

ASSEMBLEE DE CORSE

DELIBERATION N° 96/112 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE RELATIVE AUX ORIENTATIONS DE L'OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE

SEANCE DU 2 DECEMBRE 1996

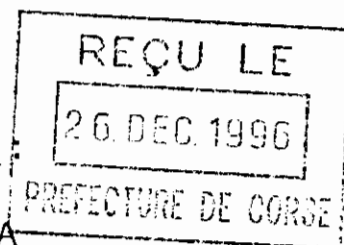
L'An mil neuf cent quatre vingt seize, et le deux décembre, l'Assemblée de Corse, régulièrement convoquée s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. Jean-Paul de ROCCA SERRA.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

François ALFONSI, Nicolas ALFONSI, Vincent AVOGARI DE GENTILI, Dominique BUCCHINI, Pierre-Jean CASTA, Joseph-Antoine CHIARELLI, Jean-Charles COLONNA, Paul COMBETTE, Jules-Laurent FERRANDI, Jacques FIESCHI, Jean JALPI, Norbert LAREDO, Paul-Antoine LUCIANI, Pierre-Jean LUCIANI, Toussaint LUCIANI, Antoine-Louis LUISI, Marie-Paule MANCINI-NERI, Paul PERFETTINI, Paul-Donat POLI, Jean-Paul de ROCCA SERRA, Paul SCARBONCHI, Joseph SISTI, Alphonse TAMBURINI, Marie-Jeanne VIDAILLET-PERETTI.

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR

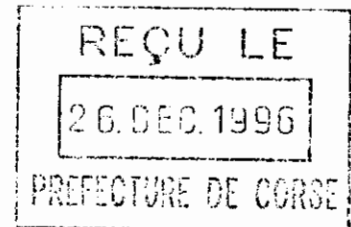
M. Pascal ARRIGHI à M. Jean-Paul de ROCCA SERRA
M. Eugène BERTUCCI à M. Paul COMBETTE
M. Edouard CUTTOLI à M. Vincent AVOGARI DE GENTILI
M. Sauveur GANDOLFI-SCHEIT à M. Jean JALPI
M. Ours-Ange-Pierre GRIMALDI à Mme Marie-Jeanne VIDAILLET-PERETTI
M. Félix LUCIANI à M. Toussaint LUCIANI
M. François MOSCONI à M. Jean-Charles COLONNA
M. Jules-Paul NATALI à Mme Marie-Paule MANCINI-NERI
M. Pierre POGGIOLI à M. Joseph SISTI
M. Michel VALENTINI à M. Pierre-Jean LUCIANI



ETAIENT ABSENTS : Mme et MM.

Jean-Louis ALBERTINI, Henri ANTONA, Jean-Marc BALESI, Marie-Josée BELLAGAMBA, Dominique BIANCHI, Jean BIANCUCCI, Pierre-Philippe CECCALDI, Alexandre GABRIELLI, Antoine GAMBINI, Jean-Baptiste LANTIERI, Emile MOCCHI, Michel MORETTI, Pierre-Timothée PIERI, Paul QUASTANA, Simon-Jean RAFFALLI, Jean-François STEFANI, Jean-Guy TALAMONI.

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 des 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,
- VU** le rapport présenté par l'Office des Transports,
- SUR** rapport de la Commission de l'Environnement, des Transports, de l'Urbanisme, du Logement, des Affaires Sociales et des Problèmes de Santé présenté par Mme Marie-Jeanne VIDAILLET-PERETTI,

APRES EN AVOIR DELIBERE

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 de la présente délibération.

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 2 décembre 1996

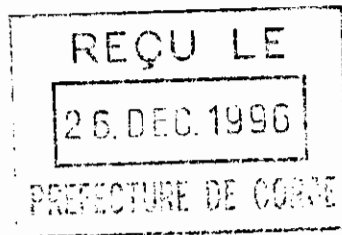
Le Président de l'Assemblée de Corse,

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

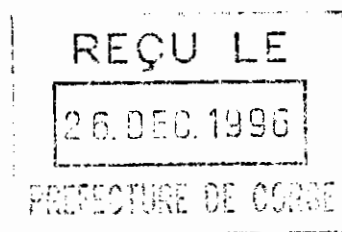


Dr Jean-Paul de ROCCA SERRA



ANNEXE

**RAPPORT D'ORIENTATION ETABLI
PAR L'OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE**



OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE
RAPPORT D'ORIENTATION
A L'ASSEMBLÉE DE CORSE

SITUATION GÉNÉRALE

L'année 1996 a été marquée par des événements importants dans le domaine des transports de l'île :

