

*L'OEST a engagé en 1988 une réflexion sur la desserte des îles de méditerranée occidentale dans le cadre de son opération «jeunes-Europe».*

*Une première synthèse des travaux effectués par Valérie MAS a été publiée en 1988 dans les Notes de Synthèse de l'Observatoire.*

*Il nous est apparu intéressant de publier les éléments qui suivent relatifs à la Corse.*

*Ceux-ci ont été complétés par des éléments d'analyse économique permettant de mieux cerner les enjeux du transport entre la Corse et le continent.*

**Voyageurs:  
gérer les points  
et l'accessibilité  
de l'île.**

Tout d'abord, la Corse étant intégrée à la France et les relations avec l'extérieur demandant des installations importantes, les passages assurés toute l'année ne concernent, du côté insulaire, que 4 ports ( Bastia, Ajaccio, Ile-Rousse et Propriano) et 3 aéroports (Bastia, Ajaccio et Calvi), et, du côté «continental», que Nice, Marseille, Toulon et Paris.

D'autre part, la traversée en bateau reste longue (12 heures en moyenne en hiver, moins en été, mais avec un sérieux problème de réservations) et fastidieuse si elle est fréquemment répétée.

Par avion, il ne faut compter qu'une heure pour se rendre à Marseille ou Nice, deux heures pour Paris ; mais l'avion, en qui certains voient le train de la Corse reste cher.

Toute réflexion sur les transports en Corse doit d'abord situer exactement l'île dans la Méditerranée occidentale, reconstituer les traversées nécessaires, en longueur et en temps.

Située en plein golfe de Gênes, la Corse appartient, sur le plan de la géographie physique, à l'espace italien, notamment par les massifs schisteux, prolongements de l'Apennin, et par les vents.

La prise de conscience des distances maritimes réelles est indispensable :

Toutefois, les temps de traversées maritimes et aérienne, ne tenant pas compte des délais d'attente dans les ports et aérôgares, ne respectent pas totalement la hiérarchie des distances.

**Touristes :  
90 % du trafic**

Les touristes, avec dans la plupart des cas avec un seul aller et retour par an, représentent 90 % des passagers. Dans cette optique, les bateaux semblent adaptés à cette demande : les transporteurs, prévus pour un passage massif des automobiles, tournent presque sans arrêt en été, mais deviennent rares ou surdimensionnés le reste de l'année.

Les insulaires, sont confrontés tout au long de l'année à un système de transport ne favorisant pas leur mobilité puisque selon l'INSEE, 160 000 des 240 000 résidents ne quittent pas la Corse chaque année et que 45 000 d'entre eux y ont toujours demeuré (avec, il est vrai, dans cette dernière estimation le cas des jeunes enfants). Pour les habitants de la Corse, l'avion semble le moyen le mieux adapté car le plus souple aux déplacements inter-régionaux dont il représente les 2/3.

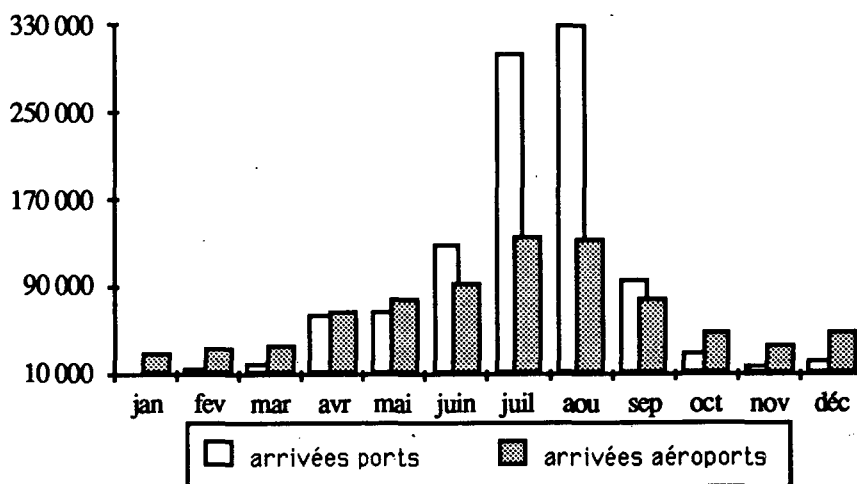
**8 % de la population insulaire réalise plus de 4 voyages par an sur le Continent** et plusieurs faits laissent prévoir une érosion de la demande «intérieure» :

- vieillissement de la population ;
- ponction de l'Université de Corte sur les passages étudiants ;
- implantation d'un pouvoir régional moins dépendant de Paris ;
- amélioration de l'encadrement médical.

