvège et le Danemark, par la compagnie norvégienne Fjord Line ; ils sont assez proches du modèle recherché par la SNCM qui, après un premier appel, a retenu trois chantiers navals parmi les candidats : STX France à Saint Nazaire, son concurrent allemand Meyer Werft et le groupe coréen Daewoo. C'est le premier qui aurait dû être choisi, d'autant plus que l'État affirmait soutenir le projet le plus apte à éviter des problèmes sociaux dans la construction navale. La commande aurait dû être confirmée après le conseil de surveillance de l'armateur prévu le 28 avril 2014. Elle devait porter sur deux navires mixtes plus deux options, ce qui, après le remplacement des navires les plus anciens, aurait abouti à une transformation marquante de la flotte de la SNCM, alors composée de six navires mixtes pour desservir les lignes de la Corse et, éventuellement, des car-ferries classiques pour la compléter en période de pointe. La suite des événements a mis un terme à ces espérances, au moins provisoirement. La modernisation de la flotte et son adaptation à la massification de la clientèle ont permis au transport maritime de reprendre une bonne avance sur le transport aérien qui s'en était bien rapproché dans la décennie 1991-2000, mais cette avance tend à se réduire rapidement, de nouveau.

## **2.3. Les atouts du transport aérien**

Le transport aérien étant beaucoup plus récent a dû surmonter plusieurs handicaps, le premier étant le retard des infrastructures ; il est comblé aujourd'hui tandis que le second est en voie d'effacement progressif grâce à la diversification des compagnies aériennes qui réduit ou supprime la différence de coût du transport. Cet objectif a été un des éléments qui ont conduit l'Assemblée de Corse, assez rapidement après les lois de décentralisation de 1982, à étudier la faisabilité d'une compagnie aérienne régionale et à sa création.

### **2.3.1. Air Corsica, une compagnie aérienne régionale bien réfléchie**

#### ***2.3.1.1. La concrétisation d'une idée originale***

En fait, l'idée de la création d'une telle compagnie est antérieure à la politique de régionalisation lorsque le Ministre des Transports, Joël Le Theule, avait envisagé la recherche d'une structure adaptée à l'île mais ce projet n'avait pas été suivi après son décès. Le principe d'une compagnie régionale a séduit le directeur de l'aéroport d'Ajaccio, Philippe Ceccaldi, élu conseiller régional en 1982, qui a mené un combat opiniâtre en sachant convaincre d'autres élus au sein de l'Assemblée de Corse dont il est devenu président de la commission des transports.

Le projet reposait sur le constat que l'avion était le meilleur moyen pour une desserte efficace de l'île, que le renouvellement des flottes était plus facile par la revente des avions au lieu de celle des navires et qu'il y avait moins de pesanteurs sociales dans le domaine aérien que dans le maritime. Les compagnies nationales, Air France et Air Inter, qui assuraient la desserte aérienne de la Corse, contraintes par leurs programmes généraux, n'étaient pas dans les conditions optimales pour satisfaire au mieux les besoins insulaires. Leurs flottes, majoritairement composées d'avions gros porteurs, étaient peu adaptés aux lignes courtes transméditerranéennes les plus empruntées par les voyageurs corses.

Le statut particulier de la Corse ajoutait une motivation politique aux logiques déjà reconnues ; le projet s'inscrivait dans le déterminisme de la décentralisation qui confiait la

responsabilité de la décision à l'assemblée régionale. L'Office Régional des Transports de la Corse, créé dans ce cadre, se voyait confier le 7 janvier 1986, par la convention État-Région, la réalisation d'une étude de faisabilité d'une compagnie aérienne régionale. Cette étude, présentée à l'Assemblée de Corse le 24 octobre de la même année, aboutissait, après quelques compléments, à son acceptation par les élus régionaux le 18 février 1988 et, le 20 juillet suivant, à la création d'une Société Anonyme d'Économie Mixte Locale dont le capital social de 15.999.000 francs était détenu à 50% par la Région corse. Les autres actionnaires étaient Air France, Air Inter, TAT, la SNCM, le Crédit Agricole, la Caisse des Dépôts et Consignations, la Caisse de Développement Économique de la Corse et les Chambres de Commerce et d'Industrie de Corse du Sud de Haute Corse.

La société était créée le 6 janvier 1989 et prenait le nom de Compagnie Corse Méditerranée (CCM), Philippe Ceccaldi en était nommé Président Directeur Général. Elle répondait à trois objectifs : offrir à la Corse la maîtrise de ses moyens de transport aérien, accroître et fiabiliser la fréquence des liaisons de « bord à bord » avec une flotte adaptée et contribuer au développement économique et social de l'île. L'exploitation commerciale commença en juin 1990 et n'a pas cessé de progresser depuis ; la compagnie a changé d'appellation, d'abord en devenant CCM Airlines en novembre 2000 puis Air Corsica en octobre 2010. Depuis septembre 2006, la compagnie est une Société Anonyme d'Économie Mixte dont le capital de 10.335.520 euros est détenu par la Collectivité Territoriale Corse à raison de 60,37%

#### .Composition du Conseil de Surveillance

11 conseillers territoriaux

3 représentants du groupe Air France

1 représentant de la CCI de Corse du Sud

1 représentant de la CDC

1 représentant de la SNCM

1 représentant de l'actionnariat privé

La gouvernance est assurée par deux entités : un Conseil de Surveillance de dix-huit membres est chargé de définir les grandes orientations stratégiques et d'en contrôler l'application, un Directoire est chargé de la gestion quotidienne, il comprend deux membres professionnels du transport aérien. Air Corsica compte sept-cents salariés et donne du travail à

environ cinq cents salariés en sous-traitance, la compagnie a pris une place importante dans la vie économique et sociale de la Corse ; sa réussite repose sur une étude préalable réaliste, notamment dans la conception de la flotte.

### ***2.3.1.2. Une flotte moderne et adaptée***

Sa première mission étant d'assurer les liaisons de bord à bord entre les aéroports corse et ceux de la côte provençale et azurée, la CCM a recherché un modèle d'avion répondant à son objectif d'un taux de remplissage de 80% pendant l'année au lieu d'un calibrage établi en fonction de la période de pointe ; ce choix l'orientait vers des avions d'une capacité modeste. Or, en 1981 arrivait sur le marché un avion de soixante-douze sièges construit par le groupe Avion de Transport Régional ou ATR. Ce groupement d'intérêt économique franco-italien créé en 1981, dont le capital était détenu à parts égales par EADS et Alenia Aeronautica, a pris une place croissante depuis sa naissance, devenant le premier constructeur mondial d'avions à hélices ; en 2012, ses usines ont sorti leur millième avion et produit les quatre cinquièmes des appareils offrant moins de quatre-vingts places.

L'ATR 72 est une version allongée du premier modèle du constructeur, l'ATR 42 ; les fuselages sont fabriqués près de Naples et les ailes à Mérignac, l'assemblage a lieu à Blagnac, près de Toulouse où se trouve le siège de la société. Il est mu par deux turbocompresseurs Pratt and Whitney qui assurent une vitesse de croisière de 570 kilomètres par heure, donc inférieure de l'ordre d'un tiers à celle des avions à réaction. Cette technique a suscité quelques critiques de la part d'usagers habitués à voyager en jet, qui y voyaient une régression, mais elles furent vite oubliées. En effet, l'allongement de la durée du trajet entre les aéroports corses et Marseille et, surtout, Nice n'est pas suffisant pour être pénalisant<sup>47</sup>, il est même partiellement réduit par la durée des procédures d'embarquement et débarquement, plus courte en raison du nombre plus faible des passagers. Le petit handicap de la vitesse est largement compensé par la possibilité d'organiser des rotations plus

---

<sup>47</sup> La Corse est, en moyenne, à une heure de Marseille au lieu de 45 minutes et 45 minutes de Nice au lieu de 30.

nombreuses et surtout par les avantages économiques générés par la consommation en kérosène, inférieure d'environ 50% à celle d'un jet, et une maintenance plus simple.



**Photo 32 : Un ATR 72 sur le tarmac de l'aéroport de Calvi**

*(Source G.Benso 2013)*

CCM ayant progressivement élargi son champ de dessertes a eu besoin d'utiliser des avions plus grands et plus rapides, cela avait commencé par l'achat de deux Fokker 100, jet néerlandais de cent sièges, affectés aux lignes de Marseille dont il était impossible d'augmenter les fréquences à cause de l'encombrement de l'espace aérien de l'aéroport ; ils ont ensuite été remplacés par des Airbus. La diversification du réseau a conduit la compagnie à compléter sa flotte par des avions de ce type, d'abord des A319 d'une capacité de 145 sièges, remplacés progressivement par des A320 offrant 180 places. Ces derniers avions ont une vitesse de croisière de 840 kilomètres par heure, ils sont équipés de moteurs « verts », à la pointe de la technologie, qui permettent des économies de carburant de 3%, ce qui est appréciable compte tenu du coût du kérosène dont la consommation est de trois mille litres par heure de vol. Aujourd'hui, Air Corsica dispose de onze appareils dont six ATR72-500 et cinq Airbus A320, dont les trois derniers sont loués afin de réduire les coûts d'exploitation.



**Photo 33 : Un Airbus A 320 à l'aéroport de Calvi-Sainte Catherine**

*(Source G.Benso 2013)*

Pour assurer les meilleures conditions de sécurité, la compagnie a développé une politique ambitieuse de formation dans deux domaines essentiels, la technologie et le personnel navigant. Un centre technique était créé à Ajaccio et autorisé par la Direction Générale de l'Aviation Civile à assurer la maintenance des appareils dès 1993 ; la qualité des prestations techniques était consacrée par la délivrance de la certification ISO 9002 en 1996 et par l'attribution de la nouvelle norme internationale IOSA par l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA) en 2009. L'entretien de la flotte est assuré par plus de cent techniciens auxquels un plan de formation permet d'acquérir et conserver un niveau élevé de qualification. Pour les pilotes, neuf modules de formation ont été mis en place afin de valider des qualifications complètes pour tous les types d'avions exploités par la compagnie, ils sont complétés par des recyclages annuels de tous les personnels navigants.

### ***2.3.1.3. Une politique de diversification***

Créée pour assurer les liaisons de bord à bord, dont elle a obtenu le monopole dans le cadre de la Délégation de Service Public en 1993, la compagnie régionale a débuté son activité commerciale en 1990, en assurant, en alternance avec Air Inter, les lignes d'Ajaccio et Bastia à Nice, à la satisfaction des passagers grâce à la fréquence et à la régularité des vols ; le bilan comptable équilibré donnait un signe positif à l'expérience. L'année suivante, elle commençait à développer son réseau en reliant Marseille à Bastia, Ajaccio et Calvi puis elle affirmait déjà sa vocation européenne en ouvrant une première ligne saisonnière régulière entre Rome et Ajaccio. En 2002 était ouverte une liaison régulière entre Rome et Marseille, où une correspondance était établie avec Bastia, sous franchise d'Air France ; c'est un système par lequel la compagnie nationale confie à la compagnie franchisée l'exploitation de lignes ayant besoin d'avions de moins de cent sièges, d'où le recours aux ATR 72. Depuis la même année, la compagnie exploite les lignes d'Ajaccio et Bastia à Paris-Orly conjointement avec Air France.

La compagnie régionale a poursuivi sa politique de développement hors des lignes de service public en assurant des liaisons régulières annuelles de Bastia à Lyon et d'Ajaccio à Lyon et Toulouse elle a surtout progressivement étendu son réseau de lignes saisonnières par des vols directs vers des aéroports provinciaux. En 2011, onze villes étaient desservies en période touristique : Bordeaux, Nantes, Brest, Quimper, Montpellier, Clermont-Ferrand, Lille, Mulhouse, Strasbourg en France continentale, Rome et Genève en Europe. En 2013 et 2014, incitée par l'Agence du Tourisme de la Corse et en accord avec les Chambres de Commerce et d'Industrie, Air Corsica intensifie sa politique de diversification en période estivale en renforçant des dessertes déjà établies, particulièrement celles de Bastia et Calvi à Lyon, et en ouvrant de nouvelles lignes vers Toulon, Perpignan, Saint-Etienne, Dole et Liège.

Le but est d'aller chercher les passagers au plus près de chez eux et de leur proposer des tarifs attractifs. Cette politique correspond à un véritable engagement en faveur du tourisme à un moment où cette activité commence à subir les effets des difficultés économiques et sociales rencontrées en France et dans les pays européens qui sont les principaux pourvoyeurs de touristes. En sens inverse, Air Corsica a imaginé des escapades d'hiver pour offrir aux insulaires la possibilité de visiter pendant trois jours sept villes

européennes attractives, toutes situées à moins de deux heures et demie de vol d’Ajaccio ou Bastia : Naples, Venise, Londres, Prague, Vienne, Madrid, Séville.

Parallèlement, un effort tarifaire en faveur des résidents est soutenu par la Collectivité Territoriale de Corse pour les lignes de service public en fixant un maximum pour un aller-retour à 130, 110 et 47,50 euros, respectivement, sur les lignes de Paris, Marseille et Nice. La compagnie régionale doit aussi se préparer à augmenter sa part sur les lignes de Paris car Air France souhaite se désengager partiellement, dans le cadre de la réorganisation de sa politique générale.

## **2.3.2. Vers un désengagement d’Air France ?**

### ***2.3.2.1. Une nouvelle orientation générale***

Après l’absorption d’Air Inter, en 1997, Air France partageait la desserte aérienne de la Corse avec la CCM dans une situation dominante grâce au monopole des lignes de Paris. Le service de la Corse ne représente qu’une part infime du volume de son trafic ; il est assuré par des Airbus A 318, A 319, A 320 et A 321 modernes, transportant de 150 à 220 passagers. Progressivement, la compagnie nationale s’est retirée du bord à bord et a confié une partie des lignes de Paris à son associée, dans une logique de recentrage sur le long courrier qui est l’activité la plus rémunératrice mais pour laquelle elle doit tenir compte de la concurrence des grandes compagnies mondiales et, particulièrement de celle, croissante, du monde arabe dont les flottes ultra modernes se développent à un rythme extrêmement rapide.

Avec sa flotte de 377 avions en 2015, Air France devançait encore la compagnie « Emirates », dont les progrès sont les plus spectaculaires, mais elle ne disposait que de 104 appareils pour le long courrier, près du double en comptant ceux de KLM, alors que le groupe de Dubaï, fondé en 1985, en possédait déjà 217 et prévoyait de porter son total à 250 en 2020 ; cette compagnie est déjà le premier opérateur mondial sur Airbus A 380 dont elle prévoit de porter le nombre à 140, soit dix fois plus que les commandes actuelles de son concurrent français. « Emirates », qui bénéficie de la réputation d’un service de très grande qualité, dessert 140 destinations, donc beaucoup moins que les 231 de la compagnie

française mais déjà plus pour les longs courriers, a pour objectif d'avoir transporté sept cents millions de passagers en 2020 et d'avoir fait de l'aéroport de Dubaï le premier hub mondial.

Aujourd'hui, Air France et les grandes compagnies aériennes mondiales voient un nouveau concurrent progresser à une vitesse encore plus grande : Qatar Airways, dont la flotte est passée de quatre en 1997 à vingt-huit en 2003 et cent cinquante en 2014 et qui a commandé 350 appareils dont cent Airbus A 380. Les compagnies historiques sont contraintes de rechercher des solutions pour faire face à une concurrence d'autant plus forte que les nouveaux géants bénéficient de subventions dénoncées par l'ancien PDG d'Air France, Jean-Cyrille Spinetta ; elles doivent aussi lutter contre l'agressivité des compagnies « low cost » et réaliser des économies de fonctionnement. Air France a choisi de privilégier les longs courriers et de confier les courts et moyens courriers à ses filiales, Transavia pour l'Europe et Hop pour la France, mais rien n'est encore décidé.

### ***2.3.2.2. L'arrivée d'Hop sur les aéroports corses***

Créée le 31 mars 2013 par la fusion des trois filiales régionales d'Air France, Alitair, Brit Air et Air Régional, Hop desservait une cinquantaine de destinations en France et en Europe un an plus tard ; en 2015, le nombre de destinations est porté à quarante en France, dont les quatre aéroports corses, et douze à l'étranger, ce qui se traduit par cent trente lignes entre les aéroports desservis. Le but de la création de la compagnie est de mettre fin au déficit dû aux courts et moyens courriers en réduisant le coût d'exploitation des anciennes filiales de quinze pour cent en deux ans par une structure simplifiée et une commercialisation centralisée ; le retour à l'équilibre financier est prévu pour 2015.

En regroupant ses trois filiales régionales, Air France n'a pas voulu créer une compagnie « low cost », dont elle souhaite concurrencer le modèle. Pour attirer une nouvelle clientèle, Hop a mis en place une tarification en trois niveaux : « basic », « smart » et « flex ». Le premier, moins cher, n'offre aucune option, il ne donne droit qu'au transport d'un bagage de douze kilos en cabine, la prise en charge d'un bagage de vingt-trois maximum en soute étant payante. Les deux niveaux supérieurs s'adressent à une clientèle d'affaires, qui représente la moitié des passagers. Hop propose aussi des tarifs promotionnels ponctuels attractifs, à moins de cinquante euros pour un aller, et, parfois à trente-neuf euros ; la Corse n'en a pas encore bénéficié.

Un des objectifs d'Hop est de concurrencer le train et l'automobile dans le trafic intérieur national et d'atteindre de cette façon un taux de remplissage des avions de l'ordre de 70 à 75% au lieu de 64% aujourd'hui. La compagnie dispose d'une flotte bien adaptée aux liaisons directes entre aéroports de province avec 101 appareils de petite ou moyenne taille : les turbocompresseurs ATR 42 ou 72, les biréacteurs Embraer et Bombardier proposant de cinquante à cent sièges selon les modèles. L'implantation d'Hop en Corse devrait permettre d'améliorer les relations avec des villes françaises et européennes sans passer par une correspondance à Paris, Marseille ou Nice, en complément du service public qui sera toujours assuré par Air Corsica après le retrait partiel ou total d'Air France.

Pour la saison estivale 2015, Hop a programmé vingt destinations directes en France continentale et une à Genève pour la Corse, soit un total de 54200 sièges sur 732 vols ; la répartition entre les aéroports insulaires est inégale, très favorable à la Corse du Sud qui obtient 72% des places, et particulièrement réduite pour Bastia avec seulement 10%, d'où une réaction de la commission du développement économique, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, qui attend un réajustement de l'offre. Ce choix traduit probablement la volonté de privilégier les régions les plus touristiques de l'île car plus de places sont prévues pour Figari et Calvi que pour Ajaccio et Bastia. Cette situation devrait évoluer en fonction de l'importance du retrait prévu d'Air France car, même hors saison touristique, il y a un besoin de liaisons directes entre la Corse et les provinces françaises, la compagnie « low cost » Volotea s'est déjà placée sur ce créneau.

### **2.3.3. Les progrès des compagnies « low cost »**

Ces compagnies interviennent surtout dans le trafic touristique, mais quelques lignes annuelles ont été ouvertes en 2009 par les deux plus importants transporteurs à bas coût européens, tous deux britanniques.

#### ***2.3.3.1. Les précurseurs : Easyjet et Ryanair***

Depuis 2009, les deux principales compagnies à bas coût européennes ont ouvert des lignes pérennes à destination de la Corse. Ryanair, groupe irlandais basé à Dublin, et Easyjet, dont le siège est à Luton, au Royaume Uni, sont respectivement deuxième et

quatrième transporteurs européens et quatrième et troisième en Corse, derrière Air Corsica et Air France, mais leur trafic est principalement saisonnier. Bien que plus jeune de dix ans que Ryanair, Easyjet, créé en 1995 est arrivée plus tôt sur les aéroports corses, d'abord par des lignes saisonnières puis, pendant toute l'année entre Paris-Charles de Gaulle et Ajaccio en 2009 puis Bastia en 2013 ; Ryanair ne dessert que Figari, au départ de Beauvais, de façon pérenne. En saison creuse, le rythme des dessertes est d'un vol hebdomadaire mais il est progressivement intensifié à partir de mars-avril jusqu'à un maximum de rotations en période de pointe puis une diminution jusqu'en octobre-novembre ; parallèlement, des lignes saisonnières relient la Corse à de nombreuses villes françaises et européennes.

Les deux compagnies ont opté pour des flottes quasi uniformes afin de simplifier la maintenance des avions, tous de type moyen-courrier en service sur toutes leurs lignes, pouvant transporter de 180 à 200 passagers ; Easyjet a choisi des Airbus A 319 et A 320, Ryanair des Boeing 737. Afin de pratiquer des tarifs attractifs, elles recherchent des gains de productivité pour pouvoir pratiquer des tarifs inférieurs à leurs concurrents ; le premier principe, commun, est le « tout à la carte » par opposition au « tout compris » des grandes compagnies nationales, bien qu'Easyjet ait créé, en 2012, une option « flex » permettant un accès prioritaire et une modification gratuite des réservations. Les avions volent davantage que ceux d'Air France ou Air Corsica, soit de dix à onze heures par jour, et les escales sont courtes, de l'ordre d'une demi-heure. Ryanair a choisi de faire escale sur des aéroports secondaires où les taxes sont inférieures à celles des grands aéroports, comme Beauvais au lieu de Paris ; elle conditionne son implantation en fonction d'avantages financiers, ce qui lui a valu une condamnation de l'Union Européenne pour avoir perçu des subventions indues car contraires aux règles de la concurrence. La compagnie irlandaise, dont certaines pratiques sociales sont jugées non conformes au droit du travail, a également été condamnée par la Cour d'Aix-en-Provence pour travail dissimulé et a été conduite à quitter l'aéroport de Marseille-Marignane avec des conséquences en Corse.

### ***2.3.3.2. L'expérience encourageante de Volotea***

C'est une compagnie espagnole créée en 2012, dont le siège est à Barcelone et la principale base opérationnelle à Venise. Cette compagnie à bas coûts s'est spécialisée dans des liaisons entre des capitales régionales et des villes moyennes situées essentiellement en Europe du Sud et s'est constituée une flotte de quinze avions Boeing 717-200 de 125 sièges

et d'un âge moyen de onze ans bien adaptée aux volumes des trafics. La France possède 16 des 58 aéroports desservis, la plupart des autres étant en Italie, Espagne et Grèce ; elle assure près de la moitié du trafic total de Volotea, dont 30% sur les lignes qui relient la Corse à huit destinations en France continentale depuis le printemps 2013, représentent déjà 10% du trafic aérien insulaire après seulement deux exercices et progressent de 30% par an. A la fin juillet 2014, le Président Directeur Général de la compagnie, Carlos Munoz, déclarait à la presse régionale que « La Corse a été une bonne surprise pour nous, on se doutait du potentiel, mais les résultats sont encore meilleurs à ce que nous attendions »<sup>48</sup>

Volotea a mis en place des liaisons pérennes annuelles entre Ajaccio et Bastia d'une part, Bordeaux, Toulouse et Strasbourg d'autre part, à raison d'un vol hebdomadaire, et obtient des taux de remplissage satisfaisants grâce à des tarifs attractifs, de l'ordre de 150 euros pour un aller-retour en saison creuse, mais le double en été. La majorité des dix-huit lignes entre l'île et le continent sont saisonnières, mais elles peuvent s'étaler d'avril à novembre, notamment celles de Figari où la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse du Sud souhaite annualiser le tourisme dans l'Extrême Sud. Les villes reliées uniquement en saison touristique sont Lille, Nantes, Caen, Brest et Montpellier ; la compagnie a choisi un créneau aussi porteur pour elle que pour l'économie corse, surtout dans la partie la plus méridionale de l'île.

#### ***2.3.3.4. Le nombre croissant des compagnies à bas coût dans les trafics saisonniers***

En saison touristique, les aéroports corses accueillent des opérateurs de plus en plus nombreux et divers par leurs pays d'origine. Les compagnies françaises sont représentées par XL Airways, davantage spécialisée dans les liaisons avec les Antilles françaises, les Caraïbes et l'île de la Réunion pour un trafic annuel et les États Unis pour un trafic saisonnier. La Corse ne représente que 2% de son volume, les aéroports d'Ajaccio, Bastia et Figari étant reliés à celui de Paris-Charles de Gaulle de mars à novembre. XL Airways, dont le directeur commercial est corse et ancien membre de CCM Airlines, avait envisagé de

---

<sup>48</sup> Propos recueillis par Maxime Blanchard publiés dans le « Corse matin » du 31 juillet 2014.

postuler pour les OSP Corse-Orly mais y a renoncé devant un cahier de charges jugé trop compliqué.

Transavia, filiale d'Air France-KLM, était l'une des compagnies à bas coût les plus actives dans le trafic saisonnier à destination de la Corse mais s'est retiré dans le cadre de la réorganisation de sa maison mère. De nombreux transporteurs européens participent de plus en plus au développement touristique de la Corse, donnant aux tarmacs des aéroports insulaires un aspect international en été. Les Allemands, aujourd'hui les plus nombreux, sont représentés par leur compagnie nationale Lufthansa, sa filiale Germanwings, Eurowings et Air Berlin, l'Autriche par Danubewings, Air Alps et Niki Airways, la Belgique par Jeterfly et Air Brussels, le Luxembourg par Luxair, l'Espagne par Vueling, le Royaume Uni par Flybe et la Slovénie par la compagnie nationale Adria. Les avions sont tous de type moyen-courrier, le plus souvent des Airbus A 319 ou A 320 et des Boeing 737. Un cas particulier est celui de la compagnie suisse Air Glaciers qui dessert Calvi avec de petits avions à réaction Falcon offrant une douzaine à une vingtaine de places ; ce type d'appareils est aussi utilisé par des sociétés spécialisées dans le transport VIP et « tours operators », dont Blue Line.

La liste des charters serait plus longue, certains transporteurs aériens peuvent intervenir dans cette catégorie en complément de lignes régulières saisonnières ; les Britanniques ont été les premiers dans ce domaine, Air Astaeus et Air Titan sont parmi les plus anciens utilisateurs des aéroports insulaires. L'Agence du Tourisme de la Corse s'est rapprochée de plusieurs compagnies européennes, dont des scandinaves, car elle est convaincue que le transport aérien est le meilleur atout de l'allongement nécessaire de la saison touristique. Un essor important de la desserte de l'île par la voie aérienne bénéficierait immédiatement d'un réseau aéroportuaire dont les capacités sont loin d'être atteintes à la différence de plusieurs infrastructures portuaires.



## **Troisième partie :**

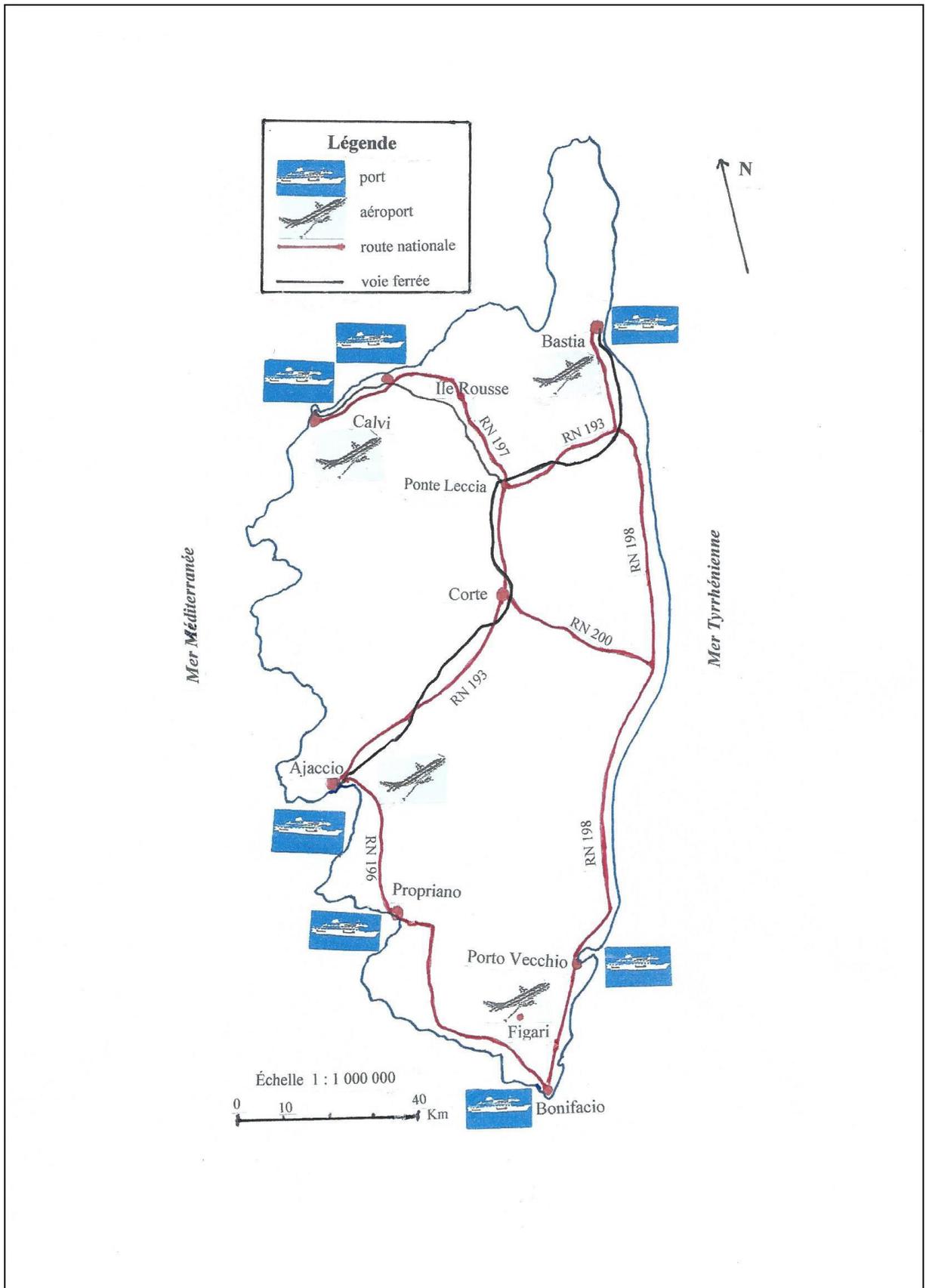
**Un grand nombre de ports et aéroports**



La Corse possède sept ports de commerce et quatre aéroports, ce qui peut surprendre compte tenu de la superficie et de la population de l'île, soit un port pour 46 000 et un aéroport pour 80 000 habitants, et de la comparaison avec les îles méditerranéennes. La Sardaigne voisine, trois fois plus vaste et presque six fois plus peuplée n'a que six ports, dont deux pour des liaisons locales, et cinq aéroports, dont deux pour des dessertes internes. La Sicile, plus grande île méditerranéenne, peuplée de plus de cinq millions d'habitants, n'a que huit ports dont la moitié limités à des liaisons avec des îles secondaires, et cinq aéroports dont deux ne desservent que des îles rattachées. Les Iles Baléares, malgré leur constitution en archipel, n'ont que cinq ports et trois aéroports répartis sur quatre îles. La Crète a une superficie et une longueur de littoral très proches de celles de la Corse, sa population est double, mais elle n'a que deux ports de commerce et trois aéroports.

Cette originalité est la conséquence d'un relief très cloisonné qui rend difficiles les relations entre les microrégions malgré des améliorations récentes. Ce problème est parfois traduit par une formule géographiquement fautive mais expressive : « la Corse est plus un archipel qu'une île ». Ainsi, il faut compter deux heures et demie pour parcourir les 153 kilomètres qui séparent Ajaccio de Bastia, à condition que le franchissement du col de Vizzavona, à 1162 mètres d'altitude, se passe dans de bonnes conditions météorologiques. La Balagne souffre encore de son enclavement bien qu'une nouvelle route ait été ouverte en 1980 pour éviter le passage d'un col accessible par une route étroite et sinueuse ; cependant, il faut encore plus d'une heure et demie pour aller de Bastia à Calvi et beaucoup plus en saison touristique à cause des embouteillages, notamment pour la traversée d'Ile Rousse. Le même constat peut être fait pour l'Extrême Sud, Bonifacio et Porto Vecchio étant respectivement à plus de deux heures et près de trois heures d'Ajaccio, distante de seulement 127 et 140 kilomètres. Un réseau ferroviaire à voie métrique de 232 kilomètres relie les deux villes principales et Calvi par une bretelle raccordée à Ponte Leccia ; bien que rénové récemment, il est toujours très lent, il faut un minimum de trois heures et demie pour aller d'Ajaccio à Bastia en franchissant la montagne par un tunnel à mille mètres d'altitude.

La répartition des infrastructures portuaires et aéroportuaires a été imposée par les contraintes du relief, mais elle a aussi tenu compte de l'occupation du sol et de l'économie insulaire, essentiellement du tourisme ; elle est organisée en quatre pôles, dont deux autour des villes principales et deux dans les microrégions les plus touristiques, les deux modes de transport étant représentés dans chaque pôle.



**Carte 4 : Les infrastructures de transport**

(Source : carte IGN D2A2B)

## **3.1. Bastia, première porte d'entrée et de sortie de Corse**

Avec 327 974 passagers maritimes et aériens en 2015, Bastia est la première porte d'entrée et de sortie de la Corse grâce à son port qui est aussi, de loin, le premier pour le transport des marchandises. La zone d'influence s'étend à tout le département de la Haute-Corse et pénètre en Corse-du-Sud, jusqu'à Porto Vecchio avec qui les relations terrestres sont favorisées par le relief de la Plaine Orientale.

### **3.1.1. Un port à la limite de la saturation**

Située sur la côte nord-est de la Corse, Bastia est tournée vers l'Italie ; la ville est sur un carrefour naturel, au contact des régions les plus riches et diversifiées de l'île : Cap Corse, Nebbio, Castagniccia, vallée du Golo, Plaine Orientale. En revanche, le site est nettement moins favorable que la situation ; Bastia se trouve sur une étroite bande côtière, au pied d'une chaîne schisteuse dont certains sommets dépassent mille mètres, avec des versants escarpés qui plongent dans la mer au Nord de la ville. La côte, peu découpée, ne présente pas d'abri naturel important, à la différence de la côte occidentale, elle est largement ouverte aux vents d'Est, notamment le Grecale, et balayée par le Libecciu, qui vient du Sud-Ouest en dévalant les pentes et souffle en rafales souvent dangereuses.

#### ***3.1.1.1. Un port artificiel au cœur de la ville***

La ville de Bastia s'est d'abord développée dans le bassin d'un petit fleuve côtier, le « Fango », entouré de reliefs escarpés culminant à 963 mètres, au « Serra di Pigno » ; au vingtième siècle, elle a largement débordé le cadre originel, s'étendant surtout vers le Sud où la bande côtière, correspondant à l'extrémité septentrionale de la Plaine Orientale, offrait plus d'espace aux constructions. Cependant, le port était né à proximité immédiate du centre historique et s'était développé sur place. L'anse de Porto Cardo a été le premier port de Bastia, c'est le Vieux Port actuel, réservé à la pêche et la plaisance ; ce n'était qu'un abri médiocre, longtemps barré par le dangereux « Écueil du Lion » détruit au dix-neuvième siècle. Cette anse n'offre qu'un faible tirant d'eau et, les jours de vent, est animée par un fort

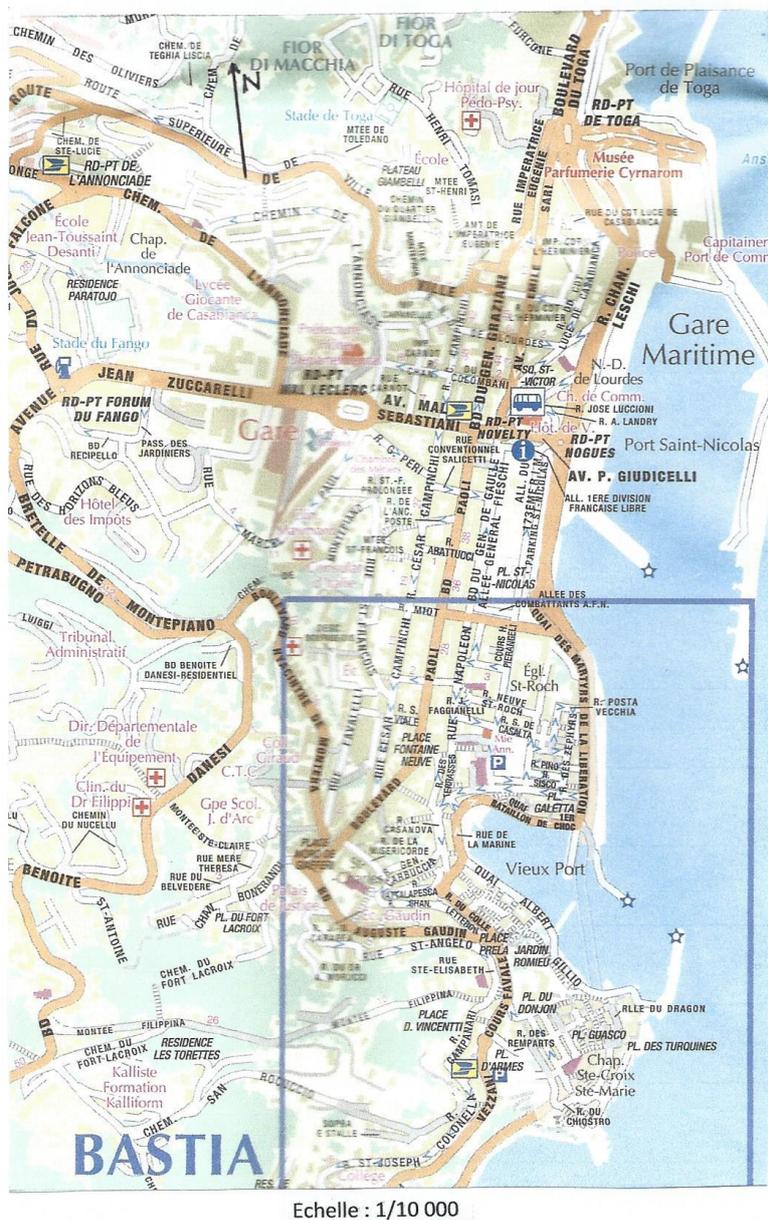
ressac. Malgré ces inconvénients, Porto Cardo a été le siège d'une vie maritime active dès l'époque génoise ; longtemps, ses installations ont été limitées à un môle construit en 1671. En 1846 la digue a été édifiée pour assurer une meilleure protection et 480 mètres de quais, dont seulement la moitié accostables à des navires de trois à quatre mètres de tirant d'eau, ont été aménagés.

Sous le Second Empire, le Vieux Port avait ses caractéristiques actuelles et ne suffisait plus aux besoins grandissants de l'En Deçà. La création de fonderies modernes à Toga, au Nord de Bastia, nécessita l'installation d'un nouveau port dont l'emplacement fut choisi près des industries, dans l'anse de Saint-Nicolas, au débouché de la vallée du Fango. Ce choix s'avéra aberrant par la suite, le port desservant un arrière-pays situé au Sud de la ville où l'anse de Ficajola aurait aussi présenté l'avantage d'être mieux abritée. Bastia annexa une bande de terrain de la commune voisine de Ville di Petrabugno en 1847 ; les travaux commencèrent en 1870 par la construction d'une jetée de 800 mètres, destinée à fermer un bassin d'une vingtaine d'hectares terminé en 1898, dont les quais étaient achevés au début du vingtième siècle.

Ce nouveau port a été fortement endommagé pendant la Deuxième Guerre Mondiale, les bombardements de 1943 ayant détruit toute sa partie Est. Les travaux de réfection ont rétabli environ 600 mètres de quais, puis 770 mètres, pour l'accostage des bateaux ; ils ont été poursuivis après 1960 par des travaux d'extension confiés à l'entreprise marseillaise Chagnaud, qui ont porté la longueur totale des quais à 900 mètres en 1967. En 1975, la création du môle Sud donnait au port sa configuration actuelle. Les travaux les plus récents ont consisté à accroître la surface des terre-pleins, qui est maintenant de 40 600 mètres carrés, pour faire face au nombre de poids lourds et de véhicules accompagnés.

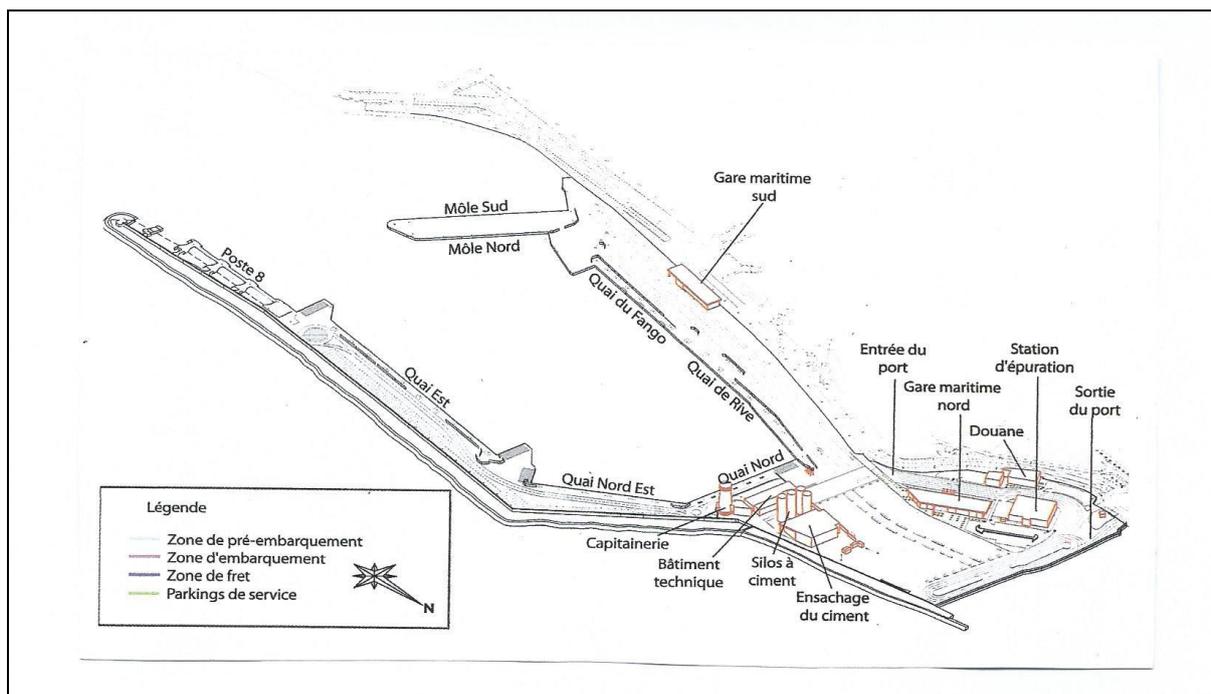
Abrité par sa jetée, le port dispose d'un plan d'eau d'environ dix hectares et d'un total de 1213 mètres de quais, répartis en huit postes pouvant accueillir simultanément un maximum de huit navires en fonction leurs dimensions et de leurs contenus ; il s'agit d'un optimum rarement atteint car la flotte desservant le port est composée de bateaux dont la longueur va de 72 à 175 mètres mais la majorité des car-ferries se situent dans la fourchette haute et ne peuvent accoster qu'aux postes 1, 4, et 7. Le port de Bastia bénéficie d'ailleurs d'une dérogation car il n'est agréé que pour recevoir des navires de 165 mètres maximum. Les compagnies desservant la Corse qui ont déjà des car-ferries dépassant la longueur dérogatoire de 180 mètres ne peuvent pas les affecter sur les lignes de Bastia, c'est le cas

pour le « Jean Nicoli » de la SNCM, qui relie Marseille à Ajaccio ou Porto Vecchio, et le « Mega Express 3 », qui relie l'Italie continentale à la Sardaigne



**Carte 5 : Plan de la ville et des ports de Bastia**

*(Source : carte IGN 72518)*



**Carte 6 : Le plan et l'organisation du port de Bastia**

(Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute Corse)

Poste N°	Nom	Longueur	Taille des navires acceptés (mètres)
1	Môle Sud	154	175
2	Môle Nord	112	120
3	Quai duFango	160	140/160 selon occupation poste 4
4	Quai de Rive	175	140/175 selon occupation poste 3
5	Quai Nord	88	90
6	Quai Nord Est	137	150
7	Quai Est	242	175
8	Quai n°8	145	120

**Tableau 10 : Description des postes à quai**

(Source Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute Corse)

Le poste 5 est uniquement réservé au petit cimentier tandis que les postes 2, 3 et 6 sont moins utilisés en raison de leur longueur et de leur position ; une adaptation très récente pour l'amarrage au poste 8 lui permet de recevoir les navires mixtes plus longs que lui. La largeur des navires est un autre élément déterminant, car elle conditionne les manœuvres d'entrée, de sortie et d'accostage. La présence de bateaux à quai réduit le cercle d'évitage dont le diamètre n'est que de 200 mètres lorsque le port est vide ; c'est ainsi que la plupart des navires se rendant aux postes 3 à 8 entrent dans le port en marche arrière car ils ne pourraient pas tourner sur eux-mêmes. La passe d'entrée, entre le môle Sud et la jetée, est réduite à moins de 100 mètres lorsque des car-ferries sont à quai aux postes 1 et 8.



**Photo 34 : Vue du port de commerce de Bastia**

*(Source CTC)*

### ***3.1.1.2. Les limites du port actuel***

Le régime dérogatoire permet au port de fonctionner dans des conditions limites mais il pourrait être supprimé en cas d'incident grave, y compris dans d'autres ports qui en seraient bénéficiaires, ce qui aurait évidemment de très graves conséquences pour la desserte

de Bastia et de toute la Corse, donc pour l'ensemble de l'économie insulaire. Il est d'autant plus urgent de trouver une solution à ce problème que le port est déjà saturé en haute saison, ayant jusqu'à vingt mouvements par jour, et que l'évolution technologique des navires l'exigera à moyen terme.

En effet, l'accroissement des dimensions est un phénomène continu, la prochaine génération de car-ferries et de navires mixtes atteindra 180 à 200 mètres ; certains super rapides dépassent déjà cette longueur, comme le « Sharden » de la compagnie italienne Tirrenia (215 mètres) qui peut transporter 3000 passagers et 1085 automobiles, et les études actuelles envisagent 240 mètres. Pour offrir des conditions de sécurité satisfaisantes aux bateaux, il faudra aménager des infrastructures permettant leur réception par tous les temps, dont un minimum de deux postes pour accueillir des navires de 180 mètres sans dérogation, et des manœuvres sûres dans une large zone d'évitage conforme aux recommandations internationales AIPCN.

De plus, le contenu des navires doit être impérativement pris en compte en raison du trafic à quai qu'il génère ; les navires mixtes, qui transportent la plus grande partie du fret par des poids lourds et, surtout, des remorques, nécessitent une grande surface de quais. C'est ce qui a conduit à l'extension des terres pleins pour permettre le stationnement de 2300 véhicules. Ces terre-pleins sont répartis en cinq zones : pré-embarquement, embarquement, fret, circulation et service ; les trois premières représentent plus des trois quarts de la surface totale. La manutention des marchandises étant exclusivement horizontale, sauf pour le ciment, l'équipement pour charger et décharger les navires n'est constitué que de matériel roulant, chariots élévateurs et surtout tracteurs pour tirer les remorques ; en revanche, de vastes surfaces sont nécessaires pour le stationnement des camions et des remorques. La proximité des flux de passagers et du fret causée par le manque de terres pleins est considérée génératrice de risques par les dockers ; un accident mortel, le 14 août 2014, a causé un vif émoi chez les dockers dont le responsable syndical déclarait à la presse locale : « Le port montre ses limites. Il n'est plus adapté au vingt-unième siècle. Il est exigü, le trafic est en hausse, les navires sont plus grands et les escales plus courtes »<sup>49</sup>.

---

<sup>49</sup> In « Corse Matin » du 9 septembre 2014

Le déchargement des hydrocarbures est effectué grâce à un appontement situé au sud de la ville, près de la centrale électrique de Lucciana qui est le premier utilisateur de ces produits. Cette centrale vient d'être modernisée afin de fonctionner avec du fuel léger, moins polluant, mais il est prévu de l'alimenter ultérieurement en gaz liquéfié ; le projet a pris du retard, lorsqu'il sera sur le point d'être réalisé, il faudra adapter l'installation portuaire en créant une barge au large de l'appontement actuel. Cet aménagement pourrait aussi recevoir du gaz liquéfié qui serait acheminé vers la centrale du Vazzio, à Ajaccio, où la présence d'une barge dans le golfe serait déconseillée, si le problème technique de son installation était résolu.

Pour les passagers, le port ne dispose pas de bonnes structures d'accueil ; il y a bien deux gares maritimes, dites « Nord » et « Sud », seule la seconde conserve sa vocation mais elle est mal placée par rapport à la moitié des postes. Il n'y a aucun espace couvert par lequel les passagers piétons pourraient rejoindre ou quitter les bateaux par mauvais temps. Enfin, le port est enserré dans la ville, ce qui génère, surtout en période de pointe, des difficultés de circulation importantes au moment où les car-ferries déversent ou attendent des centaines d'automobiles. Un événement spectaculaire, qui aurait pu avoir de très graves conséquences, s'est produit le 28 Août 2010. A la suite de la panne d'un véhicule dans le tunnel routier sous le Vieux Port, des milliers d'automobilistes ont été pris au piège en ville et sur des dizaines de kilomètres aux alentours car les accès urbains étaient bloqués.

Le tunnel, principale voie de sortie vers le Sud, était fermé au moment où quatre car-ferries arrivés entre 13 et 14 heures devaient libérer 2500 voitures qui ne pouvaient plus sortir ; les terre-pleins étaient rapidement saturés. Ces bateaux ne pouvaient plus repartir puisque les automobiles qu'ils devaient transporter étaient bloquées avant le port, les navires attendus à Bastia devaient patienter en rade ; par exemple, le débarquement du « Corse », arrivé à 14 heures, s'est achevé à 18 heures 30. Au total, cinq navires ont été bloqués dans le port jusqu'au soir pendant que neuf autres attendaient à l'extérieur ; la situation n'a été rétablie que dans la nuit (*voir ci-dessous l'extrait du « Corse Matin » du 6 septembre 2010*). Cet incident a mis en évidence les risques encourus par la présence d'un port à la limite de la saturation au cœur d'une ville où la circulation est déjà très difficile en temps ordinaire ; il a rappelé la nécessité de réaliser un nouveau port et conforté les partisans de son emplacement au Sud de la ville, alors que cette éventualité était étudiée depuis quelques années et avait été l'option choisie à l'issue d'un débat public du 6 Mars au 16 Mai 2007.



**Photo 35 : Embouteillage devant le port de Bastia**

*(Source G.Baldocchi, Corse Matin 6/9/2010)*

### **3.1.2. Le projet de création d'un nouveau port**

#### ***3.1.2.1. Des options opposées***

La question de l'extension ou du déplacement du port de Bastia n'est pas nouvelle, elle avait déjà été posée en 1960 et dans les années suivantes, lorsque les prévisions d'augmentation des trafics de passagers et de marchandises laissaient craindre sa saturation et celle de la ville à moyen terme. C'est dans cette perspective que la recherche d'un nouveau site a été entreprise en 1965 ; les meilleurs sites étaient logiquement au sud de la ville, les quatre cinquièmes du trafic maritime se faisant dans cette direction. Deux possibilités étaient avancées : l'étang de Biguglia et l'anse de Ficajola. La première solution

aurait été plus facile et moins coûteuse mais avait l'inconvénient d'être plus éloignée du centre urbain et de condamner l'avenir touristique de la zone ; les problèmes écologiques qui auraient été sérieux n'étaient pas encore pris en considération.