- intégration des lignes de Paris à la Continuité Territoriale avec, corrélativement, une baisse substantielle de certains tarifs,
- mise en service du car-ferry NAPOLÉON BONAPARTE, présentant un confort du niveau des car-ferries de nuit du Nord de l'Europe,
- mise en service des navires rapides dans le cadre d'une expérience dont il convient aujourd'hui de tirer les enseignements.

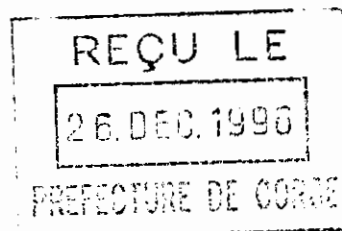
Ce dernier élément a bouleversé les conditions du trafic maritime d'autant qu'il a permis, comme nous l'avions pressenti il y a trois ans, la possibilité d'une concurrence directe sur les lignes de Nice.

A ce propos, il convient de préciser que, contrairement à une idée reçue, cette concurrence a toujours été possible légalement et ne résulte pas d'une quelconque libéralisation européenne. La suppression du monopole du pavillon au 1er janvier 1999 aura pour seul effet d'élargir le champ de la concurrence.

Ces événements dont on était en droit d'attendre une amélioration des transports de l'île, se sont malheureusement produits dans une conjoncture déprimée, l'année 1996 étant globalement encore plus mauvaise que l'année 1995, qui avait déjà été marquée par une chute brutale du trafic sur la Corse.

A - SECTEUR MARITIME

TRANSPORT DE PASSAGERS



Si l'entrée en service du NAPOLÉON BONAPARTE est l'aboutissement normal de l'évolution des car-ferries, la mise en oeuvre des N.G.V. est une innovation importante dans le transport des passagers.

Pendant l'été 1996, trois navires rapides ont été mis en service :

- l'ASCO de la S.N.C.M., depuis le début de la saison,
- l'ALISO de cette même société, fin juillet
- et le CORSICA EXPRESS de la Corsica Ferry, début juillet.

.../...

Rappelons que ces trois navires ont des caractéristiques relativement voisines :

- longueur d'une centaine de mètres,
- pouvant transporter 130 à 140 voitures et 500 passagers,
- vitesse de 35 à 37 noeuds.

Ils peuvent donc effectuer les rotations :

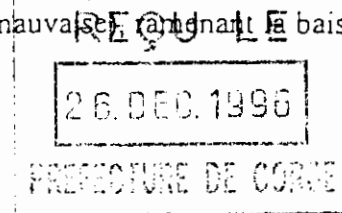
- sur la Balagne, en moins de trois heures,
- de l'ordre de trois heures et demie sur Bastia
- et quatre heures sur Ajaccio.

Malgré les inévitables problèmes techniques dus surtout à la motorisation et des difficultés liées à la météorologie (environ 6 % des rotations ont été annulées pour cette raison), le succès commercial indéniable de ces navires s'est confirmé tout au long de la saison : le trafic du port de Nice a augmenté de plus de 40 % au détriment du trafic des ports de Marseille, Toulon et Gênes et probablement même du trafic aérien, dans une proportion difficile à évaluer.

Aussi, dans un contexte de baisse générale des trafics, les navires rapides ont permis une progression du trafic maritime, à partir du continent français, de l'ordre de 5 % dans l'année (par rapport, il est vrai, à une année de référence mauvaise) ramenant la baisse depuis 1992 à un niveau de 7 %.

Plusieurs raisons peuvent expliquer ce succès :

- sans doute l'attrait de la nouveauté,
- la vitesse et la durée de la traversée,
- le fréquence des rotations, permettant d'offrir un plus grand choix d'horaires,
- et surtout le coût avantageux de la traversée, celle-ci n'étant grevée d'aucun supplément (cabine, restauration) comme c'est le cas pour les traversées sur les car-ferries classiques.