### Les pointes

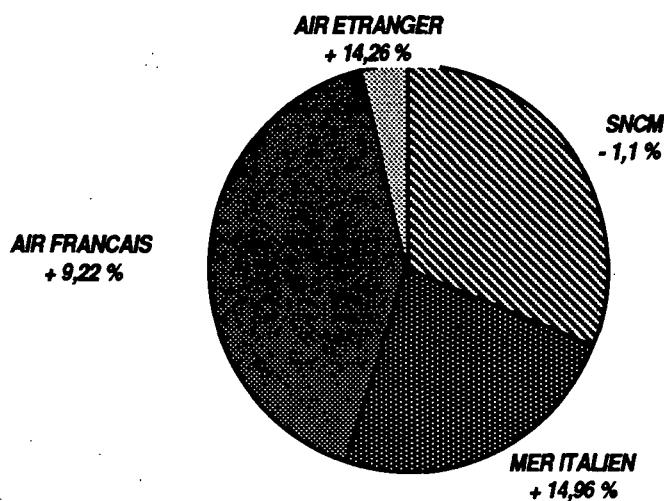
#### TRAFIC PASSAGER MENSUEL PORTS-AEROPORTS CORSES

© OEST 31.3.89



### La répartition modale des trafics

#### TRAFIC DE PASSAGERS AVEC LA CORSE EN 1988 (taux de croissance 88/87 entre parenthèses)



Source : DRE CORSE

Le trafic aérien «étranger» a progressé en 1988 de 14,26 %, pour atteindre près de 10 % du trafic «français». En matière maritime, seul le trafic «étranger» a progressé en 1988, pour atteindre près d'un million de passagers, sur un total de 2,2 millions.

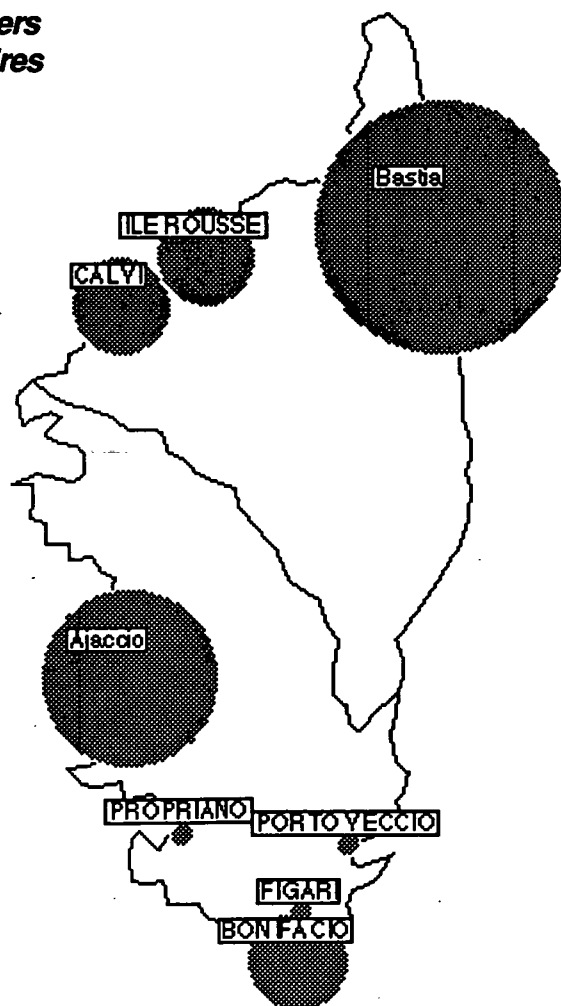
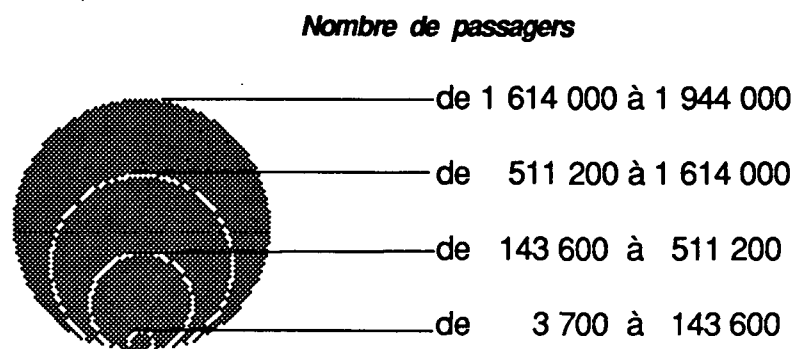
## Détail du trafic de passagers (deux sens) intéressant la Corse

(Source DRE CORSE © OEST 31.3.89)

Année 1988	TRAFIC MARITIME			TRAFIC AERIEN			TOTAL
	SNCM	TRAFIC ITALIEN	TOTAL	FRANCAIS	ETRANGER	TOTAL	
BASTIA	529 228	714 436	1 243 664	655 678	45 274	700 952	1 944 616
AJACCIO	479 376	20 675	500 051	744 660	38 833	783 493	1 283 544
CALVI	46 891	36 596	83 487	165 546	52 487	218 033	301 520
PROPRIANO	73 430	0	73 430	0	0	0	73 430
ILE ROUSSE	152 811	4 295	157 106	0	0	0	157 106
PORTO VECCIO	1 912	1 872	3 784	0	0	0	3 784
BONIFACIO	0	207 831	207 831	0	0	0	207 831
FIGARI	0	0	0	101 168	17 113	118 281	118 281
<b>TOTAL</b>	<b>1 283 648</b>	<b>985 705</b>	<b>2 269 353</b>	<b>1 667 052</b>	<b>153 707</b>	<b>1 820 759</b>	<b>4 090 112</b>

### Cartographie des trafics de passagers par zones portuaires et aéroportuaires

Source : DRE Corse



**Marchandises :  
gérer le dés-  
équilibre  
entrées-sorties**

En ce qui concerne les marchandises, la Corse expédie sur le Continent essentiellement du vin et des clémentines. L'élevage ovin et d'autres produits comme les fromages, la charcuterie, le liège et la vannerie sont les produits régionaux que l'on trouve le plus fréquemment sur le Continent.