Le second emplacement a été retenu et mentionné dans les documents préparatoires au Quatrième Plan puis sur ceux du Cinquième Plan, mais sa réalisation du projet ne pouvant pas intervenir à court terme, un programme d'extension du port a été mis en œuvre. Alors que la Jeune Chambre Économique de Bastia proposait une large extension du bassin derrière une digue repoussée ne servant qu'à sa protection, un important rempiètement pour créer vingt-cinq hectares de terre-pleins et la construction de quatre môles parallèles, le projet plus modeste et moins onéreux de la Chambre de Commerce et d'Industrie l'a emporté, donnant au port l'essentiel de sa configuration actuelle et mettant fin, provisoirement, aux difficultés. Le projet de création du nouveau port a été oublié mais le problème mais l'augmentation du trafic allait inévitablement rétablir le problème.

Ce n'est qu'en 2002 que la question a été posée de nouveau, lorsque la Collectivité Territoriale de Corse, responsable du développement portuaire par la loi du 22 Janvier 2002 relative à la Corse, engageait les études d'extension du premier port de l'île dans le cadre des grands projets d'infrastructures. Le 3 Mars 2006, la Collectivité Territoriale de Corse décidait de saisir la Commission Nationale du Débat Public car le coût prévisionnel du projet dépassait le seuil de cent cinquante millions d'euros fixé par le décret n° 2002.1275 du 22 Octobre 2002. Dès le 5 Avril 2006, la Commission Nationale du Débat Public confiait l'organisation du débat à la Collectivité Territoriale de Corse, ce qui avait la particularité de la confier au maître d'ouvrage alors qu'elle incombait généralement à une commission particulière.

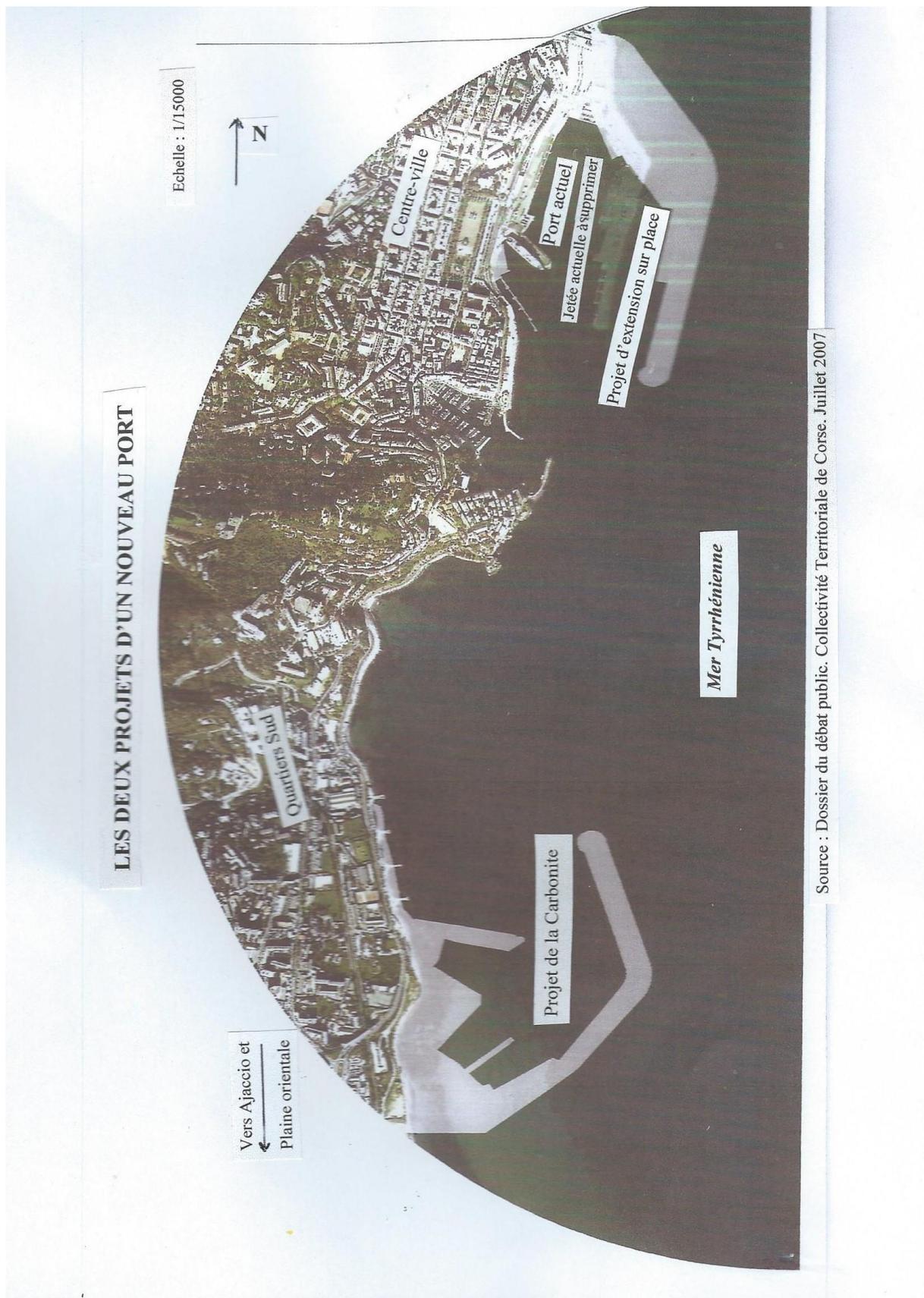
La Collectivité Territoriale de Corse désigna Monsieur Maurice Joubert, préfet honoraire et conseiller-maître honoraire à la Cour des Comptes, président de la Commission de Pilotage du Débat Public, organisme indépendant dont la mission était d'animer le débat. Cette commission devait s'assurer de la bonne connaissance du projet par les différents acteurs, de la diffusion des documents spécifiques et du traitement de toutes les questions posées par le public par écrit, par internet ou en réunion. Une large information de la population était assurée par la distribution d'une brochure tandis que les élus et les milieux socio professionnels, administratifs et associatifs s'étaient rencontrés pour mieux cerner

leurs attentes. Afin d'associer le maximum de personnes au débat, une exposition a été mise en place et un site internet interactif a été mis à disposition du public et largement visité.

Le débat a eu lieu du 6 au 15 Mai 2007 à Bastia, articulé autour de quatre thèmes traités en autant de séances, encadrées par deux réunions d'ouverture et de clôture: la fonction économique du port, les caractéristiques techniques du projet, les aspects environnementaux, les enjeux de l'interface ville-port. Lors de la séance d'ouverture, le maître d'ouvrage a présenté quatre objectifs : sécuriser la navigation portuaire, améliorer le cadre du port, répondre aux besoins de la continuité territoriale et participer à un développement économique durable. Les solutions techniques devront être prévues pour un long terme car les prévisions pour le port de Bastia, qui accueillait cinquante-six pour cent des passagers maritimes de la Corse, faisaient état de plus de trois millions à l'horizon 2020.

Le choix devait tenir compte du Plan de Développement Durable de la Corse (PADDUC) en discussion à la Collectivité Territoriale de Corse, qui définissait les principes de localisation des grandes infrastructures et des grands équipements, les orientations en matière d'aménagement de l'espace et des transports et de protection et de mise en valeur du territoire. Ce plan retenait le principe d'une extension des capacités portuaires de Bastia dans le respect des préoccupations environnementales afin de participer au développement économique de l'île. C'est ainsi que trois options ont été éliminées en raison de leurs risques d'impact sur l'environnement : l'anse de l'Arinella où il y aurait un fort risque de destruction partielle de la plage et d'impacts négatifs sur l'étang de Biguglia, l'embouchure du Golo où l'implantation d'un port aurait des effets hydro sédimentaires entraînant une forte érosion du littoral et Aleria, beaucoup trop éloignée de Bastia.

Les deux projets retenus par la commission et soumis au débat étaient ceux d'une extension du port actuel et du site de la Carbonite, au Sud de la ville. L'option d'une extension du port sur son site actuel consisterait à en transformer les caractéristiques par le démontage de la jetée et la construction d'une digue plus éloignée, un rempiètement pour doubler la surface des terre-pleins et la construction de nouveaux quais. Cette réalisation serait la dernière possible sur ce site car la configuration des fonds marins, rapidement profonds à moins quarante mètres, ne laisserait pas envisager des travaux complémentaires dans des coûts raisonnables. Le montant total de cette opération était estimé à cent quatre-vingt-dix-sept millions d'euros.



**Carte 7 : Les deux projets d'extension du port de Bastia**

(Source : Collectivité Territoriale de Corse)



Le choix du site aura des conséquences différentes sur le développement du trafic de croisières, actuellement très limité à Bastia en raison des dimensions et de l'encombrement du port, et sur la plaisance. Le maintien du port in situ limiterait les possibilités d'accueil des paquebots de croisières auxquels un seul poste pourrait être réservé, sans exclusivité ; il ne laisserait aucune place pour les bateaux de plaisance. Les retombées économiques du trafic de croisières sont estimées à sept millions six cent mille euros pour cinquante mille croisiéristes en 2020, soit la moitié de celles prévues dans l'hypothèse de la Carbonite qui seraient apportées par deux cent mille croisiéristes.

La clientèle ciblée dans la première option est celle des riches, elle serait plus variée dans la deuxième. La création d'un port hors de la ville permettrait de requalifier le port actuel dont une partie serait réservée aux paquebots de croisière de dimensions moyennes d'une capacité de cinq cents à deux mille passagers, les plus grands pouvant d'ailleurs aller dans le nouveau port. Elle libérerait une grande partie des quais pour la plaisance, pour laquelle le Vieux Port et le port de Toga n'offrent plus de places. Le développement de la plaisance apporterait, d'après une étude du cabinet Jonction, douze millions d'euros supplémentaires à l'économie bastiaise qui bénéficierait, à l'horizon 2020, de cent dix millions d'euros de retombées, dont près de la moitié d'impact direct, du trafic des car-ferries.

L'activité portuaire est une ressource indispensable pour la ville de Bastia, l'extension du port est indissociable de son évolution, dont les grandes orientations doivent être fixées dans le Plan Local d'Urbanisme en préparation, et auront un impact sur les deux options. Un objectif principal inscrit dans la Plan de Développement Urbain, qui concerne la communauté d'agglomération, prévoit de moderniser la ligne ferroviaire au Sud de Bastia par la création d'un Transport en Commun en Site Propre, le port de la Carbonite pourrait s'y greffer et bénéficier de la proximité d'un grand parking. Ainsi, loin de pénaliser les commerces de la ville, le déplacement du port accroîtrait leur fréquentation en supprimant le problème du stationnement et participerait à la lutte contre la pollution de l'air en ville. Les enjeux environnementaux ont d'ailleurs donné lieu à des échanges serrés car ils étaient très importants pour le choix du futur port.

Les impacts sur l'environnement seraient plus négatifs sur le site de la Carbonite que sur celui du port actuel. Une extension portuaire n'aurait qu'un faible effet sur le littoral de nature rocheuse et déjà urbanisé ; elle entraînerait la destruction de seulement trois cents ares

d'herbiers de posidonie contre neuf hectares à la Carbonite, où ces plantes à fleurs sont disposées sur une bande quasi continue de cinq cents mètres de large et d'au moins deux mètres d'épaisseur à une profondeur de six à vingt-cinq mètres. Il y aurait en outre un risque de destruction des posidonies emprisonnées dans l'enceinte du port, soit soixante hectares au total. Les atteintes aux espèces protégées de la faune et de la flore, dont le mérrou, la grande nacre, quatre mille espèces de ce mollusque bivalve de grande taille étant recensées dans la zone, et la cymodocée, plante à fleurs présente en petit nombre, seraient également plus fortes dans la seconde option ; les destructions seraient plus graves dans le port actuel pour la patelle géante, autre grand coquillage protégé.

En revanche, l'impact pendant les travaux serait plus négatif en cas d'extension du port actuel car les besoins en matériaux pour réaliser les enrochements seraient plus volumineux, de l'ordre de 3,22 millions de tonnes contre 1,76 ; il faudrait aussi davantage de remblai, de caissons et de granulats à béton. Enfin, les travaux provoqueraient un énorme encombrement de la voirie pour les transports de matériaux puisqu'il y aurait jusqu'à cinq cent trente rotations, soit mille soixante traversées de la ville, par jour, y aggravant très sensiblement la pollution de l'air et les nuisances phoniques. Ces inconvénients seraient nettement inférieurs sur le site de la Carbonite car les camions et les engins de chantier n'auraient pas à traverser le centre urbain.

### ***3.1.2.3. Le choix de la Carbonite***

Lors de la séance de clôture, la plupart des associations, notamment celles attachées à l'environnement, se sont prononcées contre l'option de la Carbonite, en insistant également sur les risques d'érosion du littoral sur le Lido de la Marana et le Grau de l'étang de Biguglia, classé zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique et zone d'intérêt communautaire pour les oiseaux. La principale crainte était que les mouvements de sédiments au sud du port soient modifiés au point de détruire le cordon lagunaire et d'ensabler l'embouchure de l'étang. Les pêcheurs craignaient de leur part que la destruction de la flore marine, en premier lieu l'herbier de posidonie qui représente un écosystème important en tant que nurseries pour les poissons, menace les zones de pêche et diminue fortement les ressources halieutiques. Certaines associations refusent tout accroissement des capacités portuaires par crainte d'un développement excessif d'un tourisme de masse.

Les représentants des milieux économiques sont généralement favorables au projet de la Carbonite, rejoints par la majorité des élus locaux dont le député-maire de Bastia, Émile Zuccarelli<sup>50</sup>. La clôture du débat n'a pas donné lieu à une prise de décision immédiate, qui n'était d'ailleurs pas prévue. En revanche, le Conseil Exécutif de Corse a mis en place un comité scientifique indépendant, composé d'une quinzaine de spécialistes de l'environnement et présidé par Antoine Orsini, directeur du laboratoire d'hydrologie à l'Université de Corse. Après une analyse critique du projet, le comité a mis en évidence la nécessité de lancer quatre études supplémentaires pour compléter le rapport dans les domaines de la qualité de l'air, du milieu marin, de la courantologie et de la sédimentologie. Il a conclu qu'une autorisation de créer un nouveau port ne pourrait être délivrée qu'à la seule condition que des mesures d'accompagnement et de compensation des impacts environnementaux soient prises ; cette mission lui a été confiée et a été menée à bien grâce à de nouvelles études au plus haut niveau scientifique et la consultation des plus éminents spécialistes de la biologie marine et de la Méditerranée.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute Corse a fait connaître, sans surprise, sa préférence pour le projet de la Carbonite par son président Paul Trojani dès le 2 Juillet 2010 dans un article publié dans le quotidien régional « Corse Matin » ; ce choix a été confirmé par son successeur Jean Dominici le 30 Mai 2011 : « je soutiens le projet Carbonite ». Le Président de l'Office des Transports de Corse, Paul Marie Bartoli, lors d'une visite à Bastia le 21 Juillet 2010, ne cachait pas que son choix et celui des élus territoriaux qui allait dans le même sens, il déclarait « Si nous ne réalisons pas ce port, cela veut dire que nous sommes pour le déclin économique de la Corse. Je me refuse à soutenir cette option. Il est indispensable, et ce n'est pas de notre ressort de réaliser toutes les études environnementales. Il ne faut pas négliger tous les impacts sur la faune et la flore et les herbiers de posidonies. Mais il n'y a rien dans cet ouvrage qui est pénalisé par la loi Littoral ». Sa conclusion évoquait un autre problème : « Il en va de l'avenir de la Corse. Bastia et le Grand Bastia profiteront de ces aménagements. C'est un projet qui a une vraie valeur économique. Nous trouverons donc les fonds ». Dans le contexte actuel, ce sera peut-être la question la plus difficile mais il est très souhaitable qu'elle soit résolue dans les meilleurs délais possibles dans l'intérêt de l'agglomération bastiaise, en particulier du

---

<sup>50</sup> Émile Zuccarelli ne s'est pas représenté aux élections municipales de 2014, son successeur est Gilles Siméoni.

centre-ville qui n'est pas structuré pour faire face au flot de véhicules entrant dans le port ou en sortant en période touristique.

Le financement de l'opération reste le dernier problème à résoudre car le Conseil National de la Protection de la Nature accordait, le 20 Décembre 2012, une autorisation exceptionnelle de destruction d'espèces protégées en milieu marin sur le site de la Carbonite dans le cadre de la création du nouveau port de commerce. Cette dérogation était obtenue au prix d'une très importante compensation écologique conçue par le comité scientifique ; une aire marine protégée de sept mille hectares serait créée pour compenser la destruction d'une cinquantaine d'hectares d'herbiers, elle ferait partie d'une nouvelle grande réserve naturelle destinée à protéger et gérer les cinq grands sites d'herbiers de posidonie allant du golfe de Saint Florent à celui de Porto Vecchio. L'État suivra cet avis mais le bouclage financier va bien au-delà de la capacité budgétaire de la CTC. Déjà, en Juin 2011, Paul Giacobbi, Président du Conseil Exécutif de Corse, s'inquiétait de la non inscription du projet au schéma national des infrastructures de transport, ce qui aurait pu dégager un financement national. Or, le coût de la construction du nouveau port est estimé à cinq cents millions d'euros dont cent à cent cinquante pour les aménagements périphériques.

Selon les autorités consulaires, le projet est susceptible de s'autofinancer à la hauteur des deux tiers de l'investissement, les recettes d'exploitation permettant de rembourser l'emprunt consenti par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute Corse. Si la collectivité territoriale pouvait tirer profit des recettes inhérentes à la reconversion du port actuel, il n'y aurait pas besoin de faire appel à des investisseurs privés, ce qui était une préoccupation majeure exprimée lors du débat public, sinon la solution d'un partenariat public-privé serait envisagée, des prestataires privés pouvant financer la production de l'équipement et de service ou avoir la charge de tâches d'exploitation et d'entretien. Les autorités consulaires estiment que le futur port créerait 1200 emplois directs ou induits, et de 5000 à 7000 pendant la durée du chantier, et produirait des retombées économiques de l'ordre de trois cents millions d'euros par an.

Dans l'attente d'une solution de financement, une étape importante du projet de « Grand Port de la Carbonite » s'est jouée sur les bancs de l'Assemblée de Corse au printemps 2013 où il a été approuvé par une large majorité d'élus mais le dossier est resté au point mort jusqu'au 25 septembre 2014 où les conseillers territoriaux lui ont donné un nouvel élan en lançant de nouvelles études pour accélérer la création de la Réserve

Naturelle, condition nécessaire pour permettre le démarrage du chantier espéré en 2018. Le changement de majorité à l'Assemblée de Corse, en 2015, a entraîné un nouvel arrêt dans le processus d'ouverture du chantier car les nouveaux responsables souhaitent des études complémentaires, y compris une relance du projet d'extension de l'ancien port. Il faut également s'attendre à des recours, ce qui retarderait d'autant un projet important pour la vie dans l'agglomération bastiaise et l'avenir économique de la Corse.

### **3.1.3. L'aéroport le plus sûr de Corse**

#### ***3.1.3.1. Un site favorable***

Situé à dix-sept kilomètres au sud du centre-ville, sur le territoire communal de Lucciana, l'aéroport de Bastia-Poretta bénéficie de conditions favorables à l'extrême Nord de la Plaine Orientale, là où les reliefs sont encore assez éloignés du littoral. La piste, parallèle à la côte et à l'axe montagneux, est orientée Nord-Sud, donnant ainsi une très bonne accessibilité aux avions qui, à la différence d'autres aéroports corses, n'ont pas à arriver face au relief. Depuis son transfert de Borgo à Lucciana, sur l'emplacement d'une base aérienne créée par les Américains pendant la Seconde Guerre Mondiale, l'aéroport n'a pas cessé d'être agrandi et modernisé pour s'adapter à l'évolution technique des avions et à la progression du trafic, grâce à des subventions de la DATAR et au réinvestissement des produits des redevances aéronautiques dans l'acquisition de terrains mitoyens et la réalisation d'infrastructures d'accueil et de sécurité. L'emprise au sol de 213 hectares peut d'ailleurs permettre la poursuite de cette politique en fonction de nouveaux besoins.

#### ***3.1.3.2. Des équipements performants***

La piste, dont la longueur initiale était de 1800 mètres, a été portée à 2100 mètres en 1965, pour recevoir les premiers turboréacteurs puis, en 1973, à 2520 mètres sur 50 mètres de largeur, ce qui permet de recevoir tous les types d'avions commerciaux à grande capacité en circulation ; elle pourrait être encore allongée d'un millier de mètres si les circonstances l'exigeaient. Ainsi, l'aéroport a bénéficié du classement A dès 1976, ce qui lui confère un

rayonnement international appréciable, il est toujours le seul dans ce groupe en Corse. La piste dispose des équipements les plus performants pour l'aide à l'atterrissage.

L'aérogare, dont la surface actuelle est de 9 093 mètres carrés, a été conçue pour une capacité d'un million cinq cent mille passagers par an et peut faire face à l'intensité du trafic estival. L'aire de stationnement des avions de 109 400 mètres carrés offre huit postes, les passagers accèdent aux avions, au pied desquels ils sont transportés par une navette, par des passerelles mobiles. Une aérogare de trois cents mètres carrés est destinée au traitement du fret pour une capacité annuelle de 1900 tonnes.



**Photo 36 : L'aérogare de Bastia-Poretta**

*(Source : G. Benso 2014)*

La position de l'aéroport au Sud de la ville de Bastia a l'avantage de lui conférer une bonne accessibilité vers l'intérieur de l'île et vers la Plaine Orientale ; en revanche, la liaison avec le centre urbain a longtemps été difficile, surtout aux heures de pointe et en saison touristique, à cause de l'insuffisance du réseau routier. La route nationale 193, ne comportant que deux voies, était embouteillée pendant une grande partie de la journée ; sa transformation progressive en une voie rapide à deux fois deux voies n'a vraiment été efficace que lorsque le nouveau tracé a atteint le niveau de l'aéroport, en 2015. Les navettes entre l'aéroport et le centre-ville peuvent normalement effectuer le trajet en une demi-heure ;

il est pourtant regrettable qu'il n'y ait pas une navette routière ou une antenne ferroviaire entre l'aéroport et la gare de Lucciana, distante de trois kilomètres seulement, qui aurait assuré une jonction sûre et rapide avec le centre-ville de Bastia. La situation de l'aéroport de Bastia-Poretta est favorable pour ses relations avec un large secteur de la Corse, pourtant, malgré un trafic de 1 191 273 passagers en 2015, il est devancé par celui d'Ajaccio.

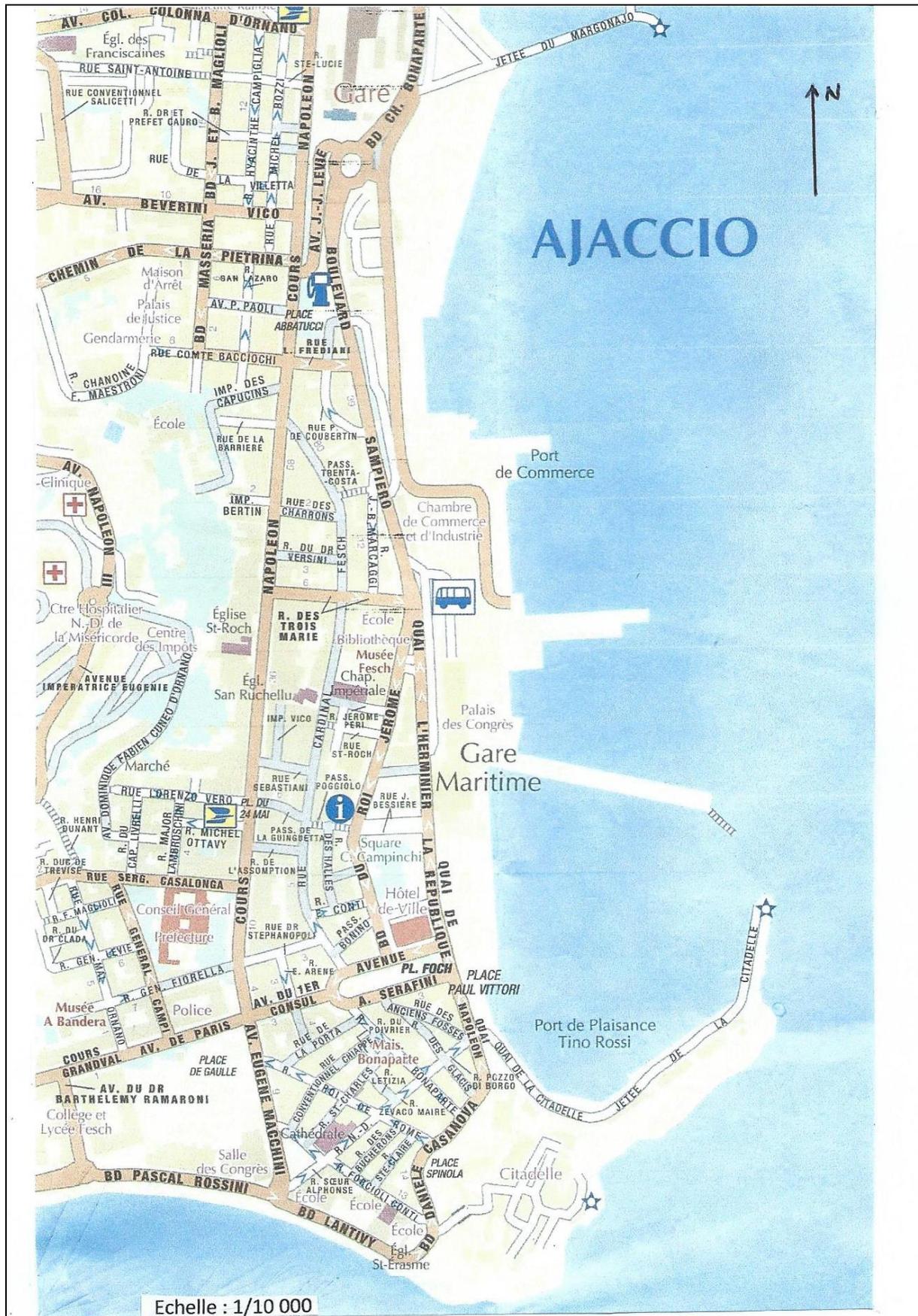
## **3.2. Ajaccio, porte orientée vers la France continentale**

À la différence de Bastia, le mouvement des passagers est plus important par la voie aérienne que par mer si les croisières ne sont pas prises en compte, bien qu'elles prennent une place importante dans la vie du port et de la cité impériale. D'importants projets sont à l'étude pour améliorer encore des infrastructures déjà bien adaptées aux trafics.

### **3.2.1. Le port le mieux protégé de Corse**

#### ***3.1.2.1. Une extension récente et progressive***

Le port d'Ajaccio est caractérisé par des conditions générales opposées à celles de Bastia : le site est nettement plus avantageux tandis que la situation est moins favorable. Ajaccio est située dans une rade enfoncée vers le Nord, au fond du golfe le plus profond de la côte occidentale corse, entre les éperons d'Aspretto au Nord et de la Citadelle au Sud. Le port est ainsi protégé des vents dominants au premier rang desquels le Libecciu, le seul qui puisse pénétrer le golfe et dont les rafales venant du Sud-Ouest sont aussi violentes que soudaines ; il l'est davantage du Mistral, qui arrive affaibli à cette latitude, et du Ponente, tous deux étant freinés par le relief de la rive Nord. Seule l'entrée Nord du golfe était dangereuse au niveau des Iles Sanguinaires, mais ces écueils ne posent plus de problèmes à la navigation actuelle. En outre, le golfe offre rapidement des profondeurs dépassant quarante mètres, qui favorisent l'accès des plus grands navires.



**Carte 9 : La ville et le port d'Ajaccio**  
 (Source : carte IGN 72518)

L'implantation d'un port est relativement récente, la première installation ne datant que de 1642 ; elle a consisté en un petit môle situé en face de l'Hôtel de Ville, suffisant pour la faible activité portuaire jusqu'à la fin du dix-huitième siècle. Le port était à l'écart des courants commerciaux en Mer Tyrrhénienne ; c'est l'annexion française qui a donné une impulsion décisive à Ajaccio. En 1802, un quai de deux-cents mètres reliant ce môle aux rochers de la Citadelle était construit, aujourd'hui, il fait partie du port Tino Rossi qui reçoit des bateaux de pêche et de plaisance. Le véritable développement portuaire a commencé en 1837 par la mise au point de projets ambitieux réalisés de 1842 à 1852 puis complétés sous le Second Empire, donnant au port une grande partie de son aspect actuel. Le point de départ du port est à proximité immédiate du centre historique de la ville, où la bande côtière est très étroite, au pied de collines dont les versants sont, aujourd'hui, largement occupés par des constructions ; ultérieurement, l'extension portuaire se fera vers le Nord, où les reliefs s'éloignent de la côte et laissent plus d'espace pour les installations.

Deux jetées ont été construites pour protéger le bassin, celle du Margonajo au Nord Est, longue de 190 mètres a été achevée en 1866 lorsque commença celle de la Citadelle, au Sud-Ouest, longue de 320 mètres, terminée en 1880. Entre ces deux jetées, cinq cents mètres de quais ont été gagnés sur la mer par un rempiètement d'une centaine de mètres de largeur. Au début du vingtième siècle, le môle des Capucins a été ajouté de manière à fractionner le port en bassins et à offrir plus de six cents mètres aux navires qui accostaient alors parallèlement au rivage ; cette solution a été appropriée jusqu'aux années 1960-1970 où il a fallu s'adapter à la rénovation de la flotte.

Le remplacement des paquebots traditionnels par des car-ferries et le développement du roll on-roll off pour le fret nécessitaient des quais à angle droit et davantage de terre-pleins. De nouveaux rempiètements ont porté la surface disponible à 30000 mètres carrés de manière à accueillir poids lourds et remorques, ce qui est à peine suffisant ; les môles ont été élargis et prolongés par des coffres d'amarrage pour permettre l'accostage de grands navires perpendiculairement à l'ancien quai. Le port dispose ainsi de six postes, ce qui suffit au trafic actuel, deux ou trois d'entre eux étant réservés aux navires de croisière dont la longueur peut atteindre, voire dépasser trois cents mètres comme les paquebots géants des Croisières Costa ou MSC qui y accostent souvent et déversent leurs milliers de croisiéristes, à la grande satisfaction des commerçants de la ville ; lorsqu'il a été reçu en 2012, l'« Independence of the seas » de la compagnie internationale d'origine norvégienne basée

à Miami « Royal Caribbean Cruise Line » était le plus grand paquebot du monde (longueur 339 mètres, largeur 50 mètres).

L'emplacement du port, en plein centre-ville, est idéal pour les croisiéristes, il l'est probablement moins pour les autres activités, surtout pour le fret, bien que son accès et sa sortie ne soient pas aussi difficiles qu'à Bastia. Une gare maritime moderne, mitoyenne de la gare routière, accueille les passagers dans de bonnes conditions, et la gare ferroviaire est proche est à proximité, elle n'a qu'un faible trafic mais peut être utile aux passagers et même aux croisiéristes qui auraient le temps de découvrir la montagne depuis des points de vue inégalables.



**Photo 37 : Le port des pêcheurs et des plaisanciers Tino Rossi et le navire de croisières**

**« MSC Erika »**

*(Source G.Benso 2014)*

De part et d'autre du port de commerce, deux bassins sont consacrés à la plaisance et à la pêche, au Sud, le port Tino Rossi<sup>51</sup> dans bassin de la ville accueille des bateaux de pêche, d'excursion et de plaisance, au Nord, le port Charles Ornano<sup>52</sup>, plus vaste et récent, est réservé à la plaisance. Ajaccio possède aussi des installations pour la réception d'hydrocarbures au Nord de la rade, sur l'emplacement d'anciens terrains de la Marine Nationale. Dans le bassin des Cannes, l'appontement Jeanne d'Arc, complété par des coffres d'amarrage, permet le dépotage de petits navires gaziers pour alimenter la ville en gaz ; à l'extrémité du bassin, l'appontement Saint Joseph reçoit des cimentiers, qui déchargent leur cargaison dans des silos, et des petits pétroliers, qui desservent les cuves de carburants situées en retrait et la proche centrale thermique du Vazzio.

### ***3.1.2.2. Un projet de rationalisation du port***

Le port d'Ajaccio ne connaît pas les problèmes de saturation et de sensibilité aux fortes tempêtes de celui de Bastia mais la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse du Sud, qui le gère, souhaite remédier à ses inconvénients et prévoir l'avenir afin de ne pas être en difficulté devant la forte augmentation de trafic attendue dans un avenir assez proche. En 2008, l'instance consulaire a proposé un plan définissant les objectifs stratégiques et les principaux axes de développement dans le cadre d'un avenant au cahier des charges initial de la concession puis élaboré un schéma directeur, comprenant un projet de programme d'investissement, approuvé par l'Assemblée de Corse en sa séance du 21 Janvier 2010.

La première tranche du projet a été commencée par la création de deux ducs d'Albe pour sécuriser l'amarrage des navires au poste du Margonajo et le remplètement du quai de la Chambre de Commerce afin de gagner 3600 mètres carrés de terre-plein ; une aire de manutention verticale des objets lourds sera installée au milieu du quai. La deuxième tranche devrait être ouverte prochainement, elle concerne les sites spécialisés pour les hydrocarbures.

---

<sup>51</sup> Chanteur de charme né à Ajaccio 1907-1983).

<sup>52</sup> Maire d'Ajaccio de novembre 1975 à février 1994. Sénateur.



L'appontement Saint Joseph qui accueille les pétroliers et le « sea line » de dépotage du gaz sont installés près des habitations, ils représentent un risque en cas d'accident industriel. La logique et le souci de sécurité recommandent le regroupement de ces deux sites et leur éloignement des secteurs d'habitation ; de plus, leurs activités compromettent des projets de développement urbain, économique et social. La solution retenue consiste à transférer les dépotages de gaz et de pétrole sur le site du Ricanto, à la sortie Nord-Est de l'agglomération, près des installations de la société Antargaz. L'évaluation du coût de chacune de ces opérations est de l'ordre de huit millions d'euros.



**Photo 38 : Le pétrolier ST Pauline à l'appontement Saint Joseph**

*(Source G Benso 2014)*

L'appontement Saint Joseph qui accueille les pétroliers et le « sea line » de dépotage du gaz sont installés près des habitations, ils représentent un risque en cas d'accident industriel. La logique et le souci de sécurité recommandent le regroupement de ces deux sites et leur éloignement des secteurs d'habitation ; de plus, leurs activités compromettent des projets de développement urbain, économique et social. La solution retenue consiste à transférer les dépotages de gaz et de pétrole sur le site du Ricanto, à la sortie Nord-Est de

l'agglomération, près des installations de la société Antargaz. L'évaluation du coût de chacune de ces opérations est de l'ordre de huit millions d'euros.

La troisième tranche du projet ne pourra être engagée qu'après la réalisation de la seconde puisqu'elle consistera à transférer le trafic des marchandises du port actuel sur le site de Saint-Joseph, pour un coût estimé à trente-cinq millions d'euros. Ce transfert aura le double avantage de créer un port adapté au fret et de dégager des espaces près du Centre-Ville. Le projet prévoit une extension importante des terre-pleins de quatre hectares sur le mer pour créer des aires de stationnement et de manœuvre des engins et des véhicules et des infrastructures d'accueil des partenaires (compagnies maritimes, pilotage, acconage, lamanage) et des clients, y compris les passagers des navires mixtes. Trois quais seront créés, dont deux pour la manutention horizontale et un pour la manutention verticale, celui-ci pourrait aussi recevoir des containers si le choix de ce mode de transport du fret, absent des ports corses, était adopté à l'avenir.

Les passagers des navires mixtes n'embarqueront ou ne débarqueront pas au même endroit que ceux des paquebots de ligne et de croisières qui continueront d'accoster devant la gare maritime ; des nouveaux locaux seront à leur disposition mais ils seront plus éloignés du centre-ville. Une réorganisation des espaces libérés par le port actuel permettra de résoudre ce petit problème car elle entrera dans le cadre d'une politique de la ville dont un des objectifs est d'améliorer la circulation urbaine. Le port de commerce se trouve au centre d'Ajaccio, près des principaux organismes dont l'Hôtel de Ville, du marché et des rues les plus commerçantes, souvent étroites ; la ville étant presque en cul-de-sac, son entrée et sa sortie sont très embouteillées aux heures de pointe et, particulièrement, lors des arrivées et des départs des car-ferries, l'amélioration de la voirie dans le secteur portuaire est donc une priorité.

Le déplacement du terminal des navires mixtes et des cargos vers Saint Joseph déléstera la circulation dans le centre d'un grand nombre de poids lourds. Une solution envisagée pour rapprocher les deux sites est d'utiliser la voie ferrée des Chemins de Fer de la Corse qui longe la côte jusqu'à la gare proche du port ; elle pourrait être utilisée par un tramway et prolongée dans l'enceinte portuaire, où elle entre déjà mais y est désaffectée, afin de relier les deux sites du port de commerce séparés par le port de plaisance Charles Ornano. Le déplacement de l'ensemble du port aurait probablement été plus efficace mais il aurait fallu l'envisager avant la construction du port de plaisance, à une époque où le

développement du trafic maritime n'était pas encore bien mesuré, le problème des ports de commerce dans les centres urbains n'est d'ailleurs pas spécifique à la Corse. Le maintien de l'accueil des paquebots sur le site historique sera certainement apprécié par les croisiéristes qui sont de plus en plus nombreux à visiter la ville impériale.

### **3.2.2. Le premier aéroport corse**

#### ***3.2.2.1. Une situation plus favorable que le site***

L'aéroport Napoléon Bonaparte n'est distant que de cinq kilomètres de la ville d'Ajaccio à laquelle il est relié par des navettes en autocar. Cette proximité, appréciée par les usagers, ne crée pas de graves nuisances phoniques pour les Ajacciens car la trajectoire de décollage et d'atterrissage des avions passe au-dessus du golfe, au Sud de l'espace urbain. Jusqu'à la fin de la Seconde Guerre Mondiale, Ajaccio n'avait pas d'aéroport, les dessertes aériennes étant assurées par des hydravions ; après la Libération, la piste en terre aménagée par les Américains pendant le conflit était utilisée pour les premiers vols par avions, elle était agrandie en 1954 et bitumée en 1961, année où la première aérogare était construite. L'aéroport, dont l'emprise au sol est de 306 hectares, est situé en amont du confluent de la Gravona<sup>53</sup> et du Prunelli<sup>54</sup> dans la plaine littorale de Campo dell'Oro, qui lui a donné son nom jusqu'à ce qu'il prenne celui du plus célèbre des Ajacciens en 2010.

Bien que doté des équipements les plus performants, dont l'aide à l'atterrissage ILS et le balisage de nuit, le premier aéroport corse est classé en catégorie B à cause des reliefs qui l'entourent. En effet, la barrière montagneuse constituée par les chaînes du Monte d'Oro et du Renoso<sup>55</sup> se dresse au Nord-Est de la piste, à une trentaine de kilomètres ; plus près, un sommet de 1277 mètres, le San Eliseo, est dans l'axe de la piste à quinze kilomètres alors que des reliefs dépassant mille mètres d'altitude sont à une douzaine de kilomètres à l'Est et

---

<sup>53</sup> Rivière longue de 46,5 kilomètres, prenant sa source dans le massif du Monte Renoso à 2110 mètres d'altitude, sur le territoire de la commune de Bocognano. Affluent du Prunelli.

<sup>54</sup> Fleuve côtier long de 44 kilomètres, prenant sa source au pied du Monte Renoso, à 2085 mètres d'altitude ; son confluent avec la Gravona est à 200 mètres de son embouchure dans le golfe d'Ajaccio.

<sup>55</sup> Monte Renoso : un des principaux sommets de la Corse (2352 mètres).

d'autres, dépassant 800 mètres, sont à une dizaine de kilomètres au Nord-Ouest. En fonction des vents, les avions doivent effectuer une manœuvre pour atterrir face à la mer, direction dans laquelle ils décollent toujours.



**Photo 39 : L'aérogare de l'aéroport Napoléon Bonaparte**

*(Source : G. Benso 2013)*

### ***3.2.2.2. Un équipement complet et des possibilités d'extension***

L'aéroport a été amélioré plusieurs fois depuis son inauguration, sa piste longue de deux-mille-sept-cent-sept mètres et large de quarante-cinq mètres peut recevoir tous les avions de type moyen-courrier, l'aire de stationnement, vaste de 56 000 mètres carrés, dispose depuis 2012 de douze emplacements pour l'embarquement et le débarquement des passagers, à l'aide de passerelles mobiles ; en outre, 16 000 mètres carrés sont réservés à

l'aviation générale. L'aérogare de 17 000 mètres carrés doit, prochainement, être de nouveau modernisée ; conçue pour le traitement annuel de 1 500 000 passagers tenant compte de la saisonnalité, elle ne tarderait pas à être à la limite de ses possibilités puisqu'un total de 1 364 097 a été atteint en 2014. Après une augmentation générale, une légère baisse de 0,13% a été enregistrée en 2015, mais les projets de développement du transport aérien et du tourisme incitent les responsables à anticiper une adaptation qui sera inévitablement nécessaire. Le fret a une place marginale dans l'activité de l'aéroport, seulement cent quarante mètres carrés lui sont attribués dans l'aérogare.

Ajaccio-Napoléon Bonaparte aurait-peut-être atteint sa capacité maximale théorique mais n'est plus la seule porte aérienne du Sud de la Corse depuis l'ouverture de l'aéroport de Figari, d'ailleurs géré par la même Chambre de Commerce et d'Industrie ; elle a ralenti la progression du trafic ajaccien et a donné un instrument supplémentaire d'ouverture à la Corse du Sud, qui disposait déjà de trois ports de commerce. Ainsi, la Corse du Sud dispose d'une porte principale associant un port et un aéroport dans sa Préfecture et d'une porte complexe comprenant plusieurs ports secondaires et un aéroport, comme c'était déjà le cas pour la Balagne en Haute-Corse.

Le point commun entre les cinq ports et les deux aéroports secondaires de Corse est leur forte dépendance du tourisme : l'Extrême Sud, autour de Porto Vecchio et Bonifacio, et la Balagne, au Nord-Ouest de l'île, sont les deux premières microrégions touristiques de l'île ; au Sud-Ouest le Valinco-Sartenais, arrière-pays de Propriano, connaît un développement marquant de cette activité, s'il est séparé de l'Extrême Sud, un point commun permet de les associer : l'aéroport de Figari. Tous ces ports, sauf Calvi, et ces aéroports sont gérés par les Chambres de Commerce et d'Industrie des deux départements.

### **3.3. Le développement des infrastructures du Sud de la Corse**

Le Sud-Corse correspond à l'arrondissement de Sartène, qui comptait 38109 habitants recensés en 2012, il comprend trois microrégions distinctes. Le Sartenais, au Sud-Ouest, est l'arrière-pays du golfe de Valinco sur les rives duquel se développe le tourisme qui peut aussi bénéficier de la présence de plusieurs sites archéologiques, dont celui de Filitosa. Au centre, les hautes terres de l'Alta Rocca maintiennent une économie agro-

pastorale d'altitude renforcée par des activités de randonnée, mais se vident surtout au profit de l'Extrême Sud qui est le secteur le plus dynamique.

### **3.3.1. Deux ports complémentaires dans l'Extrême Sud**

#### ***3.3.1.1. Bonifacio, un port dans un cadre exceptionnel***

Bonifacio est située à l'extrémité Sud de la Corse et fait face à la Sardaigne dont elle est séparée par des « Bouches » larges de douze kilomètres ; fondée au douzième siècle, c'est le type même de la ville forteresse génoise. La Citadelle, perchée sur une falaise calcaire d'accès difficile, contient la ville haute où vit la majorité des 3016 habitants recensés en 2013 ; elle domine une calanque qui s'enfonce à l'intérieur des terres sur mille cinq cents mètres de longueur et environ cent cinquante mètres de largeur. La Marine s'étire le long de la rive sud de ce plan d'eau dans lequel « ...il n'y a aucun vent qui puisse incommoder, ce serait un port admirable si l'entrée et la sortie étaient plus faciles... »<sup>56</sup>. En effet, des vents violents parcourent assez fréquemment les Bouches de Bonifacio et provoquent de puissantes vagues qui présentent aujourd'hui pour la navigation un danger bien moindre qu'au temps de la marine à voiles, mais qui ne doit pas être négligé.

Le port de plaisance et des pêcheurs occupe la plus grande partie de la rade, en particulier le fond où s'amarrent en été des yachts somptueux. Le port de commerce est installé au bout de la Marine et de la voirie, sur une étroite bande de terrain au pied de la falaise ; il est constitué par trois petits quais de cinquante, soixante et soixante-dix mètres qui ne peuvent recevoir que des navires de petite taille, comme le sont les car-ferries qui assurent la ligne de Santa Teresa Gallura en Sardaigne, et des bateaux de croisière de luxe en saison touristique. Une petite gare maritime a été construite devant un terre-plein de deux mille cinq cents mètres carrés appartenant en partie à la Marine Nationale ; ses installations suffisent au trafic, intense en été, des passagers et des véhicules accompagnés et à un fret très modeste.

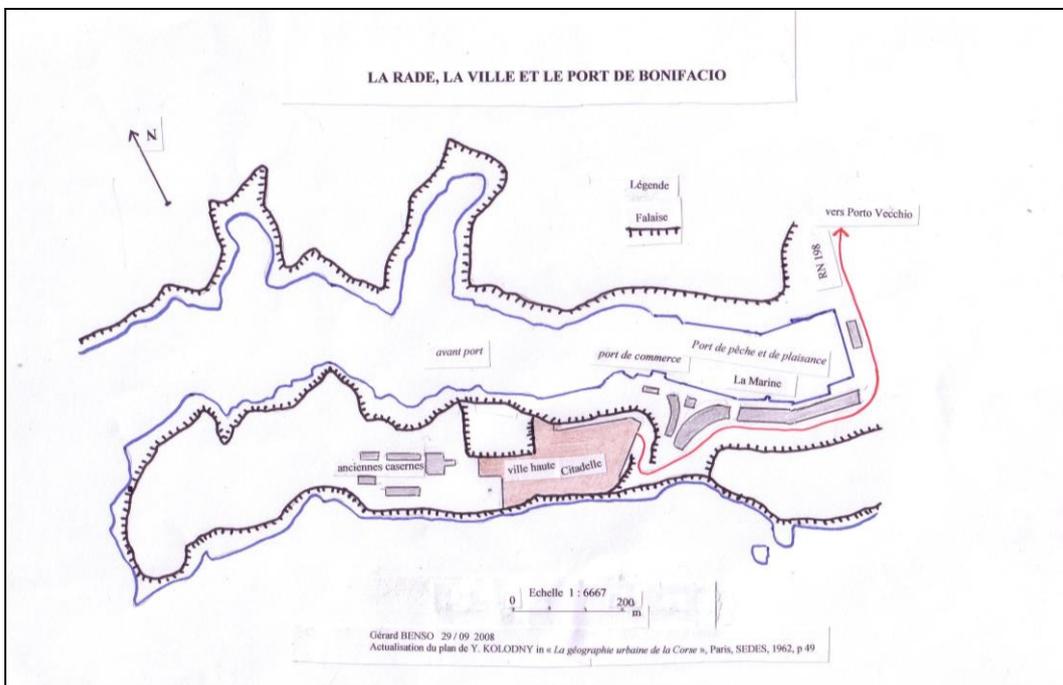
---

<sup>56</sup> In « *Description géographique et historique de l'isle de Corse* » par le Sieur BELLIN, ingénieur de la Marine. 1767. P 141.



**Photo 40 : Le car-ferry « Ichnusa » à quai à Bonifacio**

*(Source G. Benso 2011)*



**Carte 11 : Le plan de Bonifacio**

*(Source G. Benso 29/09/2008)*

Ce port souffre, peut-être plus que tout autre en Corse, d'un problème d'accès et d'issue terrestre ; le passage obligé par le quai de la Marine est lent et difficile car l'espace est occupé par de nombreuses terrasses de cafés et de restaurants ; en période de pointe, la voie étroite est investie par une foule intense de touristes. Il suffit d'un véhicule mal garé pour bloquer la circulation et empêcher toute manœuvre d'un car ou d'un poids lourd allant au port ou en venant. La configuration des lieux est telle qu'il semble impossible d'améliorer sensiblement les conditions d'accès et de sortie d'un port irremplaçable compte tenu de sa situation face à la Sardaigne. Cependant, l'Extrême Sud dispose, à seulement vingt-huit kilomètres au Nord de Bonifacio, d'un outil adapté à des transports de marchandises plus importants : Porto Vecchio.

### ***3.3.1.2. Porto Vecchio, un port en expansion***

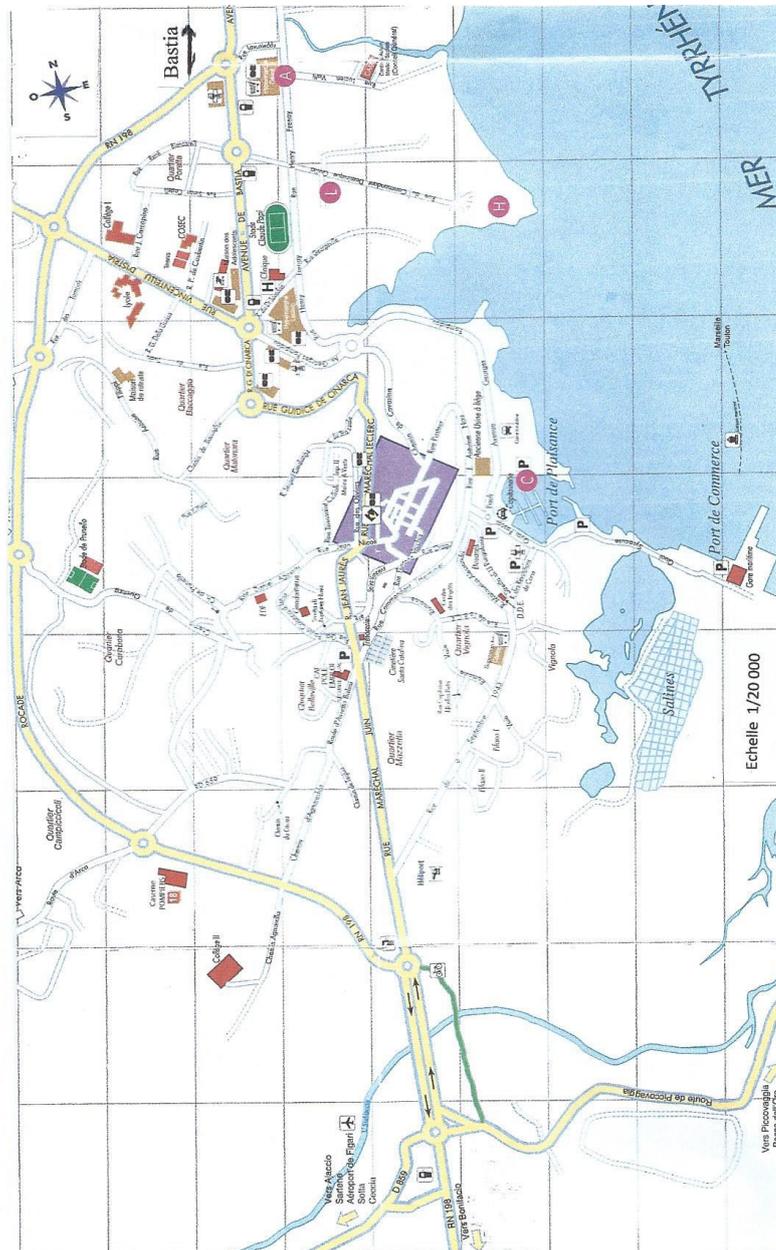
Porto Vecchio possède un port « ...très sûr et le meilleur de toute la Corse...malgré les écueils qui sont en dehors... »<sup>57</sup>. Cette description était certainement valable au dix-huitième siècle mais ne l'est plus aujourd'hui car, si le golfe presque fermé assure un abri total, sa faible profondeur constitue un inconvénient qui a nécessité l'aménagement d'un chenal pour permettre le passage des navires de sept mètres de tirant d'eau. Les installations portuaires ont l'avantage de disposer de sept mille mètres carrés de terre-pleins à l'écart de la ville, dans une zone où existent des possibilités d'extension. En revanche, les usagers, sauf ceux qui s'orientent vers le Sud, doivent traverser une ville très embouteillée, particulièrement pendant la saison touristique, malgré une déviation elle-même surchargée.