Cette compétition dans le domaine des navires rapides n'a pas contribué à résoudre les difficultés de la S.N.C.M., tant s'en faut, même si elle a eu un effet globalement positif.

Or, il faut savoir que cette compagnie est dans une situation très difficile, les comptes de 1995 faisant apparaître un déficit global de plus de 100 M.F. et les résultats de 1996, grevés de charges nouvelles d'investissement, ne seront certainement pas améliorés.

En fait, toutes les liaisons maritimes sur la Corse sont affectées à la fois par la conjoncture économique, le problème de la lire, l'image dégradée de la Corse et la défaillance de l'activité touristique.

.../...

Sur l'Italie, où la baisse depuis 1992 dépasse 30 %, la concurrence acharnée que se sont livrée les deux compagnies -Corsica Ferry et Navarma- a généré des déficits sur les lignes de Corse en sorte que l'une et l'autre ont été amenées à réduire les dessertes, à mettre un terme à la guerre des tarifs, et à développer d'autres lignes plus porteuses, notamment entre l'Italie continentale et la Sardaigne.

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le trafic de marchandises diverses transportées par roll a, lui aussi, subi les contrecoups de la situation économique de la Corse.

Toutefois, les baisses dans ce domaine sont beaucoup plus limitées.

En 1995, on enregistre une baisse de 4 % du trafic et 1996 se terminera sans doute avec une baisse minime par rapport à 1995. Dans ce secteur, aucune modification structurelle de la flotte, largement dimensionnée et donnant globalement satisfaction, n'est intervenue pendant la présente année.

Le trafic du ciment, lui, a connu une nouvelle baisse après l'effondrement constaté les années précédentes. Il se situera aux environs de 120.000 tonnes, alors que la moyenne des années 1980 était supérieure à 170.000 tonnes.

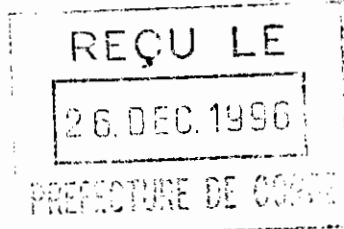
Cette baisse du trafic était de nature à compromettre la desserte organisée avec deux navires et il a fallu consentir une augmentation de la subvention ainsi qu'une légère hausse des tarifs de façon à pouvoir faire face éventuellement à une reprise du trafic.

Pour la première fois, en 1996, les aides économiques ont été individualisées de façon claire dans les comptes de l'Office.

Actuellement, le système commence à être bien rodé en ce qui concerne les ristournes consenties aux productions agricoles exportées et aux produits industriels où sont prises en compte, non seulement les ristournes à l'exportation, mais une aide à l'importation de matières premières lorsque celles-ci sont destinées à la transformation d'un produit réexporté.

B - LIAISONS AÉRIENNES

Globalement, le transport aérien sur la Corse a subi, lui aussi, une érosion par rapport à 1995 et se situe à environ 10 % au-dessous de celui de 1992.



Les situations peuvent être cependant relativement contrastées : sur le bord à bord, la C.C.M. a perdu, au 30 septembre 1996, environ 35.000 passagers par rapport à 1995 et environ 100.000 passagers par rapport à sa situation d'il y a quatre ans.

Cette baisse importante du trafic a de multiples causes :

- la conjoncture générale déjà mentionnée,
- la diminution des passagers en correspondance sur Nice et Marseille en raison, d'une part, de l'augmentation des vols directs Paris-Corse, d'autre part de la diminution du trafic international à Nice,
- la concurrence des lignes Corse-Montpellier exploitées par Air-Littoral,
- la concurrence des N.G.V.

Cette baisse d'activité a été partiellement compensée pour la C.C.M. par des affrètements pour le compte de la compagnie Air Inter :

- FOKKER 100 sur les lignes de Paris,
- ATR 72 sur les lignes de Marseille et Lyon.