En sens inverse, le trafic le plus important est constitué par les ciments. Il faut noter toutefois un important déséquilibre entre les deux sens du trafic.

**1,1 million de tonnes à l'entrée en Corse, contre 0,14 million de tonnes à la sortie**

On peut estimer à 1,1 million de tonnes le trafic «français» à l'entrée en Corse, contre 0,14 million de tonnes à la sortie. Cela fait un coefficient de couverture en tonnage de 11,7 %.

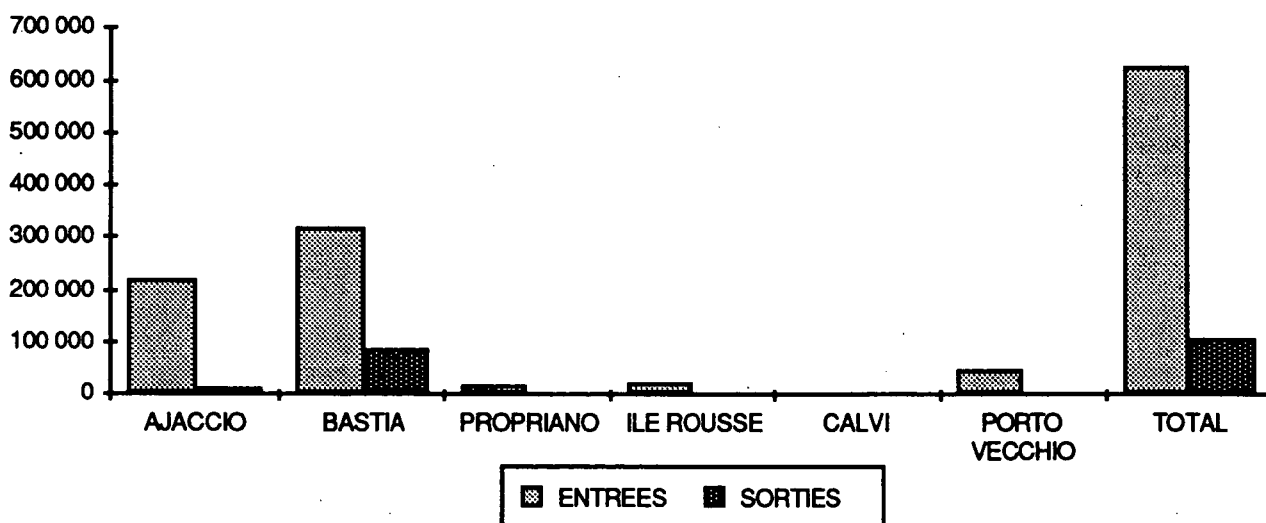
Le trafic en continuité territoriale (roulier et conventionnel) représente 54 % des entrées, et 77 % des sorties.

**Trafic de marchandises des ports corses**

TRAFIC SUR 12 MOIS 10/87 à 9/88

PORTS	TOTAL		DONT CONTINUITÉ TERRITORIALE		couvertures	
	ENTRÉES	SORTIES	ENTRÉES	SORTIES	total	continuité
AJACCIO	426 895	16 709	221 328	14 163	3,9 %	6,4 %
BASTIA	613 638	100 636	318 999	86 458	16,4 %	27,1 %
PROPRIANO	21 289	1 955	14 773	1 302	9,2 %	8,8 %
ILE ROUSSE	23 842	1 805	22 385	1 288	7,6 %	5,8 %
CALVI	14 556	275	4 304	156	1,9 %	3,6 %
PORTO VECCHIO	68 750	15 202	45 467	1 280	22,1 %	2,8 %
<b>TOTAL</b>	<b>1 168 970</b>	<b>136 582</b>	<b>627 256</b>	<b>104 647</b>	<b>11,7 %</b>	<b>16,7 %</b>

**TRAFIC DES PORTS CORSES  
TRAFIC ROULIER ET CONVENTIONNEL**



**2 ports principaux**

Ces trafics en se conjuguant donnent une certaine animation aux ports insulaires. Seuls deux d'entre eux, toutefois, jouent continuellement un rôle important : Ajaccio et surtout Bastia avec leurs quais spécialisés, leurs aires d'entrepôts, leurs installations qui se développent sur de longues distances et où se posent surtout pour Bastia des problèmes de saturation.

Le fret aérien exerce un rôle modeste en dehors du transport des fleurs du fait de la modestie du marché local et de l'absence d'industries à haute valeur ajoutée.