Le port moderne a été créé en 1974 mais son site avait été utilisé pendant la Seconde Guerre Mondiale, d'abord par les troupes d'occupation italiennes en 1942 puis par les Américains, qui avaient installé un ponton carré offrant trois quais de soixante-dix mètres deux ans plus tard. En 1955, un quai de cent quarante mètres était construit à l'Est de l'ancien port désormais affecté à la plaisance, il recevait essentiellement des cargos qui importaient des matériaux de construction et exportaient du liège, le chêne-liège étant exploité dans la microrégion. Ce quai, allongé à deux cents mètres, est devenu le plus long de Corse ; il a été complété par deux autres quais, longs de quatre-vingt-dix et cent mètres.

---

<sup>57</sup> Ibid, p173.

Le gestionnaire a construit un bâtiment moderne dans lequel sont installés les services administratifs, commerciaux et techniques, une trentaine d'emplois sont créés sur le site par la chambre consulaire, l'agence de voyages et la société d'acconage partenaires.



**Carte 12 : Plan de la ville de Porto Vecchio**

*(Source Office Municipal du Tourisme)*

« Porto Vecchio est le port secondaire du Sud qui a le plus d'avenir mais il importe d'améliorer son accès ; il pourrait assurer l'écoulement d'une partie de la production agricole de la Plaine Orientale et avoir ainsi une forte augmentation de trafic dans les

prochaines années »<sup>58</sup>. Cette prévision de 1966 s'est largement réalisée puisque le port est devenu le troisième de Corse pour le trafic des marchandises et s'est ouvert à celui des passagers grâce à la réalisation de travaux et d'infrastructures nécessaires. En 2013, pour permettre l'accostage du « Mega Smeralda », qui était la base logistique du Tour de France cycliste, et le passage de navires du gabarit de ce car-ferry, le chenal a été élargi et approfondi ; 220 000 tonnes de sédiments et 15 000 de débris divers ont été dragués pour un coût de l'ordre de cinq millions d'euros, causant les hurlements des associations écologistes.



**Photo 41 : Le port de commerce de Porto Vecchio et le navire mixte « Monte d'Oro »**

*(Photo G.Benso 2012)*

Le port de commerce a participé au développement de la ville, qui est devenue la troisième commune de la Corse avec une population de 11 574 habitants recensés en 2013, et en a bénéficié. Le poids politique de Jean-Paul de Rocca Serra, qui fut député-maire de Porto Vecchio pendant longtemps et le premier président de la Collectivité Territoriale de Corse a été un atout pour sa commune et pour l'Extrême Sud dont le dynamisme est surtout fondé sur le tourisme ; cette activité est née de l'attractivité des plages de la côte du Sud-Est

---

<sup>58</sup> Gérard Benso « *.Les relations maritimes de la Corse* » mémoire de DES. Aix-en-Provence. 1966. p

de l'île, elle attire de plus en plus une clientèle favorisée, voire célèbre. Deux éléments structurants ont contribué à l'essor du territoire, le barrage d'Ospedale, qui contient trois millions de mètres cubes d'eau, et l'aéroport de Figari qui le rapproche du continent.

### ***3.3.1.3. Figari, un aéroport en plein essor***

L'aéroport de Figari-Corse du Sud est le dernier construit dans l'île mais il est celui dont le trafic progresse le plus: 58% au cours des dix dernières années contre 30,2% pour la moyenne insulaire. Il a été créé ex nihilo en 1973 sur la commune de Figari, à vingt-quatre kilomètres au Sud-Ouest de Porto Vecchio et vingt-deux kilomètres au Nord de Bonifacio, dans une dépression orientée Nord Est-Sud-Ouest, à l'initiative du Ministère des Transports, fortement appuyé par les responsables politiques locaux. Cette volonté était liée au projet d'un très grand complexe touristique à la Testa Ventilegne sur la côte sud-ouest toute proche ; ce projet a dû être abandonné par la suite devant la mobilisation d'une opinion publique très défavorable.



**Photo 42 : L'aérogare de Figari-Sud Corse**

*(Source G. Benso 2007)*

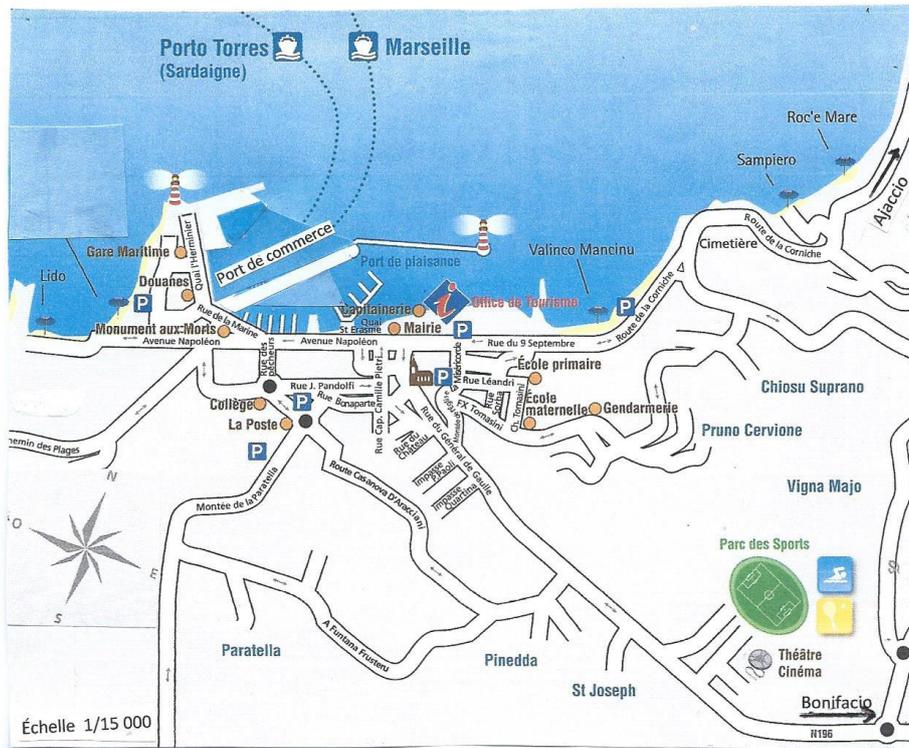
L'aéroport a été réalisé par les Services Techniques des Bases Aériennes en deux phases : le 22 juillet 1975, une piste de mille mètres était inaugurée pour accueillir des petits avions, elle était portée à deux mille quatre cents mètres de long sur quarante-cinq de large en juillet 1979 afin d'être compatible à l'atterrissage et au décollage de moyens et longs courriers. Le balisage était installé en 1990, autorisant l'atterrissage de nuit et permettant ainsi une double rotation quotidienne sur Marseille. C'est un aéroport de catégorie B, comme celui d'Ajaccio ; sa plate-forme a une emprise de près de deux cents hectares permettant l'extension des équipements selon les besoins. Une aérogare moderne et esthétiquement bien intégrée dans le paysage a été construite pour une capacité d'accueil de 550 000 passagers, atteinte aujourd'hui.

L'aéroport a généré la création progressive de près de deux cents emplois sur le site et d'importantes retombées économiques et financières, qui bénéficient à la microrégion et, particulièrement, à la modeste commune de Figari (1488 habitants en 2013). Figari-Corse du Sud est situé dans l'Extrême Sud de la Corse, mais n'est qu'à une quarantaine de kilomètres du Sartonais et une soixantaine du Golfe du Valinco, dont le secteur touristique, recherché, est en progression sensible ; c'est une des raisons de son essor rapide. La zone de couverture de l'aéroport dépasse le seul territoire de l'Extrême Sud- Alta Rocca, elle s'étend à tout l'arrondissement de Sartène, dont Figari-Corse du Sud est un élément structurant important ; la microrégion du Sartonais est également desservie par le port de Propriano, dont la modernisation récente est un facteur de développement supplémentaire.

### **3.3.2. Propriano, la volonté de la diversification**

L'arrière-pays de Propriano est réduit car très vite concurrencé par Ajaccio vers le Nord, faiblement occupé vers le Sud et rapidement limité par les reliefs vers l'Est. Jusqu'aux années 1960-1965, les installations portuaires sommaires suffisaient à une activité réduite à une desserte hebdomadaire en saison touristique et un petit trafic de marchandises ; elles comprenaient un quai de cent mètres de long protégé par une jetée de 230 mètres et un terre-plein de 3200 mètres carrés agrandi à 5400 en 1969. Le développement touristique de la microrégion du Valinco a nécessité l'adaptation du port à sa desserte par des car-ferries dont

les dimensions et la capacité étaient incompatibles avec les possibilités d'accueil afin de ne pas dépendre du port d'Ajaccio.



**Carte 13 : La ville et le port de Propriano**

*(Source : Office du tourisme du Sartonais-Valinco)*

Les travaux achevés en 2014 ont consisté à créer des quais spécialisés ; le plus utilisé est celui de la jetée, il n'est long que de 110 mètres mais, grâce à un duc d'Albe, placé à cinquante mètres dans son prolongement, il peut recevoir des navires plus importants dont le cargo mixte qui assure la liaison régulière avec Marseille et il dispose de la plus grande surface de terre-plein. Le quai de la ville est consacré à l'accostage des navires de croisières ; malgré ses deux cent quarante mètres, il n'accueille pas des géants des mers mais des paquebots aux dimensions moyennes, comme le « Berlin », qui assurent des croisières de qualité. Entre les deux, le quai L'Herminier<sup>59</sup>, long seulement de soixante-dix-huit mètres, est peu utilisé car il n'est adapté qu'à des bateaux de taille modeste.

<sup>59</sup> Nom du commandant du sous-marin « Casabianca » qui participa activement à la libération de la Corse.

Propriano n'est distant que de soixante-treize kilomètres de la Préfecture régionale mais il faut une heure et demie pour les parcourir sur une route aujourd'hui bien calibrée, mais toujours sinueuse, qui doit franchir le col Saint Georges à 762 mètres d'altitude. L'avenir portuaire de cette petite ville touristique pouvait paraître incertain mais sa modernisation lui a permis de devenir un port de liaison avec Porto Torrès en Sardaigne et de s'ouvrir aux croisières, donc de développer son économie par la diversification.

### 3.3.3. Un aéroport et deux ports voisins en Balagne

Au nord-ouest de la Corse, la Balagne «... est connue et recherchée pour sa beauté, la sécheresse lumineuse de ses paysages, la variété d'un littoral contrastant avec un écran omniprésent de hautes montagnes...»<sup>60</sup> ; elle a donc une vocation touristique confirmée par les faits. Le territoire, d'une superficie de 951 kilomètres carrés, correspond à l'arrondissement de Calvi ; il se décompose en trois ensembles dont deux sont faiblement peuplés : le Filosorma, au sud, dans le bassin du Fango<sup>61</sup>, est un secteur d'élevage ovin et caprin, le Giussani, à l'est, est une haute terre où domine l'élevage bovin. La majeure partie de la population de 29940 habitants, recensés en 2012 et en augmentation sensible, se concentre dans la « Balagne jardin » qui correspond essentiellement aux bassins hydrologiques de la Figarella et du Regino.<sup>62</sup> C'est le secteur qui a valu à la Balagne sa réputation de richesse grâce à ses oliviers, qui produisent une huile de qualité, ses orangers et ses amandiers ; aujourd'hui, le vignoble d'appellation contrôlée « Corse-Calvi » a pris une importance croissante, les touristes ayant une part non négligeable dans la promotion des vins balanins. D'ailleurs, le tourisme est devenu le premier secteur économique et a largement contribué au développement de la microrégion ; il s'est surtout concentré sur le littoral où se trouvent les deux villes principales, Calvi et L'Île Rousse qui sont aussi les deux portes vers le continent.

La Balagne possède l'atout d'être le point le plus proche de la France continentale, donc de pouvoir y être reliée par les traversées les plus courtes ; en revanche, elle a longtemps

---

<sup>60</sup> CASTELLANI Michel, *Entre Insularité et Ouverture : une nouvelle géographie de la Corse*, Paris, SN 1999, p.302

<sup>61</sup> Fleuve côtier prenant sa source à 2200 mètres dans le massif du Cinto, se jetant dans le golfe de Galeria après un cours de 35 kilomètres.

<sup>62</sup> Petits fleuves côtiers

été relativement enclavée, bien que située à seulement une centaine de kilomètres de Bastia, jusqu'à la création d'un nouveau tracé de la RN 197, principale route d'accès, dans les années 1980. L'ancienne route, étroite et très sinueuse, franchit un col à 692 mètres d'altitude et n'est presque plus utilisée aujourd'hui ; la microrégion a deux autres issues, l'une vers Bastia par Saint-Florent et le désert des Agriates, l'autre vers Ajaccio et le Sud par la côte occidentale, mais la circulation y est lente malgré de nettes améliorations récentes, aussi sont-elles beaucoup moins empruntées que la voie principale d'accès et de sortie, surtout par les poids lourds, bien que la distance séparant la Balagne de Bastia et Ajaccio soit plus courte.

La Balagne a la particularité d'avoir deux ports de commerce distants de seulement vingt-trois kilomètres ; il est légitime de s'interroger sur l'intérêt de maintenir cette dualité. Calvi et L'Île Rousse sont deux villes complémentaires et longtemps rivales, la première (5514 habitants en 2013) est le chef-lieu d'arrondissement, donc le centre administratif, et surtout le grand pôle touristique du territoire, la seconde (3740 habitants) est davantage le centre commercial grâce à sa situation plus centrale, mais le tourisme y est aussi très développé comme dans toute la microrégion, la Balagne étant la deuxième destination touristique de Corse, après l'Extrême Sud. La rivalité des deux cités date de la fin du dix-huitième siècle, lorsque Pascal Paoli décida de créer une ville nouvelle pour supplanter Calvi, l'ancienne place forte génoise fidèle à la France selon sa devise « *Semper Fidelis* ».

### ***3.3.3.1. Île Rousse, un port en renouveau***

L'histoire du port d'Île Rousse a connu des fluctuations récentes puisque créé en 1864 par Pascal Paoli pour supplanter celui de Calvi, il a été fermé au trafic des passagers en 1966, rouvert en 1974 et aura peut-être bientôt le monopole du trafic commercial en Balagne. La ville doit son nom à l'île de la Pietra dont la granulite se colorie en roux sous les rayons du soleil. Cette île a servi de point d'ancrage au port de commerce construit au début de vingtième siècle et qui n'était constitué à l'origine que d'une jetée de cent cinquante mètres de long, destinée à couper les vagues et les vents dominants de Nord et de l'Ouest, mais qui ne procurait pas une sûreté totale ; en effet, des navires ont dû, parfois, aller accoster à Calvi dont le port est beaucoup mieux protégé.

En 1965, lorsque la vieille flotte a été remplacée par des car-ferries, les ports balanins ne répondaient plus aux caractéristiques des nouveaux paquebots ; un bon aménagement de

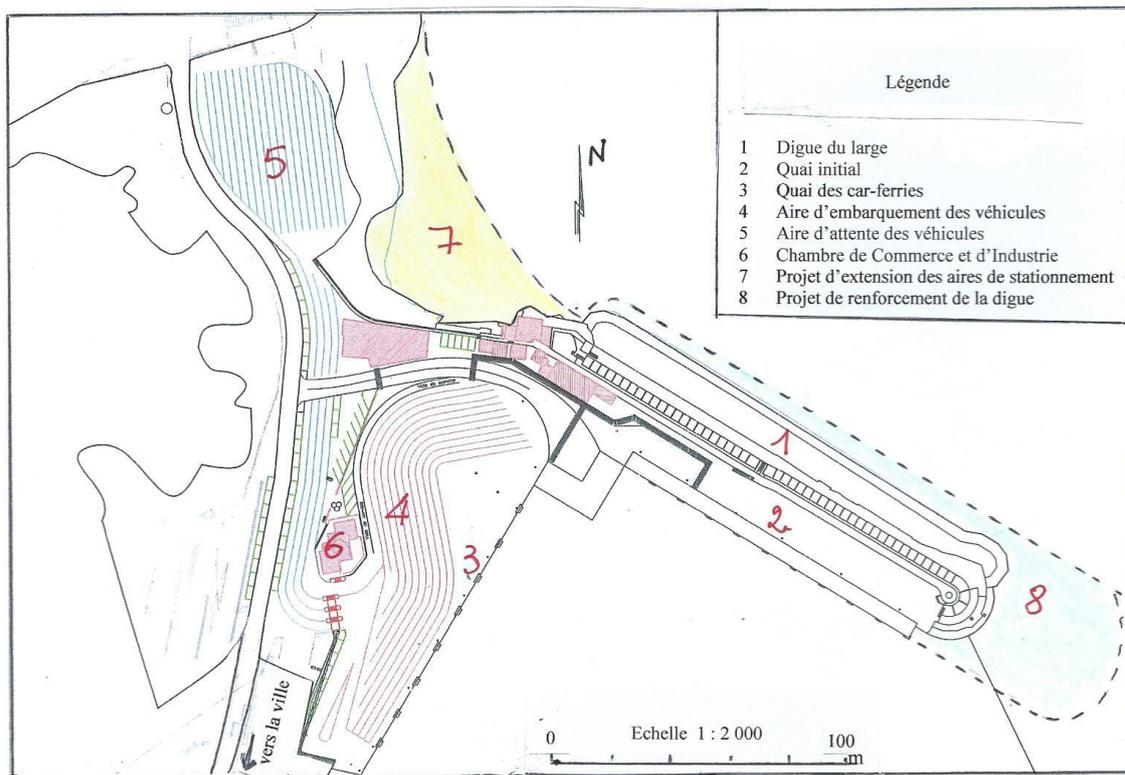
celui d'Ile Rousse aurait demandé un investissement triple de celui engagé à Calvi. L'État prit alors la décision de fermer le port au trafic des passagers et de le maintenir pour celui des marchandises puisque les cargos étaient encore de type traditionnel ; de plus, c'était le port d'expédition du fromage de Roquefort pour son affinage dans les caves historiques, la société avait implanté la plus grande laiterie ovine d'Europe, aujourd'hui désaffectée, dans la commune.

La fermeture du port a suscité un vif mécontentement dans la cité paoline dont les élus ont élaboré un projet dont ils envisageaient de prendre le financement en charge si le Ministère de l'Équipement refusait, mais cette opération aurait creusé un endettement trop lourd pour la commune qui dut y renoncer et attendre huit ans pour voir de nouveau les paquebots accoster dans son port. La chance d'Ile Rousse fut d'avoir un nouveau maire dont le poids politique dépassait largement les limites locales. Pierre Pasquini eût un rôle déterminant dans le changement d'attitude du Ministère ; à peine élu, il n'eût de cesse de revendiquer la construction d'un port adapté à la manutention horizontale entre navire et quai ; député, premier vice-président de l'Assemblée Nationale, futur ministre, il disposait d'une influence politique importante mais il dût déployer des efforts opiniâtres pour obtenir satisfaction en 1974.

Le port moderne a été réalisé par un rempiètement créant un nouveau quai à angle droit à la base de la jetée, qui restait opérationnelle, et un terre-plein capable de recevoir environ quatre cents véhicules, ce qui dépassait la capacité des garages des car-ferries du moment. Une aire d'attente proche a été aménagée ultérieurement pour accueillir deux cents autres automobiles et mettre les installations en conformité avec la capacité des navires de la génération suivante et le développement du roll on-roll off. Une gare maritime a été construite en 2005, elle abrite les bureaux de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute Corse qui gère le port et prépare une nouvelle extension afin de faire face à l'augmentation prévue du trafic et d'être mieux adaptée au stationnement des poids lourds. Une étude de faisabilité technique et financière a démontré la nécessité de réaliser rapidement quatre ensembles d'opérations tout en poursuivant parallèlement la recherche de solutions stratégiques de développement à moyen et long terme.

La perspective qu'Ile Rousse devienne à moyen terme la plate-forme portuaire unique en Balagne a conduit la Chambre de Commerce et d'Industrie, gestionnaire, à préparer un plan de développement du port et le soumettre à la concertation publique en 2012. Ce plan comportait un ensemble de travaux terrestres et maritimes destinés à conforter, moderniser et

élever le potentiel de l'infrastructure pour un coût prévisionnel qui s'élevait à une dizaine de millions d'euros. Dans le but d'améliorer l'accueil des navires, encore jugé parfois difficile par mauvais temps, et de leurs véhicules, le programme d'aménagement et de renforcement des ouvrages du port de commerce comprenait cinq points principaux, aujourd'hui réalisés en grande partie.



Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute Corse 2008

#### Carte 14 : Le port d'Ile Rousse

Une extension de quatre mille mètres carrés du terre-plein Nord-Est a été gagnée sur la mer, protégée par une digue basse de cent-vingt mètres constituée d'acropodes et d'embrochements pour résister à la houle ; elle permet d'augmenter le stockage des véhicules, y compris des remorques, en cas d'escale simultanée de deux navires et d'améliorer la fluidité de la circulation de dissociant les flux entrants et sortants. Le quai des Américains, le plus utilisé par les car-ferries, a été allongé de dix mètres et complété par deux ducs d'Albe afin de recevoir des navires atteignant cent-quatre-vingt-cinq mètres, soit dix mètres de plus que les car-ferries les plus longs en service aujourd'hui. Pour mieux protéger le bassin en étant capable de résister à une houle centennale, la jetée et son musoir ont été renforcés ; un allongement de cinquante mètres a été prévu ultérieurement car seuls des bateaux ne

dépassant pas cent-quarante-cinq mètres peuvent accoster. L'extension des tenons<sup>63</sup> portant leur largeur utile à trente mètres permet le chargement ou le déchargement simultané de deux navires. Enfin, le dragage et le déroctage du fond doivent garantir une profondeur minimale de sept mètres cinquante, conforme au tirant d'eau des plus grands navires reçus, et d'optimiser le cercle d'évitage.



**Photo 43 : Le cargo mixte « Monte Cinto » et le car-ferry « Ile de Beauté » dans le port d'Ile Rousse**

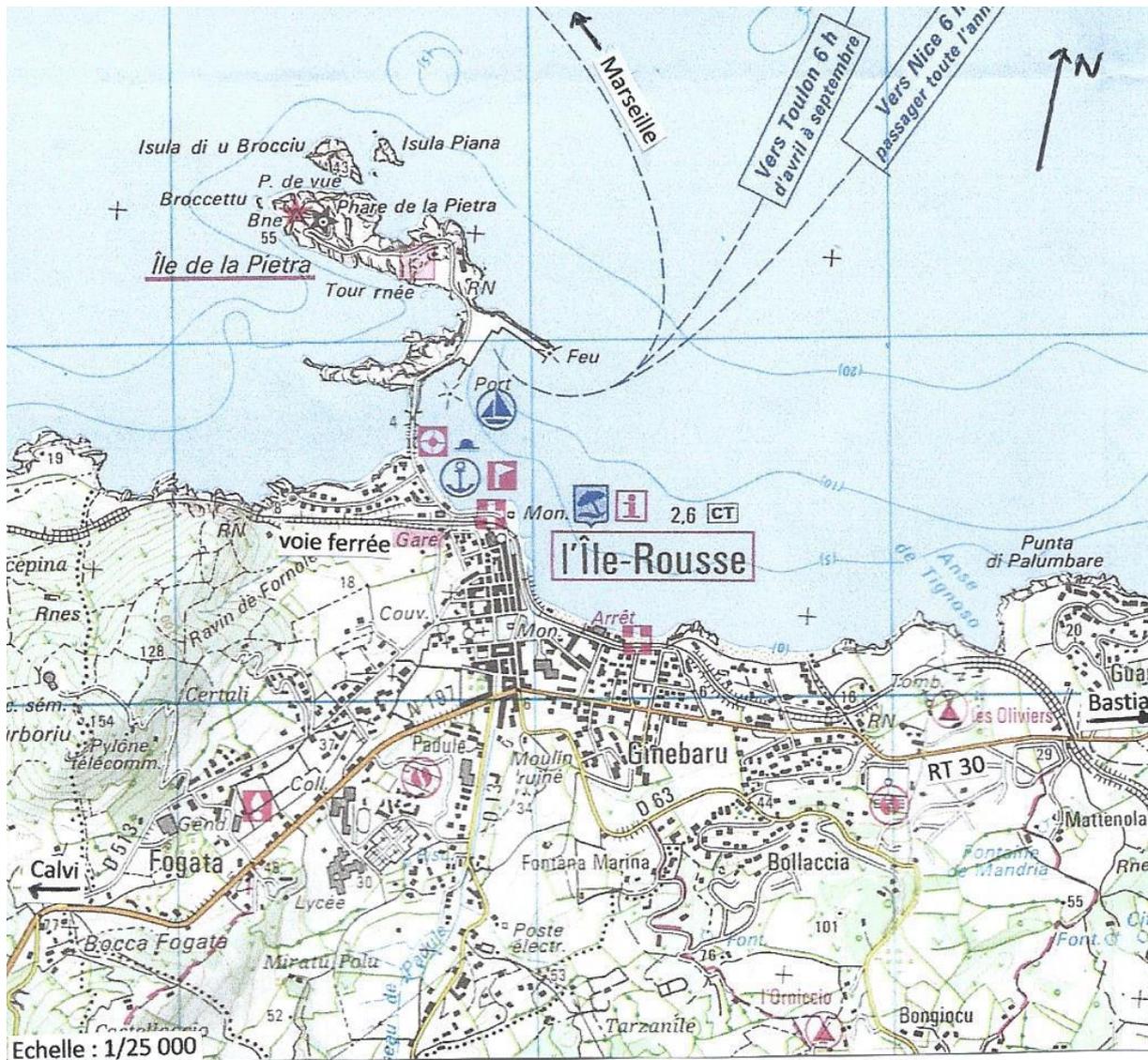
*(Source G. Benso 2011)*

Le problème le plus délicat qui restera est celui de l'accès et de la sortie terrestre du port, mais il dépend d'autres décideurs. Tant que la question de la circulation routière ne sera pas résolue par la réalisation d'une voie de déviation de la ville, les embouteillages seront nombreux et durables à l'occasion des mouvements des car-ferries, surtout en saison touristique. Le port ne dispose pas d'une voie de dégagement qui évite le passage par la ville, solution d'ailleurs quasiment impossible à réaliser, seule la réduction de la circulation urbaine

---

<sup>63</sup> Un tenon est une plate-forme dans l'angle droit de deux quais perpendiculaires pour permettre la manutention par la poupe ou la proue d'un ferry.

par le contournement des véhicules qui ne font que traverser la ville permettra d'assurer une desserte convenable du port mais elle est difficilement envisageable, au moins à court terme.



**Carte 15 : Plan de la ville d'Ile Rousse**

(Source : carte IGN 4249 OT)

Le règlement de cette difficile question est d'autant plus souhaitable qu'Ile Rousse est le seul port de Corse habilité à recevoir des produits dangereux, parmi lesquels des déchets hospitaliers et des explosifs à destination de la base aérienne du Travo, car ils ne peuvent pas traverser des communes de plus de cinq mille habitants. Un nouveau projet de déviation au sud de la ville est à l'étude mais son coût sera forcément très élevé car le tissu urbain s'est beaucoup densifié depuis les premiers projets, tous rejetés, ce qui nécessitera un

allongement du parcours et des travaux très importants, dont le creusement d'un tunnel. La situation financière actuelle risque d'être un obstacle longtemps insurmontable alors que le port se prépare à répondre à un fort accroissement de son trafic, déjà en nette progression, au moment où une interrogation se pose sur l'avenir du port voisin de Calvi.

### ***3.3.3.2. Calvi, un port menacé***

Le port de Calvi est, à l'instar de celui d'Ajaccio, doublement abrité au fond d'une baie, elle-même installée au fond d'un golfe ; la construction d'une petite jetée, le « Fanalettu », perpendiculaire au quai a complété la protection des vents dominants assurée par la puissante citadelle génoise qui le domine. Lorsqu'il a fallu adapter l'ancien port aux car-ferries en 1965, il a suffi de combler la quinzaine de mètres qui séparait le quai de la jetée pour créer l'angle droit nécessaire à la manutention horizontale par la porte arrière des ferries et d'agrandir le quai jusqu'à une longueur de cent trente mètres largement suffisante pour les navires de l'époque. En 2000, ce quai a été prolongé par un môle de manière à atteindre cent soixante-quinze mètres pour permettre l'accostage des nouveaux car-ferries tandis qu'un dragage supplémentaire donnait la profondeur nécessaire.

Si le stationnement des navires a pu être réglé, l'accueil des véhicules qu'ils transportent pose un problème quasiment insoluble. En effet, le port manque de surfaces de terre-pleins malgré l'aménagement d'une aire complémentaire derrière la jetée, qui a porté la capacité à environ deux cents cinquante automobiles. C'est très insuffisant pour la plupart des car-ferries en service, aussi l'arrivée des véhicules accompagnés doit être étalée pour ne pas bloquer l'accès du port. Celui-ci est en pleine ville, dans le prolongement de la Marine qui est fermée à la circulation automobile pendant la saison touristique car elle est largement occupée par les terrasses de nombreux cafés et restaurants et envahie par une foule grouillante jusque tard dans la nuit.

La seule possibilité d'accéder au port ou d'en sortir est de passer par le centre-ville, mais il n'est pas adapté aux flots de véhicules transportés par les navires car il n'y a pas de grande artère ; c'est particulièrement difficile pour les poids lourds à cause de l'obligation de passer par une rampe à fort pourcentage à la sortie du port. Un projet de contournement de la Citadelle avait été étudié mais avait été rapidement abandonné à cause de difficultés techniques quasi insurmontables comme l'avait été, dans les années 1960, l'idée d'un

déplacement du port dans l'anse de la Revellata, qui n'aurait d'ailleurs pas évité le problème de la traversée de la ville. Les passagers ne disposent d'aucune installation, la gare maritime prévue n'ayant pas été réalisée.



**Photo 44 : Le NGV « Liamone » à quai à Calvi.**

*(Source G. Benso, 2007)*

La municipalité de Calvi a mis dans son programme, au début du vingt et unième siècle, une étude sur la transformation du site dans le cadre de l'opération « Grand port de croisière et grande plaisance ». Le concept « Port de Balagne » imaginé en 1980 avait prévu le maintien de deux bassins, l'un plus ouvert au fret et aux grands car-ferries à Ile Rousse, l'autre réservé aux navires de taille intermédiaire, particulièrement les NGV, à Calvi ce qui limitait les difficultés de circulation en ville ; il a d'ailleurs relativement été appliqué puisque le trafic des marchandises a disparu de ce port, mais l'abandon des navires à grande vitesse a mis fin à cette organisation ; le nombre de rotations a été réduit mais Calvi a continué à recevoir des car-ferries car le port voisin ne peut en accueillir que deux simultanément. Depuis quelques années, ce partage est remis en question par certains

milieux économiques qui prônent la suppression de la desserte des passagers à Calvi en raison de l'avènement annoncé des « géants de la mer ». Face au port de commerce, le seul de Corse qui dépende d'une gestion municipale, celui de plaisance a pris une grande extension mais il est saturé en été car la renommée de la station touristique est telle que la demande augmente chaque année. Or, la plaisance est une activité très rentable pour une commune, les élus ne peuvent qu'en souhaiter le développement.



**Carte 16 : La ville et le port de Calvi**

*(Source Office Municipal du Tourisme)*

L'accroissement des dimensions des navires est une réalité qui semble irréversible mais il pose un problème à tous les ports de l'île, sauf Ajaccio, une pause n'est donc pas exclue tant que les infrastructures ne seront pas adaptées aux bateaux ; c'est ainsi que la SNCM a dû revendre un car-ferry long de 212 mètres, à peine après l'avoir acheté en 2008. Le même problème se poserait avec les paquebots de croisière qui tendent au gigantisme, leur accueil nécessiterait des travaux gigantesques et très coûteux ; l'hypothèse la plus logique serait la spécialisation de Calvi dans la réception de croisières de luxe sur des navires aux dimensions compatibles avec le port, ce qui est partiellement le cas aujourd'hui. Le quai reçoit assez souvent deux navires de ce type, le « Windsurf », faux voilier moderne aux quatre mats, et le « Sea Cloud », authentique clipper de la « Sea Cloud Cruises », première compagnie mondiale de croisières de luxe, basée à Hambourg.



**Photo 45 : Le clipper « Sea Cloud » à quai à Calvi**

*(Source G.Benso 2013)*

Cependant, l'accueil de grands paquebots mouillant dans le golfe et reliés au port par des vedettes se développe, c'est notamment le cas du « Club Med 2 », reçu régulièrement dans le golfe pendant les saisons touristiques, et d'autres navires de plus en plus importants ;

le 8 avril 2014, le golfe a accueilli un géant des mers, le « Noordam », de la compagnie Holland America Line, long de 289 mètres, dont les 1888 passagers de quarante nationalités visitaient la ville et, pour certains, faisaient travailler le commerce local. La majorité des soixante-trois escales de croisière durant la saison 2014 a été effectuée par des paquebots restés au milieu du golfe ; la création d'un véritable embarcadère permettrait une amélioration du système et favoriserait le développement des croisières à Calvi.

Une nouvelle répartition a même été envisagée dans l'étude de spécialisation des ports du « Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse » de 2008 qui a été rejeté par l'Assemblée de Corse et qui doit être largement remanié ; elle aurait pour conséquences de laisser les contraintes et les nuisances du trafic maritime commercial à Ile Rousse et d'accroître les profits de la plaisance et des croisières à Calvi. L'idée ne doit pas être refusée par principe mais elle mérite d'être étudiée sérieusement, en maîtrisant bien tous les paramètres, car l'existence de deux ports si proches ne répond pas aux normes actuelles d'aménagement du territoire. Une concrétisation éventuelle ne pourrait être envisagée qu'en concertation entre les compagnies maritimes, la municipalité d'Ile Rousse et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute Corse, éventuellement étendue au niveau de la Collectivité Territoriale de Corse. En effet, il n'est pas rare en période de pointe que trois navires de commerce soient présents simultanément dans les deux ports balanins ; or, celui d'Ile Rousse ne pourra pas en recevoir plus de deux car ses possibilités d'extension sont limitées. Les horaires d'arrivée et de départ des navires devraient donc être parfaitement coordonnés si le port de Calvi était fermé. La solution adoptée depuis 2013 consiste à réduire le trafic calvais, mais elle n'est probablement que provisoire.

Après un temps d'hésitation, la majorité municipale a affirmé sa volonté d'une reconversion du port. Le 24 mars 2015, le maire de la commune, Ange Santini, développait son argumentation dans les colonnes du quotidien régional, « Corse Matin », sous le titre « La ville n'a plus vocation à être un port de commerce ». Aux raisons techniques connues, il ajoutait celle de la sécurité car l'enceinte portuaire est difficile à fermer et le manque d'espace est un obstacle aux contrôles à l'embarquement de plus en plus rigoureux imposés par la réglementation à cause des menaces terroristes. Il considérait que les petites pertes dues à l'abandon du trafic des passagers, dont les recettes ne sont que de l'ordre de cent mille euros par an, seraient largement compensées par les retombées de l'aménagement du port de plaisance et du développement des croisières. Persuadé qu'il y a un port de commerce de trop, il concluait en rappelant être « favorable au renforcement du port d'Ile Rousse et de l'aéroport

de Calvi pour que la Balagne reste bien desservie par les transports.

### ***3.3.3.3. Les difficultés au développement de l'aéroport de Calvi***

La naissance de l'aéroport de Calvi-Sainte Catherine a eu lieu pendant la Seconde Guerre Mondiale a eu lieu pendant la Seconde Guerre Mondiale sur une propriété agricole que les services du Ministère de l'Air avaient occupée en février 1939. Sur une emprise au sol de soixante-huit hectares, une piste en terre de mille cinq cents mètres de longueur sur quarante mètres de largeur a été créée par les Américains après la Libération de la Corse, en 1943 ; d'abord, utilisée seulement par les militaires, elle a été ouverte aux avions civils en 1949. Pendant une douzaine d'années, l'aérodrome s'est réduit à cette piste apte à recevoir des avions de dimensions modestes, dont les bimoteurs DC3 qui offraient une cinquantaine de places ; bitumée et dotée d'un simple hangar en 1960-61, cette piste a été allongée à deux mille trois cents mètres afin de recevoir tous les types d'avions moyen-courrier et les avions militaires utilisés par le deuxième Régiment Étranger Parachutiste voisin. La piste dispose des équipements modernes très performants, notamment de l'aide à l'atterrissage ILS de première catégorie. L'aire de stationnement de quarante mille mètres carrés comprend six postes de stationnement pour les avions de ligne plus vingt mille mètres carrés et huit postes pour l'aviation d'affaires.

L'aérogare a été construite à partir de 1970 et fait l'objet de deux extensions pour atteindre une superficie de quatre mille six cents mètres carrés ; modernisée, elle est conçue pour un trafic annuel de cinq cent mille passagers, soit près du double du nombre actuel. Une petite zone de fret la complète, elle est prévue pour deux cents tonnes annuelles, mais ce chiffre est très loin d'être approché. A côté du matériel de sécurité, évidemment le plus important, les passerelles, les tracteurs et les chariots pour les bagages constituent le parc de la société Casavia, concessionnaire de l'assistance aéroportuaire. L'aéroport génère environ cent cinquante emplois directs, dont un tiers pour la sécurité, sur le site ; une trentaine s'y ajoute à proximité immédiate dans l'aéroport et les garages, qui servent essentiellement aux locations de voitures et au parcage des véhicules de résidents secondaires dans la microrégion. L'aéroport n'est qu'à sept kilomètres de Calvi, il n'est pas desservi par des transports en commun, fournissant ainsi du travail aux taxis.

L'aéroport de Calvi-Sainte Catherine est classé en catégorie C à cause de l'interdiction d'y atterrir la nuit malgré un balisage à haute intensité ; en effet, sa situation dans une plaine entourée de reliefs élevés impose une manœuvre impressionnante lorsque les avions doivent atterrir face à la mer en fonction des vents, elle rendrait un atterrissage nocturne risqué si le pilote devait remettre les gaz face à la montagne. Au Sud, dans l'axe de la piste, des reliefs de six cents mètres d'altitude se dressent à cinq kilomètres et des sommets de mille mètres sont à sept mille cinq cents mètres ; au Sud Est, la chaîne montagneuse dépassant les deux mille mètres n'est qu'à onze kilomètres. Pour atterrir face à la mer, les avions doivent longer des reliefs de cinq cents à sept cents mètres qui ne sont qu'à trois à quatre kilomètres à l'Ouest de la piste ; certains passagers qui arrivent à Calvi pour la première fois sont très inquiets en voyant ces reliefs encore plus proches que la réalité, à cause de l'effet de loupe des hublots, puis lorsque l'avion prend un virage très penché pour se placer face à la piste. À l'Est, les reliefs sont plus éloignés, seulement deux mamelons d'une hauteur de trois cents mètres sont à mille cinq cents mètres du tarmac.

En outre, la Balagne est un des secteurs de la Corse parmi les plus balayés par des vents qui peuvent être très violents ; l'atterrissage est interdit à partir d'une vitesse de quatre-vingt-dix kilomètres par heure. Tous les ans, des vols doivent être détournés vers Bastia ; leur nombre est variable, 2013, année particulièrement ventée, en a connu vingt-neuf, 2014, plus calme, seulement quatorze. Chaque fois, un service de cars est mis en place pour transporter les passagers à Bastia-Poretta à une heure et demie de route. Ces difficultés sont telles qu'une qualification particulière est exigée pour les pilotes qui doivent reconnaître le site et s'entraîner sur des simulateurs adaptés.

*La photo ci-dessous a été prise le 5 septembre 2015 ; l'Airbus d'Air France dont la cabine est à gauche a été le premier avion qui a pu atterrir depuis le milieu de la matinée, le vent ayant faibli vers 18 heures. Neuf avions de ligne étaient alors plus ou moins bien garés sur le tarmac, attendant de pouvoir décoller car la violence des rafales, dont certaines dépassaient cent-vingt kilomètres par heure, avait empêché tout mouvement dans la journée ; l'avion suédois, à droite sur la photo, en préparation de départ, était arrivé la veille. Dans le fond, à droite, la chaîne du Monte Cinto n'est qu'à une vingtaine de kilomètres.*



**Photo 46 : Embouteillage sur le tarmac de Calvi**

*(Source G.Benso 15/9/2015)*

Ce sont les normes de sécurité qui limitent les perspectives de développement de l'aéroport de Calvi et font parfois craindre son abandon ; cependant, son avenir ne doit pas être menacé parce que les liaisons routières avec Bastia-Poretta ne sont pas assez rapides, la RN 197 étant souvent saturée en été, malgré de nets progrès, et ne pouvant pas être transformée en voie rapide compte tenu des contraintes du relief, pour justifier la fermeture d'un équipement qui joue un rôle essentiel dans le désenclavement et le développement touristique de la Balagne. Le cas de l'aéroport de Calvi illustre la situation particulière de la Corse, dont le nombre considérable d'infrastructures portuaires et aéroportuaires ne pourrait être réduit, sauf pour la dualité des ports balanins, sans inconvénients pour les usagers. L'amélioration du réseau routier est nette depuis la mise en place des lois de décentralisation et du statut particulier, elle doit être poursuivie pour rapprocher encore la population de l'intérieur de l'île des ports et des aéroports comme pour développer et valoriser cet intérieur.

### **3. 4. L'influence des ports et aéroports sur l'économie et l'aménagement du territoire**

Une seule étude a été réalisée pour mesurer le poids de l'activité portuaire dans l'économie insulaire, celle de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute Corse pour le port de commerce de Bastia en 2010. Celui-ci représente plus de la moitié de cet impact car il assure 50% du fret et 52% du trafic des passagers maritimes de la Corse ; il n'est pas possible d'évaluer sa part avec précision mais la comparaison des trafics ou de la nature des personnels permet d'estimer qu'elle est supérieure aux deux pourcentages indiqués, elle peut se situer dans une fourchette comprise entre 55 et 60%. Les effets de l'activité des ports sur l'économie sont multiples et peuvent être décomposés en quatre catégories: directs, indirects, induits et incidents. Une étude comparable aurait été complémentaire dans le secteur des aéroports, mais aucune n'a été faite jusqu'à présent ; une indication traduit leur importance dans le domaine de l'emploi : le nombre de personnes travaillant sur les quatre plateformes est de l'ordre de deux mille à deux mille deux cents et peut être doublé en période touristique. Malgré cet élément intéressant, il n'est pas possible d'évaluer avec précision le poids de l'ensemble des infrastructures portuaires et aéroportuaires dans l'économie corse.

#### **3.4.1. Un fort impact sur l'économie locale et régionale**

##### ***3.4.1.1. Des activités directes favorables aux personnels***

Les effets directs ne dépendent que de l'activité des établissements et entreprises qui exercent dans l'enceinte portuaire et assurent le transport des passagers, la manutention et le magasinage des marchandises, la sécurité des navires, par le pilotage et le lamanage<sup>64</sup>, et des personnes et des démarches administratives ou commerciales ; c'est notamment le rôle des compagnies maritimes, des acconiers, de la Chambre de Commerce et d'Industrie, de la Douane et de la Capitainerie. Au total, dix établissements interviennent dans le port de Bastia ; en 2009, ils ont généré cent quatre-vingt-dix millions d'euros, hors taxes, de chiffre d'affaires dont 96,5% provenaient du secteur marchand et représentaient 13,5% de celui de

---

<sup>64</sup> Activité d'amarrage et désamarrage des navires à quai.

l'ensemble des entreprises marchandes de la ville. Ces dix établissements avaient une valeur ajoutée de cinquante millions d'euros, dont 85% pour les compagnies maritimes ; quarante-trois provenaient du secteur marchand et représentaient douze pour cent de la valeur ajoutée marchande de Bastia.

Les activités directes du port de Bastia employaient trois cent quarante-cinq salariés au 31 Décembre 2009, soit près de deux pour cent de l'emploi salarié de la commune ; plus de 95% de ces personnes résidaient dans l'agglomération bastiaise ; en juillet-août, les effectifs sont augmentés d'un quart par des contrats à durée déterminée. Le port offre des conditions d'emploi nettement plus favorables que dans l'ensemble de la Corse en recourant peu au travail à temps partiel, limité à huit pour cent, et aux contrats à durée déterminée, sauf pour faire face à la demande saisonnière ; les contrats à durée indéterminée concernent huit salariés portuaires sur dix contre moins de sept pour l'ensemble des salariés de l'île. Les salaires sont plus élevés que dans l'ensemble de l'île, en partie parce qu'il emploie des personnels plus qualifiés ; en tenant compte des effets de structure, d'âge et de sexe, l'avantage des emplois directs du port de Bastia sur les autres salariés insulaires est d'au moins dix pour cent.

### ***3.4.1.2. Des activités indirectes variées***

Le port de Bastia génère l'équivalent de près de quatre cents emplois répartis dans autant d'entreprises de la région, avec une nette dominante du secteur administratif et de services. Trois secteurs se partagent l'essentiel de ces retombées : en 2009, 44% des emplois résultaient des commandes de la Chambre de Commerce et d'Industrie et des compagnies maritimes, 24% étaient en relation avec la manutention, la Douane, le pilotage et le lamanage, 23% avec le BTP, l'énergie et l'industrie ; il ne restait que 9% pour le commerce et les services de proximité. En revanche, la répartition des établissements par secteurs d'activités est très différente de celle des employés à cause de leurs dimensions respectives ; les commerces et services proches du port en représentaient 55%.

Les dix établissements directs passent des commandes à des fournisseurs et prestataires de services installés en Corse, dont seulement 40% sont installés dans l'agglomération bastiaise ; les autres se situent dans le reste de l'île, notamment à Ajaccio. En 2009, les commandes s'élevaient à vingt-cinq millions d'euros et généraient une valeur

ajoutée d'environ vingt millions. Plus de la moitié des dépenses sont régulièrement injectées dans les activités administratives et de services faisant fonctionner le port, elles participent notamment au financement des deux Chambres de Commerce et d'Industrie de Corse. Le deuxième secteur bénéficiaire des dépenses des établissements indirects est celui du BTP, de l'énergie et de l'industrie qui effectuent de nombreux travaux d'entretien, de maintenance, de remise en état d'amélioration des infrastructures portuaires ; il en perçoit généralement autour de 30%. Il ne reste donc qu'environ un dixième des sommes pour le commerce et les services de proximité qui sont les plus nombreux mais ne comptabilisent que deux pour cent des emplois indirects et reçoivent, de ce fait, des commandes nombreuses mais de faibles montants.

#### ***3.4.1.3. Les activités induites et incidentes : des retombées économiques largement réparties***

Les salariés directs et indirects du port de Bastia dépensent sur leurs lieux de vie, majoritairement l'agglomération bastiaise mais aussi dans le reste de la Corse ; par leurs salaires cumulés estimés à huit millions d'euros, ils ont un effet multiplicateur sur l'activité économique et contribuent à la création ou au maintien de quatre cent soixante emplois induits, concentrés principalement dans le Grand Bastia mais également répartis dans de nombreuses communes corses dont Ajaccio. La part de ces emplois est faible dans l'agglomération bastiaise, de l'ordre de un pour cent, car les emplois y sont déjà nombreux, mais elle peut être marquante dans une petite commune extérieure. Ces emplois, estimés à 460 en 2009, sont essentiellement présents dans le secteur tertiaire, d'abord dans les activités administratives puis les services et les commerces ; ils contribuaient à injecter huit millions d'euros de salaires dans l'économie insulaire et créer environ quarante millions d'euros de chiffre d'affaires en 2009.

Les activités incidentes sont celles d'établissements qui ont recours au port mais, à la différence des précédentes, elles n'en dépendent pas ; les entreprises concernées sont principalement présentes dans deux domaines : le tourisme et le transport routier.

### **3.4.2. Des incidences sur l'aménagement du territoire**

La très forte augmentation du trafic routier pendant la saison touristique, le nombre et les dimensions des cars de tourisme, particulièrement au moment de la pointe estivale, créent de grandes difficultés de circulation chaque année ; la généralisation du transport des marchandises par le roll on-roll off a engendré un net accroissement du nombre de camions et de semi-remorques sur les routes, notamment près des ports. Les villes de Bonifacio, Calvi, L'île Rousse, Porto Vecchio et Bonifacio, à la fois portuaires et touristiques, sont confrontées au double problème des déplacements locaux et de la nécessité d'être reliées à d'autres villes, en premier lieu Ajaccio et Bastia, qui, elles-mêmes, sont saturées.

#### ***3.4.2.1. Les essais de désengorgement des entrées et sorties des villes***

Le problème de l'engorgement des entrées et sorties des villes portuaires est aigu au moment des départs et, surtout, des arrivées des navires, lorsque plusieurs centaines de véhicules sont déversés au cœur du tissu urbain peu adapté à une circulation intense. Le cas le plus lourd est celui de Bastia, où le port, qui a le plus fort trafic maritime corse, est enserré en plein centre-ville ; la question est ancienne puisqu'en 1979, un tunnel de 822 mètres a été réalisé sous la citadelle afin d'ouvrir une voie vers le Sud, elle se pose de nouveau au point que la municipalité de la commune envisage la création d'une voie, en partie souterraine, reliant le Nord et le Sud de la ville.

La situation est moins difficile à Ajaccio, où une large voie longe le front de mer et relie le port à l'aéroport, depuis l'ouverture d'une route de quatre kilomètres permettant de contourner l'agglomération par l'Est. Les petites villes portuaires connaissent d'aussi grandes difficultés mais n'ont pas toutes les moyens d'y remédier par la création de déviations ; celle de Porto Vecchio est plus destinée à fluidifier la circulation générale, l'une des plus encombrées de Corse en période touristique, que celle liée au port. La sortie Sud, en direction de Bonifacio, étant déjà très chargée, la liaison avec l'aéroport de Figari a été facilitée par le doublement de la largeur d'un pont en 2008 et la rénovation de la route départementale 859 sur vingt kilomètres. Ces aménagements correspondent aux priorités définies dans le Schéma Directeur de 1995, dont celles de dévier les agglomérations et améliorer la sécurité.

### ***3.4.2.2. L'amélioration nécessaire du réseau routier***

En cours depuis plusieurs décennies, elle a commencé par la RN 193 qui relie les deux villes principales de l'île et se poursuit régulièrement sur cette route afin de la mettre aux normes qui évoluent parallèlement à l'augmentation du trafic et à l'évolution des poids lourds et des autocars. Ces travaux n'ont pas été décidés spécifiquement pour faire face au trafic issu des deux ports mais ils lui sont très bénéfiques ; les plus impressionnants ont été réalisés en 2010 dans le secteur sud du col de Vizzavona, pour contourner le village de Bocognano par une déviation de six kilomètres comprenant le creusement d'un tunnel de 445 mètres et la construction d'un viaduc de 274 mètres. Sur la même route, au nord du col, le remplacement d'un ancien pont par un ouvrage long de 222 mètres, parallèle au viaduc ferroviaire construit par Gustave Eiffel, avait été achevé en 1999. L'ensemble des travaux effectués sur la RN 193 a permis un gain de temps de l'ordre de 15% sur le parcours.