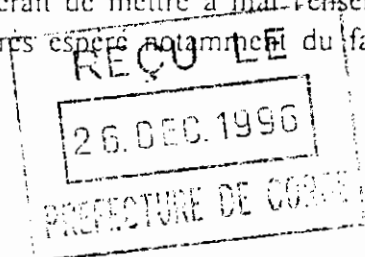
Pour Paris, la compagnie Air Inter, concessionnaire des lignes à partir de Bastia, Ajaccio et Calvi, et la compagnie T.A.T. à partir de Figari, ont vu s'accroître leur trafic de plus de 10 %. Mais il faut nuancer ces chiffres en rappelant, d'une part que la référence de 1995 n'était pas la meilleure, d'autre part que le trafic des charters sur cette destination a connu une baisse sensible, en sorte que le trafic a été globalement constant d'une année sur l'autre sur le Paris-Corse.

En tout état de cause, compte tenu de la baisse des tarifs et des capacités offertes, la compagnie Air Inter espérait une augmentation plus importante à la fois du trafic et de la recette unitaire. Les prévisions n'ont pas été confirmées, en sorte qu'elle fait état d'un déficit d'exploitation annuel prévisible de 25 M.F.

Il convient d'observer que le trafic international aérien a, lui, baissé d'une façon sensible en 1996.

Globalement, on constate donc que la situation économique de la Corse -notamment la baisse de l'activité touristique- a profondément affecté l'économie des dessertes de l'île, qu'elles soient publiques ou privées.

Si elle devait se prolonger, cette situation risquerait de mettre à mal l'ensemble du système et rendrait particulièrement illusoire tout progrès ~~espéré~~ notamment du fait de la concurrence.



QUELLES SONT LES ORIENTATIONS POSSIBLES ?

Dans un contexte particulièrement difficile, la priorité immédiate consiste donc à rétablir un certain équilibre dans l'exploitation des compagnies desservantes, sans pour autant compromettre les possibilités de reprise des trafics.

La situation décrite précédemment laisse apparaître peu de marges d'intervention.

En ce qui concerne le Service Public, il est exclu de songer à rétablir les équilibres financiers par des hausses tarifaires substantielles.

Le remède serait probablement pire que le mal.

Certains aménagements devront cependant être apportés aux tarifs de façon à mieux adapter ceux-ci à la réalité du trafic et à favoriser les périodes où le tassement a été le plus significatif.

Il est également difficile, dans le système de desserte actuel, d'alléger de façon sensible les fréquences de desserte et les capacités offertes.

Il est certain qu'en matière maritime, la mise en oeuvre des navires rapides a pu multiplier les fréquences sans augmentation des capacités, mais il convient de rappeler que, compte tenu des aléas météorologiques et, surtout, de l'imprécision des prévisions dans ce domaine, les interruptions de service obligent à prévoir des possibilités alternatives d'acheminement du trafic.

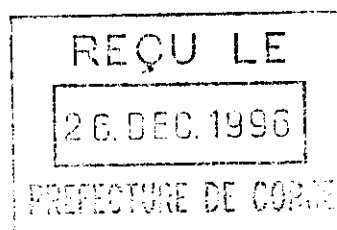
Par ailleurs, toute modification de la desserte ne doit pas être irréversible et hypothéquer la reprise éventuelle du trafic à l'avenir.

Il est également exclu de rétablir les équilibres de façon significative par des mesures financières.

La situation de 1996 amènera l'Office à verser le niveau maximum de subvention et, même, à mettre en oeuvre les clauses de sauvegarde prévues par certaines conventions.

Pour la première fois depuis qu'il existe, l'Office des transports exécutera en 1996 et sans doute en 1997 un budget en déficit, lequel sera comblé par un recours aux excédents réalisés au cours des précédents exercices.

A plus long terme, si la situation devait perdurer, se poserait inévitablement le problème de la redéfinition du Service Public.



.../...

Dans le domaine aérien, dès 1997, l'Assemblée de Corse sera appelée à réfléchir et à délibérer sur la consistance des prochains cahiers des charges pour l'exploitation des lignes à partir du 1er janvier 1999.

Il convient de rappeler, pour dissiper toute ambiguïté, la règle du jeu simple, imposée par les règlements européens.

"Seules peuvent recevoir des aides, des compagnies désignées après appel d'offres, et à titre de compensation, pour des obligations de Service Public clairement définies.

