

ASSEMBLEE DE CORSE

DELIBERATION N° 94/139 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE RELATIVE AUX ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

SEANCE DU 21 NOVEMBRE 1994

L'an mil neuf cent quatre vingt quatorze et le vingt et un novembre, l'Assemblée de Corse, régulièrement convoquée, s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. Jean-Paul de ROCCA SERRA, Président de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

François ALFONSI, Nicolas ALFONSI, Pascal ARRIGHI, Marie-Josée BELLAGAMBA, Eugène BERTUCCI, Dominique BIANCHI, Jean BIANCUCCI, Dominique BUCCHINI, Dominique BURESI, Pierre-Jean CASTA, Joseph-Antoine CHIARELLI, Paul COMBETTE, Sauveur GANDOLFI-SCHEIT, Jean JALPI, Norbert LAREDO, Paul-Antoine LUCIANI, Antoine-Louis LUISI, Marie-Paule MANCINI-NERI, Emile MOCCHI, Michel MORETTI, François MOSCONI, Paul PERFETTINI, Paul QUASTANA, Simon-Jean RAFFALLI, Jean-Paul de ROCCA SERRA, Paul SCARBONCHI, Joseph SISTI, Jean-François STEFANI, Jean-Guy TALAMONI, Alphonse TAMBURINI,

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

M. Jean-Charles COLONNA à M. Jean-Paul de ROCCA SERRA
M. Edouard CUTTOLI à M. Jean JALPI
M. Ours-Ange-Pierre GRIMALDI à M. Emile MOCCHI
M. Pierre-Jean LUCIANI à M. Simon-Jean RAFFALLI
M. Jules-Paul NATALI à M. Paul COMBETTE
M. Paul-Donat POLI à Mme Marie-Paule MANCINI-NERI
M. Michel VALENTINI à M. François MOSCONI

REÇU LE

08.DEC.1994

PREFECTURE DE CORSE

ETAIENT ABSENTS : Mme et MM.

Jean-Louis ALBERTINI, Henri ANTONA, Vincent AVOGARI DE GENTILI, Jean-Marc BALESII, Pierre-Philippe CECCALDI, Jules-Laurent FERRANDI, Jacques FIESCHI, Antoine GAMBINI, Jean-Baptiste LANTIERI, Félix LUCIANI, Toussaint LUCIANI, Pierre-Timothée PIERI, Pierre POGGIOLI, Marie-Jeanne VIDAILLET-PERETTI.

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** la loi n° 82.213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions,
- VU** la loi n° 83.663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83.8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat,
- VU** la loi n° 86.16 du 6 janvier 1986 relative à l'organisation des régions et portant modification de dispositions relatives au fonctionnement des conseils généraux,
- VU** la loi n° 86.972 du 19 août 1986 portant dispositions diverses relatives aux collectivités locales,
- VU** la loi n° 91.428 du 13 mai 1991 portant statut de la Collectivité Territoriale de Corse,
- SUR** rapport du Président de l'Office des Transports,

APRES EN AVOIR DELIBERE**REÇU LE**

08.DEC.1994

PRÉFECTURE DE CORSE**ARTICLE PREMIER :**

PREND acte du rapport d'orientation sur la politique des transports établi par l'Office des Transports de la Corse tel qu'il figure dans le document joint en annexe.

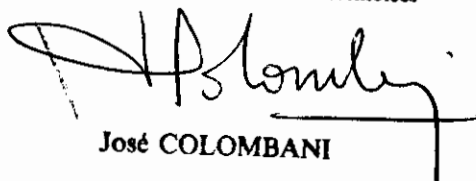
ARTICLE 2 :

La présente délibération qui pourra être diffusée partout où besoin sera, fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Collectivité Territoriale de Corse.

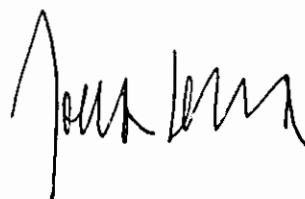
AJACCIO, le 21 NOVEMBRE 1994

LE PRESIDENT DE L'ASSEMBLEE DE CORSE

Pour copie certifiée conforme à l'original,
Pour le Président de l'Assemblée de Corse
et par délégation,
L'Administrateur Général des Assemblées



José COLOMBANI



Dr Jean-Paul de ROCCA SERRA

REÇU LE

08.DEC.1994

PREFECTURE DE CORSE

ANNEXE

REÇU LE

08.DEC.1994

PRÉFECTURE DE CORSE

ANNEXE

REÇU LE

08.DEC.1994

PREFECTURE DE CORSE

Ajaccio, le 19 octobre 1994

RAPPORT D'ORIENTATION
SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

Le présent rapport est destiné à l'Assemblée de Corse conformément aux dispositions de l'article 16 des statuts de l'Office des Transports.