En 1963-64, à la suite des préconisations de la « Commission Querrien » de privilégier les liaisons maritimes les plus courtes entre la Corse et le continent français, dont celles entre Nice et Calvi et Ile Rousse, la question de créer une nouvelle voie pour mieux relier ces ports au reste de la Corse avait été posée car la route principale d'accès à la Balagne franchissait un col à sept-cents mètres d'altitude au prix de lacets serrés. En effet, les ports balanins seraient devenus des têtes de pont pour l'intérieur de l'île et auraient pu soulager celui de Bastia qui risquait déjà d'être saturé, mais le rapport n'a pas été suivi des faits. Ce n'est qu'un vingtaine d'années plus tard que le projet a été relancé dans le but de désenclaver la Balagne et, malgré quelques réticences surprenantes d'élus qui craignaient que des villages soient pénalisés, a été concrétisé dans la seconde moitié des années 1980.

Le nouveau tracé dans la vallée de l'Ostriconi, long de trente kilomètres, génère un gain de temps d'au moins une demi-heure entre Ponte Leccia et Ile Rousse sur une chaussée bien calibrée ; il a été officialisé en 1991 et intégré à la RN 197 tandis que l'ancienne voie était reclassée en route départementale. Baptisée « A Balanina », cette route répond bien à l'objectif de désenclavement de la microrégion et pourrait mieux répondre au projet plus ancien de favoriser la desserte de l'intérieur par les ports balanins ; elle est très parcourue par les camions et les semi-remorques qui approvisionnent le Balagne et transportent des marchandises vers le port de Bastia quand les navires repartent presque vides d'Ile Rousse.

L'amélioration du réseau routier est inscrite dans le Plan Directeur décidé à la suite du transfert du réseau de routes nationales à la CTC, le premier janvier 1993, effectif depuis le

trois février 2014. Les anciennes routes nationales ont changé de dénomination pour prendre celle de routes territoriales (RT). Les cinq RN 193, 196, 197, 198 et 200 ont respectivement été requalifiées RT 20, 40, 30, 10 et 50 à compter de l'automne 2014 (cf. carte page 148). Aujourd'hui, le projet prioritaire concerne l'axe Bastia-Bonifacio, reconnu européen et inscrit au PADDUC. Compte tenu de l'importance du trafic et des problèmes de sécurité, il faudrait porter la RT 10 (ex RN 198), très accidentogène, à deux fois deux voies mais cette solution n'est plus possible en raison de la densité de l'occupation humaine. C'est d'autant plus regrettable qu'au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, une délégation conduite par le Ministre de l'Intérieur, constatant la destruction, par l'armée allemande qui se repliait depuis la Sardaigne, de la voie ferrée, à peine achevée, reliant Bastia et Porto Vecchio, avait avancé l'idée de ne pas la reconstruire mais de transformer la route parallèle, elle aussi rendue inutilisable, en autoroute ; cette proposition, avant-gardiste pour l'époque, n'eût aucune suite. Le passage en piedmont étant aussi impossible à cause de son coût, il ne reste que des solutions partielles pour améliorer et sécuriser une route essentielle pour les ports de Porto Vecchio et, surtout, Bastia par lesquels se font les expéditions agricoles de la Plaine Orientale.

D'autres chantiers seront ouverts et contribueront à sécuriser le réseau routier, ce qui est l'objectif premier de la CTC, et à faire face à la croissance du trafic, surtout maritime qui apporte chaque jour bon nombre de poids lourds pas toujours adaptés au réseau secondaire, et, en saison touristique, un flot important de véhicules.



## **Quatrième partie :**

### **La croissance des trafics**



À l'annexion de la Corse par la France, le trafic maritime des marchandises l'emportait nettement sur celui des passagers mais, assez rapidement, la tendance s'est inversée ; cette évolution a, ensuite, été amplifiée par l'arrivée du transport aérien. Depuis la reprise des traversées après la Seconde Guerre Mondiale, le fret a été décuplé pendant que le nombre de passagers était multiplié par cinquante.

## **4.1. Les déséquilibres du transport des marchandises**

Outre sa modestie par rapport à celui des passagers, le trafic des marchandises entre le continent et la Corse est caractérisé par des déséquilibres, le principal étant celui des entrées et des sorties. Une étude précise des produits transportés est impossible depuis la suppression des contrôles douaniers et, surtout, de la généralisation du roll on-roll off, la tarification étant calculée en fonction du mètre linéaire ; ce n'est que depuis 2010 que des statistiques en tonnage sont disponibles mais elles se limitent au total des transports rouliers et aux transports spécialisés (ciment en vrac, hydrocarbures et gaz liquéfié). C'est d'autant plus regrettable que des statistiques fiables auraient permis d'établir une meilleure relation avec l'économie insulaire.

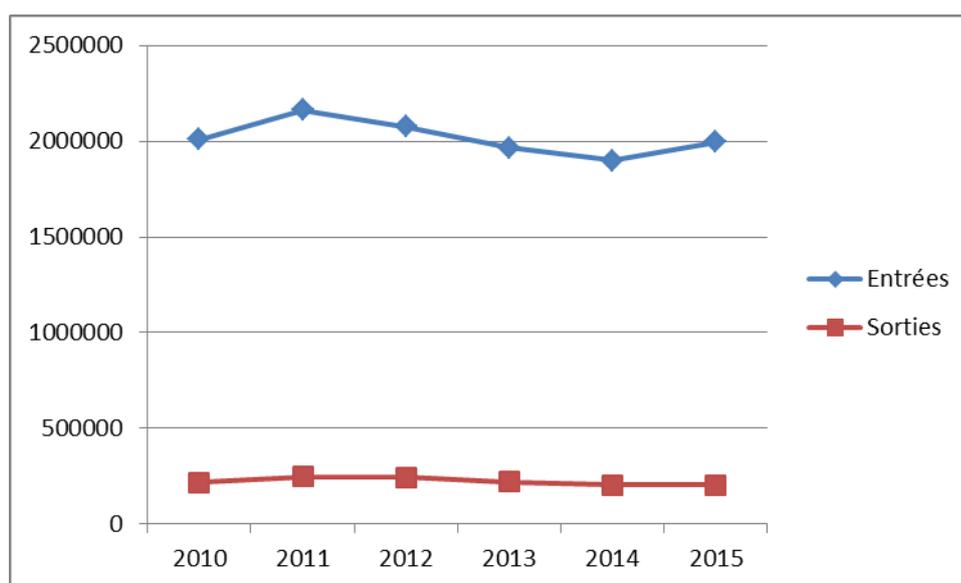
### **4.1.1. Une évaluation difficile**

La comparaison des deux modes d'évaluation du fret, à l'aide du tableau et du graphique suivants, traduit le déséquilibre entre les entrées et les sorties des ports corses et la mauvaise interprétation qui pourrait résulter de la seule lecture des mètres linéaires. En effet, les mesures en mètres linéaires font apparaître des entrées et des sorties très proches, les premières représentant 51,2% du total du trafic roulier entre la Corse et la France continentale alors qu'elles atteignent une moyenne de 90% des tonnes transportées pour les mêmes années. Les calculs en mètres linéaires ne prennent pas en compte les produits dépendant de transports spécialisés, notamment le ciment en vrac et les hydrocarbures qui constituent le tiers des importations, mais cela n'explique pas la différence considérable entre les deux modes d'évaluation. En fait, la majorité des camions et des remorques qui arrivent chargés dans les ports corses en repartent le plus souvent presque ou totalement vides, mais leurs longueurs sont toujours mesurées.

Année	Entrés	Sorties	Total
2010	998 439	949 522	1 947 961
2011	1 057 413	1 009 465	2 066 878
2012	1 051 431	999 294	2 050 725
2013	1 023 351	973 709	1 997 060
2014	1 013 038	965 549	1 978 587
2015	1 030 479	982 833	2 013 312

**Tableau 11 : Trafic des marchandises de 2010 à 2015 en mètres linéaires**

(Source ORTC)

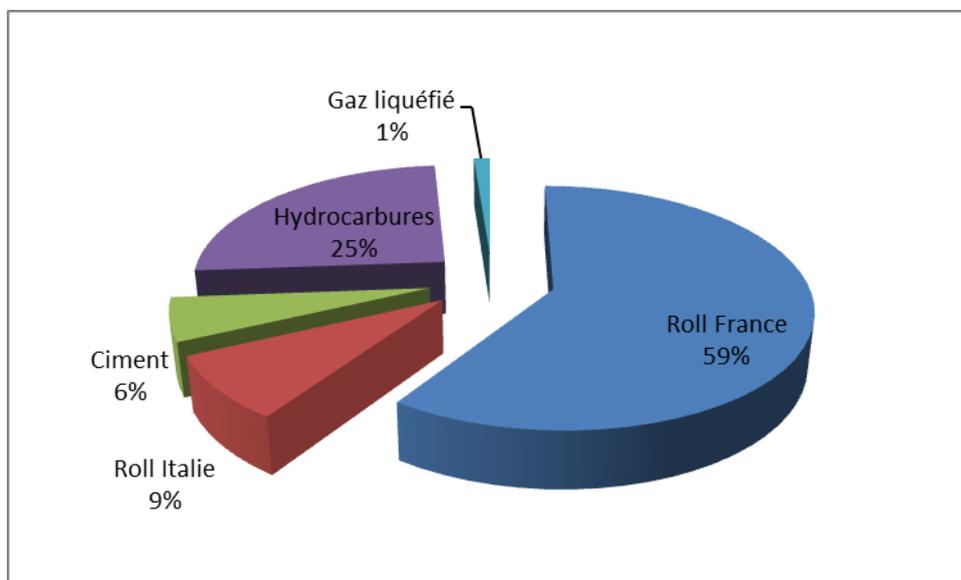


**Graphique 4 : Trafic des marchandises de 2010 à 2015 en tonnes**

(Source ORTC)

Le grand déséquilibre du fret maritime est dû à la faiblesse des exportations, le fret aérien est plus équilibré mais il est très limité ; il a atteint 7 625 tonnes en 2015, en augmentation de 13,2%. Ajaccio assure régulièrement de 75 à 80% du trafic qui se fait quasi exclusivement avec la France continentale, devant Bastia, Calvi n'intervenant que pour quelques tonnes chaque année. Le trafic postal est sensiblement du même poids que celui du

fret, de l'ordre de sept mille tonnes par an, mais sa plus grande part passe par l'aéroport de Bastia-Poretta (85% en 2015), beaucoup mieux situé pour desservir une grande partie du territoire.



**Graphique 5 : Répartition du fret par modes de transport en 2015**

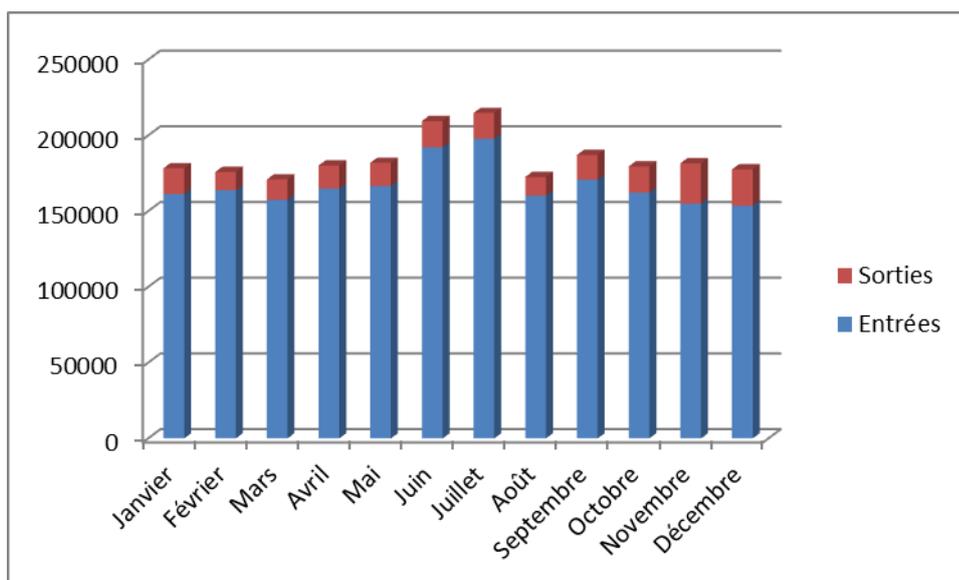
(Source ORTC)

Le grand déséquilibre du fret maritime est dû à la faiblesse des exportations, le fret aérien est plus équilibré mais il est très limité ; il a atteint 7 625 tonnes en 2015, en augmentation de 13,2%. Ajaccio assure régulièrement de 75 à 80% du trafic qui se fait quasi exclusivement avec la France continentale, devant Bastia, Calvi n'intervenant que pour quelques tonnes chaque année. Le trafic postal est sensiblement du même poids que celui du fret, de l'ordre de sept mille tonnes par an, mais sa plus grande part passe par l'aéroport de Bastia-Poretta (85% en 2015), beaucoup mieux situé pour desservir une grande partie du territoire.

#### **4.1.2. La faiblesse des sorties**

Sur un total de 1 559 087 tonnes transportées dans les deux sens en 2015, les exportations n'étaient que 193 746 tonnes, soit 12,43% du fret, alors qu'au début de la décennie 1960 elles en représentaient environ le quart (26,11% en 1960, 25,21% en 1961).

Alors que le tonnage total a plus que quadruplé et celui des importations a quintuplé, celui des exportations a à peine doublé depuis 1960. Les produits exportés ne sont plus les mêmes, les pondéreux constituaient au moins les trois quarts, c'étaient l'amiante de la mine de Canari, fermée en 1966, et des bois, essentiellement bruts, et des extraits de tanins, dont la fabrication a cessé en 1964 ; seul, le liège, récolté dans la région de Porto Vecchio, continue d'être exporté en quantités variables de l'ordre de quelques milliers de tonnes.



**Graphique 6 : Trafic mensuel des marchandises en 2015 (tonnages nets)**

(Source : ORTC)

Les principales exportations sont d'origine agricole, les agrumes arrivent en tête avec une trentaine de milliers de tonnes de clémentines par an, en moyenne ; le maximum de sorties atteint en novembre et décembre correspond aux expéditions sur les marchés continentaux, principalement celui de Rungis. Les pamplemousses et les cédrats corses commencent à être connus en France continentale, l'agrumiculture a un bon potentiel de développement grâce à la qualité de ses productions, comme le vignoble ; les vins d'appellation d'origine contrôlée en bouteilles ont supplanté les vins en vrac, les touristes sont leurs meilleurs publicitaires. Les produits de l'élevage porcin, ovin et caprin viennent ensuite, ils progressent quantitativement par des fabrications industrielles mais la charcuterie et les

fromages artisanaux, dont le brocciu<sup>65</sup> transporté par avion, sont recherchés et offrent de bonnes perspectives aux éleveurs. Les dimensions de la Corse ne sont pas génératrices de productions et exportations de masse mais doivent orienter les agriculteurs et éleveurs vers des produits de qualité à haute valorisation car la demande existe, notamment dans le domaine de l'alimentation biologique. La bière, les eaux minérales ou de source et, en volume modeste, quelques fruits et légumes, parfois des animaux sur pieds complètent cet ensemble agroalimentaire. Les articles industriels ne sont pas totalement absents des sorties, en particulier des profilés d'aluminium ; enfin, le transport de verres (après la fermeture d'une usine de traitement) et de déchets, surtout recyclables, augmente légèrement depuis une vingtaine d'années.

### **4.1.3. La domination des entrées**

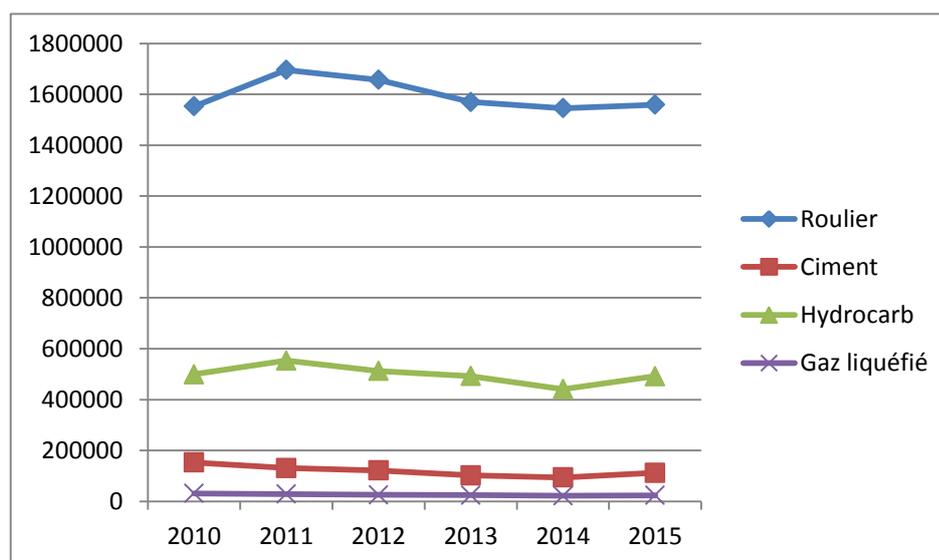
Les importations représentent les neuf dixièmes des transports maritimes entre le continent et la Corse et se font très majoritairement par la technique du roll on-roll off (68% en 2015). Les seuls produits qui arrivent en vrac dans les ports corses sont les hydrocarbures, réceptionnés à l'appontement Saint-Joseph d'Ajaccio et à celui de Lucciana, au sud de Bastia, le ciment, apporté depuis Nice par le cargo Capo Nero de la SOMECA, et le gaz liquéfié en très faible quantité. La part de celui-ci devrait augmenter lorsque la centrale électrique de Lucciana fonctionnera au gaz au lieu du fuel, comme c'est prévu dans le cadre d'une politique de réduction des pollutions ; il ne serait plus livré qu'à Lucciana, la ville d'Ajaccio serait alors alimentée par un gazoduc créé pour améliorer la sécurité dans le secteur de dépotement.

Les principales entrées par transport routier se distinguent en quatre catégories. Les produits alimentaires occupent la première place et, parmi eux, les préparations industrielles dominent ; ils approvisionnent principalement les hypermarchés et supermarchés des grandes enseignes nationales présentes sur l'île, dont la majorité sont franchisées (Casino, Leclerc, Système U), le groupe Carrefour étant implanté plus récemment. Les arrivages les plus lourds ont lieu en juin et juillet, en relation avec la saison touristique, mais le rythme est assez régulier pendant les autres mois. Le deuxième secteur d'importations est celui des matériaux

---

<sup>65</sup> Brocciu : fromage frais de lait de brebis ou de chèvre.

du bâtiment et des travaux publics : éléments en béton, bitume, métaux divers, bois, plâtre traduisent la vitalité de la construction. À la différence du trafic des passagers, le fret est assez régulier pendant l'année, l'écart maximum entre les mois opposés est généralement d'un cinquième ; les entrées les plus importantes ont lieu en juin et juillet pour faire face à l'afflux estival, les plus faibles en hiver et, paradoxalement en août à cause du ralentissement général de l'activité économique française pendant ce mois.



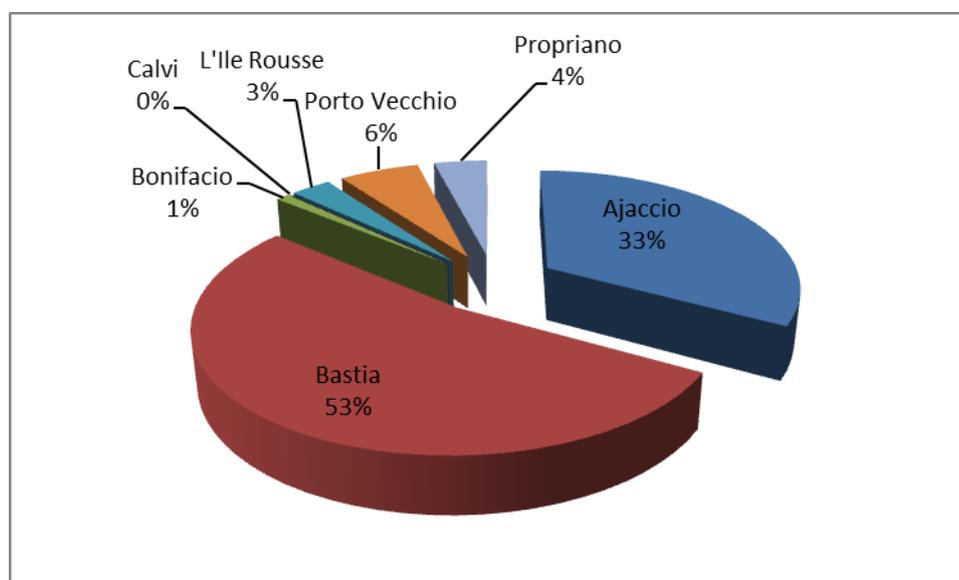
**Graphique 7 : Répartition des importations en tonnage**

(Source ORTC)

Les importations viennent d'abord du continent français mais la concurrence italienne n'est pas négligeable ; le même constat est fait pour le mobilier et les appareils électroménagers, audiovisuels et informatiques qui constituent en ensemble important en volume. L'agriculture et l'élevage sont à la fois exportatrices et importatrices car elles ont besoin de matériel agricole, d'engrais et de produits d'alimentation animale ; les arrivées de porcs sur pieds peuvent surprendre, ces animaux sont souvent destinés à être transformés en charcuteries après un séjour d'alimentation selon les modes locaux afin d'améliorer la qualité des produits mais elle n'atteint pas celle des fabrications artisanales de la montagne corse. Les entrées de produits industriels, parmi lesquels il faut mentionner les automobiles et les véhicules utilitaires, sont logiquement les plus importantes en volume et en valeur, compte tenu de la faiblesse du secteur secondaire en Corse.

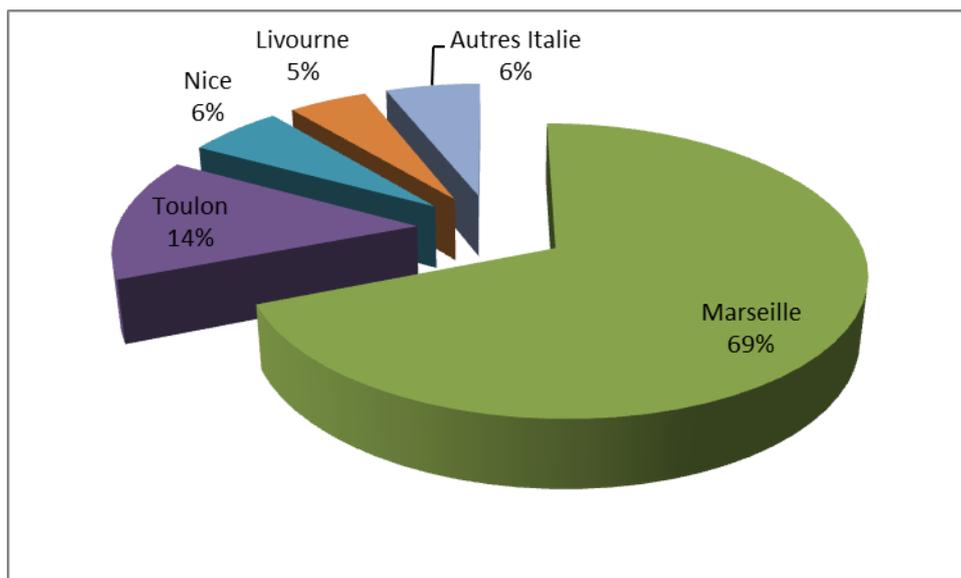
#### 4.1.4. Disparité des trafics portuaires

Le trafic des marchandises entre la Corse et le continent est national pour les neuf dixièmes, la part de l'Italie, généralement de 10%, avait atteint 11% en 2014 mais est redescendue à 9% en 2015. La Délégation de Service Public attribue la tête de pont du service de fret à Marseille qui en assure régulièrement 70% par les navires de la SNCM et de la Méditerranéenne. En Corse, la part de Bastia dépasse constamment, de peu, la moitié du volume transporté et celle d'Ajaccio est toujours de l'ordre du tiers ; les ports secondaires se partagent environ 15% du fret maritime. Porto Vecchio est maintenant le troisième et devrait progresser en bénéficiant de l'ouverture de deux lignes avec la Sardaigne et en récupérant les échanges perdus par Propriano depuis la fermeture de sa ligne avec Porto Torrès, voire une partie du très faible trafic de Bonifacio. En Balagne, Calvi ne participe plus au trafic des marchandises depuis 2008, conformément aux souhaits de sa municipalité et en fonction de son manque d'installations adaptées mais L'Ile Rousse stagne en raison de la proximité de Bastia.



**Graphique 8 : Répartition du fret par ports corses en 2015**

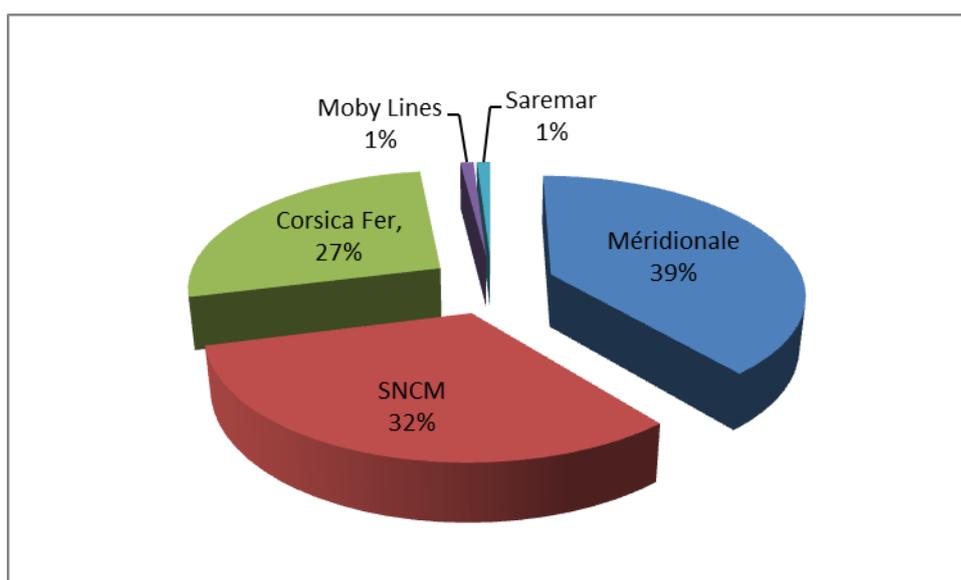
*(Source ORTC)*



**Graphique 9 : Répartition du fret par ports continentaux en 2015**

*(Source ORTC)*

Jusqu'à présent, les deux délégataires du service public, la Méridionale et la SNCM se partageaient au moins 70% du fret, la part de la seconde devait revenir à la compagnie MCM désignée pour sa reprise, mais sa fin rapide et son absorption dans la « Corsica Linéa », après l'épisode de la mise en place d'une ligne de fret concurrente en janvier et février 2016, a créé une situation non conforme à la décision du Tribunal de Commerce de Marseille qui pourrait avoir des conséquences à la suite de recours déposés par des candidats repreneurs éliminés.



**Graphique 10 : Répartition du fret par compagnies en 2015**

*(Source ORTC)*

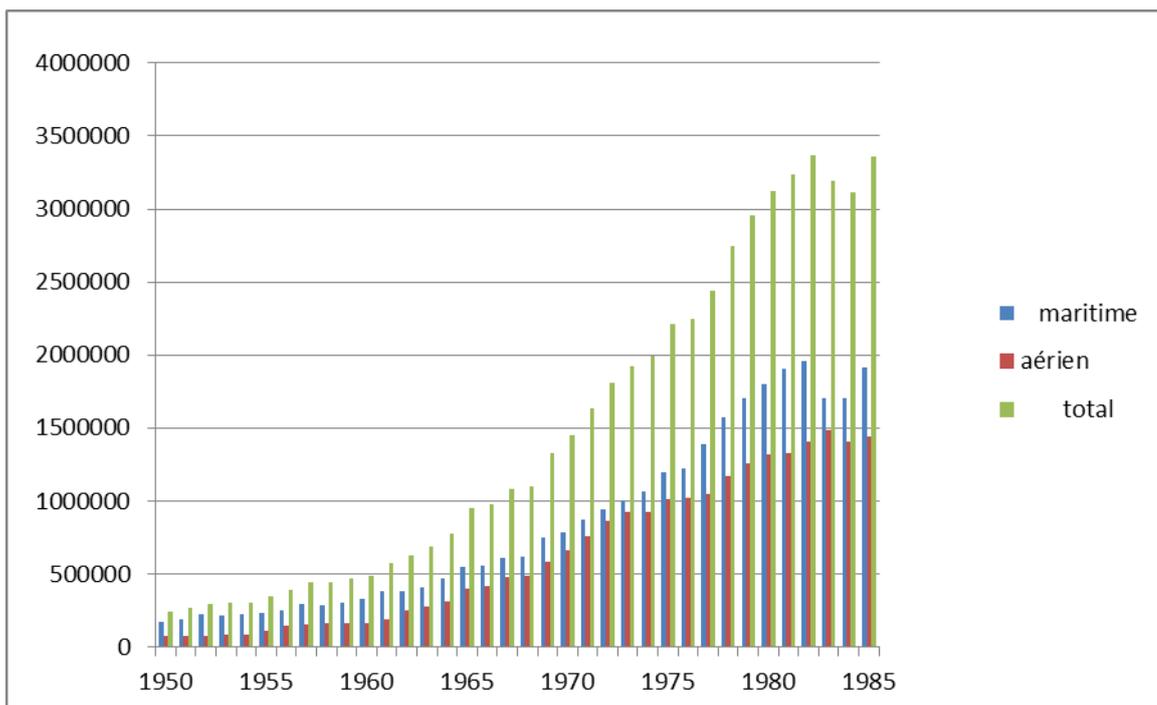
Les inconnues sur la future DSP et l'éventuelle compagnie maritime régionale posent aussi la question du rôle de la Méridionale, qui bénéficie du meilleur indice de satisfaction pour le transport des marchandises et des passagers. Corsica Ferries, qui assure déjà la majeure partie du fret avec l'Italie a progressé dans le trafic national en bénéficiant du choix de certains socio-professionnels corse d'abandonner le port de Marseille et la SNCM à cause des grèves au profit de Toulon et de la compagnie aux bateaux jaunes.

## **4.2. La primauté du transport des passagers**

### **4.2.1. Une progression quasiment constante**

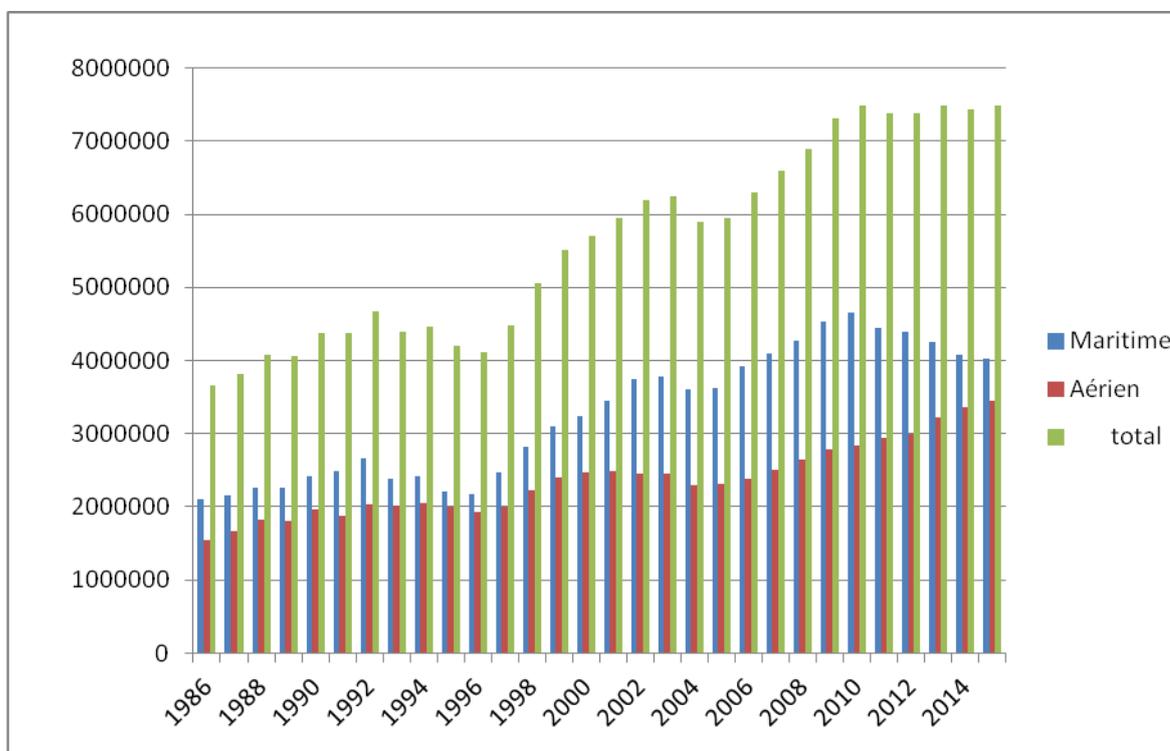
A la veille de la Seconde Guerre Mondiale, le trafic total entre la Corse et le continent était de 268 000 passagers maritimes en 1938, qui est l'année de référence ; très faible au début du conflit, il est devenu nul en 1943 à cause des torpillages en Méditerranée. La reprise des relations eut lieu en 1945, année où 53 536 passagers ont été transportés dans les deux sens ; dans un premier temps, le trafic a progressé assez lentement, le niveau de 1938 n'ayant été atteint qu'en 1951. Cette lente remontée du trafic maritime suivait le rythme de la reprise économique et sociale des années postérieures à la Seconde Guerre Mondiale, les passagers étaient surtout des corses vivant en France continentale qui allaient passer leurs congés sur la terre natale, auprès de leurs familles.

Le nombre de passagers transportés dans les deux sens a été multiplié par deux en dix ans, de 1951 à 1960, l'augmentation étant largement due à l'apport du transport aérien et au développement du tourisme estival. Le rythme d'accroissement du trafic s'accélérait pendant une quinzaine d'années, le doublement étant réalisé en six ou sept ans ; le million de passagers était atteint en 1967, le double en 1975, le triple en 1980. Le taux annuel de croissance du trafic était de l'ordre de 8% dans la décennie 1951-1960, de 15% dans la décennie suivante qui correspondait aux années les plus favorables des « trente glorieuses », pendant lesquelles le tourisme se développait, notamment par la création de campings et de clubs de vacances accessibles à une large clientèle ; la « crise du pétrole » n'a eu qu'une faible incidence sur le trafic, seulement stabilisé en 1974 et 1975.



**Graphique 11: Trafic des passagers 1950-1985**

*(Source ORTC)*



**Graphique 12 : Trafic des passager 1986-2015**

*(Source ORTC)*

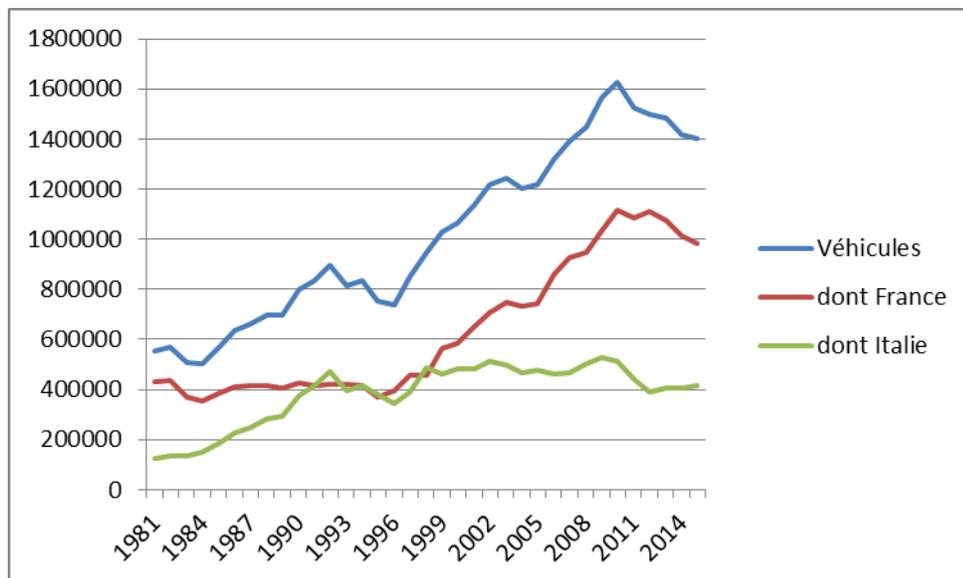
Vers le milieu de la décennie 1970-1980, la Corse, qui s'était plutôt orientée vers un tourisme de masse, auquel correspondait la première génération de car-ferries, a commencé à développer des équipements de plus haut niveau pour attirer une clientèle favorisée, ce qui s'est aussi traduit dans le renouvellement de la flotte maritime. La progression était encore de l'ordre de 9% de 1971 à 1990, une première baisse, légère, ayant eu lieu en 1983 et 1984, années marquées par un changement de politique économique et sociale. Une nouvelle baisse passagère, un peu plus longue, était enregistrée entre 1992 et 1996, en relation partielle avec les événements dans l'île, puis la croissance reprenait jusqu'en 2010, hormis un creux de deux ans, sur un rythme annuel de l'ordre de 3% avec des variations peu significatives.

Les cinq dernières années sont marquées par une stabilisation du trafic des passagers, cette tendance résulte largement de l'attractivité croissante de pays offrant des séjours touristiques de qualité à des tarifs nettement inférieurs à ceux des régions touristiques françaises ; c'était déjà le cas de l'Espagne, plus récemment, de nouveaux concurrents méditerranéens sont entrés avec succès sur le marché du tourisme, notamment la Croatie et la Turquie, tandis que la Grèce, après une forte chute liée à sa situation économique, fait de très importants efforts sur les prix pour reprendre sa place. Pour les mêmes raisons, le Portugal est devenu très attractif ; en revanche, la Corse bénéficie du déclin du tourisme des pays arabes, sans lequel le tassement du nombre de passagers aurait été plus net.

Le ralentissement de la croissance du trafic est beaucoup plus fort dans le secteur maritime, où il y a une stagnation au cours des dix dernières années, que dans le transport aérien qui a enregistré une progression de 50,8%, soit une moyenne de 4,6% par an, de 2004, année de la remontée du trafic après une petite baisse de deux ans, à 2015 tandis que le nombre de passagers maritimes n'augmentait que de 11,7%, soit une moyenne annuelle de 1,06%, pendant la même période, en ayant connu une augmentation de 15,7% jusqu'en 2010, année où son maximum a été atteint, puis une rechute de 15,7% jusqu'en 2015. Cette évolution peut partiellement s'expliquer par la baisse d'attractivité du transport maritime à cause des grèves de la SNCM, par un élargissement de la clientèle étrangère à partir de 2012 et les progrès des compagnies aériennes à bas coût ; l'avion a aussi attiré les Français puisqu'en 2014 il dépassait le bateau pour la première fois pour la clientèle nationale ; il pourrait prendre la première place en général avant 2020 si la tendance actuelle des courbes de trafic des deux modes de transport se confirmait. La voie maritime possède un atout qui peut lui permettre de résister à sa concurrente : le transport des véhicules accompagnés.

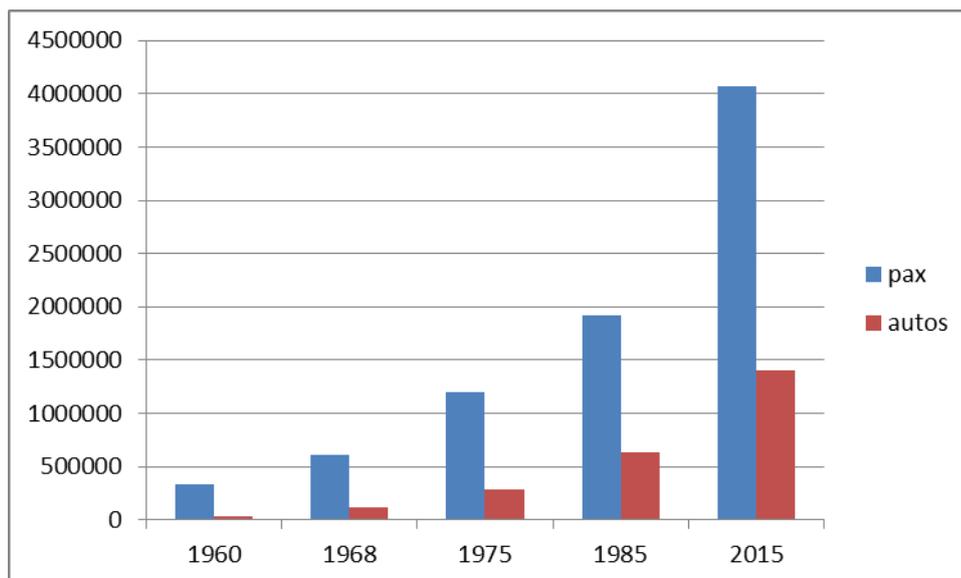
## 4.2.2. L'impact du transport des véhicules accompagnés

Le développement du transport des véhicules des passagers a suivi l'essor de l'industrie automobile et l'élévation du niveau de vie dans les « trente glorieuses », il a été déterminant dans la conception des navires qu'il a fallu adapter à l'évolution du rapport entre leurs nombres respectifs. Jusqu'en 1960, ce rapport était supérieur à dix, en huit ans, il était divisé par deux, passant de 10,4 à 5 passagers pour un véhicule ; le taux de progression annuelle du trafic des automobiles était souvent double de celui des passagers, ainsi de 1960 à 1961 il était de 31,7% contre 17%, de 17 contre 11 dix ans plus tard. Ces taux se sont rapprochés progressivement jusqu'à être voisins à la fin du millénaire précédent, le rapport entre le nombre de passagers et celui de leurs véhicules s'est stabilisé autour de trois contre un depuis la dernière décennie du vingtième siècle ; il est descendu légèrement en dessous d'un véhicule pour trois passagers en 1997 (2,91) mais est remonté juste au-dessus de 1999 à 2004, depuis 2005, il est proche de 2,9.



**Graphique 13 : Transport des véhicules accompagnés de 1981 à 2015**

(Source ORTC)



**Graphique 14 : Évolution du rapport du nombre de passagers et des véhicules accompagnés**

*(Source ORTC)*

En 2015, le ratio annuel est de 2,87 passagers pour un véhicule accompagné mais les ratios mensuels comportent des différences significatives ; les plus élevés (3,17 en juillet, 3,14 en août) correspondent aux mois de fort trafic pendant lesquels les vacanciers voyagent souvent en famille, les plus faibles (2,30 en novembre, 2,57 en février) aux mois les plus creux, plus propices à des voyages individuels, notamment professionnels. L'écart entre les lignes françaises et italiennes, plus liées au tourisme, dont les ratios respectifs sont de 2,78 et 3,09, en est une illustration logique.

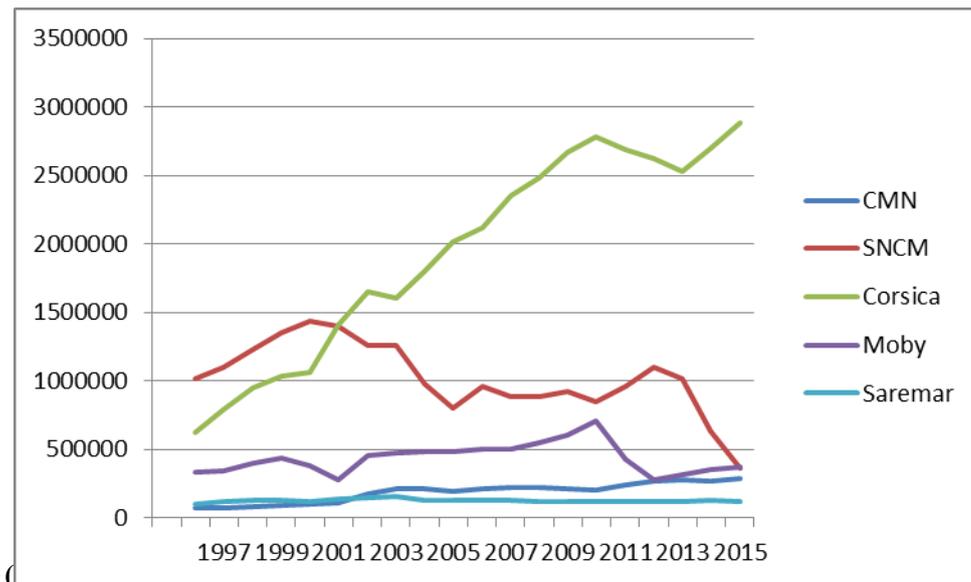
Cette stabilisation est due au fait que peu de passagers voyageant seuls le font avec leur automobile car le coût dépasserait celui du transport aérien, surtout s'ils devaient accomplir un long parcours routier entre leur domicile et le port d'embarquement ; ce n'est qu'au-delà de deux passagers qu'une traversée maritime est vraiment avantageuse si l'on tient compte des frais annexes de restauration à bord, surtout sur les lignes les plus longues et en cas d'occupation d'une cabine pour un voyage nocturne. En revanche, la disposition de son propre véhicule est moins coûteuse qu'une location si la durée du séjour est supérieure à une dizaine de jours si son usage doit être quotidien ; le commerce des locations d'automobiles près des aéroports progresse régulièrement tandis que la durée des séjours se réduit. Enfin, de nombreux résidents secondaires laissent une voiture dans l'île, notamment dans des grands garages mitoyens des aéroports ; à titre d'exemple, les tarifs pratiqués assurent une rentabilité du système à partir de deux allers-retours par an pour un couple de résidents franciliens.

Une tentative de transport aérien d'automobiles a eu lieu en 1964, par la société « Air Transport » qui proposait des vols entre Nîmes ou Nice et les aéroports corses. Les avions « Carvair » étaient des Douglas DC4 transformés pour recevoir cinq voitures et leurs occupants, ce qui entraînait un tarif élevé ; le vol au départ de Nice, pour un aller simple, coûtait entre trois et quatre fois le prix d'une traversée maritime depuis la même ville selon la longueur du véhicule mais comprenait les places de deux passagers. À titre d'exemple, le transport d'une voiture de moins de 3,80 mètres de longueur, comme une Citroën 2 CV, coûtait cent francs pour une traversée maritime entre Nice et la Corse et 380 francs en avion ; pour une DS 19, longue de 4,80 mètres, les mêmes traversées revenaient respectivement à 190 et 600 francs. Les écarts de tarifs ont entraîné la fin de l'expérience au bout de cinq ans, lorsque le rapport entre véhicules accompagnés et passagers était de cinq ; malgré la forte augmentation du trafic, le transport aérien n'a plus été proposé à cause de son coût.

### **4.2.3. Une concurrence différente entre compagnies de transport**

#### ***4.2.3.1. Une rude concurrence dans le transport maritime***

L'année 2015 a connu la fin de la SNCM, compagnie historique qui, au moment de sa création en 1976, effectuait les neuf dixièmes du transport des passagers à destination ou en provenance de la Corse ; elle disposait d'un véritable monopole sur les lignes reliant l'île à la France continentale. La seule concurrence n'existait qu'au niveau des liaisons avec l'Italie, assurées par la compagnie nationale italienne Tirrenia, la Navarma et, depuis 1968, par Corsica Ferries. La situation a peu évolué jusqu'en 1979, lorsque Corsica Ferries a ouvert une ligne entre Calvi et San Remo, port assez proche de la frontière franco-italienne pour détourner une petite fraction de la clientèle de la SNCM, et la Méridionale a mis en service des cargos mixtes transportant des passagers sur les lignes de Marseille dans le cadre de la DSP. Cependant, la SNCM reste très largement majoritaire et contrôle encore les deux tiers du trafic en 1986, mais sa part diminue progressivement à cause de l'essor des progrès des liaisons avec l'Italie et, bien que son volume n'ait pas diminué, tombe à la moitié quand Corsica Ferries en obtient le quart en 1990.

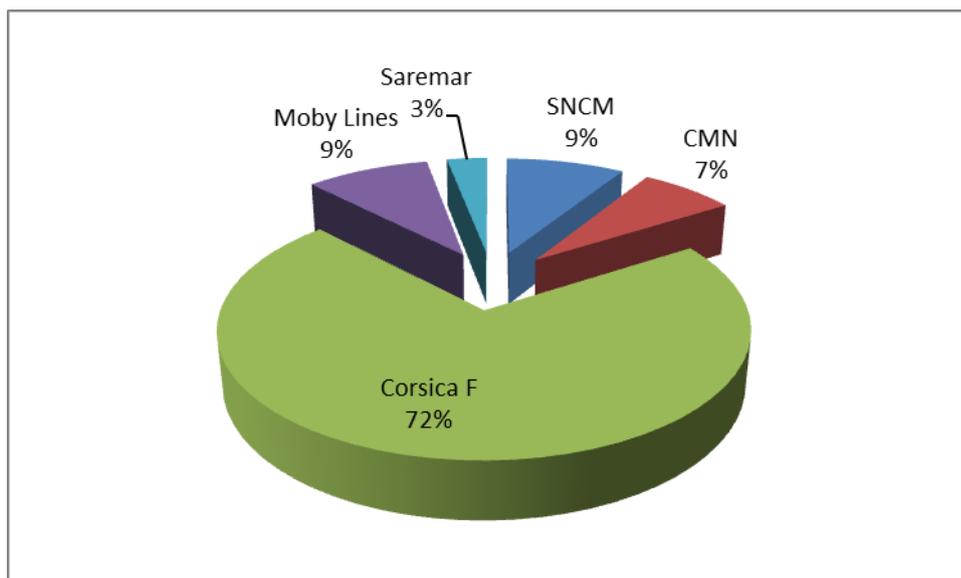


**Graphique 15 : Part des compagnies maritimes dans le trafic des passagers (1996-2015)**

(Source ORTC)

La SNCM se maintenait aux alentours de 45% du trafic des passagers jusqu'en 1999, année où une impulsion décisive était donnée à son concurrent par l'Union Européenne qui imposait aux états membres la suppression du monopole de pavillon. Dorénavant, Corsica Ferries pouvait s'installer sur des lignes desservant la Corse depuis des ports continentaux français, en navigant sous pavillon italien ; son choix s'est porté prioritairement sur Toulon, plus près de l'île pour permettre des rotations accélérées, où les taxes étaient moins élevées. Ces avantages associés à une pratique tarifaire attractive ont eu un résultat rapide ; en 2001, la compagnie aux bateaux jaunes avait une hausse de clientèle de 30% et devançait la SNCM avec une part de 40,6% contre 40,4% des passagers.

La SNCM résistait pendant deux ans en conservant plus d'un tiers des passagers puis, perdant la confiance d'une partie de sa clientèle à cause des grèves de ses marins, voyait sa part descendre en dessous d'un quart du trafic malgré une remontée en 2012 et 2013 qui ne faisait que retarder l'échéance voulue par son actionnaire, Transdev. La compagnie historique n'avait plus que 9% des passagers des lignes de la Corse lorsqu'elle a été vendue à la fin de 2015, son repreneur aura sûrement des difficultés pour remonter la pente. En revanche, Corsica Ferries a connu un développement continu de son activité, franchissant les seuils de 50% du trafic en 2005, de 60% en 2010 et de 70% en 2015, avec 2 885 341 passagers.



