

LE TRANSPORT INSULAIRE EN MEDITERRANEE OCCIDENTALE : Quelles stratégies ?

Patrice SALINI -Valérie MAS

Le règlement CEE du Conseil du 22 décembre 1986 relatif à l'application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes a laissé de côté la question du cabotage national. Pour autant, les entreprises du transport maritime entre le continent et les îles (Corse, Sardaigne, Baléares,...) entendent de manière différente l'avenir du trafic. Elles ont manifestement des stratégies contrastées et des attitudes différentes vis-à-vis de la pérennité des règlements et des aides publiques à la "continuité territoriale".

L'OEST, dans le cadre de l'opération baptisée "Programme d'Amélioration de la Qualité Jeunes-Europe", s'est attaché à éclairer les termes des enjeux de l'Europe de 1992, en organisant des missions d'étudiants dans les pays de la CEE.

Valérie MAS (Paris XII) a mené une telle approche sur les transports Communautaires dans la méditerranée occidentale.

Cette note de synthèse en donne les premiers résultats.

L'Europe des îles : ou l'émergence d'une solidarité insulaire

Bien que les îles aient toujours eu dans l'histoire un rôle contrasté, on assiste depuis une dizaine d'années à un phénomène nouveau et bien particulier : émergence de ce que l'on peut appeler une conscience insulaire. Cette prise de conscience des communautés insulaires, à la fois de l'urgence et de la similitude de leurs problèmes, les amène à rechercher des solidarités diverses avec les autres insulaires. C'est un phénomène qui s'observe à travers le monde entier et en particulier dans les îles méditerranéennes.

La mondialisation progressive de l'économie dans laquelle les îles s'intègrent de gré ou de force, mais contre laquelle elles tentent aussi de réagir est à l'origine de ces mouvements car elles sentent que leur identité et parfois même leur existence peut être menacée.

Au-delà de différences parfois très marquées les espaces insulaires offrent un certain nombre de caractéristiques communes qui les incitent au rapprochement que l'on observe actuellement.

Parmi ces caractéristiques nous relèverons :

- une démographie particulière : population souvent plus vieille que la population nationale, densité plus faible et tendance à une plus grande dépopulation, une tradition d'émigration et d'existence d'une diaspora ;

- un écart de développement et de niveau de vie avec le continent auquel elles se rattachent, qui peut aller en s'accroissant ;
- une vocation exogène, marquée pour l'activité touristique -l'île comme stéréotype d'espace ludique- qui implique que l'on puisse en maîtriser localement la gestion ;

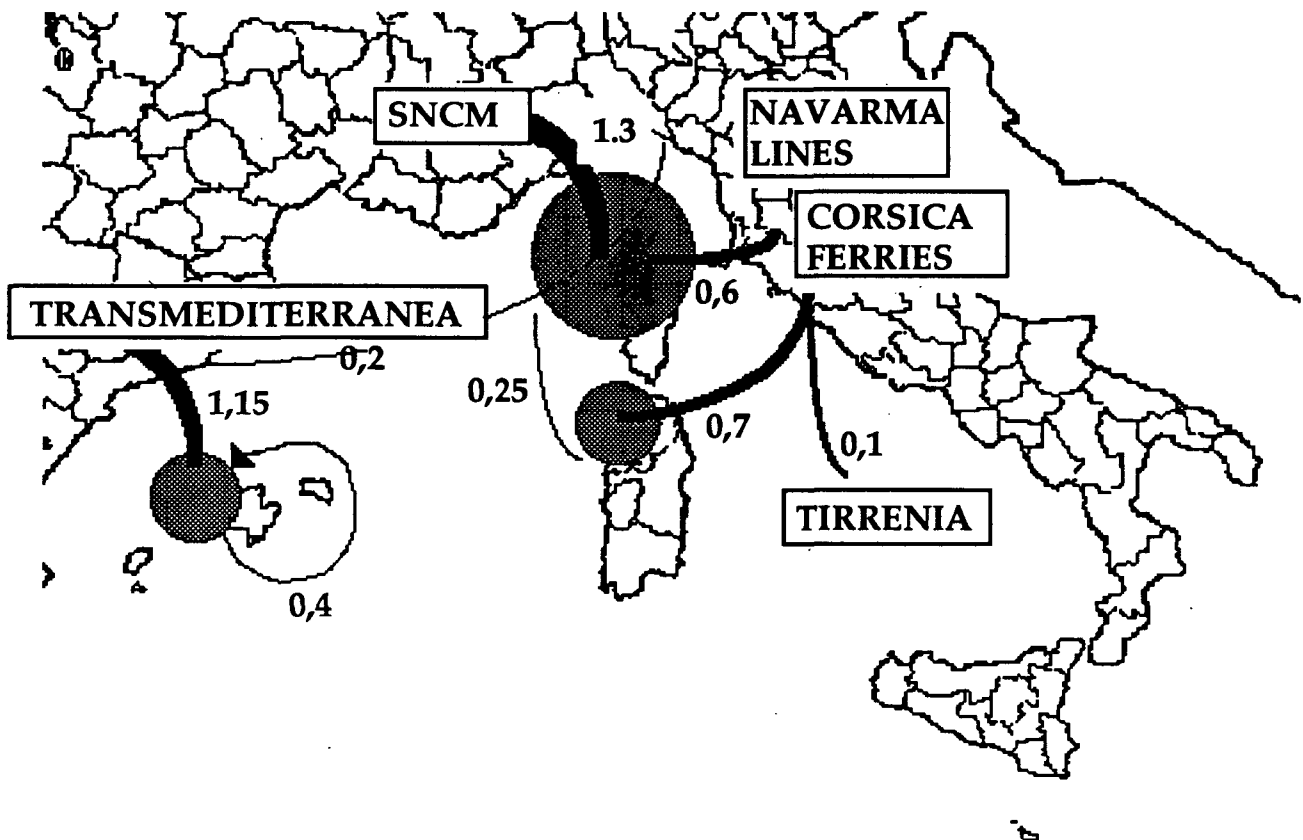
- une sensibilité particulière aux problèmes de transport ;