I / LIAISONS MARITIMES

A - Secteur des cargos rouliers :

Situation générale :

REÇU LE

08.DEC.1994

PREFECTURE DE CORSE

Malgré la conjoncture économique générale, le trafic roulier continue à progresser d'environ 3 % par rapport à l'an passé.

En fait, ces dernières années, même s'il y a eu un ralentissement de la croissance, la progression de trafic a été constante. Cette tendance devrait se maintenir, notamment si la timide reprise observée dans le BTP se confirmait.

Les conditions d'exploitation ont été bonnes sans aucun problème de capacité, en dehors évidemment des perturbations dans le port de Marseille. Encore convient-il de souligner que ces perturbations n'ont pas occasionné d'interruption dans le service, mais généré des surcoûts au niveau des usagers, notamment des transporteurs insulaires, conséquence d'un transfert du trafic de Marseille à Toulon.

Aussi, une forme de compensation partielle est envisagée à leur égard, à titre exceptionnel pour l'ensemble de l'année 1994. On est en droit d'espérer que les conflits liés à la manutention à Marseille seront réglés et que les conditions de transit par ce port seront enfin normalisés.

Il faut noter que malgré ces soubresauts, la réforme de la manutention a déjà eu, en ce qui concerne les lignes de Corse, des conséquences favorables au niveau des coûts même si des améliorations importantes dans l'organisation du travail doivent être encore recherchées. Par ailleurs cette réforme a entraîné une plus grande souplesse d'exploitation : par exemple a pu être réglé l'irritant problème des cargos mixtes qui partaient le dimanche de Marseille sans pouvoir embarquer les voitures des passagers.

Cet élément et la mise en service en 1993 du KALLISTE puis du PAGLIA ORBA en 1994, ont permis un développement important du trafic passagers par cargos mixtes qui s'établira à environ 180.000 pour l'année.

On peut noter en particulier les résultats excellents sur Porto Vecchio malgré l'arrêt pendant 3 mois des navires à passagers consécutif à l'accident du Monte Stello.

Perspectives :

Les perspectives pour les cargos rouliers mixtes semblent être assez favorables au niveau du trafic et même de l'économie des lignes. La situation de la manutention devrait s'améliorer progressivement.

Par ailleurs, en raison des investissements importants qui ont été réalisés dans la période 1991-1994, les capacités offertes permettraient de faire face à une augmentation significative du trafic de l'ordre de 30 % sans difficulté majeure.

Ce secteur ne devrait donc pas connaître de problèmes particuliers dans les années à venir. Mais, en revanche, des gains de productivité significatifs ne peuvent être envisagés au niveau de l'exploitation des navires. Ces gains ne pourraient être générés que par un accroissement du trafic ou par une modification restrictive de la desserte, en considération du volume des marchandises réellement transportées sur certaines lignes. Il convient d'observer qu'en ce domaine, il appartient à l'Assemblée de Corse et non à l'Office des Transports d'en décider.

REÇU LE

08.DEC.1994

PRÉFECTURE DE CORSE

Réforme de la tarification fret :

Conformément à un objectif déjà poursuivi par l'ancien Office et confirmé par un souhait de l'Assemblée de Corse, une réforme en profondeur de la tarification fret a été entreprise. Au lieu d'un système de tarifs préférentiels à l'exportation, difficile à contrôler, souvent injuste, et donnant lieu de ce fait à une fraude importante, est mis en place un système de ristournes aux producteurs.

Dans l'immédiat (1er novembre 1994), ce dispositif s'appliquera en liaison avec l'ODARC aux productions agricoles exportées. Il sera étendu aux autres exportations dès que les modalités pratiques auront pu être définies. Il pourra enfin être envisagé lors des négociations des prochaines conventions de l'étendre à l'importation des matières premières (la difficulté étant souvent de s'entendre sur la définition de ce terme et de veiller à ce que des productions locales existantes ou potentielles ne soient pas compromises).

B - TRAFIC CIMENT :

Conformément à la délibération de l'Assemblée de Corse en date du 26 juin 1992, le transport du ciment s'effectue dans le cadre ancien :

Convention de durée indéterminée mais pouvant être interrompue avec un préavis de 6 mois avec le groupement SOMECA-PITTALUGA. Cette exploitation ne donne lieu à aucun problème particulier dans l'immédiat.