**Graphique 16 : Répartition du trafic maritime des passagers par compagnies en 2015**

*(Source ORTC)*

Les autres compagnies se partagent une part limitée du marché, la Méridionale, dont les prestations sont appréciées par une clientèle fidèle, a bénéficié d'une progression régulière sur les lignes de Marseille, la conduisant à près de 7% du total. La compagnie italienne Moby Lines avait développé ses lignes desservant Bastia avec un réel succès, transportant 707 083 passagers en 2010, soit 16% du marché (39% du trafic italien et 4% du trafic français), en augmentation de 17% par rapport à l'année précédente ; devant le refus de l'OTC de lui accorder une subvention au titre d'une OSP, la compagnie a supprimé sa ligne Toulon-Bastia mais elle a aussi réduit son service entre Gênes et Bastia. Moby Lines revient sur le réseau français en 2016 par l'ouverture d'une ligne Nice-Bastia et gagne des parts de trafic entre Bonifacio et la Sardaigne du fait de la liquidation de la Saremar avec qui elle partageait le service.

Plusieurs compagnies ont essayé de se placer sur les lignes desservant la Corse, notamment des italiennes qui ont misé sur une desserte de Porto Vecchio au départ de Civitavecchia mais n'ont jamais réussi ; c'est le cas de Medmar de 1992 à 2006, de G-L-Dreyfus de 2006 à 2008, de la SNAV en 2000 et de Happy Lines, battant pavillon portugais, qui a mis un navire en service entre La Spezia et Bastia de 1999 à 2002. La SNCM a créé en 1990 une filiale sous le nom commercial de Corsica Marittima pour assurer des liaisons entre Livourne et Bastia, après un démarrage timide, l'expérience semblait en bonne voie en 2000 mais cette filiale a été mise en sommeil deux ans plus tard. Pendant longtemps, le service maritime de la Corse a été dominé par la SNCM, compagnie publique française, héritière de

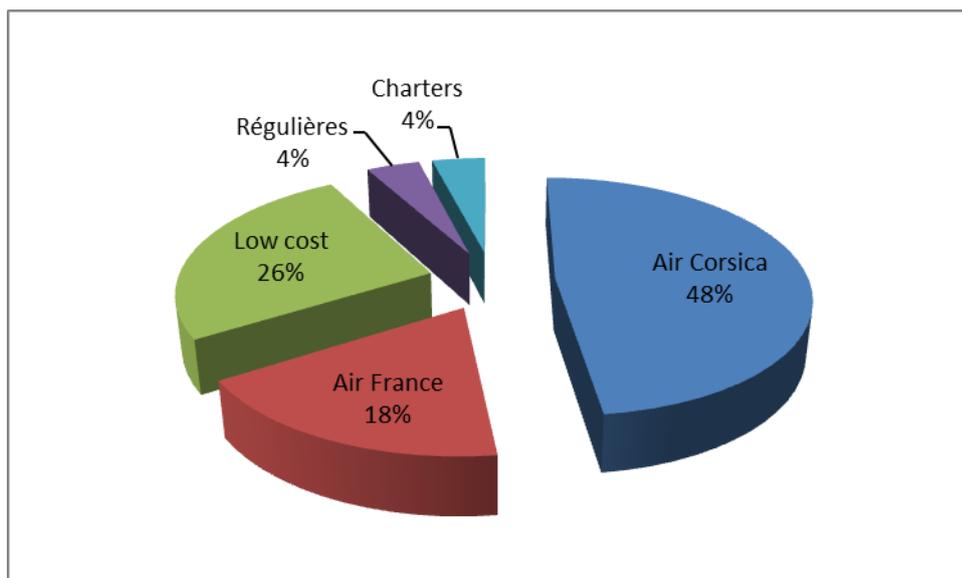
la « Transat », privatisée après ses premières difficultés sans que le changement de statut ait apporté une solution ; une autre domination lui a succédé, celle de la Corsica Ferries, compagnie italienne contrôlée par un holding suisse.

#### ***4.2.3.2. Concurrence sereine entre transporteurs aériens***

La Délégation de Service Public organise les deux tiers de la desserte aérienne de la Corse et la confie à deux transporteurs, la compagnie régionale Air Corsica, détenue majoritairement par la Collectivité Territoriale, et la compagnie nationale Air France ; la première a le monopole du bord à bord, les deux se partagent le service subventionné de Paris. Ensemble, Air Corsica et Air France ont transporté près des deux tiers des passagers aériens en provenance ou à destination de la Corse en 2015, cette proportion étant toujours proche de la réalité depuis la création de la compagnie régionale. La concurrence n'existe que sur le tiers restant du trafic aérien et est d'autant plus réduite qu'elle est dispersée sur une cinquantaine de lignes, dont les trois quarts avec l'étranger. Dans le trafic national, la filiale d'Air France, Hop, a pris la succession d'Air France régional en étoffant progressivement son réseau, avec le projet de remplacer partiellement la société-mère ; Air Corsica a également élargi son réseau à Lyon et Toulouse en service annuel et à plusieurs villes de province en service saisonnier. Les autres intervenants sont des compagnies à bas coût, la plus représentée depuis leur implantation est EasyJet qui assure une liaison régulière entre Paris-Charles de Gaulle et les deux aéroports principaux de l'île et plusieurs services saisonniers ; les compagnies françaises XLAirways et ASL Airlines, l'irlandaise Ryanair et, surtout, l'espagnole Volotea participent aux relations directes et saisonnières entre la Corse et des villes de province.

### **4.3. Un trafic largement concentré sur deux pôles.**

La Corse possède sept ports de commerce ouverts au trafic des passagers mais les trois quarts sont concentrés sur deux, ceux d'Ajaccio et Bastia, les deux villes principales de l'île. Les cinq autres ports se partagent le quart restant, seul celui de l'île Rousse dépassant un dixième du trafic. La domination des deux villes préfectorales est aussi forte dans le domaine aérien avec 74% du trafic en 2015.



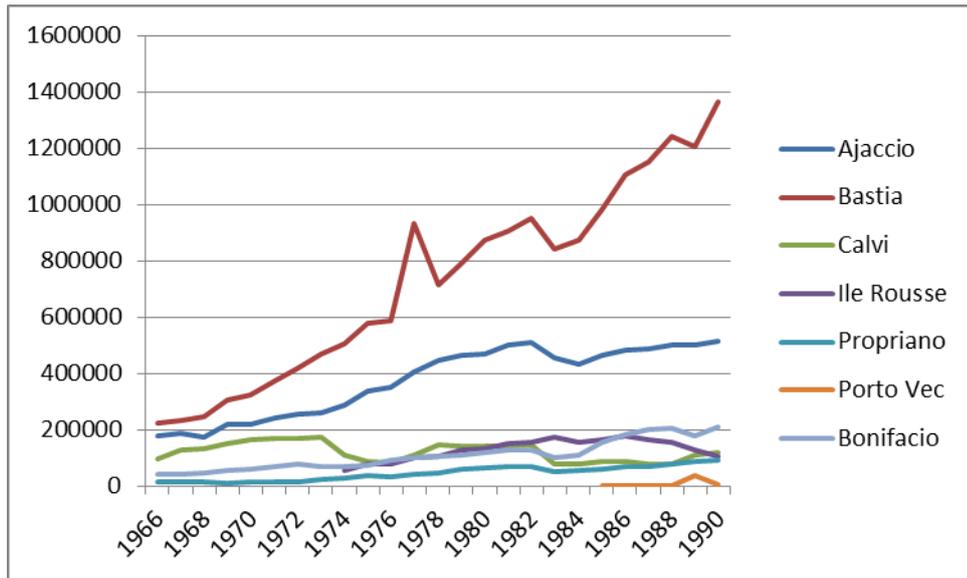
**Graphique 17 : Répartition du trafic aérien par compagnies en 2015**

*(Source ORTC)*

Globalement, les compagnies « low cost » progressent chaque année, les premières sont arrivées dans les aéroports corses en 2008 et ont renforcé leurs positions dès 2009 ; elles ont dépassé le quart du nombre de passagers en 2014 et atteint 26% en 2015, dont 22% grâce aux liaisons avec l'étranger et seulement 4% par leur participation au trafic national. Les principales compagnies, outre celles déjà citées, sont Germanwings (filiale de Lufthansa), Eurowings et Air Berlin pour l'Allemagne, British Midland Airways et Flybe pour le Royaume Uni, Jetairfly et Air Brussels pour la Belgique, Luxair pour le Luxembourg, Air Alps et Lauda Air pour l'Autriche, Vueling pour l'Espagne. Ces compagnies se développent au détriment des charters qui ne participent plus au trafic aérien qu'à raison de 4% ; elles ont apporté une clientèle nouvelle qui ne serait pas allée en Corse autrement par la voie des airs, et n'ont donc pas créé une véritable concurrence aux compagnies traditionnelles qui continuent de progresser à l'opposé du transport maritime.

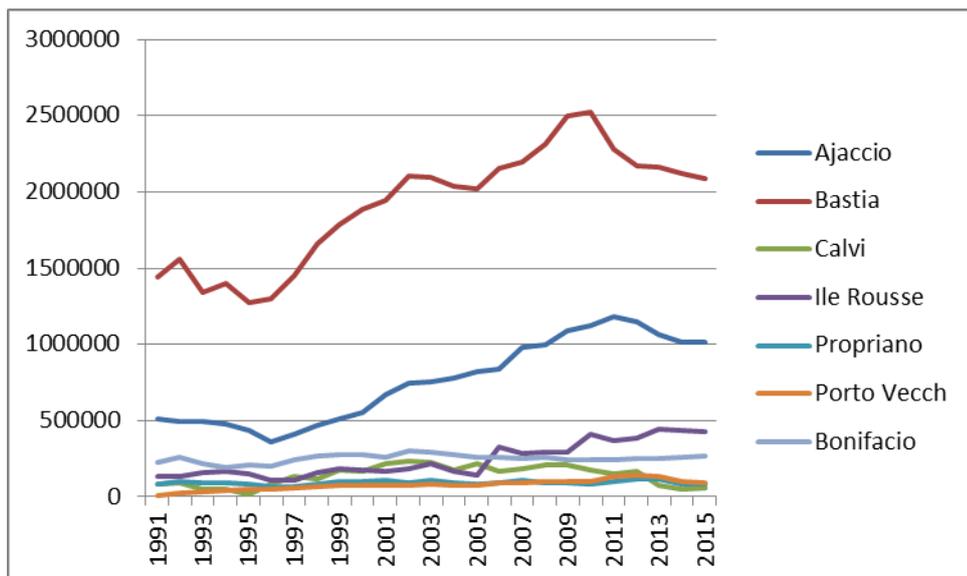
### 4.3.1. Un trafic maritime très inégal

#### *Répartition du trafic des passagers par ports depuis 50 ans*



**Graphique 18 : L'évolution du nombre de passagers par ports 1965-1990**

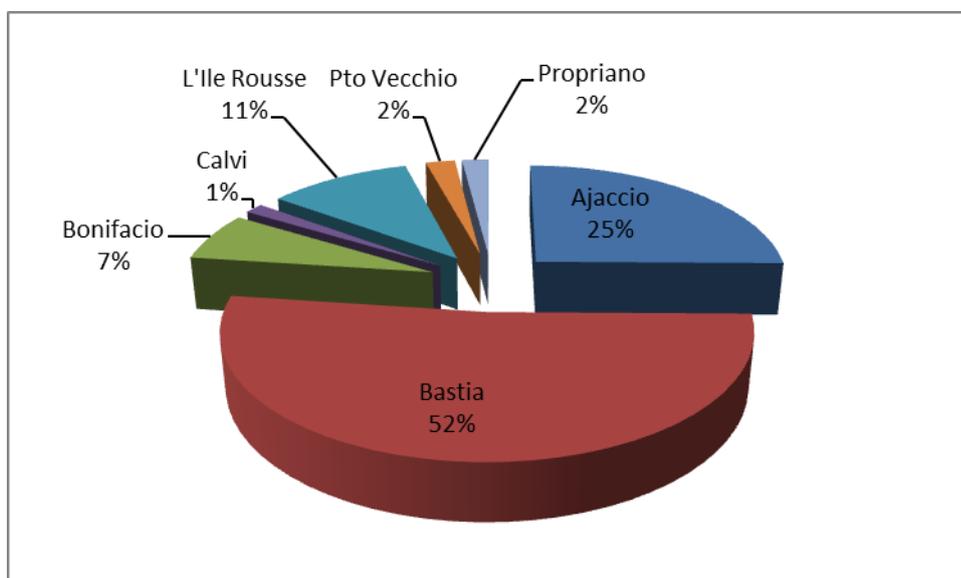
(Source ORTC)



**Graphique 19 : L'évolution du nombre de passagers par ports 1991-2015**

(Source ORTC)

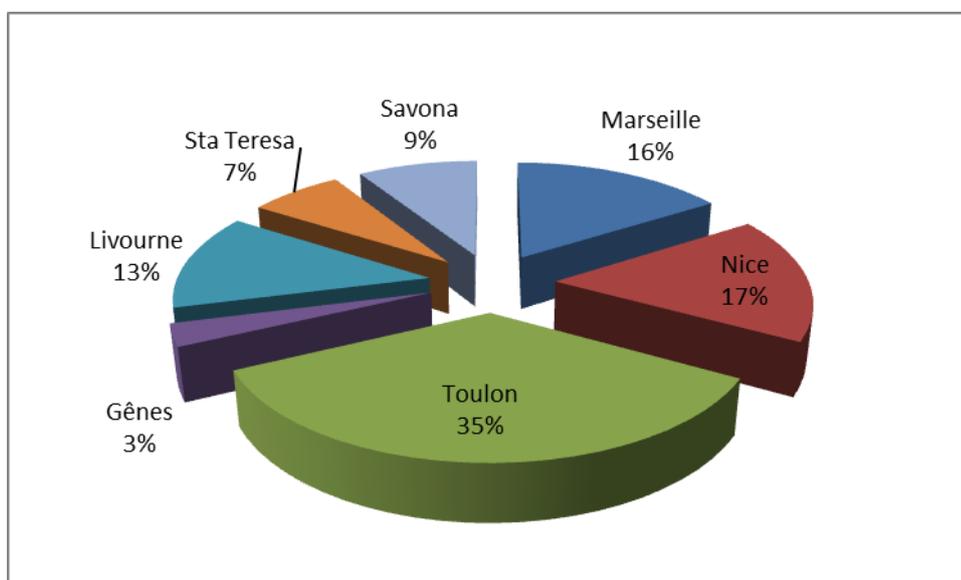
## Répartition des passagers maritimes en 2015



**Graphique 20 : Répartition par ports corses en 2015**

*(Source OTRC)*

)



**Graphique 21 : Répartition par ports continentaux en 2015**

*(Source ORTC)*



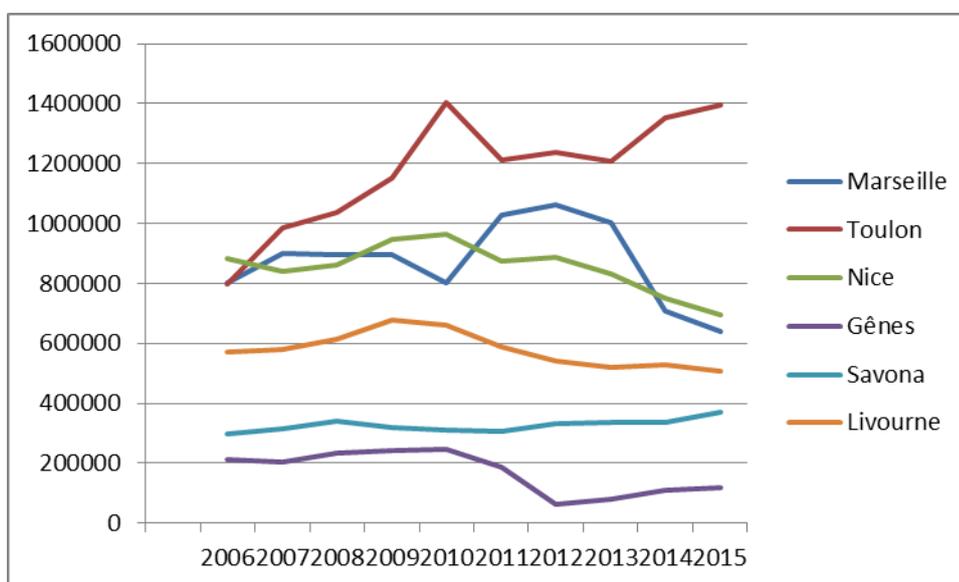
#### ***4.3.1.1. Bastia, première porte maritime de la Corse***

Jusqu'au début de la décennie 1950, le trafic a été équilibré entre les deux ports principaux de la Corse, puis, à partir de 1962, l'écart s'est accru au bénéfice de Bastia grâce à une forte progression alors qu'elle était lente pour Ajaccio ; en 1984, les passagers passant par la préfecture de la Haute-Corse étaient deux fois plus nombreux que ceux passant par la préfecture régionale, à la fin de la décennie 1990, le rapport entre le trafic des deux ports atteignait 3,6 pour un mais il est progressivement revenu à deux pour un. La raison essentielle se trouve dans le développement des relations maritimes avec l'Italie qui n'étaient, jusqu'en 1968, assurées qu'avec Gênes par la compagnie nationale Italienne « Tirrenia »; l'année suivante, la compagnie « Corsica Ferries » nouvellement créée, ouvrait des lignes avec La Spezia, abandonnée ensuite au profit de Savona, et Livourne et attirait une nouvelle clientèle. De nombreux vacanciers en provenance du nord-ouest de l'Europe ont abandonné les autoroutes A6 et A7 au profit du passage par le tunnel du Mont-Blanc et les autoroutes italiennes conduisant aux ports choisis. Le port bastiais a été le principal bénéficiaire de ce fait nouveau, grâce à sa situation sur la mer Tyrrhénienne et sa proximité avec les côtes ligures et toscanes qui lui ont ouvert de nouvelles lignes maritimes, portant leur total à sept, soit près du tiers de toutes celles qui desservent des ports corses.

Progressivement, la part des lignes italiennes a atteint la moitié du nombre de passagers et Corsica Ferries est devenue la première compagnie desservant le port. La fin du monopole du pavillon pour le cabotage national imposée par l'Union Européenne donnait un coup d'accélérateur à la progression de la Corsica Ferries, qui pouvait alors relier les ports corses à Nice et Toulon sous pavillon italien. Au début du vingt-et-unième siècle, Livourne est devenu le premier partenaire de Bastia et n'a été dépassé qu'en 2013 par Toulon, qui a bénéficié de la perte de crédit du partenaire historique, Marseille, victime des grèves de ses dockers et de celles des marins de la SNCM ; le port varois est d'ailleurs devenu le premier port desservant la Corse et le quatrième port français pour le trafic des passagers, hors croisières, derrière Calais, Dunkerque et Bastia. Toulon et Livourne assurent près de la moitié du nombre de passagers du port de Bastia depuis 2010, en 2015 leurs parts respectives étaient de 24,86 et 24,26% ; les deux ports réunis ont même atteint 50,13% en 2010.

Savone et Nice ont également profité du déclin de Gênes et Marseille, obtenant 16,81 et 16,61% du trafic bastiais tandis que les deux grands ports n'en avaient plus que 5,67 et 11,18%. Bastia entretient aussi des relations maritimes limitées avec l'île d'Elbe et Piombino,

une expérience récente de rétablir un service de liaison rapide par NGV n'a pas encore eu des résultats probants. Le trafic maximum a été atteint en 2010 avec 2 526 747 passagers, il a été suivi par une réduction de 9,83% l'année suivante, puis une baisse régulière jusqu'en 2015 où le nombre de passagers était de 2 116 918. Bastia est le troisième port français, derrière Calais et Dunkerque, pour le transport des passagers, hors croisières. En revanche, le nombre de croisiéristes a été très faible jusqu'en 2013, généralement inférieur à dix mille, il a atteint un maximum de 30 960 en 2014 et s'est maintenu à 28 028 en 2015 ; la saturation du port en saison touristique restera un obstacle insurmontable au développement de cette activité tant que le projet d'extension ou de déplacement ne sera pas réalisé. En revanche, cette activité a pris une grande place dans la vie d'Ajaccio.



**Graphique 22 : Trafic des passagers par lignes entre ports continentaux et la Corse (2006-2015)**

(Source ORTC)

#### ***4.3.1.2. Un trafic presque exclusivement national à Ajaccio***

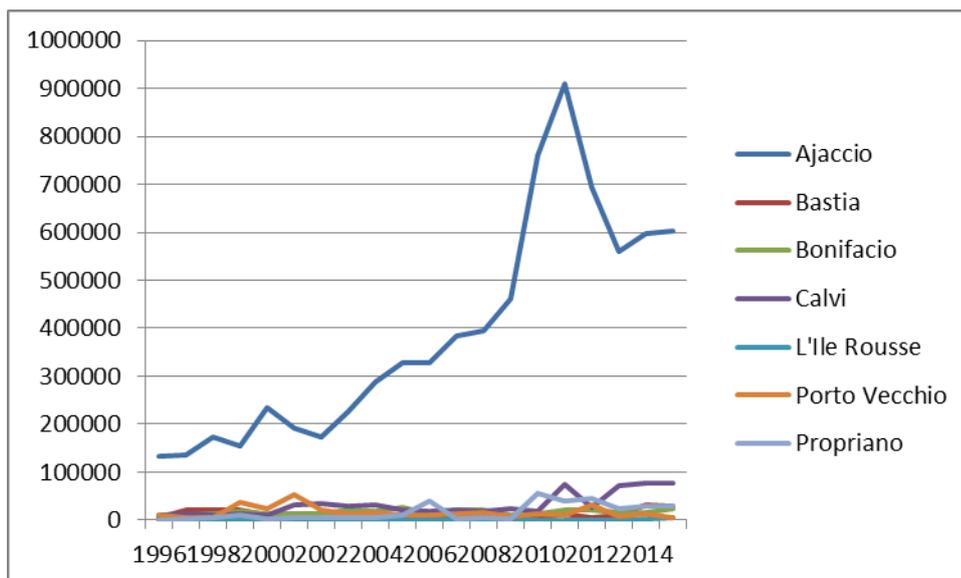
À l'exclusion d'une liaison saisonnière réduite et déclinante avec Porto Torrès, abandonnée en 2015, le trafic des passagers du port de la « ville impériale » ne se fait qu'avec les trois ports de la côte provençale et azuréenne. La progression de Toulon a été cinq fois plus forte que pour Bastia : en dix ans, elle a été de 106% tandis que le trafic avec Marseille

stagnait, ce qui est un moindre mal car il avait régressé dans les autres ports corses, et que celui avec Nice n'augmentait que légèrement. La ligne Ajaccio-Toulon dépasse les deux tiers du trafic du port (67,3%), elle est devenue la plus fréquentée de toutes celles qui relient l'île au continent.

Le port d'Ajaccio a aussi connu de très nets progrès dans le domaine des croisières, le nombre de croisiéristes ayant presque doublé de 2006 à 2015, bien qu'ayant reculé depuis 2011 où un record de 909 752 personnes a été établi ; une chute sensible a suivi mais 2015 a enregistré une reprise reprise encourageante (601 665). Ajaccio est de loin le premier port de croisières en Corse, en accueillant environ les quatre cinquièmes chaque année selon une tradition bien établie. L'essor a eu lieu en 1995, lorsque la Chambre de Commerce et d'Industrie a pris la gestion de cette activité en charge, le nombre de croisiéristes a presque triplé par rapport à l'année précédente. La ville bénéficie de conditions exceptionnelles, le port étant le seul, en Corse, apte à recevoir les paquebots géants qui connaissent un succès grandissant et proposer des espaces dédiés aux passagers dans sa gare maritime.

Le marché français de la croisière est en plein développement mais la compétition en Méditerranée est de plus en plus rude ; Ajaccio a de nombreux atouts touristiques en son sein et dans son environnement, que les organisateurs doivent mettre en valeur par une communication efficace, adaptée à la durée de l'escale (distribution de plans, de programmes de manifestations et d'informations diverses). Le gestionnaire s'efforce également d'informer les professionnels locaux du calendrier et du type des croisières. Le cadre urbain étant assez vaste pour recevoir des milliers de visiteurs tout en étant de taille humaine, il offre des possibilités culturelles et artistiques variées, dont un musée remarquable ; la nature proche est attractive et favorable aux excursions. L'impact sur l'économie locale est variable et difficile à mesurer, une estimation basse le situe à une cinquantaine d'euros par personne en cas d'excursion, une trentaine pour ceux qui restent en ville.

La Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio-Corse du Sud gère les quatre ports du département, ce qui permet de toucher une clientèle variée ; les croisières sont un secteur que les trois ports secondaires essaient de développer en adaptant l'offre aux conditions locales.



**Graphique 23 : Nombre de passagers de croisières de 1996 à 2015**

(Source ORTC)

#### ***4.3.1.3. Diversité des ports secondaires de la Corse du Sud***

Ils desservent deux territoires séparés par la montagne, l'Extrême Sud et le Sartonais, et ont des regards déterminés par la géographie. Bonifacio est tourné vers le sud et conserve une originalité qu'il doit à sa situation à l'extrémité méridionale de l'île tandis que Porto Vecchio, à l'Est, l'est davantage vers l'Italie et Propriano, à l'ouest, vers le continent français.

##### ***Propriano***

La ville se trouvant à seulement soixante-quatorze kilomètres, soit à une heure un quart d'Ajaccio par la RN 198, le port subit inévitablement la concurrence de son voisin bien qu'il soit géré par la même CCI, mais ses responsables ont su le moderniser et attirer un trafic non négligeable. Une liaison saisonnière avec Marseille a été rétablie dès 1950, elle n'est devenue pérenne qu'en 1979 avec la mise en service des premiers cargos mixtes ; en été, les moyens ont été renforcés par des rotations de car-ferries. Le service de la DSP est assuré par un navire mixte de la Méridionale à raison de trois rotations hebdomadaires ; jusqu'en 2015, il était associé à une ligne reliant Propriano à la Sardaigne. Le navire mixte arrivait de Marseille à six heures trente, partait à Porto Torrès à huit heures et en revenait à dix-huit heures pour repartir à Marseille à dix-neuf heures trente.

Le nombre de passagers est longtemps resté faible, inférieur à dix mille par an jusqu'en 1964 et à cinquante mille jusqu'en 1978 ; la progression était entamée sur un rythme modéré, avec quelques à-coups liés à la conjoncture économique et sociale ou politique, le seuil de cent mille était franchi en l'an 2000 et ne l'a été, ensuite, que cinq fois, jusqu'au maximum de 114 337 en 2013, dont 5272 sur la liaison avec Porto Torrès, supprimée à la fin de 2015 à cause de son manque de rentabilité. Une chute de 29,64% a eu lieu en 2014, beaucoup plus forte que la moyenne de l'ensemble des ports corses, elle annihile la hausse des deux années précédentes et met un terme, sans doute provisoire, à l'expansion du tourisme dans le golfe de Valinco.

En revanche, le nombre de croisiéristes a sensiblement augmenté la même année et s'est maintenu à 28 161 en 2015, sans atteindre le record de 55 688 de 2010. Le succès des croisières depuis cette date est à rapprocher de la construction d'un quai dédié qui permet l'accostage de navires de taille moyenne ayant une capacité de quelques centaines de passagers offrant un confort calme apprécié par la clientèle. Le quai favorise l'organisation d'escales assez longues pour donner aux passagers la possibilité de mieux visiter le secteur ; parfois, de plus gros paquebots mouillent dans le golfe pour de courtes escales. Auparavant, l'activité des croisières était plus réduite, sauf en 2006 où 40 002 personnes avaient été comptabilisées ; elle semble être sur une trajectoire dynamique dans une microrégion où le tourisme a des atouts dans le patrimoine archéologique, dont les sites préhistoriques de Filitosa et du Sartonais, pour développer un mode culturel.

### ***Porto Vecchio***

Comme la ville elle-même, le port de Porto Vecchio est en progrès dans tous les domaines. Longtemps limité au trafic des marchandises à cause de sa situation au sud-est de l'île, loin des ports continentaux reliés à la Corse, Porto Vecchio n'a reçu ses premiers passagers qu'en 1984, au nombre de 493 en provenance et à destination de Marseille. En 1987 et 1992, deux lignes étaient ouvertes, respectivement, avec Palau, en Sardaigne, et Livourne ; elles étaient d'un apport modeste, progressant légèrement jusqu'en 1999 puis déclinant jusqu'à l'arrêt des liaisons avec Livourne en 2002 et avec Palau en 2006, remplacée par une nouvelle ligne avec Civitavecchia, située à deux cent vingt kilomètres. Cette liaison assurée par la compagnie italienne Grimaldi semblait prometteuse grâce à la proximité du port et de Rome mais elle a été supprimée en 2011 à cause d'un trafic insuffisant, de l'ordre de sept mille passagers par an. Parallèlement, le trafic avec Marseille progressait, franchissait le seuil

de 100 000 passagers en 2009 et atteignait un maximum de 142 085 en 2012. Le trafic a nettement chuté ensuite, en partie à cause du problème de la liquidation de la SNCM qui a accentué la baisse générale, retombant à 88 295 passagers en 2015.

Cependant, des perspectives de reprise sont fondées car l'attrait de l'Extrême Sud est toujours aussi fort, elles seront peut-être favorisées par un fait nouveau. En effet, Corsica Ferries ouvrira, en 2016, deux lignes avec Olbia et Porto Torrès, en Sardaigne ; elles seront le prolongement d'une ligne Nice-Porto Vecchio. Ce ne sera probablement pas suffisant pour compenser la perte des trois années précédentes mais ce sera un atout pour la réussite de l'intensification des échanges voulue par les deux régions insulaires. Les essais passés n'ont pas abouti, la liaison Marseille-Porto Torrès via Propriano par la Méridionale a été arrêtée à cause d'un déficit de passagers et de fret, mais le fait que la compagnie maritime soit déjà présente en Sardaigne par Sardinia Ferries lui donne un avantage par sa connaissance du terrain et des milieux touristiques.

Les travaux importants réalisés pour permettre l'accueil des car-ferries vont avoir un impact positif sur les croisières qui, jusqu'à présent, étaient assurées par des navires moyens ou petits, mais il n'y a pas de risque que des géants des mers entrent dans le golfe, leur tirant d'eau est bien trop grand. Porto Vecchio a toujours eu un nombre de croisiéristes très variable selon les années, depuis les premières statistiques (1993), il a été inférieur à dix mille à douze reprises, supérieur à vingt mille quatre fois ; un maximum de 52 714 personnes a été enregistré en 2001, seul le port d'Ajaccio ayant dépassé, largement, ce chiffre mais il n'a plus été approché. La politique touristique locale semble être davantage tournée vers la plaisance.

### ***Bonifacio, tête de pont avec la Sardaigne***

Les deux îles ne sont séparées que par onze kilomètres, mais le détroit peut être dangereux à cause de la circulation intense de pétroliers et de porte-containers et de vents parfois très violents. La ville disposant d'une calanque bien abritée, il est donc logique que Bonifacio ait longtemps monopolisé le commerce avec sa voisine, bien que l'étroitesse du site ne permette que le passage et les manœuvres de navires de gabarit modeste, ce qui n'est pas incompatible avec le type de trafic des passagers. L'organisation consiste à multiplier les rotations quotidiennes, les traversées durant cinquante minutes sur des petits car-ferries ne dépassant pas treize nœuds en service. Hors saison, il y a deux rotations par jour mais en période estivale le nombre est triplé, soit un départ toutes les deux heures.

Jusqu'en 1960, le trafic du port ne dépassait pas dix mille passagers par an dans chaque sens, il était souvent le fait de travailleurs sardes, notamment saisonniers ; le tourisme s'est ensuite développé, d'abord lentement puis fortement dans la décennie 1980, jusqu'à atteindre un maximum de trois cents mille en 2002 ; depuis cette date, le trafic s'est stabilisé autour de 260 000, plaçant Bonifacio au quatrième rang corse. Les passagers sont souvent des touristes qui partagent leurs vacances en deux séjours afin de visiter les deux îles, mais un simple aller-retour dans la journée, d'ailleurs promu par les armateurs, pour visiter Bonifacio ou Santa-Teresa di Gallura est assez fréquent, d'autant que le tarif des traversées n'est pas excessif (le minimum prévu en 2016 est de 25,75 euros pour un aller simple). Les deux villes possèdent un beau patrimoine archéologique, romain pour la sarde, de la période moderne pour la corse, et de très belles plages à proximité. Le patrimoine de Bonifacio est un atout pour la promotion de croisières, attirant une clientèle cultivée, qui privilégie des traversées calmes et des escales enrichissantes.



**Photo 47 : Navire de croisière de luxe à Bonifacio**

*(Source : Amar Corse Matin juin 2008)*

Les dimensions de la calanque et du port ne permettent pas de recevoir les gros navires mais sont adaptées à l'accostage de petites unités d'une soixantaine de mètres de long, transportant une centaine de passagers à des tarifs élevés. Ce type de croisières correspond bien aux capacités d'accueil de la ville et lui apporte des ressources appréciables grâce à une fréquentation assez régulière, généralement comprise entre 15 000 et 20 000 personnes, le maximum de 23 051 ayant été atteint en 2015 ; au cours de la dernière décennie, le nombre n'est passé en dessous de 10 000 qu'en 2009 (9 600). Il s'intègre bien dans le cadre du port de plaisance qui abrite des yachts luxueux révélateurs du type de tourisme en essor dans l'Extrême Sud.

La navigation de croisières a progressé différemment selon les ports de Corse du Sud, tous ont des atouts pour développer une activité qui peut bien s'intégrer dans l'économie régionale ; les ports secondaires peuvent y trouver un complément important à l'activité commerciale qui est fortement concurrencée par l'aéroport de Figari dont le trafic des passagers est triple du leur. La voie aérienne l'emporte aussi sur la voie maritime à Ajaccio, donc dans tout le département, à l'inverse de la situation en Haute Corse, que ce soit à Bastia ou en Balagne.

#### ***4.2.3.4. Évolutions contraires des ports balanins***

##### ***Un trafic assez irrégulier***

La côte de la Balagne est la plus proche de la France continentale, les deux ports voisins de Calvi et L'Ile Rousse sont à environ cinq heures de traversée de Nice, selon les navires, et sont logiquement bien placés pour attirer un trafic maritime important, mais l'histoire l'a sûrement emporté sur la géographie en privilégiant les ports des deux villes principales de la Corse. Dès le début de la marine à vapeur, Marseille s'est imposée comme tête de pont pour les relations avec l'île malgré son éloignement supérieur à Nice et Toulon ; la différence de distance entre le port phocéén et Calvi et L'Ile Rousse, d'une part, et Ajaccio, d'autre part, n'est que de vingt-quatre et quinze kilomètres alors qu'elle est de soixante-douze et quatre-vingt-un kilomètres au départ de Nice. L'écart était insuffisant pour ne pas donner la priorité à une liaison avec la préfecture du département ; l'écart était plus important entre Marseille et Bastia mais celle ville était déjà le premier centre économique de Corse. Les ports balanins étaient davantage utilisés pour les relations, surtout saisonnières, avec Nice et

le sont restés jusqu'à un passé très récent.

Le trafic s'est un peu moins accru que celui de l'ensemble des ports corses, il a presque quintuplé en cinquante ans tandis que la moyenne régionale septuplait. La progression a été plus irrégulière que pour l'ensemble des ports corses, avec les creux profonds et des accélérations brutales ; ainsi, en 2004, la baisse était de 23% alors que le trafic total corse était stable mais en 2006, l'augmentation était de 35% en Balagne et seulement de 8% en moyenne insulaire. Cette différence est difficile à expliquer, elle résulte partiellement du caractère plus saisonnier du trafic et des fluctuations de l'offre des compagnies. Les lignes de Nice sont les plus utilisées, elles représentent encore 44,9% des passagers en 2015, alors que leur part était de 77,3% dix ans plus tôt et de 89% en 1978 ; les lignes de Toulon progressent plus vite et atteignent 39,3%, celles de Marseille, uniquement assurées par des navires mixtes, obtiennent 8,6% du trafic mais n'ont jamais pris une part importante et celles d'Italie (San Remo de 1978 à 1983, Gênes de 1989 à 1997 et, surtout, Savona depuis 1983) ne représentent plus que 7,2% après avoir atteint jusqu'à 13% en 2001.

### ***Les nets progrès récents de L'Ile Rousse***

Jusqu'en 1965, L'Ile Rousse et Calvi se partageaient le trafic des passagers avec Nice ; celui-ci avait été rouvert en 1948, uniquement en saison estivale jusqu'en 1954, et avait progressé régulièrement, passant de 15 660 passagers en 1950 à 81 675 en 1965, lorsque le port de L'Ile Rousse a été fermé. À sa réouverture, en 1974, il comptait déjà 57 600 passagers et 81 200 l'année suivante, à quasi égalité avec Calvi ; le trafic n'a quasiment pas cessé de progresser, avec quelques à-coups, dépassant Calvi dès 1981 avec 153 300 passagers contre 143 900, puis en étant dépassé de 2001 à 2005. Au début du XXIème siècle, la progression du trafic s'accélérait, le seuil des 200 000 passagers était franchi en 2003, celui des 300 000 en 2006, année où L'Ile Rousse dépassait Bonifacio et devenait le troisième port de passagers de Corse, et celui des 400 000 en 2010 ; alors qu'une baisse générale avait commencé deux ans plus tôt, le maximum était atteint en 2013 avec 446 307 passagers et le trafic s'est maintenu à 429 018 passagers en 2015.

La progression est encore possible mais nécessitera une gestion rigoureuse des rotations car les deux quais sont souvent occupés simultanément et le port n'est plus extensible, c'est d'ailleurs un handicap pour l'accueil des navires de croisières. Malgré ce problème et le fait qu'il n'y a pas une rade bien abritée, les efforts de L'Ile Rousse pour attirer cette activité commencent à porter leurs fruits, 2012 puis 3803 croisiéristes ont été reçus en

2014 et 2015, notamment à bord du « Club Med 2 » et du trois mâts de luxe « Ponant » ». Les conditions de développement des croisières sont nettement plus favorables à Calvi.



**Photo 48 : Le navire mixte Monte d'Oro et le yacht « Ponant »  
dans le port d'Ile Rousse**

*(Source G.Benso 2015)*

### ***Le recul du port de Calvi et son éventuelle mutation***

Calvi est le second port de croisières en Corse mais c'est d'abord un port de commerce malgré une baisse importante de son trafic des passagers et la fin de celui des marchandises en 2013 ; la question de sa fermeture est posée par la municipalité mais pas encore de réponse. Calvi a été le troisième port de passagers de Corse jusqu'en 1975, puis le quatrième jusqu'en 2005, dépassé par Bonifacio après la réouverture de L'Ile Rousse qui le dépassa à son tour en 2006. Depuis cette date, le trafic s'est maintenu à son niveau antérieur, entre 170 000 et 209 000 passagers par an jusqu'en 2010, avant une baisse inexorable conduisant à un étiage de 52 705 en 2014, suivi d'une petite remontée à 57976 passagers en 2015. Cette chute résulte d'un choix des compagnies maritimes : la SNCM a abandonné la desserte en 2014, la Corsica Ferries, désormais seule desservant le port, affecte un navire de capacité plus réduite que les Méga Express sur les deux lignes exploitées, celle de Nice pour les deux tiers des passagers et celle de Savona pour le tiers restant.



**Photo 49 : Le « Club Med 2 » au mouillage dans le golfe de Calvi**

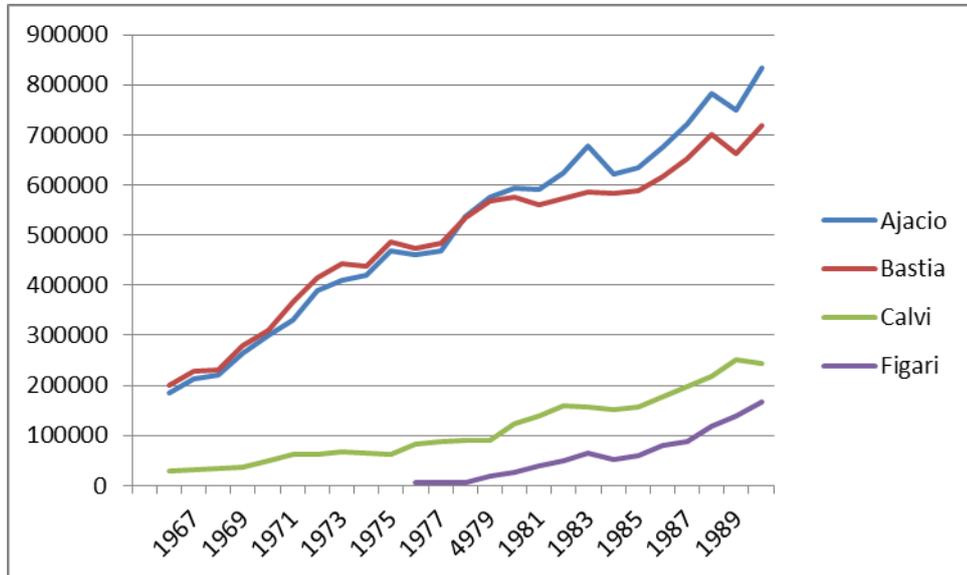
*(Source G.Benso 2014)*

Dans l'attente d'une décision qui sera prise au niveau de la CTC, le trafic du port de commerce de Calvi ne retrouvera certainement plus son volume passé, la situation actuelle réduit les inconvénients dus aux conditions matérielles mais elle retarde la transformation en port de croisière et de plaisance souhaitée par la commune, ces deux activités étant plus lucratives que le trafic des passagers. Calvi accueille régulièrement des croisières depuis 1995, le nombre de croisiéristes augmente progressivement. La moyenne, qui était de 12 000 personnes par an jusqu'en 2000, a été doublée pendant la décennie suivante et a explosé depuis 2011 ; pendant quatre des cinq dernières années, plus de 70 000 croisiéristes ont visité Calvi, le maximum a été atteint avec 78 220 en 2015. Cette très forte augmentation est due à l'arrivée de grands paquebots qui mouillent dans le golfe alors qu'auparavant seuls venaient des navires de croisière ayant des dimensions adéquates pour accoster, elle est la conséquence de la démocratisation des croisières.

Le trafic des passagers maritimes en Balagne est de plus en plus différent à Calvi et L'Île Rousse mais le total est en augmentation modérée, comme celui de l'aéroport de Calvi, dont la progression est la plus faible des quatre aéroports corses.

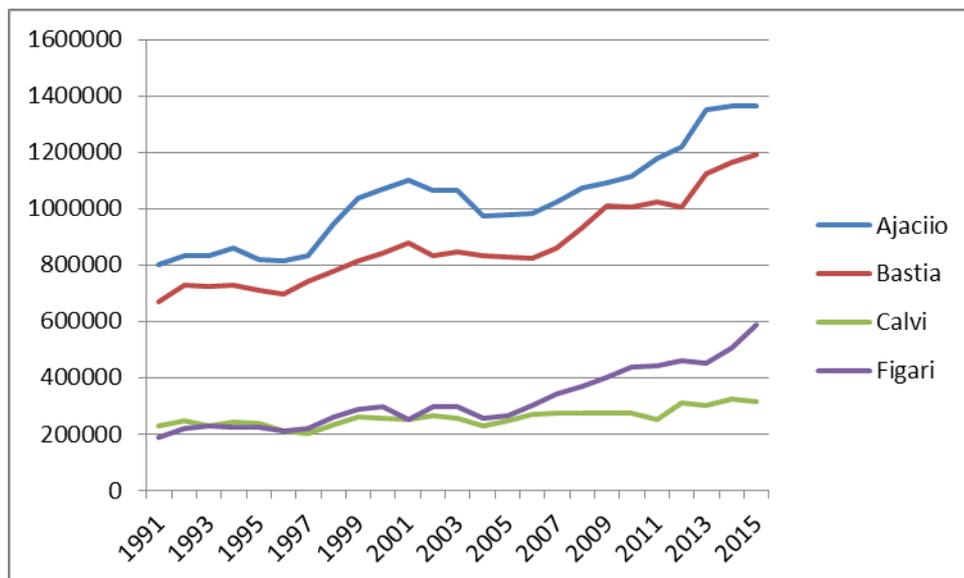
### 4.3.2. Un trafic aérien en progression générale et inégale

#### *Évolution du trafic par aéroports depuis 50 ans*



**Graphique 24 : Répartition des passagers par aéroports 1966-1990**

(Source ORTC)



**Graphique 25 : Répartition des passagers par aéroports 1991-2015**

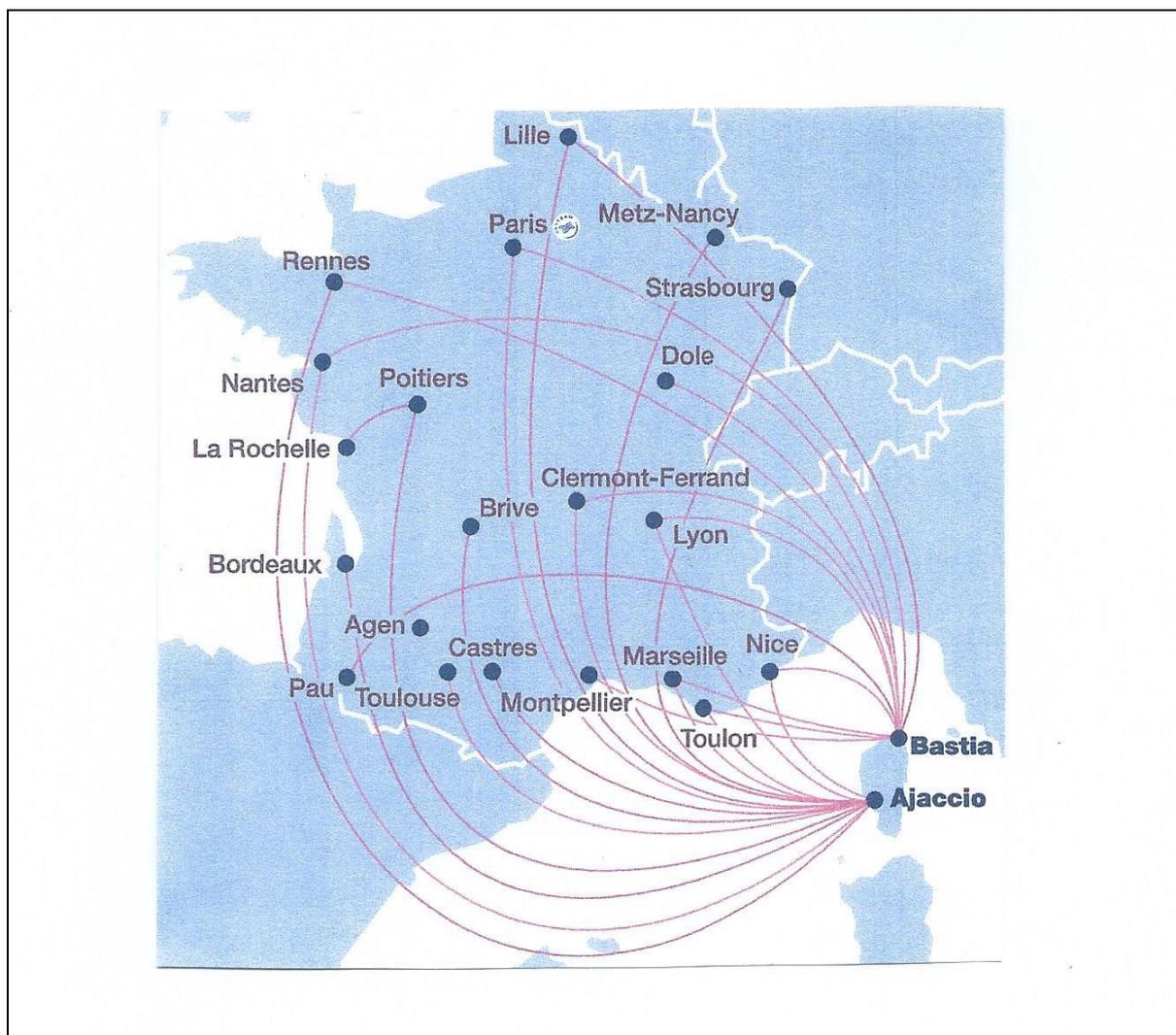
(Source ORTC)

#### ***4.3.2.1. Similitudes des trafics des deux aéroports principaux***

Contrairement au trafic maritime, le nombre de passagers aériens est en augmentation, certes légère mais continue, notamment grâce à l'apport progressif des compagnies low cost qui ont atteint 30% du volume en 2014. L'aéroport de Bastia-Poretta a perdu la première place insulaire au profit d'Ajaccio en 1979 mais il représente encore 34% du marché avec 1 191 273 passagers en 2015. Lorsque les résultats du port et de l'aéroport sont additionnés, Bastia occupe nettement la première place qui lui vaut l'appellation de « première porte de Corse » avec un total de 3 279 744 passagers en 2015, soit 43,8% du trafic général.

Jusqu'en 1978, l'aéroport de Bastia-Poretta détenait la première place pour le trafic aérien de la Corse mais était pratiquement rejoint par celui d'Ajaccio-Campo dell'Oro au niveau de 536 000 passagers, l'année suivante, celle-ci revenait à Ajaccio qui l'a conservée et confortée depuis ; une des raisons est sans doute liée à la nature plus nationale des passagers aériens qui caractérise aussi le trafic du port de la ville impériale. Les deux aéroports ont eu une croissance presque continue de leur trafic, Ajaccio-Napoléon Bonaparte a franchi le cap du million de passagers par an en 1999, Bastia-Poretta en 2009 ; leur maximum a été atteint en 2014 pour le premier avec 1 364 097 (1 362 353 l'année suivante) et en 2015 pour le second avec 1 191 353 passagers, leurs taux moyens annuels de progression respectifs établis de 2005 à 2015 sont de 3,9% et 4,4%. Ensemble, ces deux aéroports comptabilisent les trois quarts du trafic aérien de la Corse.

La part des liaisons avec la France continentale a été de 89,9%, en augmentation de 2,5% par rapport à 2014, pour Ajaccio-Napoléon Bonaparte et de 85,9% pour Bastia-Poretta ; ce sont les lignes avec des aéroports provinciaux qui ont déterminé cette évolution car les baisses respectives de 3,% et 3% du trafic avec Paris n'étaient pas compensées par la très légère croissance de celui avec Marseille et Nice. L'augmentation sensible du nombre de passagers des lignes inter provinciales (7,2% et 16,4%) est la conséquence des progrès des compagnies à bas coût et du développement du réseau d'Hop. En revanche, le trafic avec l'étranger a été globalement stable : 10% pour Ajaccio, en baisse de 3,6%, 14% pour Bastia, en hausse de 3,9% ; l'Agence du Tourisme de la Corse, consciente du faible niveau de la fréquentation étrangère autre que celle empruntant la voie maritime, œuvre activement pour développer des liaisons avec l'Europe du Nord.