La désignation d'une compagnie sur une ligne donnée s'accompagne de l'exclusivité sur cette ligne."

Parallèlement, peut exister un système d'aides à certains usagers particulièrement handicapés par l'isolement, c'est-à-dire les résidents dans l'île.

Les deux systèmes peuvent être séparés ou combinés.

L'idée avancée par beaucoup et a priori séduisante, d'associer sur une même ligne Service Public et concurrence paraît en contravention avec les règlements européens.

Elle serait par ailleurs difficile à mettre en oeuvre : la compagnie de Service Public devrait recevoir une compensation pour tout trafic pris par la concurrence sur ses propres dessertes qui seraient forcément limitées par rapport au trafic global.

Comment pourrait-on garantir une certaine égalité des passagers en ce qui concerne les tarifs ?

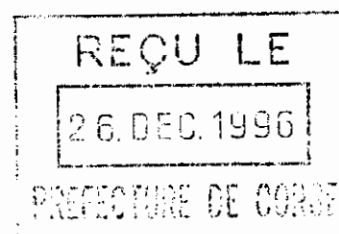
A qui incomberait la responsabilité de faire face aux pointes de trafic ?

Autant de questions sur lesquelles il convient de réfléchir avant d'envisager de telles solutions mixtes, même si, par impossible, elles étaient admises par la Commission de Bruxelles.

En tout état de cause, les règlements européens excluent totalement la possibilité de subventionner des compagnies n'assurant pas un Service Public clairement défini.

Celui-ci est théoriquement possible pour des liaisons intra-communautaires permanentes et avec l'accord des États concernés.

Mais il n'est pas possible en l'état d'envisager une liaison pouvant s'inscrire dans ce cadre, sauf peut-être les liaisons transfrontalières éligibles à INTERREG.



Cependant, de telles lignes ne pourraient être financées par l'Office des Transports de la Corse, la loi du 13 mai 1991 limitant son intervention financière aux seules liaisons entre la Corse et le continent français.

Le problème est d'une nature différente pour les liaisons maritimes.

En ce qui concerne les trafics passagers, la concurrence existe en fait depuis plusieurs années à travers les lignes italiennes et, depuis 1996, sur les lignes de Nice.

Cette concurrence s'exerce surtout l'été, au moment où les flux de trafic sont les plus intéressants pour les compagnies.

Elle ne pourra en aucun cas, dans les années à venir, contribuer à résoudre le problème des périodes de pointe.

Le trafic quotidien des pointes dépasse 10.000 passagers et 3.000 voitures dans un sens alors que la capacité journalière d'un N.G.V. est d'environ 1.000 passagers et 260 voitures.

Les compagnies concurrentes ne pourraient d'ailleurs pas augmenter sensiblement leurs capacités sans diminuer leur coefficient de remplissage moyen et donc alourdir leurs comptes d'exploitation.

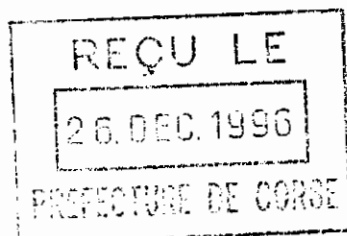
En dehors même des aspects juridiques liés à l'exécution des contrats en cours, il semble donc impossible de réduire de façon sensible la part globale du Service Public, et ce d'autant plus paradoxalement que la conjoncture est déprimée.

En revanche, il paraît souhaitable de rechercher une meilleure adéquation de la flotte.

A cet égard, se pose le problème des N.G.V. actuellement en exploitation et de leur intégration -définitive ou non- dans la desserte de service public.

Il convient de rappeler qu'ils ont été mis en service dans le cadre d'une expérience, sous la seule responsabilité technique, commerciale et financière de la S.N.C.M.

A l'heure actuelle, les enseignements que l'on peut tirer de cette expérience sont assez contrastés :



.../...