Cependant la concession à durée indéterminée n'est pas conforme aux dispositions de l'article 74 de la loi du 13 mai 1991.

Cette situation irrégulière n'a pas échappé au Préfet qui en a fait l'observation dans l'exercice du contrôle de légalité. De son côté, la Cour des Comptes s'est saisie de ce problème et l'Assemblée de Corse sera probablement invitée à modifier la délibération en conséquence.

REÇU LE

08.DEC.1994

PREFECTURE DE CORSE

C - Liaisons transbordeurs SNCM (car-ferries) :

Situation générale :

Dans un contexte général stagnant du trafic avec la France continentale, le trafic par transbordeur a connu cette année encore une certaine érosion.

Pour l'année en cours, le trafic maritime Corse-Continent français ne connaîtra sans doute qu'une baisse assez faible, inférieure à 1%, malgré les grèves de l'Ascension. Par contre le trafic par car-ferries baissera de près de 3 % (alors que celui par cargos mixtes augmentera de près de 15 %). Il se situera tout juste au dessus de un million de passagers. Depuis 1986 la baisse sur les car-ferries s'établira à plus de 20 %, soit environ 260.000 passagers, les cargos mixtes en ayant récupéré environ 160.000.

En plus de ce transfert en quelque sorte interne, la baisse du trafic des car-ferries peut également s'expliquer par le développement du trafic des avions charters à partir de la région Parisienne et, phénomène sans doute le plus significatif du passage de clientèle française via l'Italie. Certes ce phénomène existait depuis longtemps, notamment pour certaines régions frontalières, Alsace par exemple, mais il a pris une ampleur nouvelle (une estimation raisonnable le situe aux environs de 90.000 passagers) et s'est développé même dans la région Parisienne.

D'autre part, en 1994, à la différence des années précédentes, la recette unitaire en valeur réelle n'a pas augmenté.

Seul élément positif dans ce contexte, un ralentissement des dépenses avec l'impact de la réforme de la manutention et la baisse relative des dépenses de personnel à terre comme à bord.

Toutefois en ce qui concerne les personnels inscrits maritimes, les économies résultent pour l'essentiel de la baisse d'activité et non d'une amélioration notable de la productivité.

Aussi ces diverses baisses ne pourront qu'atténuer partiellement la perte due au manque de recettes.

REÇU LE

08.DEC.1994

PRÉFECTURE DE CORSE

Mais le phénomène le plus grave pour la SNCM est incontestablement l'effondrement du trafic avec l'Algérie. Celui-ci aura des conséquences lourdes pour les comptes globaux de la compagnie mais pèsera également sur les résultats des lignes de Corse (par les résultats des navires transférés et l'augmentation inévitable de la part des charges de structure).

En définitive les résultats économiques pour les lignes de Corse seront certainement médiocres pour l'année 1994.

Perspectives :

Compte tenu des observations faites pour 1994, les perspectives sont loin d'être encourageantes ; et ce d'autant que dès 1995 un élément particulièrement important va intervenir.

La concurrence directe sur les lignes Côte d'Azur-Corse (à partir sans doute de Monaco) par la compagnie CORSICA-FERRIES au moyen d'un navire rapide monocoque de capacité d'environ 600 passagers, 150 voitures, livré par le chantier Italien RODRIGUEZ en mai 1995 : ce sera d'ailleurs le troisième navire de ce type livré par ce chantier, les deux autres naviguant avec semble-t-il de très bons résultats entre la Sardaigne et l'Italie.

Certes la SNCM doit également mettre en service sur les mêmes lignes un navire rapide assez semblable, construit par le chantier LEROUX & LOTZ. Celui-ci entrerait en service le 17 juillet 1995. On peut craindre que l'effet de nouveauté ne joue en faveur de la CORSICA-FERRIES.

Sans vouloir raviver une polémique, on peut regretter que les attermolements de la SNCM aient conduit à cette situation. Il est à peu près certain que si la commande d'un navire rapide par la SNCM était intervenue comme cela était envisagé au dernier trimestre 1993, les dirigeants de la CORSICA-FERRY n'auraient pas pris le risque commercial énorme pour eux d'affronter la SNCM sur ces lignes.

Seule la certitude d'avoir un temps d'avance important qu'ils espèrent voir augmenter par la difficulté de mise au point du navire construit par LEROUX & LOTZ, les a incités à prendre ce risque.