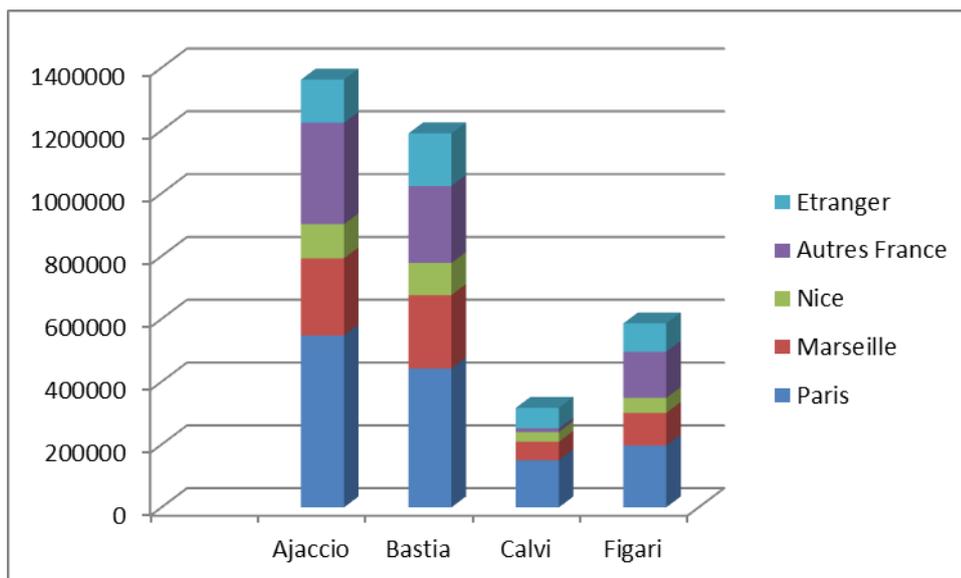
**Carte 18 : Lignes aériennes d’Ajaccio et Bastia**

*(Source Air France-Hop)*

Près des deux tiers des passagers utilisent les lignes de la DSP parmi lesquelles la plus grande part, de l’ordre de 40% chaque année, revient à celles de Paris-Orly ; en période creuse, les trois vols quotidiens entre la capitale et les deux villes préfectorales corses ont un taux de remplissage très satisfaisant, les horaires sont établis pour permettre un aller-retour dans chaque sens dans la journée. Le même principe est appliqué au « bord à bord », dont les sept dixièmes du trafic passent par l’aéroport de Marseille-Provence ; l’aéroport de Nice-Côte d’Azur subit davantage la concurrence des navires à cause de la proximité de la ville et de l’île, qui permet des traversées maritimes courtes, et du plus grand impact économique de la cité phocéenne, d’ailleurs desservie en partie par des Airbus dont la capacité est plus adaptée aux besoins que celle des ATR 72, ceux-ci étant en adéquation avec les caractéristiques du trafic des aéroports secondaires.

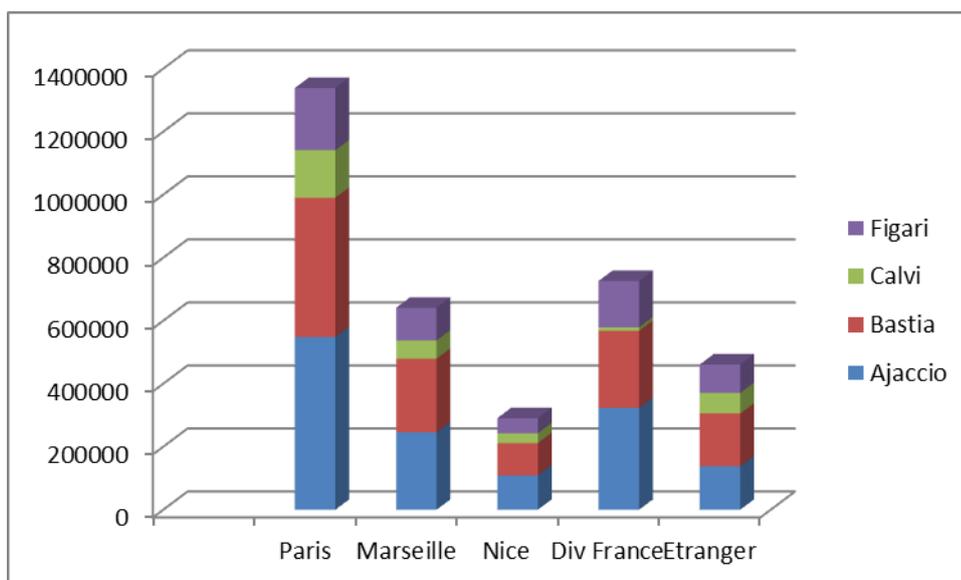
Les relations directes avec des villes de province, hors le bord à bord, sont limitées et, pour la plupart, saisonnières, seules, celles avec Lyon et Toulouse sont pérennes ; en revanche, les liaisons saisonnières sont nombreuses et quasiment les mêmes pour les deux aéroports, en 2015, il y en avait dix-huit dont les principales étaient avec Bordeaux, Lille, Nantes, Rennes, Clermont-Ferrand, Montpellier, Metz-Nancy et Strasbourg. Les compagnies les plus actives dans les vols interprovinciaux sont Air Corsica, Hop et Volotea. Bien que la part du trafic avec l'étranger soit faible, le nombre de destinations est important et en augmentation. La compagnie aérienne régionale a mis en place trois liaisons internationales avec Rome et Palerme, en partenariat avec Alitalia, et Liège ; elle a organisé des vols ponctuels vers Londres, Madrid, Séville, Naples, Venise, Vienne et Prague en fonction de ses disponibilités.

À l'exception de la compagnie nationale allemande, la plupart des relations aériennes avec nos voisins européens sont effectuées par des transporteurs « low cost » dont la part a fortement progressé, passant de 10% à 27% à Ajaccio et de 18% à 29% à Bastia de 2010 à 2015 ; un complément est apporté par des charters. Les destinations étrangères les plus nombreuses sont allemandes, Berlin, Hambourg, Munich, Francfort, Cologne, Stuttgart et Düsseldorf sont des partenaires fidèles des aéroports corses, particulièrement de Bastia. Le Royaume Uni vient ensuite avec quatre villes reliées pendant les saisons touristiques : Londres, Manchester, Birmingham et Bristol. Les pays du Benelux sont des partenaires traditionnels des aéroports corses dont les deux principaux sont reliés aux trois villes principales, Bruxelles, Amsterdam et Luxembourg chaque saison touristique. Les destinations latines sont moins nombreuses, probablement en raison de la proximité de l'Italie qui favorise la voie maritime, cependant des liaisons saisonnières sont établies chaque année avec des grandes villes italiennes et espagnoles, notamment Rome, Milan, Madrid et Barcelone ; elles sont davantage rattachées à l'aéroport d'Ajaccio tandis que les lignes septentrionales sont plus souvent associées à Bastia. Les différences entre les aéroports des deux villes principales de l'île sont minimales tandis qu'elles sont marquées entre les deux autres aéroports.



**Graphique 26 : Répartition des passagers aériens par destinations en 2015**

(Source ORTC)



**Graphique 27 : Répartition des passagers aériens par provenances en 2015**

(Source : ORTC)

#### ***4.3.2.2. Différences sensibles entre les deux aéroports secondaires***

L'aéroport de Calvi-Sainte Catherine a longtemps été le seul aéroport secondaire de Corse, son trafic n'a augmenté que très lentement, n'atteignant qu'un dixième de celui

d’Ajaccio ou de Bastia qu’au début de la décennie 1960 puis a connu une accélération jusqu’à une stabilisation au niveau d’un quart de chaque aéroport principal. Le trafic de Figari-Sud Corse franchissait le seuil des cent mille passagers quand l’aéroport balanin dépassait celui des deux-cent mille, mais avait un développement beaucoup plus rapide ; il devenait le troisième aéroport corse en 1997 et à partir de 1997, année où le nombre de passagers dépassait trois cent mille, avait un essor spectaculaire traduit par le franchissement du cap des cinq cent mille passagers en 2014. Dans la même période, le trafic de Calvi augmentait peu, sa part dans le total des aéroports corses diminuait pendant que celle de Figari augmentait ; au cours des dix dernières années, leurs taux annuels moyens de progression ont été, respectivement, de 2,9% et 12%.

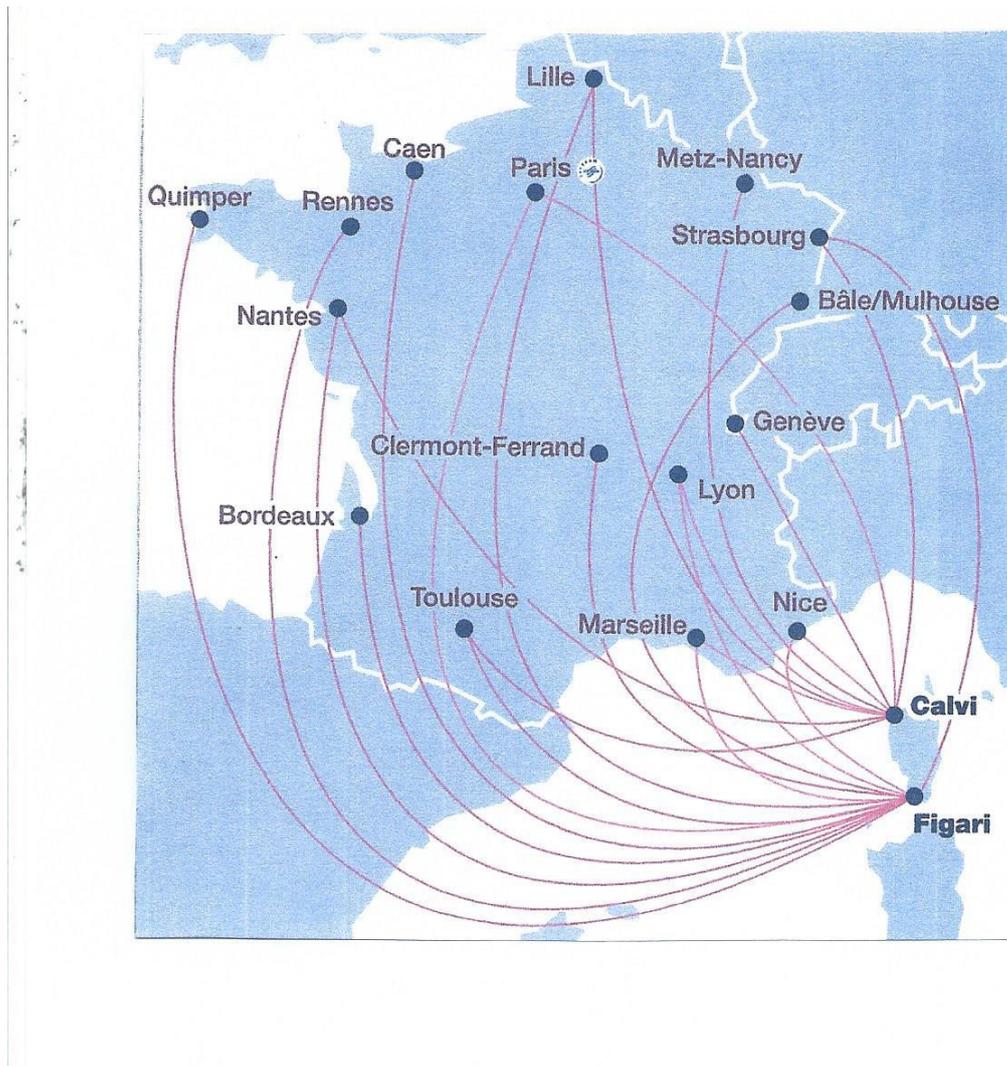
Années	Calvi		Figari	
	Pax	%	Pax	% total Corse
2006	270900	11,4	302400	12,7
2009	286273	20,3	401622	14,4
2012	312613	10,4	459049	15,3
2015	317145	9,2	586043	16,9

**Tableau 12 : Comparaison des trafics de Calvi et Figari pendant les dix dernières années**

*(Source ORTC)*

Cette différence est due aux conditions naturelles qui handicapent l’aéroport calvais et à une politique dynamique de la CCI de Corse du Sud et à l’action de son directeur chargé de l’Extrême Sud, Monsieur Jean-Marc Serra ; ils ont misé sur la carte des low cost, dont la part de 31% du trafic est la plus importante des aéroports corses tandis que celle de Calvi est la plus faible (9%), Les compagnies aériennes à bas coût ont permis à Figari de tripler son trafic avec la province en deux ans par dix liaisons saisonnières avec des villes bien réparties sur le territoire national à l’exception du Nord (Avignon, Bordeaux, Brest, Mulhouse, Nantes, Rennes, Rouen, Strasbourg, Toulouse, Tours). Au niveau international, après une stagnation depuis 2010 la reprise a été nette en 2015 (33,9%) en partie grâce au succès de la liaison avec Charleroi par Ryanair mais aussi par des services de charters avec Londres, Berne et

Luxembourg. Ce sont essentiellement des charters qui sont chargés des liaisons entre Calvi-Sainte-Catherine et les aéroports étrangers, les liens les plus traditionnels et solides sont situés dans le triangle Allemagne-Autriche-Suisse : Cologne, Düsseldorf, Vienne, Salzburg, Genève, La Chaux de Fonds et Sion, la liaison avec cette ville étant assurée par la compagnie Air Glaciers qui met en ligne des petits avions à réaction transportant une vingtaine à une cinquantaine de passagers.

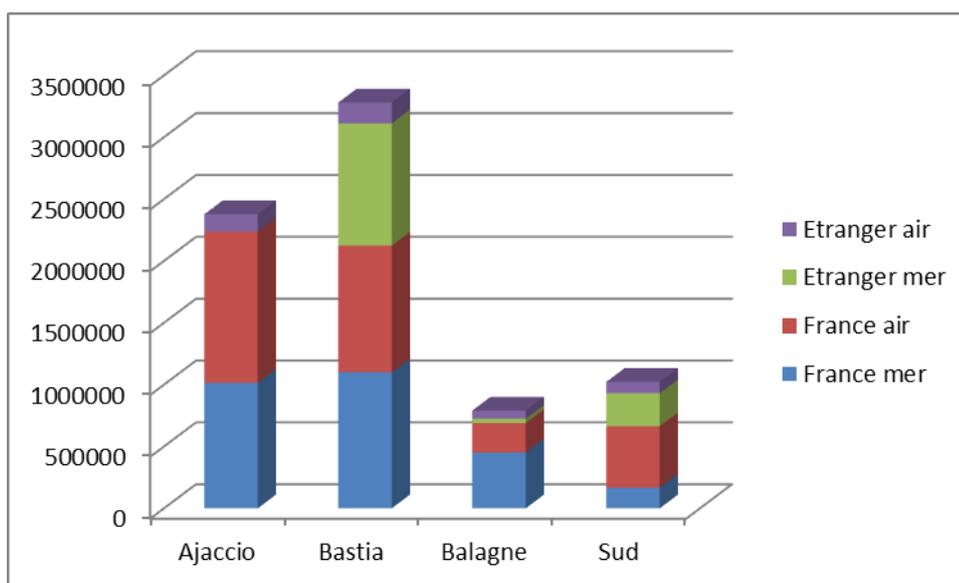


**Carte 19 : Les lignes aériennes de Calvi et Figari**

*(Source : Air France-Hop)*

Les liaisons nationales représentent les huit dixièmes du trafic de Calvi et parmi elles les lignes autres que celles de la DSP ne sont que 5%, en net recul, en principe provisoire car Hop doit les développer. C'est donc la situation opposée à celle de Figari où les trois lignes

subventionnées dépassent à peine la moitié du trafic. La liaison avec Paris est de loin la plus utilisée, elle transporte presque la moitié des passagers de l'aéroport, celle de Nice souffre probablement de la concurrence des navires car les traversées entre la ville azurée et la Balagne ne durent que cinq heures et sont rentables si elles sont diurnes. Ces différences entre les ports et les aéroports de la Balagne et l'Extrême Sud traduisent celles de l'organisation du tourisme dans les deux territoires.



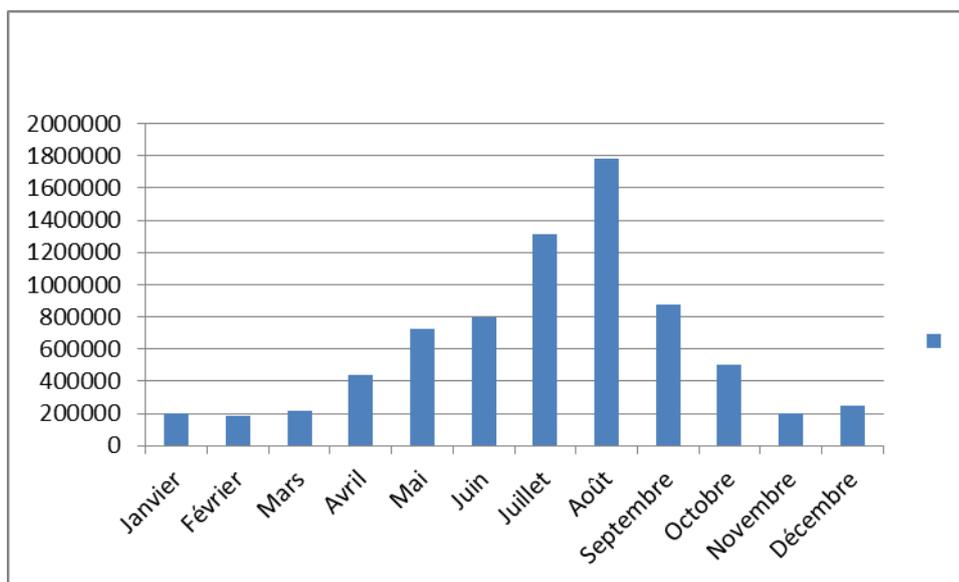
**Graphique 28 : Ventilation des passagers par modes de transport en 2015**

(Source ORTC)

#### 4.4. De fortes variations dans le temps

La Corse est un territoire où l'activité touristique s'est développée sur un mode estival, ce qui n'était pas le cas dans les années précédant la Seconde Guerre Mondiale où un modeste tourisme printanier, voire automnal et même hivernal, était né à l'image de ce qui se pratiquait sur la Côte d'Azur. La création des congés payés par le gouvernement du Front Populaire n'avait pas eu le temps d'avoir des effets sensibles sur le trafic lorsque le conflit éclata, sauf pour les Corses vivant sur le continent qui pouvaient mieux retourner dans leurs familles pendant deux semaines généralement estivales. Après la Libération et la reprise des liaisons maritimes puis l'essor du transport aérien, le phénomène a pris une ampleur croissante.

### 4.4.1. L'importance des mouvements saisonniers



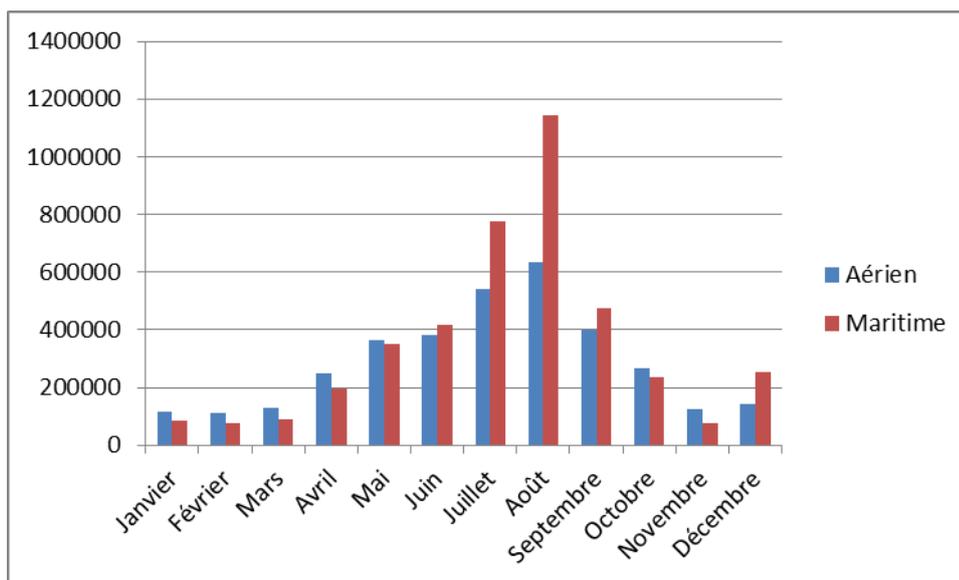
**Graphique 29 : Répartition mensuelle du nombre de passagers en 2015**

(Source : ORTC)

La répartition mensuelle du trafic des passagers en 2015 est conforme à celle constatée chaque année depuis une quarantaine d'années, elle comprend trois types de mouvements. Une pointe estivale de deux mois, en juillet –août, atteint ou dépasse 41% du total annuel, elle n'était que d'un tiers en 1965 ; en 2015, les pourcentages de passagers étaient respectivement de 17,6 et 23,8%, conformément à l'avantage habituel du mois d'août dont la première moitié est la plus chargée ; depuis une quinzaine d'années, une tendance à une concentration du flux touristique est remarquée, en partie à cause des modifications du calendrier scolaire français. Une longue période creuse va de novembre à mars, les parts mensuelles sont inférieures à 3%, sauf en décembre où un léger sursaut a lieu dans les deux sens grâce aux vacances de la Noël (3,3%), le cumul des cinq mois étant de 14,1%. Entre ces deux ensembles opposés, deux périodes intermédiaires ont des points communs, regroupées, elles représentent 44,5% du total annuel ; l'avant-saison est marquée par une montée progressive d'avril à juin, tandis que le retombée est plus rapide après la pointe estivale malgré une bonne fréquentation dans la première moitié de septembre, ce mois et juin dépassant un dixième du trafic annuel (respectivement 11,7 et 10,% en 2015).

Cette répartition générale est à préciser selon les modes de transport et les lieux. Depuis la décennie 1960, la voie maritime n'est majoritaire que pendant la haute saison touristique, de juin à septembre, mais la différence à l'avantage de l'avion est relativement

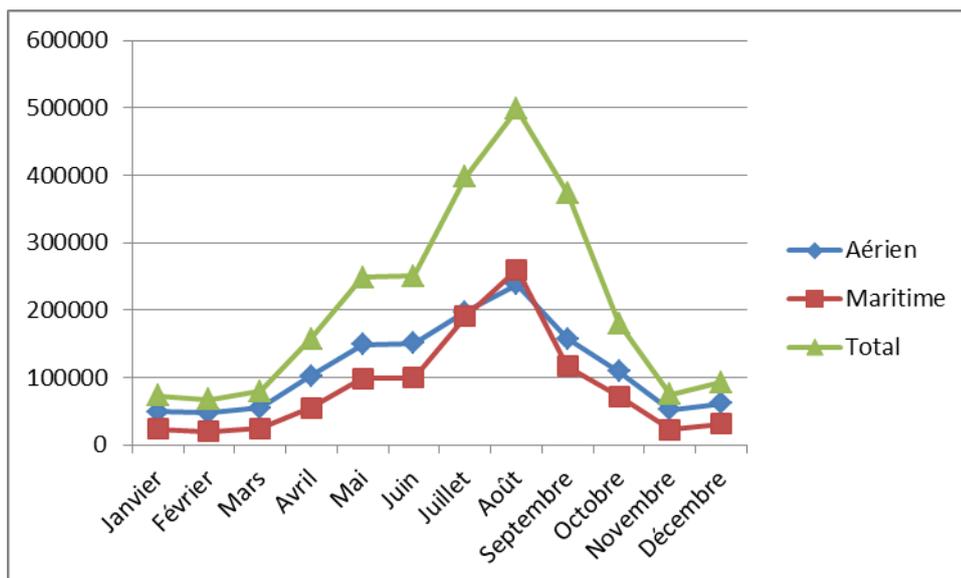
faible pendant les huit autres mois tandis que la prépondérance du navire est très nette et période de pointe. Près de la moitié des passagers maritimes voyagent en juillet-août (47,8% en 2015) alors que la part de ces deux mois n'est que d'un tiers (34% en 2015) pour les passagers aériens. Inversement, la part de la période creuse de cinq mois est de 18% pour le transport aérien des passagers et de 10,8% pour le transport maritime.



**Graphique 30 : Répartition mensuelle des passagers selon les modes de transport en 2015**

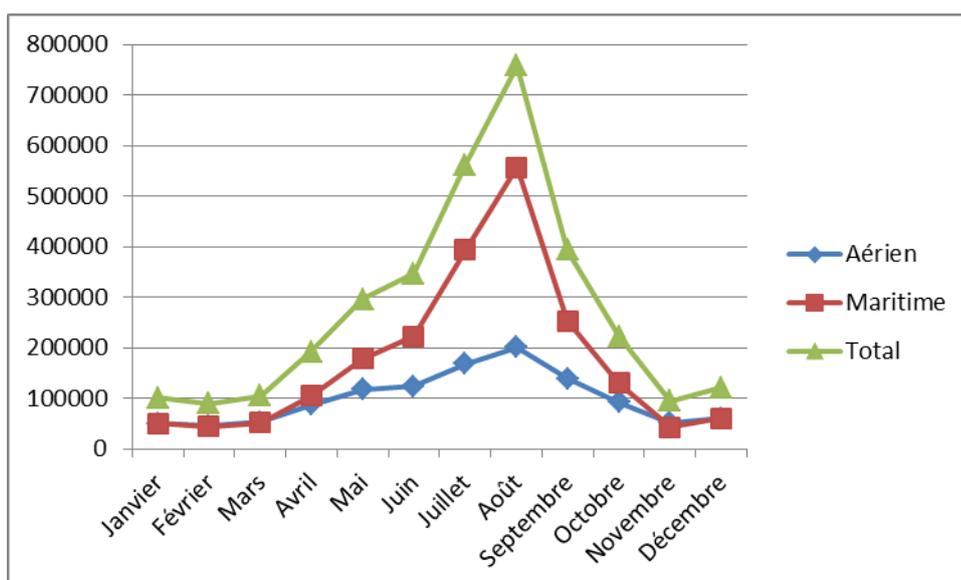
(Source : ORTC)

Le schéma général doit être nuancé car les portes maritimes et aériennes de la Corse présentent des différences non négligeables dans la répartition mensuelle et, surtout, la combinaison des deux modes de transport. Malgré leurs structures très différentes, les répartitions des passagers des deux villes principales sont très voisines, la pointe saisonnière de juillet-août et l'écart entre les mois le plus chargé et le plus creux sont légèrement inférieurs à Ajaccio, grâce au rythme plus régulier du transport aérien qui n'est dépassé par le maritime qu'en août ; en revanche, la voie maritime l'emporte à Bastia d'avril à octobre, pendant les sept mois d'activité touristique. La dimension et les activités de ces deux villes moyennes permettent de générer un trafic plus régulier durant l'année.



**Graphique 31 : Répartition mensuelle des passagers à Ajaccio en 2015**

(Source : ORTC)



**Graphique 32 : Répartition mensuelle des passagers à Bastia en 2015**

(Source : ORTC)

Un coefficient de saisonnalité est calculé en divisant le nombre de passagers du mois le plus chargé, août, par celui du mois le plus creux, généralement février, parfois novembre. Il est variable selon les ports et aéroports et donne des indications sur le tourisme

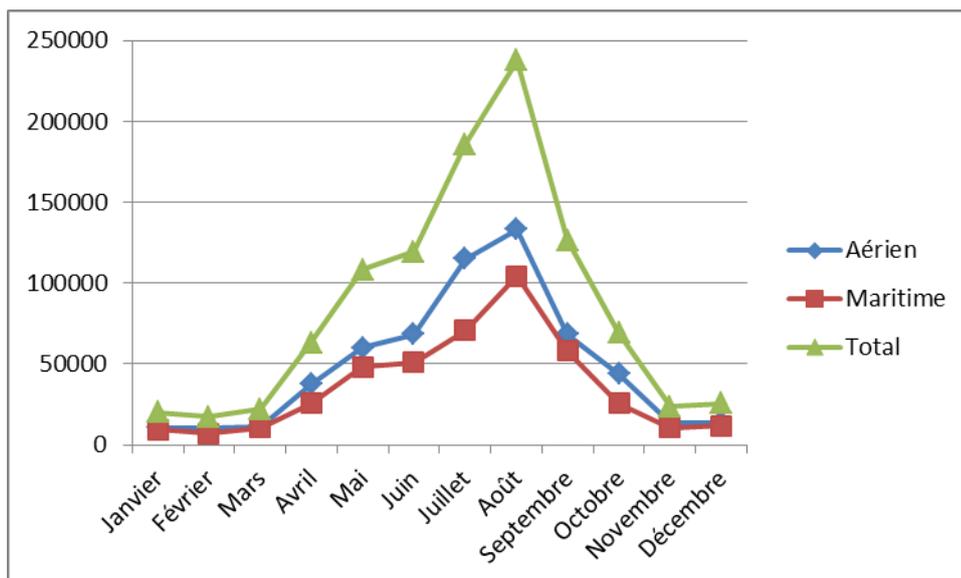
	Ajaccio	Bastia	Sud Corse	Balagne	Corse
Pointe générale	37,7 %	40,2 %	41,5 %	59,2 %	41,4%
aérienne	32 %	31 %	42,4 %	41 %	34%
maritime	44,5 %	45,5 %	40,2 %	71,1 %	47,8%
Écart général	7,4	8,5	13,8	40	9,6
aérien	5	4,4	12,9	10,4	5,8
maritime	13	13,1	15,1	104	15,3

**Tableau 13 : Comparaison des différences saisonnières selon les secteurs en 2015**

(Source : ORTC)

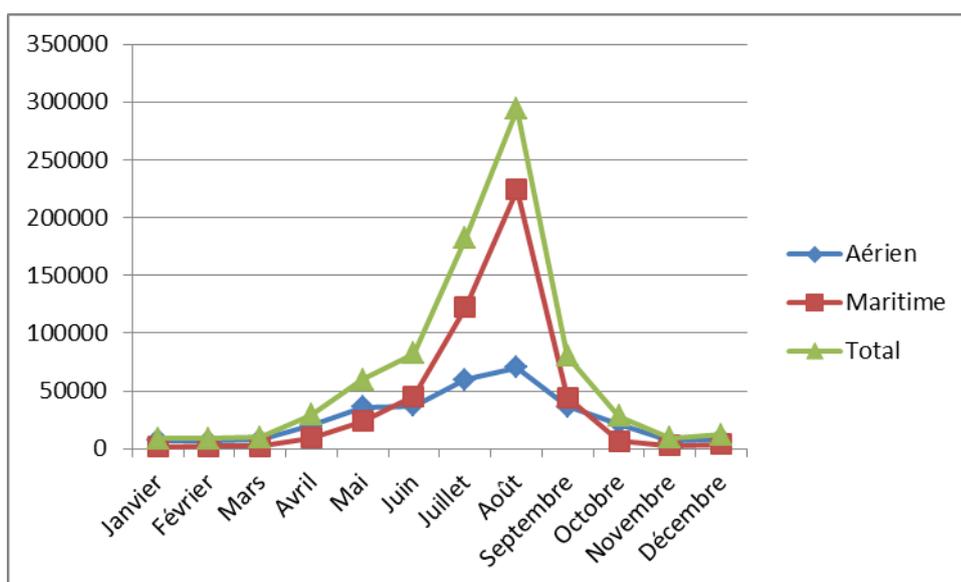
Les deux portes secondaires se distinguent assez nettement des deux principales et, encore plus, entre elles. Le cas de « Sud Corse » est complexe car ont été associés trois ports très différents, autant par le nombre et le rythme saisonnier des passagers que par leurs destinations. Bonifacio assure 60% du trafic total maritime du Sud de la Corse selon un rythme moins marqué par le tourisme que Porto Vecchio et Propriano, grâce à sa relation privilégiée avec la Sardaigne ; sa pointe saisonnière de 34% est la moins forte de tous les ports corses et permet à celle de l'ensemble des trois ports d'être la plus modérée de Corse. En revanche, la pointe estivale de Figari-Sud Corse (42,5%) est la plus forte des aéroports de l'île, elle résulte du développement du low cost ; les écarts entre août et février sont plus élevés qu'à Bastia ou Ajaccio mais moins qu'en Balagne pour le total et le maritime.

La Balagne est le cas extrême, ses deux ports reçoivent cent-quatre fois plus de passagers en août qu'en février ; en 2015, hors saison touristique, seul celui de L'Île Rousse était ouvert et n'était relié qu'à Marseille, trois fois par semaine, par le «Monte d'Oro », le navire mixte le moins confortable de la flotte de la SNCM. Dès le printemps venu, Corsica Ferries a assuré des liaisons de plus en plus nombreuses à l'approche de l'été avec Toulon, Nice et Savona ; Calvi a renforcé les possibilités de réception des navires. Le trafic maritime l'emporte chaque année sur l'aérien de juin à septembre, les quatre mois les plus chargés de l'année. Ces choix sont déterminés par la proximité des ports balanins des côtes provençale et azurée qui permet des liaisons accélérées pendant la saison touristique.



**Graphique 33 : Répartition mensuelle des passagers en Sud-Corse (2015)**

(Source : ORTC)



**Graphique 34 : Répartition mensuelle des passagers en Balagne (2015)**

(Source : ORTC)

Les variations saisonnières du trafic sont fondamentales mais ne sont pas uniques, les autres divisions du temps, mois, semaine et journée, sont aussi affectées par des mouvements plus ou moins sensibles dans la vie locale.

## **4.4.2. Les variations dans les divisions de l'année**

### ***4.4.2.1. Les jours de pointe annuelle***

Le mois est la division du temps où les variations sont les moins sensibles, elles sont variables selon le mois et, même, en fonction de l'année à l'occasion de fêtes dont les dates sont mobiles. Les extrémités des mois sont les plus demandées pour les déplacements pour les congés, essentiellement en période estivale. Cependant, le jour le plus chargé de l'année se situe souvent au milieu du mois d'août, au moment du chassé-croisé des vacanciers terminant ou commençant la première ou la seconde moitié du mois. Une enquête réalisée par la DREAL en 2012 a établi que le jour de pointe de l'année avait été le samedi 18 août avec 101 285 passagers dont 48,2% aux entrées et 51,8% aux sorties, 34,3% avaient choisi la voie aérienne et 65,7% la voie maritime.

Le second jour de pointe de l'année correspond au chassé-croisé entre juilletistes et aoûtistes, il tend d'ailleurs à se rapprocher du premier ; ce jour de pointe maximale est aussi déterminé par la date de l'événement ou de la fin de semaine la plus proche du changement de mois, si le week-end correspond à la charnière des deux mois, le samedi peut très bien être le jour de pointe de l'année. Le calendrier scolaire intervient pour générer des augmentations de trafic lors des départs en vacances et des retours ; si les mouvements ont toujours lieu à des dates stables pour les congés de la Toussaint et de Noël, qui créent un flux supplémentaire de l'ordre de 5 à 6%, ils interviennent à des dates variables pour les congés d'hiver, très peu déterminants, et de printemps, les plus attractifs mais dont l'impact ne peut pas être évalué avec précision car ils sont simultanés avec les déplacements de vacanciers printaniers.

### ***4.4.2.2. La prépondérance du samedi dans la semaine***

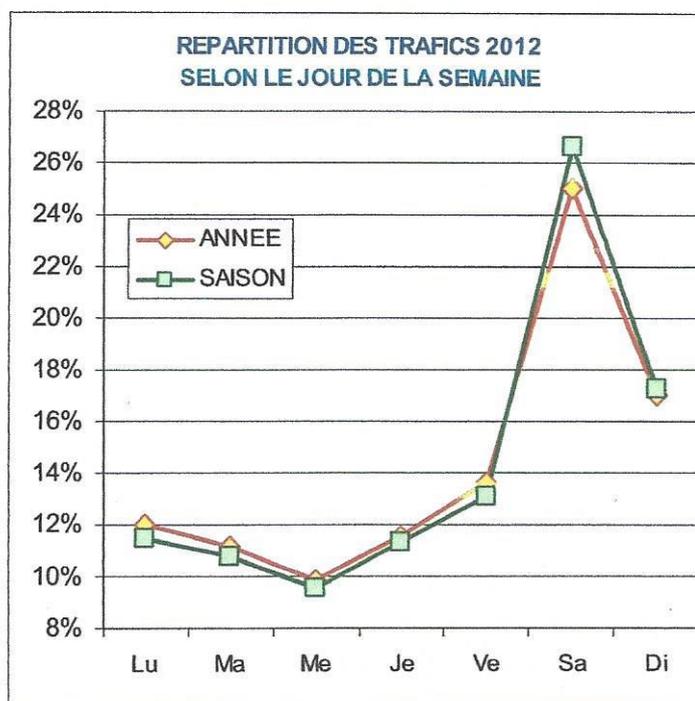
La pointe hebdomadaire est le week-end en toutes saisons, elle est plus accentuée en faveur du samedi en saison touristique à cause du début des locations. Ce phénomène n'est pas spécifique à la Corse, il en résulte une saturation des ports et leur environnement et des aéroports, en période de pointe, mais la situation est différente selon les lieux. Le tableau ci-dessous traduit l'impact du tourisme dans les ports et aéroports des deux territoires les plus touristiques de Balagne et de l'Extrême Sud, à l'exception de Bonifacio qui a plusieurs relations quotidiennes avec Santa Teresa di Gallura, les allers-retours étant rendus possibles

grâce à la courte durée des traversées (cinquante minutes). La répartition hebdomadaire des passagers est identique dans les transports maritimes et aériens dans l'année, avec une moyenne de 42% en week-end, mais en saison estivale cette part est de 47% pour l'avion. Les quelques cas où la part de la fin de semaine est inférieure en saison de pointe peuvent surprendre mais ils résultent simplement de l'intensification des services pendant toute la semaine.

	Aéroports %				Ports %						
	Ajaccio	Bastia	Calvi	Figari	Ajaccio	Bastia	Bonifacio	Calvi	L'Ile Rousse	Porto Vecchio	Propriano
Année	41	38	57	44	44	40	28	42	51	59	34
Saison	46	42	60	47	43	42	28	38	48	63	33

**Tableau 14 : Part des week-ends dans le trafic hebdomadaire en 2012**

(Source DREAL mars 2013)



**Graphique 35 : Répartition des trafics dans la semaine**

(Source DREAL mars 2013)

. Le samedi est plus chargé que le dimanche avec, respectivement, 24% et 18% du trafic maritime hebdomadaire en moyenne annuelle, y compris en saison de pointe ; son avantage est encore plus net dans la voie aérienne avec 26% dans l'année et 30% en haute saison contre 16% pour le dimanche en toutes saisons. Un partage à peu près équitable est réalisé entre les autres jours de la semaine autour d'une moyenne de 11,6%, avec une légère majoration pour le vendredi à cause de départs en week-end anticipés. Cependant, dans le détail, les transporteurs maritimes peuvent s'écarter de ce schéma général pour tenir compte des contraintes de la gestion des flottes.

#### ***4.4.2.3. Des variantes pour les compagnies maritimes***

Les moyennes présentées dans les tableaux précédents doivent être nuancées par des différences, qui peuvent être substantielles, au niveau des compagnies maritimes compte tenu des liaisons qu'elles assurent.

Compagnies	Coefficient saisonnalité	Pointe saisonnière	Part des week-ends	Nombre de traversées	Passagers par traversée
Corsica Ferries	16,4	47%	42%	4632	566
SNCM	15,6	55%	46%	2449	448
CMN	3,6	28%	33%	1202	222
Moby Lines	?	64%	35%	1686	168
SAREMAR	3,9	25%	27%	1824	65

**Tableau 15 : Répartition du trafic dans le temps par compagnies maritimes en 2012**

*(Source : DREAL 2013)*

Les résultats de l'enquête de la DREAL en 2012 ne seraient plus identiques en 2015 à cause du recul de la SNCM avant sa liquidation et de la réduction partielle et provisoire de l'activité de la Moby Lines. Cependant, ces données sont révélatrices de l'influence de la nature, de la durée et du nombre des traversées, du type de navires mis en service sur la

répartition du trafic dans une année. Les deux transporteurs principaux sont les plus affectés par un rythme saisonnier fortement déterminé par le tourisme ; le coefficient de saisonnalité et la part des fins de semaine sont très élevés, leur taux de remplissage des navires est médiocre car les car-ferries ont presque tous une capacité égale ou supérieure à deux-mille passagers, le taux de la SNCM devant être interprété en fonction des navires mixtes qui constituaient la moitié de sa flotte. La Compagnie Méridionale de Navigation, dont le flotte ne comprend que des navires mixtes, a un meilleur taux de remplissage de ses navires et un trafic plus régulier au cours de l'année, elle dépend beaucoup moins d'une clientèle estivale. Les résultats de la SAREMAR sont voisins bien que les conditions ne soient pas les mêmes, ils sont liés à la spécificité de la ligne Bonifacio-Santa Teresa di Gallura et des relations corso-sardes ; les cas de la Moby Lines est intermédiaire car la compagnie intervient sur la ligne de Bonifacio en Sardaigne de juin à septembre, ce qui explique sa forte pointe saisonnière, et assure un service entre l'Italie continentale et Bastia pendant l'année.

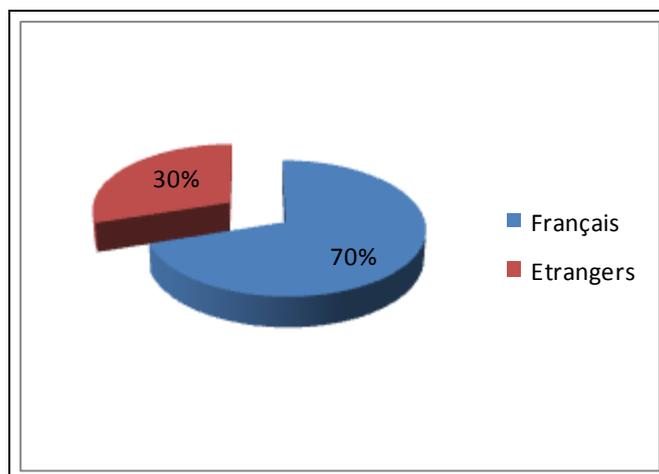
En saison estivale, il n'y a pas d'heure de pointe dans une journée, les navires effectuant des rotations rapides avec des escales courtes à tout moment de la journée, sauf les navires mixtes qui partent généralement en fin d'après-midi, vers dix-neuf heures, et arrivent le matin, vers six ou sept heures car ils ont besoin de plus de temps pour le chargement et le déchargement des cargaisons. Hors saison, les débuts et fins de journée sont les plus utilisés mais les arrivées et les départs des navires se limitent à un ou deux par port. L'enquête n'a pas été étendue aux compagnies aériennes dont le nombre aurait rendu la lecture peu révélatrice ; ensemble, Air Corsica et Air France, qui transportent environ sept passagers aériens sur dix, auraient des données assez proches des moyennes calculées sur l'ensemble du trafic, soit un coefficient de saisonnalité de l'ordre de 4,5 et une pointe saisonnière de l'ordre de 32%. Cette enquête présente des résultats de l'année 2012, ceux-ci varient chaque année mais dans des proportions modérées, ils donnent des indications utiles sur les flux touristiques aux professionnels pour préparer les saisons suivantes.

Chaque année, des enquêtes spécifiques sont réalisées par l'Agence du Tourisme de la Corse et par l'Observatoire du Tourisme de la Corse, elles évaluent le nombre de touristes à près de trois millions en 2015, en considérant que ce nombre correspond à la moitié des voyages diminuée des déplacements des résidents corses hors de l'île et de ceux des professionnels continentaux. La définition du touriste qui en résulte est large car elle l'englobe dans l'ensemble des vacanciers, y compris ceux qui passent leurs congés en Corse, dont les Corses du continent.

## 4.5. L'importance du tourisme dans les transports

Le tourisme est né en Corse entre les deux guerres mondiales. Ajaccio a été le premier lieu de cette activité bâtie sur le modèle de la Côte d'Azur et réservée à une clientèle aisée ; le « quartier des Anglais » évoque encore le souvenir des Britanniques qui séjournèrent chaque hiver ou s'installaient plus durablement dans la ville impériale. En 1928, la construction du « Corsotel » dotait la Balagne d'un équipement luxueux, dépassé quelques années plus tard par le prestigieux hôtel « Napoléon » à L'Île Rousse. Après la Libération, une évolution vers un tourisme plus populaire était initiée, en 1948, par l'ouverture à Calvi du « Club Olympique », premier village de vacances en Corse. L'Extrême Sud était choisi par le groupe Trigano pour implanter, en 1955, son premier « Club Méditerranée » à Santa Giulia, entre Porto Vecchio et Bonifacio. La voie qui allait placer ces deux territoires en tête des secteurs touristiques en Corse était ouverte, mais les autres microrégions littorales allaient suivre plus ou moins rapidement. Le développement du tourisme entraînait les adaptations des structures d'accueil et des moyens de transport.

### 4.5.1. La diversité des origines des touristes



**Graphique 36 : Origine des touristes en 2015**

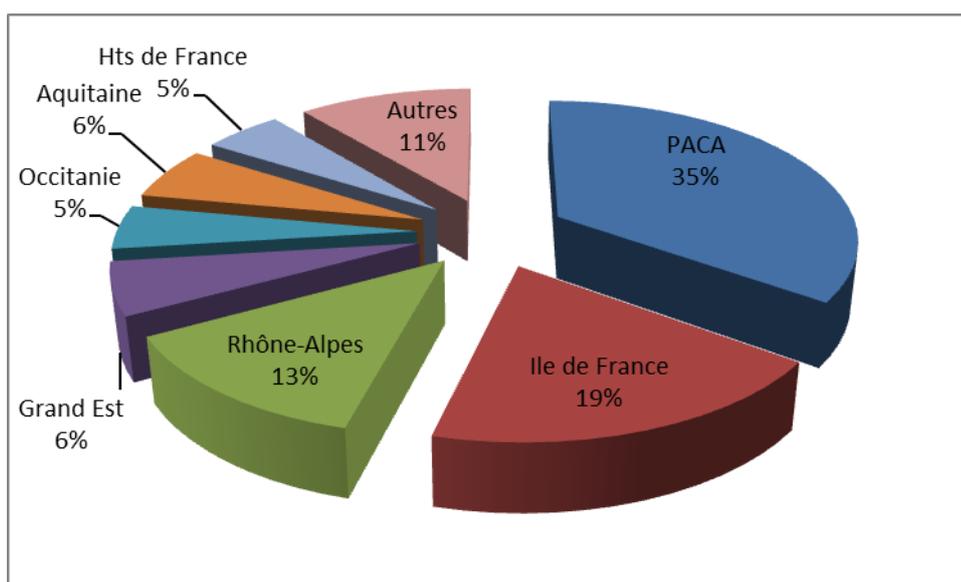
*(Source : Agence du Tourisme de la Corse)*

Dans un premier temps, les infrastructures et les lignes existantes ont déterminé l'origine des touristes et les lieux de séjours, les Français ont donc fourni le contingent le plus important ; parmi eux, les habitants du Sud-Est méditerranéen ont très majoritairement choisi

la voie maritime, au départ de Marseille et Nice, tandis que les Franciliens étaient les plus nombreux à voyager en avion mais prenaient davantage le train jusqu'à Marseille puis le bateau à cause du coût du voyage. Progressivement, les autres régions françaises et les pays européens allaient participer à l'essor du tourisme en Corse ; la proportion de Français et d'étrangers est stable depuis le début du vingt et unième siècle.

#### ***4.5.1.1. Nette domination des touristes nationaux***

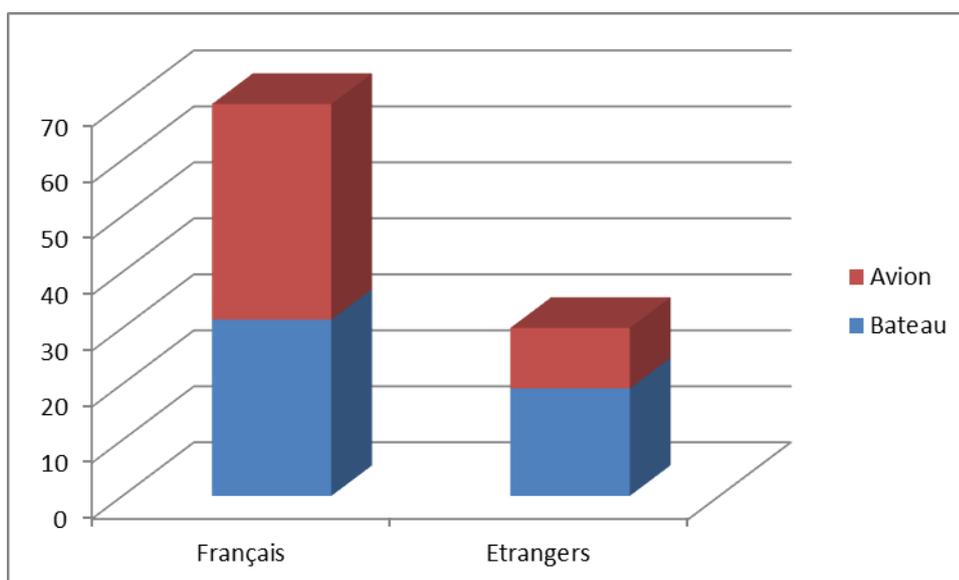
Les régions indiquées sont celles définies dans la réforme territoriale de 2015, elles répondent plus à des critères administratifs que géographiques. Les résidents de Provence-Alpes-Côte d'Azur sont toujours les plus nombreux, ils dépassent régulièrement le tiers des touristes français et atteignent le quart du total des touristes reçus en Corse ; leur part est double de celle de l'Ile de France, ensemble ces deux régions apportent plus de la moitié du contingent français. Parmi les Provençaux et Azuréens, nombreux sont ceux qui ont des origines et de la famille corses et qui vont chaque année en vacances dans leur île, souvent dans leur village ; peut-on encore les considérer comme touristes ? Si l'on s'en tient à la définition du dictionnaire qui associe le fait de voyager à la notion de plaisir, la réponse peut être négative car le retour aux racines dépasse cette motivation.



**Graphique 37 : Répartition des touristes français par régions de provenance en 2015**

*(Source : Observatoire du Tourisme de la Corse)*

Une troisième région dépasse le seuil du dixième du total des touristes : Auvergne-Rhône-Alpes, elle était déjà dans ce cas avant la fusion des deux territoires originels. Cette place est logique compte tenu de l'importance de la population et de la proximité relative avec les ports provençaux desservant la Corse. Le poids démographique est un critère important dans le choix des destinations touristiques, mais il est atténué par la concurrence d'autres secteurs attractifs, qu'ils soient littoraux, montagnards ou « verts ». Les quatre régions atteignant cinq ou six pour cent du nombre des touristes français en Corse sont parmi les plus vastes et peuplées. « Grand Est » est éloignée mais assez bien desservie par les voies et moyens de transport en direction du Sud-Est, « Occitanie » dispose d'un littoral méditerranéen et de massifs montagneux très actifs dans le domaine du tourisme qui peuvent retenir une partie des habitants, « Nouvelle Aquitaine » est dans une situation équivalente avec sa longue côte atlantique et les mêmes massifs, Les « Hauts de France » sont les plus éloignés et connaissent une dure crise économique et sociale qui contraint une bonne partie des habitants à des restrictions financières.