Au plan technique, on constate que ces unités ne répondent pas totalement aux normes qui avaient été annoncées et, par voie de conséquence, aux attentes qu'elles avaient suscitées. La vitesse indiquée dans le cahier des charges n'est pas atteinte, ce qui rend difficile le respect des horaires. La manoeuvrabilité dans les ports laisse à désirer et elle est aussi à l'origine de pertes de temps préjudiciables, en période de pointe, lorsqu'il s'agit d'assurer deux aller-retour quotidiens. Enfin et surtout les annulations de traversées pour causes météorologiques sont sensiblement supérieures à ce qui avait été prévu à la suite des essais effectués en modèle réduit.

Cette situation suscite des difficultés et des récriminations de la part des usagers et surtout, elle oblige à prévoir et à mettre en oeuvre des possibilités alternatives d'acheminement du trafic, avec le coût que l'on imagine pour la compagnie.

Au plan purement commercial, en revanche, les N.G.V. ont connu un succès considérable, qui a permis une reprise du trafic maritime avec le continent français, et grâce auquel la S.N.C.M. a pu enrayer et stabiliser la perte de clientèle. Il paraît donc exclu d'y renoncer sauf à aggraver la situation déjà critique de la S.N.C.M. en faisant la part belle à la concurrence.

Quelle décision convient-il de prendre ?

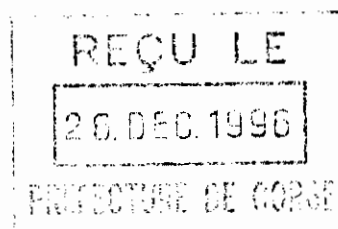
Le maintien à long terme des deux N.G.V. actuels et, a fortiori, l'acquisition de deux nouvelles unités semblables n'est pas souhaitable, mais leur retrait pur et simple paraît impossible.

La solution raisonnable consiste à continuer, pour une période transitoire et limitée, l'exploitation des N.G.V. sur les lignes de Nice en informant les usagers de façon claire des risques d'annulation de traversée pour cause météorologique.

Parallèlement, il convient d'ores et déjà d'étudier la possibilité de se doter de navires plus confortables, plus fiables, sans doute plus rapides et de plus grande capacité.

Il résulte de nos entretiens avec des constructeurs et des opérateurs français et étrangers -notamment avec la plus grande compagnie britannique, P.N.O.- que les expériences en cours dans diverses liaisons européennes permettent d'être optimistes et l'on peut espérer qu'à échéance relativement brève, on finira par trouver pour ce type de navires, la formule la plus performante et qu'elle s'imposera.

Ces nouveaux navires pourraient éventuellement permettre le retrait des lignes de certains car-ferries qui feront problème, à partir de 1999, au regard des nouvelles normes de sécurité.



.../...

En matière de trafic marchandises, la situation est beaucoup plus simple : pour l'instant, il semble difficile de faire autrement que de maintenir la statu quo qui, globalement, est jugé satisfaisant.

En revanche, le système mis en oeuvre de compensation pour les produits insulaires pénalisés par les coûts d'approche pourra sans doute être amélioré et complété à l'avenir.

Il reste à évoquer deux questions qui sont, d'ailleurs, en partie liées : celle des reliquats et de leur utilisation éventuelle, et celle de l'élargissement des compétences de la collectivité territoriale en matière de transports.

L'office des Transports dispose de reliquats, pour 120 M.F. environ, résultat des excédents accumulés sur les précédents exercices.

Ces reliquats suscitent des convoitises, mais en l'état actuel de la législation, l'Office ne peut attribuer de subventions qu'aux compagnies maritimes et aériennes et dans le cadre du service public.

Ainsi que cela a été indiqué précédemment, il devra exceptionnellement y avoir recours, dans des proportions limitées, pour contribuer à pallier le manque de recettes résultant de la baisse généralisée du trafic, ainsi d'ailleurs que le précisent certaines clauses de sauvegarde des conventions en cours.

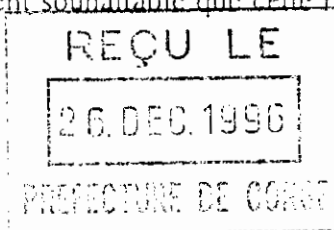
Pour le reste, les reliquats qui par nature ne constituent pas des ressources pérennes, n'ont pas vocation à financer des actions tarifaires, et c'est plutôt dans l'investissement qu'on doit rechercher de possibles solutions à leur utilisation.