- l'importance du domaine maritime : pêche, aquaculture, problèmes spécifiques du Droit de la Mer ;

- une nécessité plus impérieuse que dans les espaces continentaux d'avoir une approche endogène, ou du moins une meilleure articulation de l'exogène et de l'endogène, dans des espaces où l'intégration des différentes activités est évidente.

Cette réalité insulaire a été largement prise en compte dans de nombreuses instances internationales et communautaires, et a donné lieu à la naissance de coopérations nouvelles (cf. Rencontre Corso-Sarde de Juillet 1986). Pour autant, l'économie des transports avec les îles de la méditerranée occidentale, au delà d'évidentes convergences, reflète de grandes disparités.

LA CARTE DU TRAFIC PASSAGERS PAR VOIE MARITIME (CHIFFRES EN MILLIONS DE PASSAGERS)

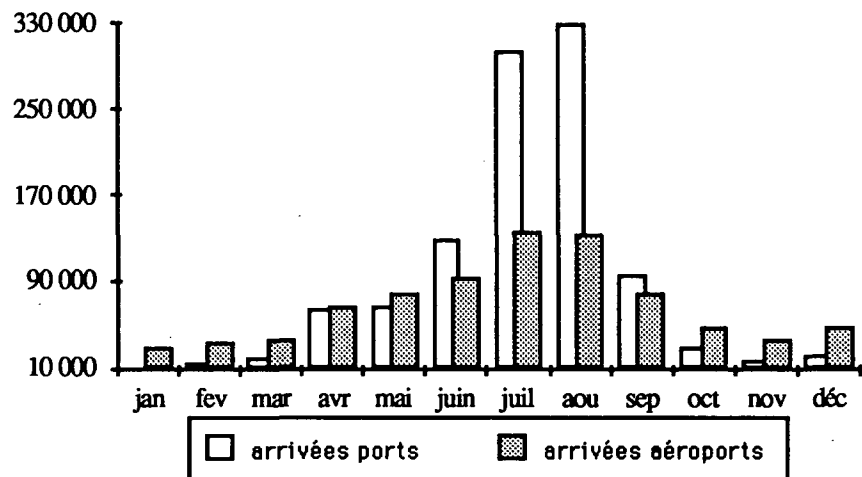


Juillet 1988

La Corse

La Corse a 240 000 résidents. Le trafic aérien de passagers prédomine depuis 1982 (54 % aujourd'hui) d'autant que les 2/3 des déplacements des Corses sont effectués par Avion. Le trafic Aérien, mais surtout maritime est saisonnier, et essentiellement touristique. La SNCM, qui a le monopole des transports de passagers entre le continent (France) et la Corse achemine plus de 1,3 millions de voyageurs. Elle bénéficie d'une contribution au titre de la continuité territoriale de 67 Millions d'ECU.

Saisonnalité des transports Corse-Continent.