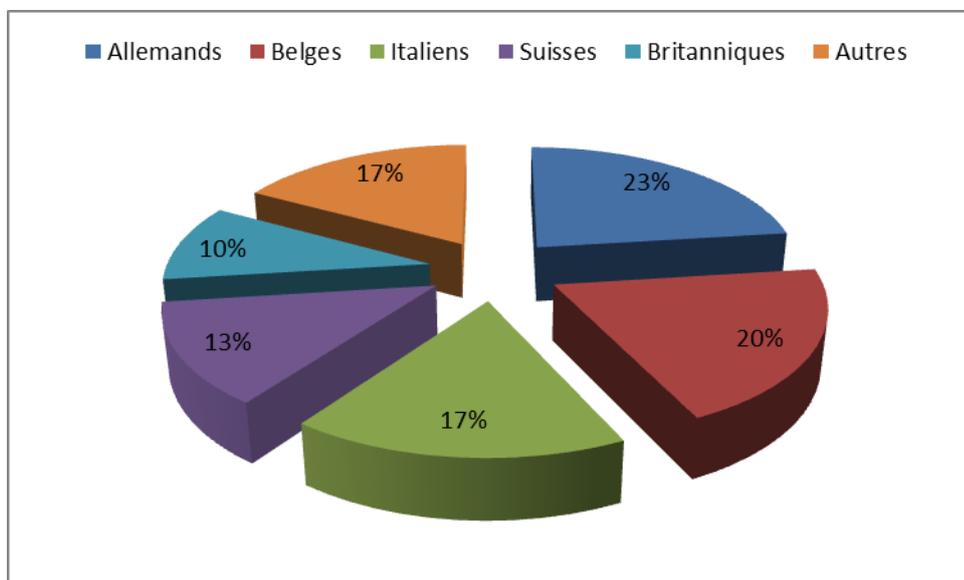
**Graphique 38 : Modes de transport des touristes**

(Source : Observatoire du Tourisme de la Corse)

Les cinq autres régions sont les moins peuplées de France, elles participent au tourisme en Corse à raison de un à trois pour cent ; le cumul de 11% correspond au poids de la présence des touristes d'Auvergne-Rhône-Alpes dont la population n'est que de la moitié de

la leur. Faut-il y voir une conséquence de la ruralité ? Bourgogne-Franche Comté et Centre-Val de Loire sont les régions les plus représentées des cinq au prorata de leur population, leurs habitants pouvant être plus attirés par la mer que ceux de Bretagne, Normandie et Pays de Loire, qui ont une façade maritime sur l’Océan Atlantique ou la Manche, voire les deux, cependant les Bretons, dont les côtes sont de plus en plus attractives, visitent davantage la Corse depuis 2014. 55% des touristes français choisissent l’avion pour se rendre en Corse tandis que 64% des touristes étrangers utilisent le bateau.

#### 4.5.1.2. Diversité des touristes étrangers



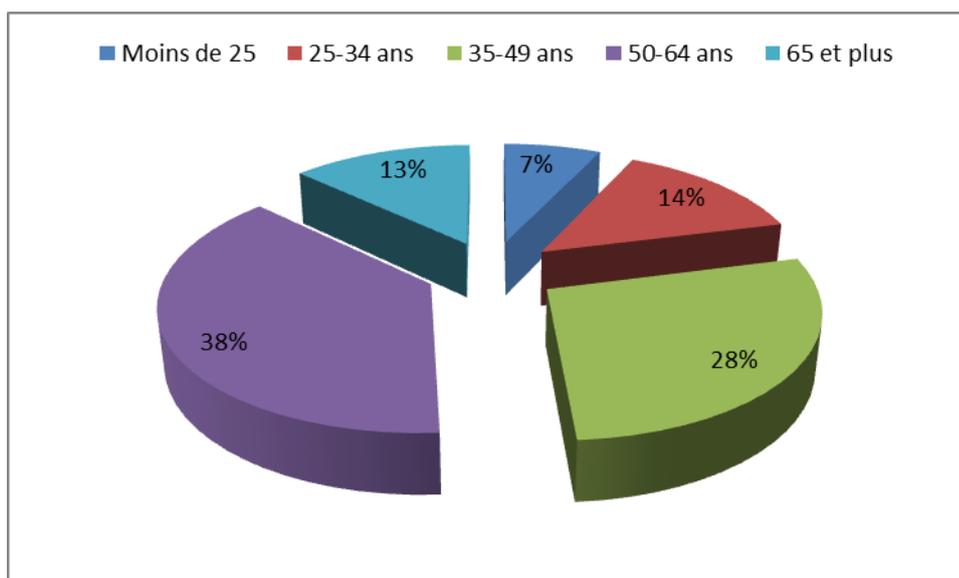
**Graphique 39 : Répartition des touristes étrangers par pays d'origine en 2015**

(Source : Observatoire du Tourisme de la Corse)

Les Allemands sont de nouveau les plus nombreux, depuis le début de la deuxième décennie du vingt et unième siècle ; ils l’avaient déjà été dans les années 1970 puis avaient été dépassés par les Italiens, attirés par la campagne publicitaire « Corsica e vicina » (la Corse est proche), mais en repli depuis une dizaine d’années à cause des difficultés sociales accrues, d’où leur recul en troisième position, derrière les Allemands et les Belges dont la part augmente très vite. En fait, les Italiens sont probablement plus nombreux que leur taux le fait apparaître car ils possèdent beaucoup plus de résidences secondaires que les autres étrangers et ne sont pas toujours comptabilisés parmi les touristes. Les Suisses sont également en

progression rapide et sont appréciés pour leur pouvoir d'achat élevé. Les Britanniques se maintiennent toujours aux environs de 10% des étrangers, ils ont la particularité d'être les plus nombreux à choisir la voie aérienne. Aujourd'hui, la représentation des pays d'origine se diversifie ; l'Union Européenne est la plus représentée (Pays Bas, Suède, Danemark) et offre des perspectives intéressantes, mais de nouveaux clients arrivent de plus loin, notamment de Russie. L'ATC fait une campagne active de prospection afin de diversifier les partenaires, d'allonger la saison touristique et de promouvoir le transport aérien. La variété des pays d'origine se traduit par des différences, plus ou moins marquées selon les domaines, dans la structure des groupes de touristes.

#### 4.5.1.3. Similitudes et différences selon les origines

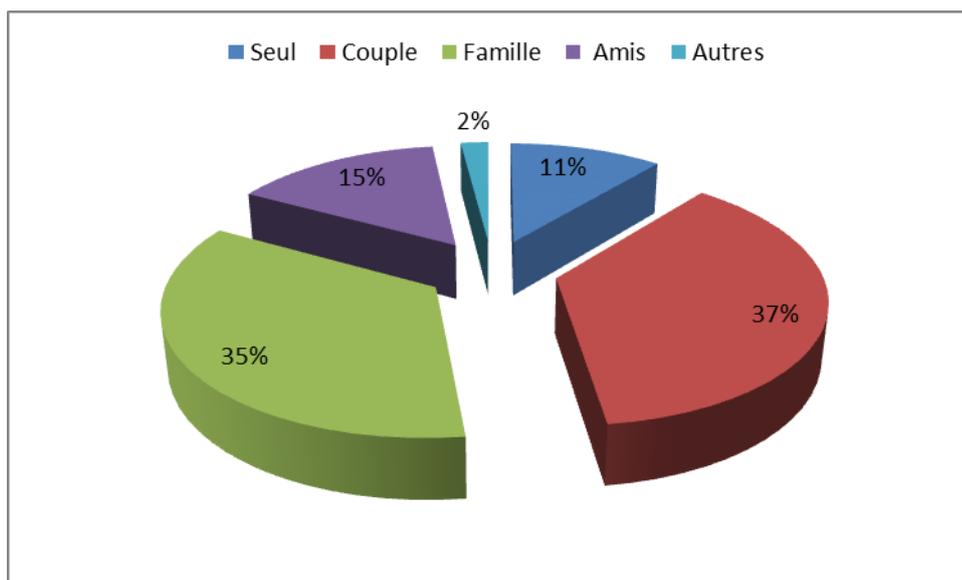


**Graphique 40 : Ventilation des touristes par tranches d'âges en 2015**

(Source : Agence du Tourisme de la Corse)

La répartition des touristes par âges est assez différente selon les pays de provenance bien que les tranches de 35 à 49 ans et de 50 à 65 ans soient les plus fortes pour tous ; ensemble, elles cumulent les deux tiers des touristes étrangers, en moyenne. Ces tranches d'âge représentent majoritairement des touristes en activité professionnelle, n'ayant plus de contraintes de jeunes enfants ; le groupe belge a le taux le plus élevé dans cette catégorie (79%), tandis que les Italiens ont le taux le plus bas (64%) et sont nettement les plus jeunes

(10% de moins de 25 ans, 24% de 25 à 34 ans), la faible représentativité des jeunes peut être partiellement due à l'importance du coût des transports dans le budget du séjour. Les Allemands sont les plus âgés, 15% ont 65 ans et plus alors que les Italiens ne sont que 6% dans cette catégorie. Les Italiens ont la particularité d'avoir la seule représentation à majorité féminine (51%) dans un ensemble où les hommes sont 54%.



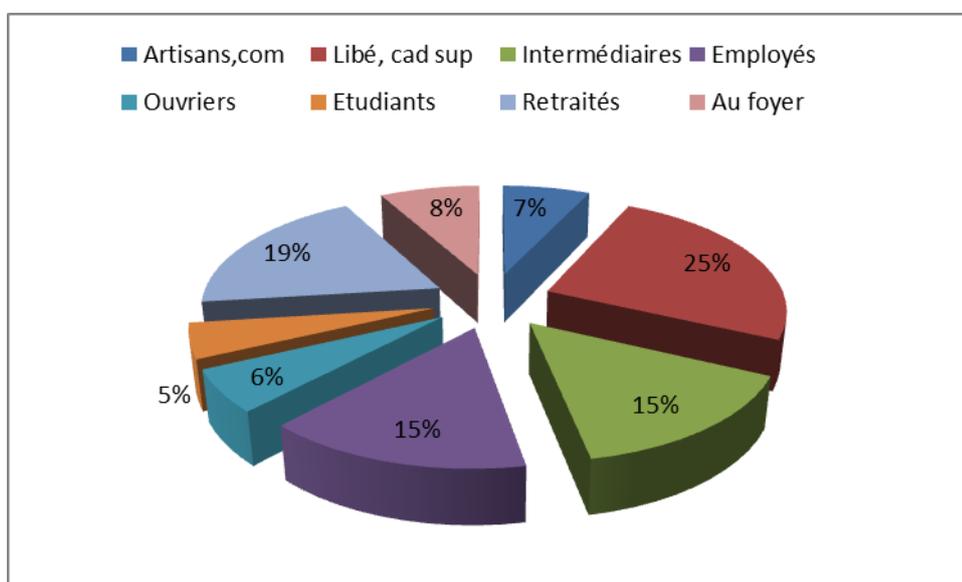
**Graphique 41 : Répartition des touristes par types de groupes**

(Source : Agence du Tourisme de la Corse)

La structure familiale domine nettement l'organisation des groupes de touristes, elle concerne près des trois quarts des effectifs si les couples lui sont associés ; elle a légèrement reculé au profit des touristes individuels, notamment français, et des groupes d'amis, les autres sont essentiellement des groupes organisés, associatifs, professionnels ou commerciaux, qui choisissent volontiers de visiter la Corse hors de la période de pointe.

La répartition par catégories socio-professionnelles est assez homogène en général, avec des taux compris entre 63 et 68 pour cent de CSP plus et entre 13 et 19 pour cent de CSP moins ; seuls les Italiens s'éloignent de ces normes avec des taux respectifs de 52% et 28%. Dans le détail, la répartition est plus variée, elle est représentative de la vie économique et sociale des pays ; aucun n'a 1% d'agriculteurs, dont le taux moyen est de 0,3%, parmi les touristes. Les Français sont très proches de la moyenne générale, ils ont la meilleure

participation des retraités avec les Britanniques, ceux-ci ont les plus faibles taux chez les employés et les ouvriers et les plus forts chez les cadres supérieurs, ce qui est assez révélateur de leurs disparités sociales. L'Allemagne se distingue par la première place pour les professions libérales, la Belgique et la Suisse par l'importance des ouvriers qui traduit le maintien de leurs industries et, pour les Helvétiques, le haut niveau de rémunération ; en 2012, 64% de leurs revenus annuels étaient supérieurs à 42 000 euros, soit près du double de ceux des autres touristes européens inclus dans le panel. A l'opposé, seulement 18% des touristes italiens, parmi lesquels les employés étaient les plus représentés, percevaient ces revenus ; ils sont nettement les moins favorisés mais la proximité de la Corse limite leurs frais de transport.



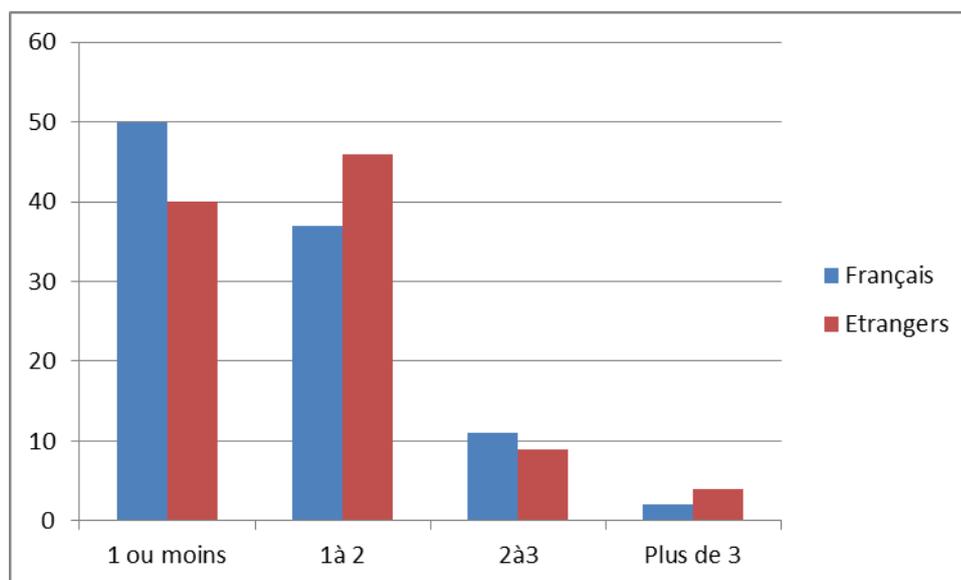
**Graphique 42 : Répartition des touristes par catégories socio-professionnelles**

*(Source : Agence du Tourisme de la Corse)*

#### **4.5.2. Variété des séjours**

Les séjours sont divers selon l'origine géographique des touristes, leur profession, leur niveau de vie, la saison choisie, l'organisation individuelle ou en groupe et le type d'hébergement.

#### 4.5.2.1. Des durées relativement courtes

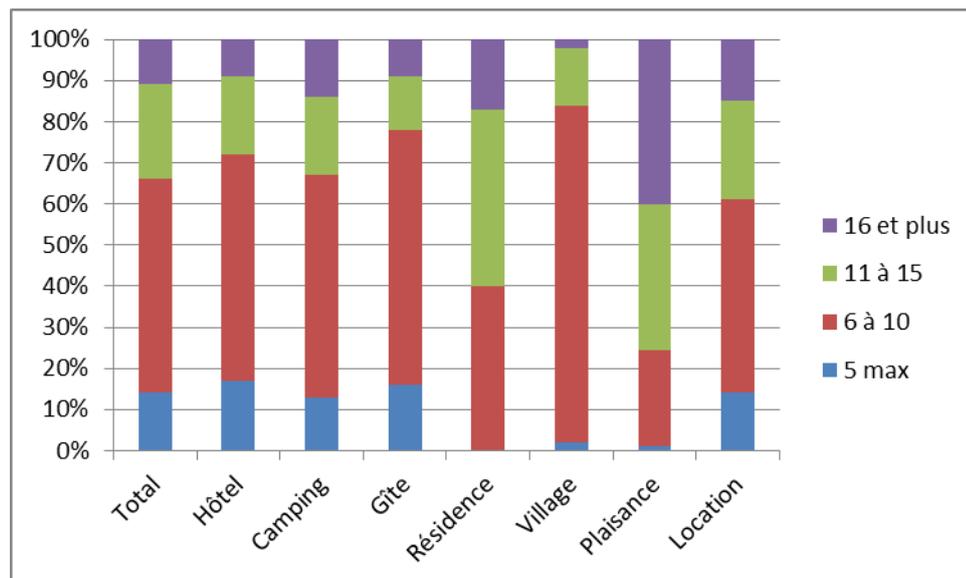


**Graphique 43 : Durée moyenne des séjours en 2015 (% des semaines)**

*(Source : Observatoire du Tourisme de la Corse)*

La durée moyenne des séjours est de 10,3 jours, en légère baisse depuis 2012, les séjours des Français et des étrangers sont assez différents dans le détail alors qu'ils sont globalement semblables. La durée moyenne est légèrement supérieure pour les étrangers, avec 10,5 jours contre 10,2 pour les Français mais les différences sont sensibles dans la répartition ; les étrangers privilégient des séjours de deux semaines tandis que la moitié des Français ne restent qu'une semaine. Au total, la proportion diminue avec la durée des séjours : 47% pour une semaine au maximum, 40.% pour une durée proche de deux semaines, 11% entre 2 et 3 semaines et seulement 2% plus de 3 semaines. La durée varie en fonction de la période choisie, elle est plus courte en avant et arrière-saison qu'en haute saison. D'avril à juin et en septembre-octobre, les trois quarts des touristes ont des séjours d'une semaine au maximum, ils ne sont que la moitié en juillet-août.

Le graphique suivant a été réalisé à l'aide de données chiffrées récoltées auprès de professionnels du tourisme à l'issue de la saison 2015, d'où le mode d'évaluation de la durée en nuitées.



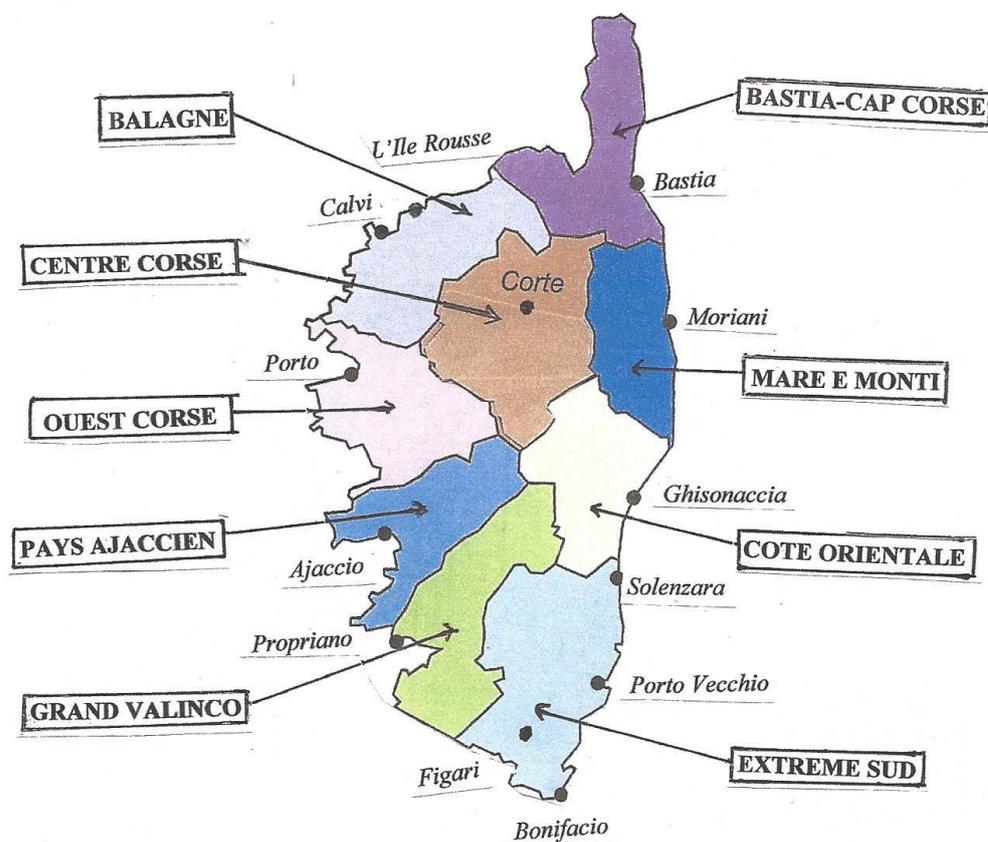
**Graphique 44 : Nombre de nuitées par type d'hébergement des touristes (%)**

(Source : Observatoire du Tourisme de la Corse)

Les séjours les plus courts sont de deux types, ceux effectués en hôtel et en gîte ou chambre d'hôtes peuvent être les plus brefs, souvent de l'ordre de deux ou trois jours, tandis que ceux en villages de vacances sont majoritairement d'une semaine, durée assez fréquente choisie par les campeurs et les locataires. Les séjours en résidences de tourisme ne sont jamais inférieurs à une semaine et durent le plus souvent deux semaines ; les séjours les plus longs sont particuliers et leur durée est mesurée par les capitaineries des ports de plaisance, 40% dépassent les deux semaines, soit le quadruple de la moyenne générale.

Avec un taux d'occupation de 68% de mai à septembre et un plafond de 80% en août, les hôtels ont le meilleur bilan pendant la saison touristique, les autres modes d'hébergement n'obtenant que 57%, sauf les campings dont le taux 40% est une moyenne entre un bas étiage avant juillet et après août et une très forte occupation en période de pointe. Globalement, les campings offrent près de 60% des places mais les capacités d'accueil et les taux d'occupation varient selon les types, les campings équipés sont nettement plus choisis que les autres, avec des taux de 67 et 88% en juillet et août 2015 contre 50 et 65%. L'occupation de tous les équipements d'hébergement varie aussi selon les secteurs géographiques ; la Corse a été découpée en neuf « pays touristiques » de superficies relativement voisines mais de caractéristiques et de capacités très différentes.

#### 4.5.2.2. Diversité des pays touristiques

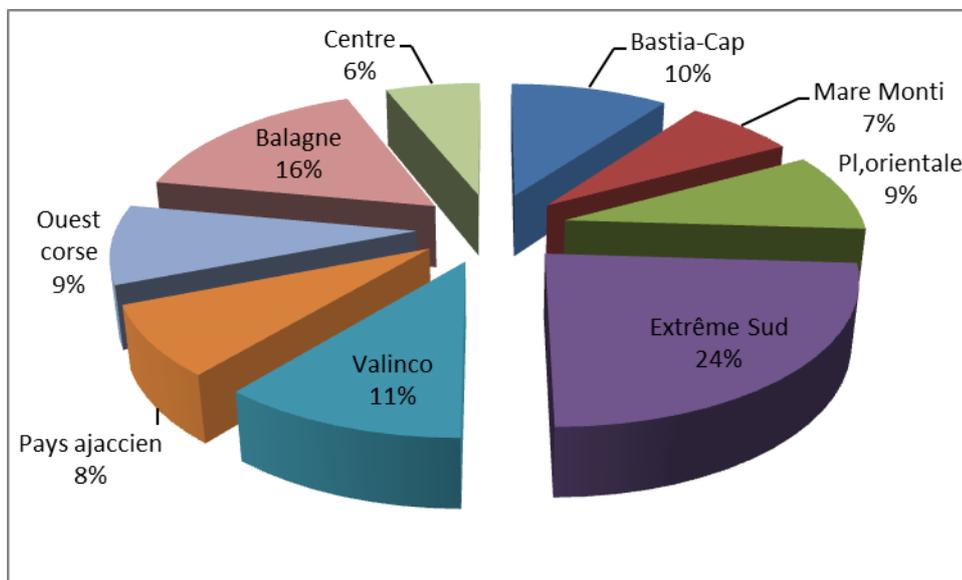


**Carte 20 : Les « pays touristiques »**

(Source : Agence du Tourisme de la Corse)

Huit des neuf pays touristiques ont une façade littorale mais leurs territoires pénètrent tous à l'intérieur des terres et dans les reliefs montagneux, offrant ainsi aux touristes des possibilités d'activités variées ; seul, le Centre Corse, où se trouvent les plus hauts sommets de l'île, n'a pas d'accès à la mer. Cinq pays touristiques possèdent au moins un port de commerce et quatre un aéroport, les autres ne sont pas très éloignés de ces infrastructures ; l'Ouest Corse est desservi par l'aéroport et le port d' Ajaccio, la Côte Orientale et le « Mare e Monti » par ceux de Bastia, comme le Centre Corse dont les touristes peuvent également passer par la Balagne ; le Valinco a sa propre porte portuaire et bénéficie de la proximité des

aéroports d’Ajaccio et, surtout, de Figari. Tous les points de ces territoires sont au maximum à deux heures d’un port ou d’un aéroport dans des conditions normales de circulation.



**Graphique 45 : Le poids des pays touristiques dans l’hébergement marchand en 2015**

(Source : Observatoire du Tourisme de la Corse)

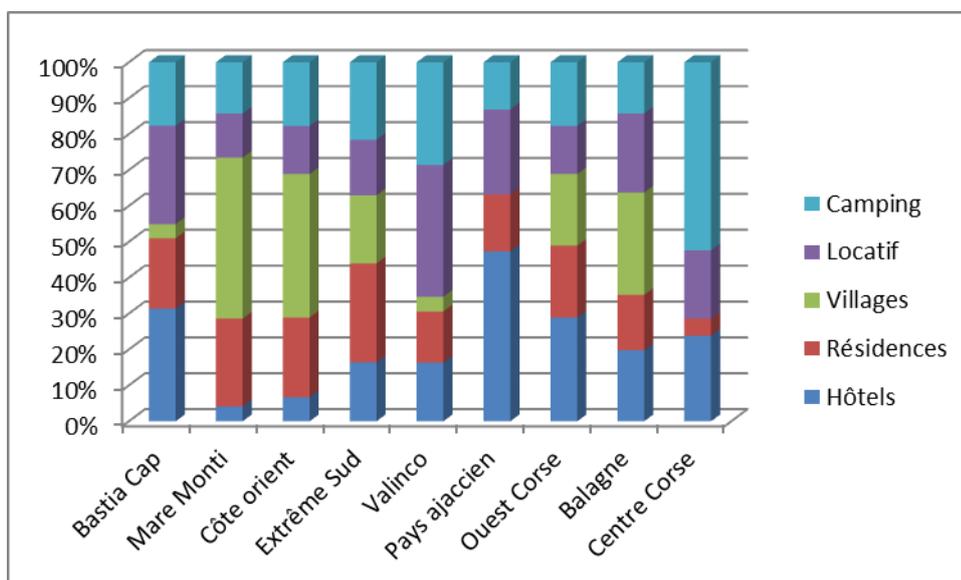
La Balagne et l’Extrême Sud ne représentent que 18% de la population corse mais se détachent nettement car plus du tiers des hôtels, des logements locatifs et des campings et près de la moitié des résidences et des villages de vacances y sont implantés. Les offres d’hébergement de ces deux territoires étaient globalement équivalentes en 2006, avec des différences dans la répartition entre les types d’équipement, mais le second, autour de Bonifacio et Porto Vecchio, a connu un puissant essor aidé par les progrès du trafic aérien de Figari-Sud Corse. L’Extrême Sud attire de riches clients dans ses hôtels classés quatre ou cinq étoiles et ses luxueuses villas louées à des tarifs très élevés, lorsqu’ils ne sont pas propriétaires d’une résidence secondaire ou d’un yacht dont certains modèles ont des dimensions de navires de commerce ; le territoire est aussi largement ouvert à une clientèle moins favorisée, notamment dans les campings pour lesquels il est nettement en tête avec un quart du total corse. Les touristes recherchent principalement les plages renommées de la côte sud-est mais l’arrière-pays montagneux de l’Alta Rocca est très apprécié par les randonneurs, dont ceux qui ont terminé ou vont faire la traversée de l’île par le sentier de grande randonnée le plus parcouru de France.

À l'autre extrémité du GR20, la Balagne possède les mêmes atouts mais progresse moins vite, elle a particulièrement développé les villages de vacances (plus du quart du total corse) et les gîtes, installés dans tous les villages et très appréciés pour passer des vacances en famille ; Calvi, son joyau, tend à rechercher une clientèle favorisée, pour laquelle elle dispose d'un parc hôtelier adapté avec trois palaces et d'un port de plaisance saturé en été, que la municipalité agrandirait volontiers ; un développement du trafic de l'aéroport est souhaité et souhaitable car, malgré les limites imposées par le relief alentour et la météorologie, il serait un élément favorable à un allongement de la saison touristique trop concentrée sur les mois de juillet et août. Le Valinco-Sartenais profite de la modernisation intelligente du port de Propriano pour diversifier son activité touristique par l'accueil de croisières ; ses capacités d'hébergement les plus développées sont les campings et les gîtes, qui ont respectivement les deuxième et troisième places régionales. Malgré l'interruption récente de la ligne maritime avec Porto Torrès, le territoire n'a pas renoncé à accroître ses relations avec la Sardaigne.

Les pays touristiques des deux villes principales ont des points communs relatifs au poids urbain et des différences en rapport avec les environnements. À Ajaccio comme à Bastia, l'hôtel est le premier mode d'hébergement (18 et 16%) et sa fréquentation est plus étalée que dans les autres pays touristiques, mais les clients sont-ils toujours des touristes ? Les ports de plaisance des deux villes sont les plus vastes de Corse et sont largement occupés par des bateaux locaux. Hors des villes, les gîtes sont le type d'hébergement le plus répandu sans les deux territoires. La partie du pays ajaccien où le tourisme est le plus actif est le sud du golfe, les résidences secondaires y sont nombreuses ; l'agropastoralisme est plus répandu que le tourisme dans l'intérieur. Le cas du pays bastiais est différent car le Cap Corse et le Nebbio sont des secteurs touristiques animés où la plaisance a une bonne place, à Macinaggio, à l'extrémité septentrionale de l'île, et Saint Florent.

L'Ouest Corse prolonge le pays ajaccien vers le Nord et présente les sites classés des « Calanche » de Piana, du golfe de Porto et de Scandola, le tourisme balnéaire y est complété, du printemps à l'automne, par le passage continu de visiteurs attirés par la beauté des paysages ; les hôtels constituent la forme principale d'hébergement. Au Sud de Bastia, les deux pays de Castagniccia-Mare e Monti et de la Côte Orientale ont en commun d'avoir un littoral plat avec une plage presque continue et un hébergement assuré par des villages de vacances pour un cinquième des touristes. La plaine s'élargit en allant vers le Sud, jusqu'à Ghisonaccia, mais les reliefs ne sont jamais très loin. Au Nord-Ouest, la Castagniccia offre aux touristes la fraîcheur de sa forêt de châtaigniers, son patrimoine archéologique baroque et

sa gastronomie authentique ; ses montagnes schisteuses permettent une transition reposante vers les massifs cristallins, plus hauts, du Centre Corse. Ce territoire est recherché par des touristes amateurs d'activités physiques, randonnées, escalade et canyoning, qui privilégient le camping ; en hiver, il propose ses modestes pistes de ski mais elles n'ont aucun effet sur les transports extérieurs. Au centre, Corte, ancienne capitale éphémère d'une Corse indépendante, aujourd'hui ville universitaire, est visitée pour son passé historique, sa citadelle et son musée. Découverte de la nature et connaissance du patrimoine sont deux facteurs associés pour l'essor d'un tourisme durable, tel que le souhaitent les responsables politiques, économiques et associatifs corses.



**Graphique 46 : Répartition des types d'hébergement selon les pays touristiques en 2015**

(Source : Observatoire du Tourisme de la Corse)

Les pays touristiques de la Corse offrent, par leur diversité, des conditions de séjour à tous les types de clientèle ; la Collectivité Territoriale de Corse a conscience que le tourisme, qui est déjà le premier secteur économique, représente un potentiel encore sous-exploité, particulièrement hors de la saison de pointe et dans certains territoires. Le tourisme est très dépendant des transports auxquels il fournit environ les trois quarts des passagers, mais, réciproquement, le développement des transports a besoin de celui de l'activité touristique. L'Agence du Tourisme de la Corse œuvre pour un élargissement du secteur de prospection à des états plus lointain, le succès de cette politique ne sera possible qu'avec la participation des transporteurs aériens pour établir une « continuité territoriale », certes différente de celle instaurée dans le cadre national, avec la Corse.

# **Conclusion**

Les transports maritimes et aériens de la Corse ont connu de nombreux et importants changements depuis un demi-siècle, lorsqu'a été posée la question de la continuité territoriale, dans des domaines technique, juridique, politique, administratif et commercial. Ces modifications permirent-elles de résoudre totalement ou partiellement le problème ?

### ***Des progrès technologiques bénéfiques pour la desserte de l'île***

Le premier changement perceptible a été matériel et technologique, étant même antérieur à l'emploi officiel, par le Premier Ministre Pierre Messmer en 1974, du terme revendiqué en Corse dix ans plus tôt : la rénovation de la flotte commencée en 1966 par le remplacement des vieux paquebots par des car-ferries. Les progrès, réalisés en plusieurs étapes, ont eu pour premier effet d'apporter davantage de confort aux passagers ; l'augmentation du nombre et l'accroissement des capacités des navires ont progressivement mis fin à la nécessité de réserver ses places plusieurs mois à l'avance, ce qui était dissuasif pour une minorité de personnes souhaitant se rendre en Corse pendant l'été, surtout si elles voulaient emmener leurs automobiles. Les gains de vitesse des navires ont permis d'organiser des rotations plus rapides, donc d'augmenter l'offre de places.

Pour le fret, le remplacement de la manutention verticale par la manutention horizontale a eu les mêmes effets. Dans un premier temps, la technique du « roll on-roll off » a permis des chargements et déchargements plus rapides qui n'avaient de résultats positifs que si les escales étaient raccourcies, ce qui n'était pas possible dans la plupart des cas compte tenu des fermetures des ports la nuit ; la solution a été donnée par l'accroissement des dimensions des cargos qui permettait de manipuler des cargaisons plus importantes dans un temps réduit et, ainsi, de diminuer les coûts. Ensuite, la mise en service des navires mixtes et l'évolution de leurs équipements au niveau de confort des car-ferries a apporté une réponse adaptée au problème des surcapacités des paquebots par rapport au nombre de passagers hors saison touristique ; il en a résulté une meilleure rentabilité qui a été inégalement répercutée sur les tarifs.

Le trafic aérien ne pouvait pas entraîner de révolution technologique dans un système où deux constructeurs aéronautiques se partagent l'essentiel du parc mondial d'avions et proposent pratiquement tous les types nécessaires ; les Airbus A 318, 319, 320 et 321 sont logiquement les plus nombreux sur les lignes desservant la Corse. L'adoption par CCM Airlines de l'ATR 72 a été une initiative intéressante, bien adaptée au trafic des lignes de bord

à bord, surtout celles de Nice et des aéroports secondaires, car elle génère des dépenses réduites en carburants et en maintenance. L'utilisation d'avions à réaction plus petits que ceux actuellement en service sur les lignes entre Paris et les aéroports secondaires en période creuse, peut-être hors des week-ends, serait de nature à éviter trop de fauteuils inoccupés ; Hop, qui prévoit de développer son rôle dans la desserte aérienne de la Corse et qui pourrait, bientôt, remplacer Air France, sa maison-mère, dispose d'une flotte comprenant une majorité de jets d'une centaine de places qui répondraient bien aux besoins.

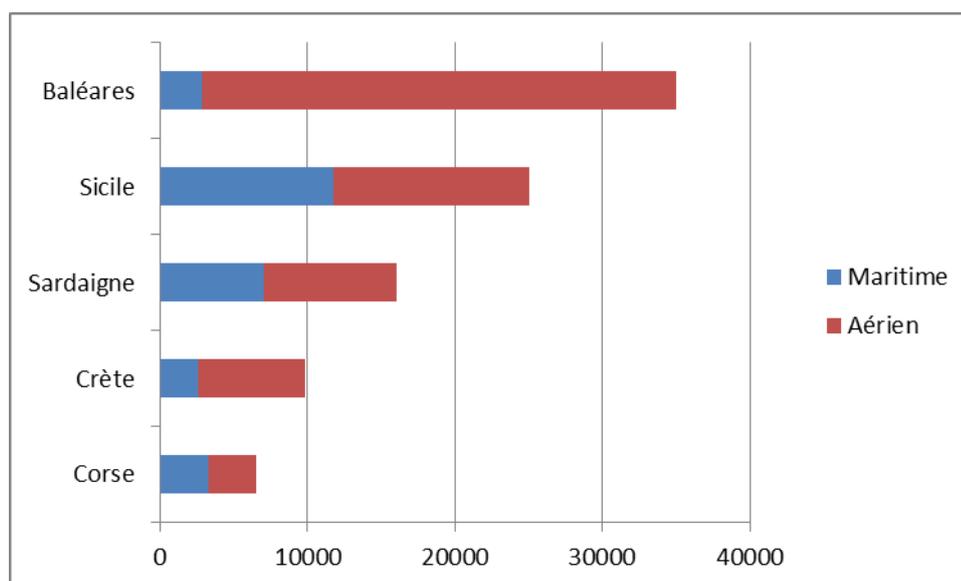
### *Un aménagement du territoire associé à l'accroissement du trafic*

L'essor des trafics maritime et aérien a nécessité une adaptation des infrastructures au sol et a largement contribué à accélérer l'aménagement du territoire. Dans le domaine aérien, les travaux les plus importants ont été accomplis pour l'extension et la modernisation des aéroports existants et, surtout, la création de celui de Figari-Sud Corse qui est rapidement devenu un élément essentiel dans l'ouverture et le développement économique de l'Extrême Sud. Les progrès et les transformations du trafic maritime ont fait ouvrir des chantiers plus ou moins importants dans tous les ports. L'accroissement des dimensions des navires, la généralisation de la manutention horizontale et l'augmentation des trafics ont nécessité l'adaptation des ports par l'allongement des quais, la création de tenons à angle droit, la construction d'installations pour les passagers et l'extension des terre-pleins. Le démarrage du plus grand chantier qui serait réalisé en Corse est retardé, peut-être menacé d'abandon ; le projet de la Carbonite pose certainement des problèmes écologiques que les scientifiques devront résoudre ou, au moins, limiter mais ceux, d'ordre différent, inhérents au port actuel de Bastia, ne sont pas moindres et le condamnent à ne plus progresser. Cette hypothèse ne pourrait être envisageable que si le trafic portuaire bastiais était détourné sur un autre port corse, ce qui est quasiment impossible, ou compensé par le transport aérien.

Indirectement, les trafics maritime et aérien ont contribué à l'aménagement du territoire hors des ports et des aéroports car ils ont conduit à la rénovation d'un réseau routier peu compatible avec le volume de la circulation. Cette amélioration est, à son tour, génératrice d'une augmentation du tourisme, donc favorable à l'économie corse.

### *Un potentiel touristique modérément exploité*

La Corse occupe une place particulière parmi les îles méditerranéennes pour le transport de ses passagers ; elle a le plus faible trafic avec le continent et la plus forte part de la voie maritime pour l'acheminement de ses passagers qui sont majoritairement des touristes. La comparaison avec la Sicile et la Sardaigne est faussée par le fait que les deux grandes îles italiennes sont beaucoup plus peuplées et que les résidents voyagent majoritairement en bateau. En revanche, les touristes sont nettement plus nombreux que les résidents en Crète et, surtout, aux Baléares pour lesquelles le transport aérien est très largement dominant (28% et 8%). Cependant, la Corse est en deuxième position pour le rapport entre les nombres de passagers et d'habitants, avec un ratio de 1/17, derrière les Iles Baléares (1/30), juste devant la Crète (1/16). La Sardaigne et la Sicile ont des ratios beaucoup plus faibles (1/10 et 1/5), qu'il faut encore relativiser car les habitants prennent une part importante, respectivement d'un tiers et de la moitié.



**Graphique 47 : Comparaison des modes de transport des passagers dans les îles méditerranéennes (x1000)**

(Source : INSEE)

En 2015, le même pourcentage de passagers a été enregistré dans les ports et aéroports corses et baléares d'avril à octobre, mais la répartition mensuelle a été très différente. L'aéroport de Palma de Mallorca a eu un trafic de 23 835 115 passagers, correspondant à 74% du total aérien et 68% du total général de l'archipel, 30,5% de son trafic a été enregistré en

juillet-août, contre 41,4% pour l'ensemble des ports et aéroports corses ; en revanche, 31% des passagers aériens de Palma de Mallorca ont voyagé en avant-saison, d'avril à juin et 23% en arrière-saison, en septembre-octobre lorsque ces pourcentages n'étaient que de 26,1 et 18,3 pour la Corse. La saison touristique est bien étalée sur sept mois aux Baléares, c'est largement le fait des touristes étrangers qui représentent 68% des passagers (64% de l'Union Européenne) tandis que les Espagnols ne sont que 30%, plus 2% de trafic interne à l'archipel ; c'est pratiquement la situation contraire à celle de la Corse où les étrangers ne sont que 30% des touristes.

La comparaison ne doit pas conduire à orienter la Corse vers un tourisme de masse tel qu'il est implanté aux Iles Baléares, qui se traduirait par une bétonisation du littoral. Malgré quelques cas regrettables, la Corse a su protéger sa nature, le PADDUC confirme cette politique et des associations veillent courageusement à la protection de l'environnement. L'objectif doit être de concilier un développement harmonieux du tourisme, dont l'économie a besoin, avec la protection et la mise en valeur d'un patrimoine naturel et culturel ; c'est « la recherche de l'optimum » proposée par Jean-Louis Moretti dans une thèse de doctorat en géographie en 2007. La haute saison est déjà assez chargée pour ne pas être renforcée, l'effort est à faire sur les mois qui la précèdent et la suivent, pendant lesquels une clientèle potentielle existe dans des pays qui ne concentrent pas tous les congés en juillet-août, c'est d'ailleurs l'action que mène l'ATC.

Les équipements d'hébergement ne répondent peut-être pas assez aux conditions de développement d'un tourisme d'avant et d'après la haute saison mais le parc hôtelier progresse en quantité et en qualité ; bien qu'inégalement répandu sur le territoire, il est en mesure d'accueillir une clientèle ne viendrait pas en Corse simplement pour ses plages mais qui voudrait repartir en ayant découvert la variété de ses reliefs, de sa végétation et de son patrimoine archéologique, et l'authenticité de ses traditions, de sa gastronomie et de sa vie culturelle. La Corse attire déjà un tourisme de découverte qui se traduit par le fractionnement des séjours en plusieurs courtes périodes et la multiplication des hébergements.

Ce type de tourisme est à promouvoir dans l'intérêt des touristes eux-mêmes, qui bénéficieraient de séjours plus calmes qu'en plein été, des professionnels et de l'économie corse en général. Le meilleur allié pour réussir l'opération est l'avion, il n'y a aucune raison pour que ce qui est un succès aux Iles Baléares ou en Crète ne le soit pas en Corse où les aéroports ont une capacité suffisante pour faire face à un accroissement du trafic hors de la

haute saison touristique. Le « low cost » aurait l'avantage d'éviter une sélection financière qui éliminerait les classes moyennes alors qu'un des points négatifs souvent cité dans les enquêtes de fin de saison est le coût du transport, surtout maritime, devant celui de l'hôtellerie-restauration. Cependant, pour les transports nationaux, la politique tarifaire doit être décidée par la puissance publique dans le cadre des DSP.

### *Des progrès successifs de la réglementation*

Les mesures réglementaires les plus fortes ont d'abord été prises en faveur du fret, afin de réduire son coût, manifestement trop élevé, et de faire baisser les prix en Corse, dont il était rendu responsable. Le surcoût de 8% reconnu officiellement était une moyenne, il était plus élevé pour les produits alimentaires et ressenti d'autant plus douloureusement par la population que le niveau de vie était l'un des plus bas de France. Aujourd'hui, il a progressé mais la Corse est toujours l'une des régions où les revenus sont les plus faibles, où un habitant sur cinq est en dessous du seuil de pauvreté. L'écart avec la moyenne nationale s'est atténué mais, malgré des mesures fiscales, dont l'application de taux de TVA inférieurs à ceux du continent, l'indice des prix en Corse est encore supérieur de 3,6% à la moyenne de la province, avec des disparités substantielles ; l'INSEE a établi un écart de 8,7% pour les prix alimentaires. Les transports maritimes ne sont donc pas responsables du maintien du problème. Le cas emblématique est celui des carburants, plus chers de l'ordre de 8 à 10% de la moyenne nationale.

La cause est forcément interne : le marché est limité et peu concurrentiel, la distribution est morcelée dans de nombreuses communes, la structure commerciale comprend beaucoup de petits commerces ; les grandes surfaces se sont développées, le plus souvent sous le régime de franchises et la forme de supermarchés, la dimension des villes n'étant favorable aux hypermarchés qu'à Ajaccio et Bastia. La réduction des coûts des transports maritimes et aériens doit être un objectif permanent mais, seule, elle ne résoudra pas le problème de la vie chère en Corse.

La notion de continuité territoriale n'a pas de définition officielle, elle est variable en fonction des attentes. L'effacement de la mer n'est pourtant pas impossible, le Canada montre la voie sur ses deux façades océaniques en assurant la gratuité des bacs qui relient le continent à Terre Neuve sur l'Atlantique et à l'île de Vancouver sur le Pacifique. En France, une forme partielle de la gratuité a été mise en place en 2012 en faveur des résidents et propriétaires de l'île de Ré qui ne paient plus le passage sur le pont de trois kilomètres reliant l'île à la terre

ferme depuis 1988 ; le péage a été remplacé par une écotaxe payée par tous les autres utilisateurs. D'autres formules, moins généreuses, existent comme aux Iles Baléares où les résidents bénéficient d'un tarif très réduit pour leurs déplacements internes à l'archipel. Plusieurs facteurs interviennent dans la définition d'une politique de continuité territoriale : la distance, la législation nationale, les règlements internationaux (européens dans le cas de la Corse), la situation économique et sociale des îles concernées ; ils ont nécessairement pris en compte par la Collectivité Territoriale de Corse dans la détermination des mesures prises pour rapprocher l'île de la France continentale.

Des efforts ont été accomplis en faveur des résidents, particulièrement dans le transport aérien, afin de permettre aux Corses de se rendre sur le continent français à des conditions tarifaires très favorables. Il s'agit d'un acte de solidarité nationale qui doit être financé par la dotation de continuité territoriale, c'est-à-dire par l'État. En revanche, la solidarité nationale n'a pas plus à intervenir pour les résidents continentaux se rendant en Corse que dans toute autre région française, ce qui ne signifie pas que les tarifs doivent être sans limites. Le principe d'aide publique aux transports collectifs est largement appliqué par le STIF, en Ile de France où le coût des dessertes ferroviaires et routières n'est supporté qu'à raison de 30% par les bénéficiaires du système NAVIGO ; la SNCF est subventionnée pour ne pas faire supporter le coût réel de ses services aux usagers. Il est logique que la Corse bénéficie de mesures fortes en faveur de ses résidents mais il serait aussi souhaitable que les autres tarifs des dessertes nationales soient règlementés et ne pénalisent pas le tourisme corse par un niveau nettement supérieur à celui des concurrents étrangers.

Le tourisme est aussi dépendant des relations avec l'étranger pour lesquelles la puissance publique ne peut pas intervenir. Les tarifs sont libres et soumis aux lois du marché, la concurrence entre modes de transport et transporteurs est le seul régulateur des tarifs. La notion de continuité est forcément plus limitée que dans le cadre national, elle s'applique essentiellement à la fréquence et la durée des dessertes. Les liaisons avec l'Italie sont un cas à part par la nette primauté de la voie maritime conséquence de la proximité des côtes, la concurrence entre armateurs est faible, celle de l'avion quasi inexistante ; une extension à des liaisons combinées entre îles en Méditerranée occidentale (Baléares, Corse, Sardaigne et Sicile) a été réalisée en 2004<sup>66</sup>, elle n'a pas eu d'application concrète. Ne pourrait-elle pas

---

<sup>66</sup> in « Réseau méditerranéen de transport maritime et liaisons insulaires » par Xavier Peraldi et Michel Rombaldi . Editions Daroux. Ajaccio. 40 p.

servir d'exemple à une étude équivalente pour des relations aériennes dans l'optique d'un tourisme de découverte ? L'extension du tourisme à des pays plus septentrionaux ne peut se faire que par la voie aérienne, l'économie corse en bénéficiera si elle apporte davantage de concurrence entre transporteurs pour tirer les tarifs vers le bas.

Le duopole constitué par la SNCM et la CMN a été éliminé par l'arrivée de la concurrence imposée par les règlements européens, plus exactement disloqué par le déclin et la chute de la compagnie historique pour le transport des passagers. Le nouveau tandem formé par la Méridionale et Corsica Linéa maintient sa part de marché mais sera-t-il encore constitué après le renouvellement de la DSP prévu en octobre 2016 ? Le trafic des passagers est assuré maintenant, pour les quatre cinquièmes, par une compagnie, Corsica Ferries, dont l'arrivée sur les lignes de la Corse avait créé une concurrence efficace en pratiquant des tarifs attractifs ; les tarifs ont progressé au fur et à mesure que la SNCM reculait. La concurrence pouvait être réanimée mais l'OTC a refusé d'accorder de subventionner l'aide sociale<sup>67</sup> à la Moby Lines qui avait ouvert une ligne Bastia-Toulon en avril 2010, avec les tarifs les plus bas, et a abandonné en février 2011.

Depuis la privatisation de la SNCM, il n'y a plus de compagnie publique sur les lignes reliant la Corse au continent français ; la Collectivité Territoriale de Corse étudie actuellement la possibilité de créer une compagnie maritime régionale. Pourrait-elle la subventionner sans être condamnée par l'Union Européenne ? Des dispositions existent, mais si la réponse était négative, il ne resterait qu'une solution pour obtenir des tarifs bas, la concurrence, bien que l'exemple sarde laisse planer des doutes quant au succès de l'opération. En effet, en 2011, après la privatisation de la Tirrenia, les tarifs ont été doublés, en moyenne, par les armateurs présents sur le marché (Moby Lines, SNAV, Grandi Navi Veloci, Sardinia Ferries) tandis que la fréquentation chutait. Ce risque pourra être évité si la CTC impose une tarification au délégataire et maintient un nombre précis de rotations dans les conditions d'attribution de la future DSP. La réussite d'Air Corsica devrait inciter les élus territoriaux à appliquer les mêmes méthodes dans le transport maritime, bien que le poids soit nettement plus lourd.

La puissance publique se doit d'être présente pour imposer des conditions favorables aux citoyens qui se déplacent dans l'espace national. L'État n'a pas su ou voulu faire cesser les fautes de la SNCM lorsqu'il en était le premier actionnaire, son retrait et la privatisation

---

<sup>67</sup> L'aide sociale au passager était accordée sur les lignes de Nice et Toulon, elle a été supprimée en 2014.

très particulière de la compagnie ont été le point de départ de la liquidation d'une flotte de qualité. La Collectivité Territoriale de Corse représente seule la puissance publique, elle est dans son rôle de gérer les transports maritimes et aériens de la Corse, il est regrettable que l'État ne soit pas à ses côtés pour symboliser la solidarité nationale due à tous les citoyens, tout en respectant les dispositions législatives lui confiant la maîtrise des transports. Elle a donné une orientation positive en accentuant la politique des tarifs en faveur des résidents pour réduire les effets de l'éloignement du continent ; ses agences ont la mission de développer les relations entre l'île et le continent, l'OTC en imposant le maintien d'une desserte maritime et aérienne serrée, l'ATC en réussissant dans sa recherche d'ouverture internationale et d'allongement de la saison touristique. Les transports maritimes et aériens auront alors bien contribué au développement économique et au progrès social de la Corse.

# Annexes

## Annexe 1. Lexique

Mille marin (ou nautique). Unité de mesure internationale des distances en navigation maritime ou aérienne. Un mille est égal à 1852 mètres.

Nœud. Unité de mesure de la vitesse en navigation maritime ou aérienne. Un nœud est égal à un mille par heure.

Jauge. Mesure de la capacité de transport des navires exprimée en tonneaux ou en UMS (Universal Measurement System). Un tonneau = 2,83 m<sup>3</sup>, la correspondance entre tonneau et UMS est complexe: 200 UMS = 100Tx, 300 UMS = 200Tx, 3000 UMS = 1600Tx. La jauge brute est la capacité intérieure totale, la jauge nette prend en compte la déduction de toutes les installations nécessaires à l'exploitation du navire. La jauge sert de base aux diverses taxations.