REÇU LE

08. DEC. 1994

PRÉFECTURE DE CORSE

En tout état de cause une situation concurrentielle accrue sur l'ensemble des lignes COTE-D'AZUR-CORSE ainsi d'ailleurs qu'ITALIE-CORSE, va mettre à mal l'économie des lignes et contraindre les trois opérateurs à des efforts commerciaux et à des investissements dans le secteur des navires rapides accélérant ainsi le renouvellement de la flotte.

A cet égard, 1995 va être en Europe l'année où les navires rapides avec transport de voitures vont connaître un essor considérable, en Méditerranée, en Mer d'Irlande, au Kattegat et peut-être ailleurs.

A l'issue de cette année des enseignements significatifs pourront être tirés, notamment dans la comparaison entre monocoques et catamarans.

En substance, dans un contexte de plus en plus difficile, la SNCM devra faire preuve d'un dynamisme commercial plus affirmé, encore que les contraintes du Service Public ne soient pas toujours compatibles avec le dynamisme souhaité.

Les mutations indispensables au niveau de la flotte, en particulier les navires rapides, rendront encore plus évidentes les surcapacités actuelles, d'autant qu'il est difficile d'entrevoir une reprise quelconque sur l'Algérie.

La commande d'un super ferry décidée par la SNCM et l'Etat actionnaire, est intervenue sans aucune consultation de la Collectivité Territoriale. Si elle doit apporter sans aucun doute une amélioration des conditions de confort pour les traversées de nuit, elle n'est peut être pas la réponse adéquate aux problèmes économiques posés, sauf à accélérer le retrait de certains car-ferries actuels. Cela ne pourrait alors que rendre plus ardu le problème d'adaptation des équipages aux nouvelles données, avec par voie de conséquence d'inévitables problèmes sociaux.

II / LIAISONS AERIENNES

Le trafic "bord à bord" (seul pour l'instant dans le domaine de compétence de l'OTC), a été marqué en 1994 comme déjà en 1993, par un certain tassement à l'exception des lignes de FIGARI.

REÇU L
 08.DEC.1994
 PREFECTURE DE CORSE

On peut s'interroger sur les causes de ce phénomène. La conjoncture générale n'y est certes pas étrangère. De plus il semble que le nombre de passagers en transit depuis Paris ait diminué au profit des liaisons directes (ce qui en soi est une bonne chose). Il convient de signaler que sur les lignes de Paris/Corse le trafic connaît une certaine stabilité pour le groupe AIR-FRANCE, une diminution pour la TAT (sur Figari) et par contre une augmentation sensible pour les charters qui ne représentent toutefois qu'environ 15 % du trafic total.

Sur l'ensemble des liaisons régulières, compte tenu de cette stabilité d'ensemble, la desserte actuelle devrait être reconduite pour 1995 sans changements notables en espérant qu'une reprise modérée vienne améliorer les comptes des compagnies, notamment ceux de la CCM.

Perspectives :

1995 va surtout être l'année de transition et de préparation d'une donne nouvelle marquée par l'intégration des lignes de Paris/Corse dans la Continuité Territoriale, après la décision de l'Assemblée de Corse du 11 juillet 1994 et l'application des règlements européens.

Dans ce cadre, après adoption le 30 septembre 1994 par l'Assemblée de Corse des bases des cahiers des charges, la procédure de publication au Journal Officiel des Communautés Européennes des obligations de Service Public pour les lignes Paris/Corse et Marseille-Nice/Corse, est en cours par l'intermédiaire des services du Ministère des Transports.

Après cette publication et l'observation d'un délai d'au moins un mois, les appels d'offres proprement dits pourront être lancés. Après le dépouillement des offres et leur analyse technique et économique, l'Assemblée de Corse sera saisie pour décider des concessionnaires de ces lignes. Il serait souhaitable que cette décision intervienne au mois de mai 1995 pour permettre aux concessionnaires désignés de prendre toutes dispositions utiles pour la mise en oeuvre fin 1995.

Une question reste à trancher :

Les lignes Toulon-Ajaccio et Toulon-Bastia doivent-elles être toujours intégrées dans la Continuité Territoriale ?

REÇU LE

08.DEC.1994

PREFECTURE DE CORSE

L'Assemblée de Corse, pour éviter la dispersion des efforts, avait dans un premier temps, décidé qu'après l'arrêt des subventions versées par le département du Var il convenait également d'arrêter toute subvention de Continuité Territoriale.

Cependant, eu égard à des considérations sociales tenant à l'emploi, l'Assemblée avait reconsidéré sa décision et admis provisoirement la poursuite des subventions accordées par l'Office des Transports.