Aussi, l'Office se propose dans l'immédiat d'étudier en relation avec la C.C.M. la faisabilité juridique d'une subvention lui permettant d'acquérir en propriété l'un des FOKKER 100 faisant actuellement l'objet d'un contrat de location.

L'élargissement de nos compétences, tel que nous l'avions proposé au Gouvernement, permettrait d'envisager d'autres opérations d'investissement, notamment dans le domaine maritime.

Cette affaire fait encore actuellement l'objet d'une concertation interministérielle au niveau du cabinet du Premier Ministre. Il nous reste à espérer qu'en dépit des réticences de certaines administrations, elle soit finalement arbitrée dans le sens que nous souhaitons.

Si tel ne devait pas être le cas, il serait hautement souhaitable que cette revendication fondamentale ne soit pas pour autant abandonnée.



.../...

L'aspiration à la maîtrise des moyens et de la politique des transports est très largement partagée dans l'ensemble de la communauté insulaire, et on la retrouve dans les propositions avancées par toutes les sensibilités politiques.

Elle devrait donc faire l'objet d'un consensus et d'une mobilisation pour obtenir la modification des articles 73 et 74 du statut de la Corse, condition première de la mise en oeuvre progressive d'une politique des transports en tous points conforme à nos intérêts.

Au total, l'année 1997 et probablement l'année suivante s'annoncent avec une conjoncture déprimée de l'économie insulaire et, en particulier, du secteur touristique. Cette situation compromet gravement l'ensemble du système actuel de desserte, aussi bien d'ailleurs pour ce qui est du service public qu'en dehors de lui.

De ce fait, tout progrès résultant d'une perspective d'implication plus importante du secteur concurrentiel est illusoire.

Aussi, pour ne pas compromettre les chances de reprise de l'activité touristique, le maintien d'un service public fort demeure indispensable.

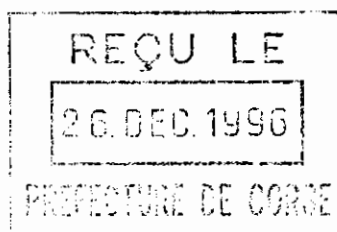
Cependant, ainsi que nous l'avons exposé précédemment, il ne sera pas aisé, eu égard aux contraintes contradictoires auxquelles nous sommes soumis, de passer ce qu'on peut espérer être le creux de la vague.

Tout sera mis en oeuvre pour éviter, dans la mesure du possible, une réduction de la flotte maritime de continuité territoriale. En revanche, on ne pourra sans doute pas éviter un ajustement à la baisse de certaines dessertes.

Toute décision d'investissement nouveau devra être différée et, en tout état de cause, un investissement ne pourrait être envisagé que, dans la mesure où il permettrait une amélioration non seulement des conditions de la desserte mais également des comptes d'exploitation.

Dans l'immédiat, seul le remplacement des N.G.V. actuels par des unités plus fiables et de plus grande capacité paraît s'inscrire dans cette perspective.

Dans le secteur maritime, 1997 sera donc une année d'étude, de réflexion, et d'effort pour essayer de retrouver un meilleur équilibre. Aucune décision importante d'orientation ne paraît dans l'immédiat devoir être soumise à l'Assemblée de Corse.



.../...

Dans le domaine aérien, outre l'opportunité de l'aide à un nouvel investissement de la C.C.M., se profilent déjà les orientations à définir pour l'établissement des cahiers des charges en vue des nouveaux appels d'offres qui seront lancés dès la fin de l'année prochaine.

Il convient de rappeler que ceux-ci seront pour la première fois ouverts sans aucune discrimination à toutes les compagnies françaises ou étrangères titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par un Etat de la Communauté européenne.

Chacun devra avoir présents à l'esprit les risques de cette concurrence élargie pour notre compagnie régionale, dont on ne peut méconnaître qu'elle est une structure très fragile dans le monde impitoyable et en voie de profondes mutations du transport aérien.

Tout devra donc être fait, dans la mesure du possible, pour permettre à la C.C.M. d'affronter cette concurrence dans les meilleures conditions.

François PIAZZA-ALESSANDRINI
Conseiller Exécutif
Président de l'Office des Transports de la Corse

29 OCT. 1996