Port en lourd. Mesure de la capacité de transport exprimée en tonnes.

Tirant d'eau. Profondeur du navire sous la ligne de flottaison, exprimée en mètres.

## Annexe 2. Navires ayant desservi les lignes de la Corse depuis 1945

**Compagnie Fraissinet (1945-48)**

*Ville d'Ajaccio*

*Fred Scamaroni I*

**Compagnie Générale Transatlantique (1948- 1969)**

**Compagnie Générale Transméditerranéenne (1969-1976)**

**Société Nationale Corse-Méditerranée (1976-2015)**

Paquebots

*Fred Scamaroni I (1948-53)*

*Ville d'Ajaccio I (1948-53)*

*Cyrnos I (1953-66)*

*Commandant Quéré (1948-66)*

*Sampiero Corso (1953-66)*

*Ville de Bordeaux (1960-64)*

*Napoléon I (1960-74)*

*Méditerranée I (1967-71)*

*Fred Scamaroni II (1966-80)*

*Corse I (1966-81)*

*Comté de Nice (1966-81)*

*Roussillon (1975-80)*

*Ile de Beauté I (1974-76)*

*Provence (1974-79)*

*Napoléon II (1976-2002)*

*Cyrnos II (1979-89)*

*Liberté (1980-96)*

*Estérel (1981-2001)*

*Corse II (1983-2015)*

*Ile de Beauté II (1989-2012)*  
*Danielle Casanova-Méditerranée II (1989- )*  
*NGV Asco (1996-2004)*  
*NGV Aliso (1996-2005)*  
*Napoléon Bonaparte (1996-2014)*  
*NGV Liamone (2000-2009)*  
*Danielle Casanova II (2002-2015)*

Cargos et navires mixtes

*Marigot (1948-54)*  
*Charles Plumier (1948-63)*  
*Commandant Milliasseau (1952-65)*  
*Atlas (1949-69)*  
*Sahara-Venta (1960-67)*  
*Blida (1961-75)*  
*Canigou (1964-66)*  
*Relizane (1964-75)*  
*Touggourt (1964-66)*  
*Tell (1965-66)*  
*Travetal (1968-72)*  
*Estérel (1967-74)*  
*Monte Rotondo (1972-84)*  
*Durance (1974-79)*  
*L'Isère (1975-79)*  
*Grieg (1978-79)*  
*Ardèche (1978-84)*  
*Aude (1978-83)*  
*Monte Stello (1979-94)*  
*Monte Cinto II (1984-2011)*  
*Monte d'Oro (1991-2015)*  
*Paglia Orba (1994-2015)*  
*Pascal Paoli (2003-2015)*  
*Jean Nicoli (2009- )*

## Compagnie Méridionale de Navigation

### Cargos et navires mixtes

*Brescou II (1948-70)*  
*Sebaa (1948-70)*  
*Atlanta (1952-58)*  
*Bagheera (1967-70)*  
*Monte Cinto (1) (1958-63)*  
*Nemours (1960-71)*  
*Bagheera II (1963-71)*  
*.Akela (1964-73)*  
*Atlanta II (1967-73)*  
*Ville d'Ajaccio (2) (1970-81)*  
*Ville de Bastia (1970-79)*  
*Ville de Corte 1973-85)*  
*Rhône (1975-85)*  
*Porto Cardo (1980-93)*  
*Santa Regina (1985-99)*  
*Girolata (1) 1985-95)*  
*Kallite (1993- )*  
*Scandola( 1999-2011)*  
*Girolata (2) (1995- )*  
*Piana (2011- )*

## Compagnie Charles Le Borgne

### Cargos

*Marie-Thérèse Le Borgne (1963)*  
*Marie-Agnès Le Borgne (1963)*  
*Marie Louise Le Borgne (1963)*

## **Société Méditerranéenne de Navigation (SOMECA)**

### **Cargos et cimentiers**

*Olga (1946-48)*  
*Servannaise (1946-48)*  
*Giraglia I (1949-78)*  
*Valinco*  
*Balagna*  
*Valinco II*  
*Santa Manza*  
*Cap Feno*  
*Giraglia II (1978-1985)*  
*Capo Rosso (1985-2005)*  
*Capo Nero (2005- )*

## **TANKERS**

### **Armement Gaziers**

*Butagaz (1955-67)*  
*Cap Ferrat (1967-77)*  
*Med Multina (1977-79)*

### **SOCATRA**

*Carantec (1996-67)*

### **Société Fouquet Sacop Maritime**

#### **Sea Tankers**

*Bruni II (1946-53)*  
*Martigues II (1953-66)*  
*Ferrière (1953-65)*  
*Jonquières (1954-66)*  
*Faraman*  
*Croix Sainte*  
*ST Pauline*  
*ST Solène*

## **Corsica Ferries-Sardinia Ferries**

*Corsica Express (1968-75)*  
*Corsica Ferry (1972-76)*  
*Corsica Star (1973-80)*  
*Corsica Serena (1975-81)*  
*Corsica Nova (1976-88)*  
*Corsica Marina (1977-90)*  
*A Regina (1979-85)*  
*Corsica Viva I (1988-93)*  
*Corsica Serena Seconda (1983-2011)*  
*Corsica Marina Seconda (1986- )*  
*Sardinia Regina (1986- )*  
*Sardinia Vera (1987- )*  
*Corsica Viva II (1988-93)*  
*Corsica Victoria (1989)*  
*Corsica Express (1996-2004)*  
*Corsica Express II (1996-2015)*  
*Mega Express One (2001- )*  
*Mega Express Two (2001- )*  
*Mega Express Three (2003- )*  
*Mega Express Four (2006- )*  
*Mega Express Five (2009- )*  
*Mega Smeralda (2008- )*  
*Mega Andrea (2015- )*

## **Moby Lines**

*Moby Blu*

*Moby Love*

*Bastia (1981- )*

*Giraglia (1974- )*

*Moby Prince*

*Moby King*

*Moby Will*

*Moby Dream*

*Moby Fantasy*

*Moby Lally*

*Moby Wonder (2001-2013)*

*Moby Freedom (2001-2012)*

*Moby Aki (2011-12)*

*Moby Vincent (1990- )*

*Moby Corse (2009- )*

NB. Les navires dont la deuxième partie de la parenthèse indiquant les années de service est vide sont toujours en service, y compris dans une autre compagnie maritime.

### Annexe 3. L'évolution des car-ferries de la SNCM

#### Les car-ferries de la SNCM en service en 2014

Caractéristiques	Danielle Casanova	Napoléon Bonaparte	Méditerranée	Corse
Longueur (m)	176	172	165,5	145
Largeur (m)	30,4	30,4	27,4	23,8
Tirant d'eau (m)	6,7	6,6	6,4	6,3
Jauge brute (UMS)	41500	44300	31000	20800
Puissance (KW)	37800	43100	35800	30600
Vitesse (nœuds)	24	24	24	23
Passagers	2204	2462	2450	2300
Cabines	472	557	496	14
Voitures	700	708	700	620
Équipage	100 à 170	100 à 196	60 à 103	56 à 102
Constructeur	Fincantieri Ancône	Ch.Atlantique Saint-Nazaire	Ch.Atlantique Saint-Nazaire	Dubigeon Nantes
Mise en service	2002	1996	1989	1983
Retrait des lignes		Vendu Mai 2014		

#### Les car-ferries de deuxième génération.

Caractéristiques	Provence	Napoléon (2)	Cyros / Ile de Beauté	Liberté
Longueur (m)	135,7	155	138,6 puis 159,1	141,5 puis 164,4
Largeur (m)	20,7	24	23	21,9
Tirant d'eau (m)	5,7	6,1	5,9	5,8
Jauge brute(UMS)	11400	21700	20500	19000
Puissance (KW)	18500	26300	24000	23400
Vitesse (nœuds)	22	23,5	22	21,5
Passagers	1288	1896	1658	1600
Automobiles	240	500	440 puis 520	440 puis 500
Cabines	180	427	210	190
Équipage		80 à 130	70 à 110	
Constructeur	Chantiers Le Havre	Dubigeon Nantes	Dubigeon Nantes	Dubigeon Nantes
Mise en service	1974	1976	1979	1980
Modifications			1989 : + 20,5 m	1990 : + 22,9 m
Retrait des lignes	1990	2002	2012	1996

(Source SNCM)

## Annexe 4. Évolution de la flotte de la « Transat »

### Les derniers paquebots classiques

Caractéristiques	Ville d'Ajaccio	Cyrnos	Sampiero Corso	Commandant Quéré
Longueur (m)	85,20	94,35	106,32	110,64
Largeur (m)	12,50	12,50	14,60	15,24
Tirant d'eau (m)	5,00	5,16	5,35	5,20
Jauge (TJB)	2444	2405	3823	3478
Puissance (CV)	2520	3900	5200	5400
Vitesse (nœuds)	14,5	16	16	16
Cabines	75	105	120	142
Passagers	326	587	920	994
Automobiles	15	20	63	58
Équipage	56	61	73	76-80
Constructeur	Port de Bouc	Brême	Port de Bouc	Southampton
Mise en service	1929	1929	1936	1948
		renfloué 1948	renfloué 1951	
Retrait	1948	1966	1966	1968

### Les premiers car-ferries

	Napoléon	Fred Scamaroni	Corse	Comté de Nice
Longueur (m)	108	115	115	115
Largeur (m)	15.80	17.80	18.12	18.12
Tirant d'eau (m)	4,75	4,78	4,35	4,35
Jauge brute (TJB)	4500	4500	4675	4675
Puissance (CV)	8000	12900	14880	14880
Vitesse (nœuds)	18	20,5	21	21
Passagers	1224	1256	1408	1408
Cabines	160	265	0	0
Automobiles	125	140	220	220
Équipage	76	61	49 à 56	49 à 56
Constructeur	Ch. Navals La Seyne	Ch. navals La Seyne	Ch. navals Saint Nazaire	Port de Bouc puis La Ciotat
Mise en service	1960	1966	1966	1966
Retrait	1974	1979	1981	1983

(Source : Transat- SNCM)

## Annexe 5. Navires de la Corsica Ferries

### Les navires semi rapides

Caractéristiques	Méga Express 1/2	Méga Express 3	Méga Express 4	Méga Express 5
Longueur (m)	172,70	212,10	173,70	170
Largeur (m)	24,50	25	24	25
Tirant d'eau (m)	6,50	6,60	6,40	6,70
Jauge brute (TJB)	26024	29637	25710	28338
Puissance (KW)	46800	50400	31680	33980
Vitesse (nœuds)	29	29	26	26
Cabines	300	368	200	276
Passagers	1756	2108	2000	1800
Automobiles	550	680	650	600
Mètres linéaires	1700	2000	1850	780
Équipage		141		130
Constructeur	Livourne-Italie	Samsung-Corée	Bremerhaven-All	Mitsubishi-Japon
Mise en service	2000/2001	2001	1995	1993
Acquisition	2000/2001	2003	2006	2006
Transformation		2004	2007	2009

### Les « croise ferries »

Caractéristiques	Méga Smeralda Méga Andrea	Corsica Victoria Sardinia Regina	Corsica Marina 2 Sardinia Vera	Corsica Serena 2
Longueur (m)	171,50/168	146,55	120,78	118,66
Largeur (m)	28,10/27,60	20,88	19,00	18,30
Tirant d'eau (m)	6,70	5,02	5,90	5,55
Jauge brute (TJB)	35000	13000	12000	10000
Puissance (KW)	26200	14400	10360	12620
Vitesse (nœuds)	22	18,5	18,5	18,5
Cabines	539	223	31	32
Passagers	2000	1789/1860	1500/1129	1366
Automobiles	560	420/400	550/479	410
Mètres linéaires	850	850	790	
Équipage				
Constructeur	Helsinki-Finlande	Yougoslavie	Bremerhaven-All	Rendsburg-All
Mise en service	1985	1973/1972	1974/1975	1974
Acquisition	2007/2015	1989/1986	1986	1983
Transformation	1992-2008/2015	1989/1988		Retiré en 2011

(Source : Corsica Ferries)

## Annexe 6. La flotte de la Moby Lines en service sur les lignes

### Exemples de navires

Caractéristiques	Moby Wonder	Moby Corse	Moby Vincent	Bastia
Longueur(m)	175	152,9	120,8	75
Largeur (m)	27,6	25,8	21,5	13
Tirant d'eau (m)	7,0	5,8	5,6	
Jauge brute (TJB)	36284	19590	12100	
Puissance (KW)	50400	15300	10356	4413
Vitesse (nœuds)	29	21	19	18
Cabines	320	300	22	13
Passagers	2080	1200	1600	550
Automobiles	750	450	570	100
Équipage			50	
Constructeur	Corée	Norvège	Bremerhaven	
Mise en service	2001	1978	1974	1974
Rénové en		1993 et 2000		1997
Acheté en	2001	2009	1990	1981
Sister ship	Moby Aki Moby Freedom			Giraglia

(Source : Moby Lines)

## Annexe 7. Les navires à grande vitesse

Caractéristiques	Corsica Express	Asco	Liamone	Liamone 2
Compagnie	Corsica Ferries	SNCM	SNCM	SNCM
Longueur(m)	103	102	134	119
Largeur (m)	14,50	15,40	19,80	15,70
Tirant d'eau (m)			5	
Jauge brute (TJB)	3560	4934	9350	3536
Puissance (Kw)	35000	26000	63000	32400
Vitesse (nœuds)	37	37	42	35
Passagers	535	561	1146	1000
Automobiles	150	148	250	190
Équipage		15	30	
Constructeur	La Spezia	Leroux St Malo	Alsthom Leroux	Alsthom Lorient
Mise en service	1996	1996	2000	2000
Acheté en				2011
Sister ship	Sardinia Express	Aliso		

(Source: SNCM et Corsica Ferries)

## Annexe 8. Évolution des caractéristiques des cargos

### Les cargos traditionnels

Navires Compagnies	Brescou CMN	Cdt Milliasseau CGT	Bagheera 2 CMN	Blida CGT
Longueur (m)	41,30	63,70	77,32	92,84
Largeur (m)	7,47	9,75	12,27	13,62
Jauge brute (TJB)	300	596	985	1584
Port en lourd (T)	350	845	1160	2400
Puissance (CV)	500	1160	1500	4100
Vitesse (nœuds)	10	12	12	16
Constructeur	Royaume Uni	Hambourg.RFA	Dubigeon Nantes	Graville Havre
Mise en service	1948	1952	1963	1961
Retrait	1970	1965	1971	1975

### Les cargos roll on-roll off

Navires Compagnies	Estérel CGT	Ville de Bastia CMN	Monte Cinto 1 CGTM	Rhône CMN
Longueur(m)	84,60	90,80	99,70	103,85
Largeur (m)	13,68	14,00	14,87	18,50
Jauge brute (TJB)	1276	1500	2085	2464
Port en lourd (T)	1214	1535	2000	3205
Puissance (CV)	4690	6000	4620	6000
Vitesse (nœuds)	16	16,5	15	17
Constructeur	Graville Le Havre	ACH Le Havre	CN La Rochelle	Lubeck.RFA
Mise en service	1967	1970	1969	1975
Retrait	1974	1979	1980	1985

### Les premiers cargos mixtes

Navires Compagnies	Monte Rotondo CGTM	Porto Cardo CMN	Monte Cinto 2 SNCM	Girolata 1 CMN
Longueur (m)	109,50	126,50	136,00	147,00
Largeur (m)	17,50	21,00	22,60	24,03
Jauge brute (TJB)	1600	4800	6750	9095
Port en lourd (T)	2600	3300	3700	?
Puissance (CV)	8500	7500	9550	18000
Vitesse (nœuds)	19	19	19	18
Passagers	50	100	111	250
Mètres linéaires	800	1200	1350	1500
Constructeur	CN La Rochelle	ACH Le Havre	ACH Le Havre	Finlande
Mise en service	1972	1979	1985	1980 (achat 1993)
Retrait	1994	1999	2010	1995
Sister ship		Mte Stello-SNCM	Sta Regina-CMN	

(Sources : Transat, SNCM et CMN)

## Annexe 9. Les navires mixtes

### SNCM

Caractéristiques	Jean Nicoli	Pascal Paoli	Paglia Orba	Monte d'Oro
Longueur (m)	200,65	176	166	145,60
Largeur (m)	25,80	30,50	29	25,70
Tirant d'eau (m)	6,80	6,60	6,60	5,60
Jauge brute UMS	29968	35700	29718	22070
Puissance (KW)	44480	37800	19720	14800
Vitesse (nœuds)	27	24	19	19,5
Cabines	196	158	137	199
Passagers	1500	622	544	528
Automobiles	600	130	120	135
Mètres linéaires	2200	2300	2300	1615
Équipage	58 à 82	52 à 72	50	46
Mise en service	1998. Achat 2009	2003	1994	1991
Constructeur	Norvège	Pays Bas	Finlande	Finlande

(Source SNCM)

### Compagnie Méridionale de Navigation

Caractéristiques	Piana	Girolata 2	Kallisté	Scandola
Longueur (m)	180	177,30	165,40	150,40
Largeur (m)	30,50	27	29,25	23,40
Tirant d'eau (m)	7,50	6,25	6,60	6,00
Jauge brute UMS	42180	28417	29575	19308
Puissance (KW)	38400	31300	19720	11528
Vitesse (nœuds)	24	24	19	19
Cabines	200	196	160	85
Passagers	750	600	500	250
Automobiles	200	160	120	90
Mètres linéaires	2500	1927	2340	1850
Équipage	45	45	44	30
Mise en service	2011	1995	1993	1992. Achat 1999
Constructeur	Croatie	Norvège	Norvège	Pays Bas
Retrait des lignes				2011

(Source CMN)



# Bibliographie

## *Ouvrages*

AUPHAN Etienne et MERCATON Jacques, *Les transports*, Paris, Armand Colin, collection prépagéographie, 1997, 215 p.

BAVOUX Jean-Jacques, BEAUCIRE François, CHAPELON Laurent et ZEMBRI Pierre, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, collection U, 2005, 231 p.

BIGGI Michel, *Le système de transport dans les îles*, Paris, L'Harmattan, 1996, 150 p.

CASTELLANI Michel, *Entre insularité et ouverture : une nouvelle géographie de la Corse*, Paris, Sorbonne, 1999, 476 p.

CAZES Georges, *Transport et tourisme*, Paris, Éditions Techniques et Économiques, 1976, 108 p.

COMITE NATIONAL FRANCAIS DE GEOGRAPHIE, *Réseaux de transports, flux et recompositions régionales (journées de la Commission Nationale de Géographie des Transports)*, Le Havre, UFR de Lettres et Sciences Humaines, CIRTAL 2002, 125 p.

CORI Bernardo, *Le relazione della Corsica con il continente*, Pise, Libreria Goliardica, 1974, 433 p.

DACHARRY Monique, *Tourisme et transports en Méditerranée Occidentale : Iles Baléares, Corse, Sardaigne*, Paris, PUF, 1964, 156 p.

DUPERON Olivier, *Transport aérien, aménagement du territoire et service public*, Paris, L'Harmattan, 2000, 253 p.

FINIDORI Charles, *Corsica Marittima*, Marseille, Meiffrein, 1997, 332 p.

FLORI Renée, GRISONI Marie-Josèphe, LALEURE Jean-Paul, *La Corse, une région insulaire*, Ajaccio, CRDP, 1996, 103 p.

GOUSSOT Michel, *Les transports en France*, Paris, Armand Colin, collection Synthèse

- (géographie), 1999, 95 p.
- LEVRATTO Nadine, *Économie de la Corse, y a-t-il une vie après la rente?* Ajaccio, Éditions Albiana, 2001, 180 p.
- MERLIN Pierre, *Géographie des transports*, Paris, PUF, collection Que sais-je ? 1992, 127 p.
- MERLIN pierre, *Le transport aérien*, Paris, PUF, collection Que sais-je ? 2002, 127 p.
- PERALDI Xavier et ROMBALDI Michel, *Étude sur les transports extérieurs de la Corse*, Corte, Université Pasquale Paoli, 1993, 208 p.
- PERALDI Xavier et ROMBALDI Michel, *Les transports maritimes à courte distance en Méditerranée, enjeux et perspectives*, Paris, L'Harmattan, 2008, 303 p.
- PERALDI Xavier et ROMBALDI Michel, *Étude sur les transports extérieurs de la Corse*, Corte, Université Pasquale Paoli, 1993, 205 p.
- PERALDI Xavier et ROMBALDI Michel, *Réseau méditerranéen de transport maritime et liaisons insulaires*, Ajaccio, Imprimerie Daroux, 2004, 40 p.
- PERALDI Xavier et ROMBALDI Michel, *Le port de Bastia et la logique du « short sea shipping »*, Ajaccio, Imprimerie Daroux, 2004, 40 p.
- RENUCCI Janine, *Corse traditionnelle et Corse nouvelle*, Lyon, Audin, 1974, 454 p.
- RENUCCI Janine, *La Corse*, Paris, PUF, collection Que sais-je ? 1997, 127 p.
- RITTER Jean, *Géographie des transports*, Paris, PUF, collection Que sais-je ? 1976, 126 p.
- RONDEAU André, *La Corse*, Paris, Armand Colin, 1964, 194 p.
- SCHIRMANN-DUCLOS Danielle, *La France et la mer*, Paris, PUF, collection Major, 1999, 348 p.
- SIMI Pierre, *Précis de géographie physique, humaine, économique et régionale de la Corse*, Bastia, Éditions de la Société des sciences historiques et naturelles de la Corse, 1981, 608 p.
- TERRASSIER Nicolas, *Stratégie de développement maritime des lignes régulières*, Paris, Moreux, 1997, 317 p.
- VELLAS François, *Tourisme et libéralisation du transport aérien*, Paris, Institut du Transport

Aérien, 1995, 78 p.

VERLAQUE Christian, *Géographie des transports maritimes*, Paris, Doin, 1975, 438 p.

WACKERMANN Gabriel, *Tourisme et transport*, Paris, SEDES, collection mobilité spatiale, 1993, 279 p.

WOLKOWITSCH Maurice, *Géographie des Transports*, Paris, Armand Colin, collection U série géographie (nouvelle édition), 1982, 383 p.

WOLKOWITSCH Maurice, *Géographie des Transports, Aménagement et Environnement*, Paris, Armand Colin, collection Cursus Géo, 1992, 191 p.

### ***Travaux universitaires***

BENSO Gérard, *Les relations maritimes de la Corse*, mémoire de DES, Faculté des Lettres et Sciences Humaines d' Aix-en-Provence, 1966.

BENSO Gérard, *Les transports maritimes et aériens de la Corse : le cas de la Balagne et de l'Extrême Sud*, mémoire de master 2, Université Paris 4-Sorbonne, 2008.

BERNABEU-CASANOVA Emmanuel, *La Corse, la Sardaigne, l'Europe*, Lille, Atelier National de Reproduction des Thèses, 2004, 510 p.

CERVETTI Frédérique, *Pour une véritable maîtrise des transports extérieurs par la Collectivité Territoriale de la Corse*, mémoire de maîtrise en sciences économiques, Corte, Université Pasquale Paoli, 1992, 65 p.

DEBRIE Jean, *Contribution à une géographie de l'action publique : le transport entre réseaux et territoires*, Thèse Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2010, 205 feuillets

JUAN Jean-Claude, *Les transports entre la Corse et le continent, problèmes techniques et économiques*, thèse de doctorat de 3<sup>ème</sup> cycle, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Lyon 1971.

MARIANI Antoine, *étude des liaisons aériennes entre la Corse et le continent européen*,

Mémoire de maîtrise de géographie, Nanterre, Université Paris X, 1992, 138 p.

MEISTERSCHEIM Anne, *L'île laboratoire*, colloque universitaire de juin 1997 à Corte, Ajaccio, Piazzola, 1997, 459 p.

MORETTI Jean-Louis, *Tourisme et aménagement du territoire en Corse, la recherche de l'optimum*, Thèse de doctorat en géographie, Corte Université Pasquale Paoli, 2007, 370 p.

SERRA Denis, *Tourisme et développement régional*, Thèse de doctorat en sciences économiques, Corte, Université Pasquale Paoli, 2000, 341 p.

### ***Documents officiels***

AURORITE DE LA CONCURRENCE, *Avis relatif au transport maritime entre la Corse et le continent*, 2012, 29 p.

COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE, *Plan de développement «économique de la Corse*, Bastia, Sammarcelli, 1994, 223 p.

COUR DES COMPTES, *La continuité territoriale avec la Corse*, 2011, 32 p.

PAGES Jean-Paul, *La SNCM : instrument de la continuité territoriale entre la Corse et le continent*, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, 1997, 38 p.

REJET Charles, *Rapport parlementaire sur la desserte de la Corse*, Paris, Assemblée Nationale, 2010, 23 p.

## *Articles*

BATTESTI Bruno, *Les principaux flux de transport de la Corse*, publication annuelle de l'Observatoire Régional des Transports de la Corse, Ajaccio, 23 p.

BIGGI Michel, *Le système de continuité territoriale en Méditerranée*, Colloque sur l'avenir de l'espace méditerranéen, septembre 1990, 20 p.

CONTE Nikola, *La continuité territoriale, outil de développement et d'aménagement de la Corse ?* 51<sup>ème</sup> colloque de l'ASRDLF, juillet 2014, 13 p.

MARTINETTI Joseph, *Transports maritimes et insularité en Europe : le cas de la Corse*, revue L'espace politique, Centre de la Méditerranée Moderne et Contemporaine, Nice, 2012, 22 p.

PERALDI Xavier, *Le système de continuité territoriale de la Corse : coûteux, forcément coûteux*, revue d'économie régionale et urbaine, janvier 1999, 18 p.

PERALDI Xavier, *L'organisation du service public de transport maritime de la Corse : la concurrence, une composante nécessaire mais non suffisante*, Cahiers scientifiques du transport n° 50, 2006, 30 p.

PERALDI Xavier, *Le système de continuité territoriale de la Corse face au défi de la modernisation du service public*, Politique et management public n° 25, 2007, 15 p.

### ***Sites internet***

Collectivité Territoriale de Corse : **[www.corse.fr](http://www.corse.fr)**

Conférence des Régions Périphériques Maritimes : **[www.crpm.org](http://www.crpm.org)**

Corse Matin : **[www.corsematin.com](http://www.corsematin.com)**

Le Journal de l'Aviation : **[www.journal-aviation.com](http://www.journal-aviation.com)**

Mare Nostrum Corsica : **[www.mapage.noos/fr/croussel](http://www.mapage.noos/fr/croussel)**

Marines-éditions.fr : **[www.marines-editions.fr](http://www.marines-editions.fr)**

Marine-marchande.net : **[www.marine-marchande.net](http://www.marine-marchande.net)**

Mer et Marine : **[www.meretmarine.dom](http://www.meretmarine.dom)**

Observatoire Régional des Transports de la Corse : **[www.ortc.info](http://www.ortc.info)**

Pericoloso Sporgersi, blog d'Alain Verdi : **[www.alainverdi.tumblr.com](http://www.alainverdi.tumblr.com)**

# Tables des illustrations

## Table des photos

Photo 1 : Une montagne dans la mer.....	13
Photo 2 : La tour génoise du Capo Rosso.....	29
Photo 3 : Un brick dans le port d’Ajaccio. ....	30
Photo 4 : Le « Golo » arrivant à Bastia lors de son voyage inaugural .....	32
Photo 5 : Le « Bocognano » dans le port d’Ile Rousse vers 1900.....	36
Photo 6 : « Ville d’Ajaccio » sortant du port de Marseille.....	39
Photo 7 : Hydravion LeO H 246. ....	40
Photo 8 : Avion DC3 au décollage.....	41
Photo 9 : Le « Sampiero Corso » en mer .....	105
Photo 10 : Chargement des automobiles sur le Cynros à Calvi.....	106
Photo 11 : Le premier car-ferry « Napoléon » .....	107
Photo 12 : Le car-ferry « Fred Scamaroni ».....	108
Photo 13 : Le car-ferry « Comté de Nice » .....	110
Photo 14 : Le « Corsica Star » à quai dans le port de Bastia.....	112
Photo 15 : Le « Moby Dream » en mer .....	113
Photo 16 : Le « Napoléon », prototype des car-ferries de nouvelle génération.....	114
Photo 17 : La jumboïsation du Cynros.....	115
Photo 18 : Le « Corse » à quai à Ajaccio .....	116
Photo 19 : Le « Sardinia Vera » à quai à Calvi .....	117
Photo 20 : le « Napoléon Bonaparte » en mer.....	118
Photo 21 : Le « Danielle Casanova » en mer .....	120
Photo 22 : Le « Méga Smeralda » à quai à Bastia.....	121
Photo 23 : L’aliscafo « Frescia della versilla » entrant dans le port de Bastia.....	123
Photo 24 : Le NGV « Aliso » à pleine vitesse.....	124
Photo 25 : Le « Méga Express Two » à quai à Ile Rousse .....	126
Photo 26 : Le « Moby Wonder » quittant le port de Bastia.....	127
Photo 27 : Chargement du cargo « Akela » dans le port de Bastia ( <i>Source G.Benso 1965</i> ).....	129
Photo 28 : Chargement du cargo-ferry « Monte Cinto » ( <i>Source G.Benso 2011</i> ).....	129

Photo 29 : Le navire mixte « Pascal Paoli ».....	130
Photo 30 : Le navire mixte « Piana » à quai à Bastia.....	131
Photos 31 : A bord du « Pascal Paoli » et du « Piana ».....	132
Photo 32 : Un ATR 72 sur le tarmac de l'aéroport de Calvi.....	137
Photo 33 : Un Airbus A 320 à l'aéroport de Calvi-Sainte Catherine.....	138
Photo 34 : Vue du port de commerce de Bastia.....	155
Photo 35 : Embouteillage devant le port de Bastia.....	158
Photo 36 : L'aérogare de Bastia-Poretta.....	168
Photo 37 : Le port des pêcheurs et des plaisanciers Tino Rossi et le navire de croisières.....	172
Photo 38 : Le pétrolier ST Pauline à l'appointement Saint Joseph.....	175
Photo 39 : L'aérogare de l'aéroport Napoléon Bonaparte.....	178
Photo 40 : Le car-ferry « Ichnusa » à quai à Bonifacio.....	181
Photo 41 : Le port de commerce de Porto Vecchio et le navire mixte « Monte d'Oro ».....	184
Photo 42 : L'aérogare de Figari-Sud Corse.....	185
Photo 43 : Le cargo mixte « Monte Cinto » et le car-ferry « Ile de Beauté » dans le port d'Ile Rousse.....	192
Photo 44 : Le NGV « Liamone » à quai à Calvi.....	195
Photo 45 : Le clipper « Sea Cloud » à quai à Calvi.....	197
Photo 46 : Embouteillage sur le tarmac de Calvi.....	201
Photo 47 : Navire de croisière de luxe à Bonifacio.....	238
Photo 48 : Le navire mixte Monte d'Oro et le yacht « Ponant ».....	241
Photo 49 : Le « Club Med 2 » au mouillage dans le golfe de Calvi.....	242

## Table des cartes

Carte 1 : La Corse.....	14
Carte 2 : Les vents principaux qui balaient la Corse.....	15
Carte 3 : Les infrastructures de transport .....	150
Carte 4 : Plan de la ville et des ports de Bastia .....	153
Carte 5 : Le plan et l'organisation du port de Bastia.....	154
Carte 6 : Les deux projets d'extension du port de Bastia .....	161
Carte 7 : Projet du port de la Carbonite.....	162
Carte 8 : La ville et le port d'Ajaccio .....	170
Carte 9 : Plan du port d'Ajaccio et des projets d'extension .....	174
Carte 10 : Le plan de Bonifacio.....	181
Carte 11 : Plan de la ville de Porto Vecchio.....	183
Carte 12 : La ville et le port de Propriano .....	187
Carte 13 : Le port d'Ile Rousse .....	191
Carte 14 : Plan de la ville d'Ile Rousse .....	193
Carte 15 : La ville et le port de Calvi .....	196
Carte 16 : Les lignes maritimes, distances exprimées en milles marins.....	231
Carte 17 : Lignes aériennes d'Ajaccio et Bastia.....	245
Carte 18 : Les lignes aériennes de Calvi et Figari.....	249
Carte 19 : Les « pays touristiques » .....	269

## Table des graphiques

Graphique 1 : Evolution de la dotation de continuité territoriale de 2001 à 2015.....	57
Graphique 2 : Répartition de la dotation de continuité territoriale en 2006 .....	58
Graphique 3 : Répartition de la dotation de continuité territoriale en 2015 .....	58
Graphique 4 : Trafic des marchandises de 2010 à 2015 en tonnes.....	212
Graphique 5 : Répartition du fret par modes de transport en 2015 .....	213
Graphique 6 : Trafic mensuel des marchandises en 2015 (tonnages nets).....	214
Graphique 7 : Répartition des importations en tonnage .....	216
Graphique 8 : Répartition du fret par ports corses en 2015.....	217
Graphique 9 : Répartition du fret par ports continentaux en 2015 .....	218
Graphique 10 : Répartition du fret par compagnies en 2015.....	218
Graphique 11: Trafic des passagers 1950-1985 .....	220
Graphique 12 : Trafic des passager 1986-2015.....	220
Graphique 13 : Transport des véhicules accompagnés de 1981 à 2015 .....	222
Graphique 14 : Évolution du rapport du nombre de passagers et des véhicules accompagnés .....	223
Graphique 15 : Part des compagnies maritimes dans le trafic des passagers (1996-2015) .....	225
Graphique 16 : Répartition du trafic maritime des passagers par compagnies en 2015.....	226
Graphique 17 : Répartition du trafic aérien par compagnies en 2015 .....	228
Graphique 18 : L'évolution du nombre de passagers par ports 1965-1990.....	229
Graphique 19 : L'évolution du nombre de passagers par ports 1991-2015.....	229
Graphique 20 : Répartition par ports corses en 2015 .....	230
Graphique 21 : Répartition par ports continentaux en 2015.....	230
Graphique 22 : Trafic des passagers par lignes entre .....	233
Graphique 23 : Nombre de passagers de croisières de 1996 à 2015 .....	235
Graphique 24 : Répartition des passagers par aéroports 1966-1990 .....	243
Graphique 25 : Répartition des passagers par aéroports 1991-2015 .....	243
Graphique 26 : Répartition des passagers aériens par destinations en 2015 .....	247
Graphique 27 : Répartition des passagers aériens par provenances en 2015 .....	247
Graphique 28 : Ventilation des passagers par modes de transport en 2015 .....	250
Graphique 29 : Répartition mensuelle du nombre de passagers en 2015 .....	251
Graphique 30 : Répartition mensuelle des passagers selon les modes de transport en 2015 .....	252
Graphique 31 : Répartition mensuelle des passagers à Ajaccio en 2015 .....	253
Graphique 32 : Répartition mensuelle des passagers à Bastia en 2015.....	253

Graphique 33 : Répartition mensuelle des passagers en Sud-Corse (2015) .....	255
Graphique 34 : Répartition mensuelle des passagers en Balagne (2015).....	255
Graphique 35 : Répartition des trafics dans la semaine.....	257
Graphique 36 : Origine des touristes en 2015 .....	260
Graphique 37 : Répartition des touristes français par régions de provenance en 2015 .....	261
Graphique 38 : Modes de transport des touristes .....	262
Graphique 39 : Répartition des touristes étrangers par pays d'origine en 2015.....	263
Graphique 40 : Ventilation des touristes par tranches d'âges en 2015.....	264
Graphique 41 : Répartition des touristes par types de groupes .....	265
Graphique 42 : Répartition des touristes par catégories socio-professionnelles .....	266
Graphique 43 : Durée moyenne des séjours en 2015 (% des semaines) .....	267
Graphique 44 : Nombre de nuitées par type d'hébergement des touristes (%) .....	268
Graphique 45 : Le poids des pays touristiques dans l'hébergement marchand en 2015 .....	270
Graphique 46 : Répartition des types d'hébergement selon les pays touristiques en 2015.....	272
Graphique 47 : Comparaison des modes de transport des passagers dans les îles méditerranéennes (x1000) .....	276

## Table des tableaux

Tableau 1 : Tarifs de transport et de restauration à bord en 1859 (francs).....	35
Tableau 2 : Comparaison des tarifs de la « Transat » et d’Air France en 1966 (francs) .....	47
Tableau 3 : Gain de temps moyen par le choix d’un port secondaire .....	60
Tableau 4 : Résultats des conventions de DSP aériennes en 2012-2013.....	64
Tableau 5 : Fréquences et capacités de transport imposées dans la DSP 2016-2020 .....	65
Tableau 6 : Tarifs prévus pour les résidents corses sur les lignes maritimes du service public (euros).....	69
Tableau 7 : Comparaison des tarifs sur des traversées maritimes en 2015 .....	70
Tableau 8 : Comparaison de quelques tarifs annoncés en 2016.....	73
Tableau 9 : Compensation financière du fret maritime de Corse vers le continent (euros) .....	75
Tableau 10 : Description des postes à quai .....	154
Tableau 11 : Trafic des marchandises de 2010 à 2015 en mètres linéaires.....	212
Tableau 12 : Comparaison des trafics de Calvi et Figari pendant les dix dernières années .....	248
Tableau 13 : Comparaison des différences saisonnières selon les secteurs en 2015.....	254
Tableau 14 : Part des week-ends dans le trafic hebdomadaire en 2012 .....	257
Tableau 15 : Répartition du trafic dans le temps par compagnies maritimes en 2012 .....	258

# Table des matières

<b>Introduction .....</b>	<b>11</b>
<b>Première partie : La genèse de la recherche d'une continuité territoriale .....</b>	<b>25</b>
<b>1.1. Histoire des relations extérieures de la Corse de l'Antiquité au vingt et unième siècle .....</b>	<b>27</b>
1.1.1. Un commerce maritime actif depuis l'Antiquité .....	27
1.1.1.1. La prospérité sous l'Empire romain .....	27
1.1.1.2. Prospérité et crises sous les dominations pisane et génoise .....	28
1.1.1.3. Nouveaux courants commerciaux après l'annexion française .....	30
1.1.2. L'essor du transport maritime aux XIXème et XXème siècles .....	31
1.1.2.1. La révolution technologique de la marine à vapeur .....	31
1.1.2.2. Un développement constant de la flotte commerciale .....	34
1.1.2.3. Une vie maritime marquée par de nombreux drames .....	37
1.1.3. Les débuts des liaisons aériennes .....	39
<b>1.2. Revendication et premières mesures de continuité territoriale .....</b>	<b>46</b>
1.2.1. Le début de la revendication .....	46
1.2.2. Les effets positifs des lois de décentralisation de 1982 .....	54
<b>1.3. Délégations et obligations de service public .....</b>	<b>59</b>
1.3.1. Des conditions précises imposées pour l'attribution des DSP .....	59
1.3.2. Des tarifs très variés pour les passagers .....	67
1.3.3. Une tarification de fret favorable à l'économie corse .....	74
<b>1.4. Les effets de la politique européenne des transports .....</b>	<b>75</b>
1.4.1. L'amélioration de la sécurité dans les transports .....	76
1.4.2. La prise en compte des questions environnementales .....	77
1.4.2.1. Une réduction programmée des émissions de gaz à effet de serre .....	78
1.4.2.2. Une politique de protection de l'environnement marin .....	79
1.4.3. Une libre concurrence imposée .....	80
<b>Deuxième partie : La modernisation des moyens de transport .....</b>	<b>83</b>
<b>2.1. La concurrence des compagnies maritimes .....</b>	<b>85</b>
2.1.1. Le recul et la fin de la Société Nationale Corse Méditerranée .....	86
2.1.1.1. L'opérateur historique .....	86
2.1.1.2. Le début des difficultés .....	88
2.1.1.3. Une privatisation particulière .....	89
2.1.1.4. La crise de 2011-2013 .....	90
2.1.1.5. Le redressement était-il possible ? .....	91
2.1.1.6. Les espoirs déçus .....	93
2.1.2. Les atouts de la Compagnie Méridionale de Navigation .....	97
2.1.2.1. Une tradition de fret entre Marseille et la Corse .....	97
2.1.2.2. Une flotte bien adaptée au trafic .....	97
2.1.3. L'ascension de la Corsica Ferries .....	98
2.1.3.1. Un développement en plusieurs temps .....	98
2.1.3.2. Une structure complexe .....	99
2.1.3.3. Une méthode efficace .....	100
2.1.4. Des compagnies italiennes disproportionnées .....	101
2.1.4.1. L'essor contrasté de Moby Lines .....	101
2.1.4.2. Les inquiétudes et la fin de la SAREMAR .....	102
<b>2.2. L'adaptation de la flotte maritime .....</b>	<b>103</b>

2.2.1. La fin des paquebots classiques.....	104
2.2.1.1. Des navires construits ou conçus avant la Seconde Guerre Mondiale .....	104
2.2.1.2. Des navires inadaptés à l'évolution du trafic .....	105
2.2.2. L'ère des car-ferries.....	107
2.2.2.1. Une première génération expérimentale.....	107
2.2.2.2. Les progrès de la deuxième génération .....	113
2.2.2.3. L'évolution vers plus de confort et d'agrément.....	118
2.2.3. Résultats opposés des navires à grande vitesse et semi rapides .....	122
2.2.3.1. L'expérience des NGV .....	122
2.2.3.2. Les avantages des navires semi rapides.....	125
2.2.4. Le succès des navires mixtes.....	127
2.2.4.1. Les débuts de la manutention horizontale .....	127
2.2.4.2. De véritables navires mixtes appréciés par les passagers.....	130
<b>2.3. Les atouts du transport aérien .....</b>	<b>134</b>
2.3.1. Air Corsica, une compagnie aérienne régionale bien réfléchie .....	134
2.3.1.1. La concrétisation d'une idée originale .....	134
2.3.1.2. Une flotte moderne et adaptée.....	136
2.3.1.3. Une politique de diversification .....	139
2.3.2. Vers un désengagement d'Air France ?.....	140
2.3.2.1. Une nouvelle orientation générale.....	140
2.3.2.2. L'arrivée d'Hop sur les aéroports corses .....	141
2.3.3. Les progrès des compagnies « low cost » .....	142
2.3.3.1. Les précurseurs : Easyjet et Ryanair.....	142
2.3.3.2. L'expérience encourageante de Volotea .....	143
2.3.3.4. Le nombre croissant des compagnies à bas coût dans les trafics saisonniers.....	144
<b>Troisième partie : Un grand nombre de ports et aéroports .....</b>	<b>147</b>
<b>3.1. Bastia, première porte d'entrée et de sortie de Corse .....</b>	<b>151</b>
3.1.1. Un port à la limite de la saturation .....	151
3.1.1.1. Un port artificiel au cœur de la ville.....	151
3.1.1.2. Les limites du port actuel .....	155
3.1.2. Le projet de création d'un nouveau port.....	158
3.1.2.1. Des options opposées .....	158
3.1.2.2. Le projet de la Carbonite .....	162
3.1.2.3. Le choix de la Carbonite .....	164
3.1.3. L'aéroport le plus sûr de Corse .....	167
3.1.3.1. Un site favorable .....	167
3.1.3.2. Des équipements performants .....	167
<b>3.2. Ajaccio, porte orientée vers la France continentale .....</b>	<b>169</b>
3.2.1. Le port le mieux protégé de Corse .....	169
3.2.1.1. Une extension récente et progressive .....	169
3.2.1.2. Un projet de rationalisation du port.....	173
3.2.2.1. Une situation plus favorable que le site.....	177
3.2.2.2. Un équipement complet et des possibilités d'extension.....	178
<b>3.3. Le développement des infrastructures du Sud de la Corse .....</b>	<b>179</b>
3.3.1. Deux ports complémentaires dans l'Extrême Sud.....	180
3.3.1.1. Bonifacio, un port dans un cadre exceptionnel .....	180
3.3.1.2. Porto Vecchio, un port en expansion .....	182
3.3.1.3. Figari, un aéroport en plein essor .....	185

3.3.2. Propriano, la volonté de la diversification.....	186
3.3.3. Un aéroport et deux ports voisins en Balagne .....	188
3.3.3.1. Ile Rousse, un port en renouveau .....	189
3.3.3.2. Calvi, un port menacé.....	194
3.3.3.3. Les difficultés au développement de l'aéroport de Calvi .....	199
3.4. L'influence des ports et aéroports sur l'économie et l'aménagement du territoire .....	202
3.4.1. Un fort impact sur l'économie locale et régionale .....	202
3.4.1.1. Des activités directes favorables aux personnels.....	202
3.4.1.2. Des activités indirectes variées.....	203
3.4.1.3. Les activités induites et incidentes : des retombées économiques largement réparties .....	204
3.4.2. Des incidences sur l'aménagement du territoire.....	205
3.4.2.1. Les essais de désengorgement des entrées et sorties des villes .....	205
3.4.2.2. L'amélioration nécessaire du réseau routier .....	206
<b>Quatrième partie : La croissance des trafics .....</b>	<b>209</b>
<b>4.1. Les déséquilibres du transport des marchandises.....</b>	<b>211</b>
4.1.1. Une évaluation difficile .....	211
4.1.2. La faiblesse des sorties .....	213
4.1.3. La domination des entrées .....	215
4.1.4. Disparité des trafics portuaires .....	217
<b>4.2. La primauté du transport des passagers.....</b>	<b>219</b>
4.2.1. Une progression quasiment constante .....	219
4.2.2. L'impact du transport des véhicules accompagnés .....	222
4.2.3. Une concurrence différente entre compagnies de transport .....	224
4.2.3.1. Une rude concurrence dans le transport maritime .....	224
4.2.3.2. Concurrence sereine entre transporteurs aériens .....	227
<b>4.3. Un trafic largement concentré sur deux pôles. ....</b>	<b>227</b>
4.3.1. Un trafic maritime très inégal.....	229
4.3.1.1. Bastia, première porte maritime de la Corse .....	232
4.3.1.2. Un trafic presque exclusivement national à Ajaccio .....	233
4.3.1.3. Diversité des ports secondaires de la Corse du Sud .....	235
4.2.3.4. Évolutions contraires des ports balanins .....	239
4.3.2. Un trafic aérien en progression générale et inégale.....	243
4.3.2.1. Similitudes des trafics des deux aéroports principaux .....	244
4.3.2.2. Différences sensibles entre les deux aéroports secondaires .....	247
<b>4.4. De fortes variations dans le temps .....</b>	<b>250</b>
4.4.1. L'importance des mouvements saisonniers.....	251
4.4.2. Les variations dans les divisions de l'année.....	256
4.4.2.2. La prépondérance du samedi dans la semaine.....	256
4.4.2.3. Des variantes pour les compagnies maritimes.....	258
<b>4.5. L'importance du tourisme dans les transports.....</b>	<b>260</b>
4.5.1. La diversité des origines des touristes .....	260
4.5.1.1. Nette domination des touristes nationaux.....	261
4.5.1.2. Diversité des touristes étrangers.....	263
4.5.1.3. Similitudes et différences selon les origines .....	264
4.5.2. Variété des séjours.....	266
4.5.2.1. Des durées relativement courtes.....	267
4.5.2.2. Diversité des pays touristiques .....	269
<b>Conclusion.....</b>	<b>273</b>

<b>Annexes .....</b>	<b>282</b>
Annexe 1. Lexique .....	282
Annexe 2. Navires ayant desservi les lignes de la Corse depuis 1945 .....	283
Annexe 3. L'évolution des car-ferries de la SNCM .....	289
Annexe 4. Évolution de la flotte de la « Transat » .....	290
Annexe 5. Navires de la Corsica Ferries .....	291
Annexe 6. La flotte de la Moby Lines en service sur les lignes .....	292
Annexe 7. Les navires à grande vitesse.....	293
Annexe 8. Évolution des caractéristiques des cargos .....	294
Annexe 9. Les navires mixtes.....	295
<b>Bibliographie.....</b>	<b>297</b>
Ouvrages.....	297
Travaux universitaires .....	299
Documents officiels.....	300
Articles .....	301
Sites internet.....	302
<b>Tables des illustrations.....</b>	<b>303</b>
Table des photos .....	303
Table des cartes .....	305
Table des graphiques .....	306
Table des tableaux .....	308



## **Les transports maritimes et aériens de la Corse : la continuité territoriale**

La Corse est la plus septentrionale des grandes îles de Méditerranée Occidentale, elle est la plus petite (3680 km<sup>2</sup>) et la moins peuplée (330 000 habitants). Plus proche des côtes italiennes, elle fait néanmoins partie intégrante de la France où une forte diaspora est installée et génère des échanges serrés.

Depuis l'Antiquité, la Corse a toujours eu des relations commerciales avec le continent, d'abord avec la péninsule italienne puis, depuis l'annexion de 1768, avec la France continentale. Deux révolutions technologiques favorisèrent un fort accroissement des échanges : l'arrivée des navires à vapeur en 1830 et celle de l'avion au vingtième siècle.

Les évolutions se poursuivent toujours pour réduire la durée des vols et des traversées et augmenter la capacité de transport. La Collectivité Territoriale de Corse a la maîtrise des transports et conclut des délégations de service public avec les compagnies maritimes et aériennes ; tandis que l'État s'est retiré, l'Union Européenne intervient davantage pour imposer la libre concurrence.

Les infrastructures ont dû s'adapter à l'évolution des flottes mais elles sont toujours déterminées par le relief cloisonné de l'île qui a l'originalité de disposer de sept ports et quatre aéroports afin de mieux desservir les territoires.

Le trafic des marchandises est modeste et déséquilibré, les entrées étant très supérieures aux sorties ; celui des passagers a été décuplé en soixante ans, sa répartition est très inégale dans l'année et entre les ports et aéroports. ; la part de l'avion se rapproche de celle du bateau.

Les touristes sont majoritaires chez les passagers mais sont beaucoup moins nombreux que ceux des îles concurrentes. Les tarifs ont été nettement réduits pour les résidents mais restent élevés pour les autres usagers, ce problème devra être résolu pour améliorer la continuité territoriale.

**Mots clés :** Ile, continent, échanges, navires, avion, délégations de service public, Collectivité Territoriale de Corse, compagnies, concurrence, passagers, ports, aéroports, touristes, tarifs, continuité territoriale.

### **Corsica's shipping and air transports: territorial continuity**

Corsica is the northernmost of the big western Mediterranean islands, as well as the smallest (3680 km<sup>2</sup>) and the less populated (330 000 inhabitants). Even if Corsica is nearer from Italian coasts than French ones, it takes part fully of French mainland where a significant diaspora lives and creates tight trades.

Since Antiquity, Corsica had business relations with the mainland. It started with Italian peninsula, and went on with mainland France after its annexation in 1768.

Two main technological revolutions promoted a huge increase in the trade relations: the emergence of steamboats in 1830 followed by the plane in the 20th century.

Technological improvements are still continuing to reduce time of flights and sea crossings, increasing thus transport capacity.

Territorial collectivity of Corsica is in charge of transports and delegates public services to the airlines and shipping companies. While French state progressively withdraws, European Union is more and more involved to impose free market.

Even if infrastructures evolved with the fleet changings, they are still determined by the compartmentalized relief of the island which led to the construction of seven ports and four airports in order to serve better the different territories.

Goods' traffic is of modest size and unbalanced (entries rather higher than exits), whereas passengers' one has increased tenfold in sixty years. For this last one, an inequality of distribution along the year is observed (seasonal variations), as well as between ports and airports. Progressively the plane's part gets closer to the boat's one. Passengers are mainly tourists that remain less numerous than those of the competing islands.

Fares have been reduced significantly for Corsican residents, but still remain high for the other passengers. This problem will have to be solved to improve territorial continuity.

**Keywords:** Island, mainland, trade, boats, plane, delegations, public service, companies, competition, passengers, ports, airports, tourists, fees, territorial continuity.