Dans le cadre des règlements Européens, la situation actuelle devra obligatoirement prendre fin au plus tard le 31 décembre 1995. Compte tenu des délais de la procédure déjà évoquée, la décision doit intervenir à bref délai.

Si ces lignes doivent être maintenues dans le cadre du Service Public, un cahier des charges semblable à celui des lignes de Marseille, en prenant pour base la desserte actuelle, devrait être établi.

L'Assemblée sera donc prochainement saisie de la poursuite de cette desserte et, dans l'affirmative, de l'approbation d'un cahier des charges en vue de la mise en concurrence des lignes dont il s'agit.

* * * *

1995 va être dans tous les domaines une année charnière pendant laquelle une nouvelle donne, conséquence des compétences de la Collectivité Territoriale et des règlements européens, va se mettre progressivement en place.

Ceci est surtout évident pour les liaisons aériennes avec le lancement des appels d'offres pour la concession des lignes bord à bord et Paris.

Il convient d'indiquer que ces appels d'offres se situeront dans un régime transitoire, puisque dans la pratique seules les compagnies françaises pourront valablement concourir, les compagnies étrangères ne pouvant jusqu'au 1er avril 1997 que pratiquer le "cabotage consécutif" en utilisant au maximum 50 % de la capacité sur les tronçons intérieurs français.

REÇU LE

08. DEC. 1994

PREFECTURE DE CORSE

Le système définitif se mettra en place en 1998 au plus tard. Les nouveaux appels d'offres qui devront intervenir à cette époque seront ouverts sans aucune discrimination à toutes les compagnies européennes.

Pour les liaisons maritimes, la mise en place du régime lié aux règlements européens se fera avec un décalage : le système actuel pouvant être maintenu jusqu'à l'expiration des concessions en cours, le 31 décembre 2001.

1995 sera toutefois une année très importante dans la préparation de cette échéance car elle verra se dérouler les négociations pour la mise au point des conventions qui vont définir jusqu'à l'échéance 2001 la règle du jeu, en ce qui concerne les services, les tarifs et les compensations financières.

Ces conventions devront ouvrir en fin de concession à la Collectivité Territoriale toute liberté de choix, notamment en ce qui concerne une implication directe plus ou moins grande de sa part dans l'activité du transport maritime. L'éventualité de la création d'une compagnie régionale maritime ne peut être écartée, même si elle ne constitue pas la seule solution possible.

En toute hypothèse l'adaptation des compagnies à la situation concurrentielle ouverte qui devrait exister en 2001 est indispensable. En fait, comme on l'a vu dans le secteur le plus sensible, celui du trafic passagers, cette concurrence existe déjà et va se renforcer dès 1995, rendant en tout état de cause inévitables de profondes mutations et ce, dans un contexte rendu plus difficile encore par les sombres perspectives d'évolution du trafic sur l'Afrique du Nord.

Les difficultés d'adaptation seront d'autant mieux résolues qu'elles seront abordées le plus tôt et le plus directement possible entre les divers partenaires.

Dans ces conditions, la transition pourra se faire sans traumatisme grave ; en clair, sans menace de licenciement et ce, d'autant plus que des possibilités pourront être dégagées pour une politique commerciale dynamique au moyen d'aménagements tarifaires permettant de conserver et même de reprendre des parts de marché.

REÇU LE

08.DEC.1994

PRÉFECTURE DE CORSE

Les prochaines conventions ne pourront ignorer ce contexte économique et social. Elles devront prévoir en outre, la nature des investissements futurs susceptibles de modifier profondément les conditions de transport des passagers. Elles devront également définir les conditions d'implication de la Collectivité Territoriale dans ces investissements et en conséquence, leur situation juridique en fin de concession.

Il convient enfin de préciser que ces conventions se situent dans le cadre des concessions de Service Public accordées par l'Etat en 1976 et donc dans le cadre de l'organisation générale de la desserte prévue à cette époque.

Certes cette organisation générale peut être modifiée par l'Assemblée de Corse dans le cadre des compétences que lui a données la loi du 13 mai 1991, à charge pour elle de dédommager les concessionnaires du préjudice qui leur serait alors infligé.

Pour ce qui le concerne, l'Office des Transports se borne à souligner cette possibilité offerte à la Collectivité Territoriale, en se gardant cependant d'interférer dans un domaine de compétence qui n'est pas le sien.

REÇU LE

08.DEC.1994

PRÉFECTURE DE CORSE