L'Italie

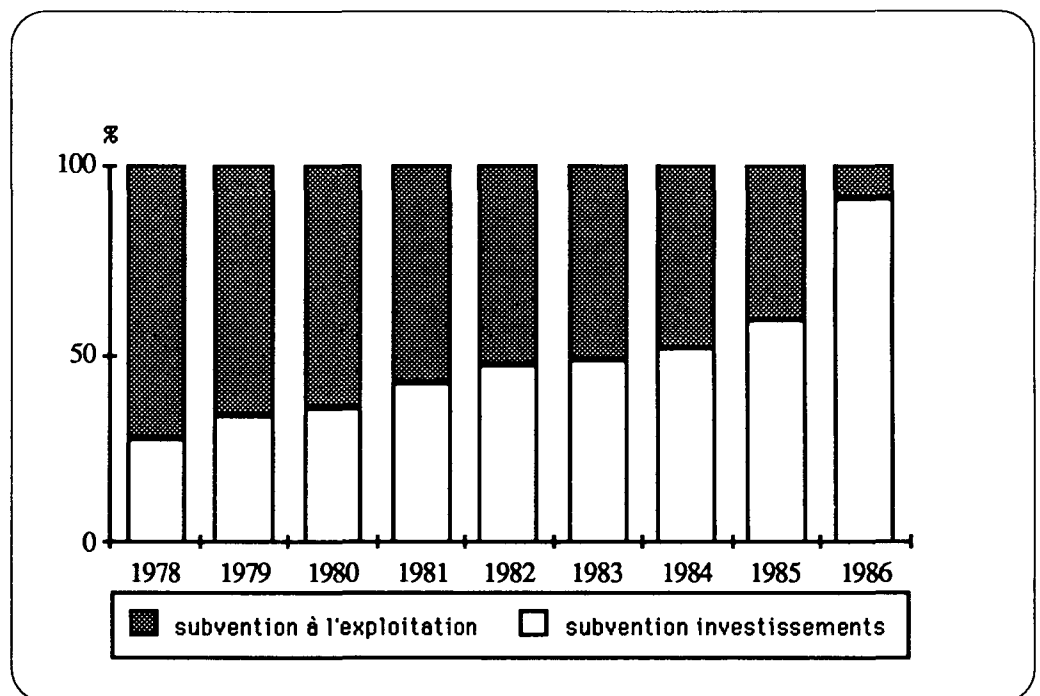
Les passages Italie-Corse se développent depuis Savone, La Spezia, Livourne... notamment sous l'égide de la CORSICA FERRIES (Société privée créée en 1972), qui utilise des navires sous pavillon panaméen à équipage Italien. Cette compagnie pratique des tarifs un peu plus élevés que ceux de la concurrence, mais ses prestations sont plutôt de haut de gamme. La NAVARMA contribue également à l'essor des trafics Italie-Corse, et Sardaigne-Corse avec la TIRRENIA. A Bastia, la part des trafics avec l'Italie l'emporte désormais sur les trafics avec la France continentale. La desserte de la Sardaigne, constitue un marché comparable, avec un trafic insulaire essentiellement touristique (1 million de touristes par an) et concentré sur les mois d'été.

La CORSICA FERRIES apparaît globalement comme l'entreprise la plus dynamique d'Italie dans ce secteur devant la TIRENNIA, entreprise subventionnée par l'Etat, et la NAVARMA LINES.

Les Baléares

Les Baléares apparaissent comme le pôle touristique le plus important de la Méditerranée. Avec 4 à 5 millions de touristes par an, dont 90 % étrangers, contrairement à la Sardaigne, un taux de croissance économique important, et plus de 700 000 habitants (+ 40 % depuis 1960), l'Archipel apparaît comme une économie de croissance. La TRANSMEDITERRANEA, société d'Etat liée par contrat pour 20 ans avec le gouvernement (4/9/78), bénéficie à l'évidence de cette situation.

Cette société, qui opère également au Canaries, est subventionnée par l'Etat (32 millions d'ECU en 1986). Mais, de 1982 à 1986, le montant de la subvention a diminué de moitié, et son affectation va de plus en plus à l'investissement (90 %). La TRANSMEDITERRANEA est aujourd'hui le plus gros opérateur de la méditerranée occidentale (près de 2 millions de passagers, dont 1,1 vers les Baléares), et semble-t-il, avec la CORSICA, l'opérateur qui se prépare le plus à l'échéance de 1992 en définissant un plan stratégique de 10 ans.



La Grande Bretagne !

Mais chacun attend, ou redoute, un concurrent potentiel : la Grande Bretagne. En effet, les armateurs, en particulier Italiens, s'attendent à ce que l'ouverture du Tunnel sous la Manche soit une opportunité de report sur la méditerranée d'une partie importante de la flotte britannique du Transmanche.

Certaines entreprises comme la TIRRENIA, aux rendements faibles, voient là le principal danger, compte tenu des courtes distances continent-îles depuis l'Italie.

Un marché méditerranéen intégré saura-t-il naître pour faire face aux échéances du marché unique ? Pour l'heure personne ne peut encore l'affirmer ■