



Patrice Salini



Un homme à la mer

Par Jean-Marc Raffaelli
jmrffaelli@corsematin.com

En 1832, un bateau à vapeur effectue la traversée entre Toulon et Ajaccio avec douze passagers à son bord qui doivent dormir sur le pont. Aujourd'hui, sur la même ligne, deux mille passagers peuvent choisir de chez eux leur cabine sur internet. Il s'en est passé des choses en cent quatre-vingt-six ans. Comme cette journée du 12 juillet 1882 à l'Assemblée nationale où Marc-Jules Blancsubé, député républicain de Cochinchine, réclame que les liaisons postales passent par le port de Macinaggio.

Originaire de Tolla, Patrice Salini spécialisé dans le secteur des transports, s'est adossé au bastingage pour suivre cette longue traversée maritime avec l'âme de l'historien et le compas du navigateur.

Son livre, « *La Tumultueuse histoire de la desserte maritime de service public de la Corse* », paru aux éditions L'Harmattan,

est un carnet de bord à la fois historique et analytique qui racontent, en définitive, qu'en l'espace de deux siècles, les problématiques de la desserte, ports, fréquences, politiques publics, tarifs, etc., on beaucoup moins évolué que les navires...

De toute l'histoire de la desserte maritime de la Corse, quels sont les épisodes les plus marquants voire les plus inattendus ?

Plusieurs ! La fin de Valéry devancée par Fraissinet – passage de témoin entre un pavillon corse et un pavillon marseillais après la chute du Second Empire, et les faillites de Morelli (1891), de la Compagnie Française de Navigation et de Construction Navales en 1905 (La Nantaise), et de la SNCM il y a un peu plus de deux ans, sans compter celle de la Transat dans la tourmente des années 1930. Il y a aussi les naufrages du milieu du XIX^e siècle et, bien

HISTOIRE Spécialiste du transport, a écrit le roman tumultueux de la desserte maritime de service public de la Corse depuis deux siècles. Un voyage au long cours...

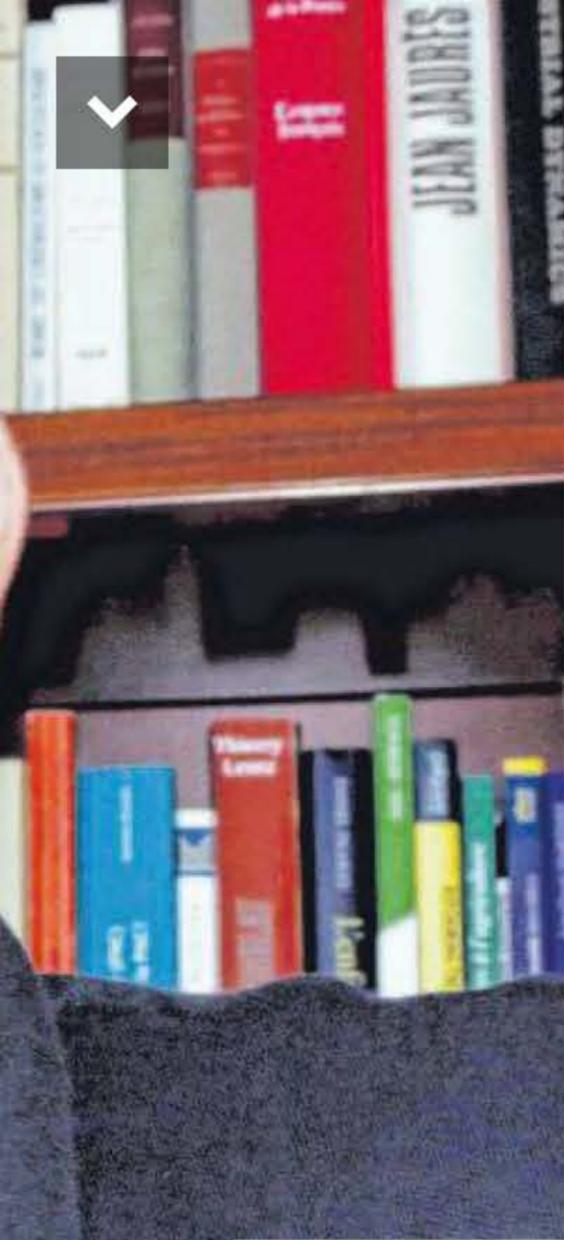
“

Création du FLNC et de la SNCM en 1976 : “Je ne crois pas au hasard”

sûr, le feuilleton juridico-politique des quinze dernières années. Un chenal encore balisé par les différentes innovations techniques, vapeur, moteurs diesel, ferries, Ro-Ro, mega-ferries, etc. Mais je crois que dans l'histoire on retiendra aussi la passion autour et contre Fraissinet et la SNCM.

A-t-on une idée, fut-elle approximative, du nombre de compagnies et de bateaux qui ont desservi la Corse depuis l'origine ?

Je n'ai jamais fait le compte, je suppose que les livres de Charles Finidori, auteur de Corsica Marittima, devraient permettre de le faire, mais seulement pour les lignes dites postales puis de service public. Pour le reste, marché libre, vrac ou transport à la demande, c'est à mon avis impossible, sauf à mener un travail de fourmis sur les archives si d'aventure elles étaient complètes.



“

Il n'y a pas de modèle idéal, seulement une organisation cohérente”

Qu'est-ce qui vous amène à penser que cette longue traversée de deux siècles est indissociable du rapport de la Corse avec Paris ?

La lecture des comptes rendus des réunions du conseil général et des débats parlementaires puis de celle du conseil régional puis territorial montrent à mon sens assez clairement que le lien se fait difficilement entre la réalité corse, et de ses besoins, et les préoccupations de l'État. Je pense au début de la Troisième République et à la gestion dite de la continuité territoriale depuis 1975, et singulièrement depuis dix, quinze ans. Les ingénieurs et administrateurs de l'État en poste en Corse ont beau décrire la réalité, les enjeux politiques gouvernementaux ne sont pas ou peu dictés par ces constats. L'impact discriminatoire du code douanier pendant un bon siècle se doit par ailleurs d'être rappelé. La Corse s'enfoncera au surplus, après 1914, dans un univers de dépendance croissante aux importations continentales françaises, justifiant en partie la desserte de service public. Et il y a, dès 1955 et dans les années 60-70, une sorte de mirage fou du tourisme de masse jusqu'à structurer le service public. La perception du service maritime ne peut guère s'éloigner de la perception globale de la Corse et de sa place. Il n'y a aucune raison de sortir le maritime du reste.

Quels sont les armateurs, les figures de proue, de Corse ou d'ailleurs, que la postérité doit retenir ?

Fraissinet au nom de la durée, des critiques et de son histoire politique autour de la Seconde Guerre mondiale, sans doute. Valery et Morelli aussi, au nom du pavillon corse et de leur ancrage politique. Et, pourquoi pas, la Marine nationale, La Royale, qui inaugura le service postal moderne avec qualité, selon les clients.

L'histoire aurait-elle pris un cours différent s'il n'y avait pas eu la décolonisation, qui ôtaît des destinations, ou encore le Front populaire, premier pouvoir à vouloir aligner le tarif maritime sur le tarif ferroviaire ?

La décolonisation est sans aucun doute un puissant facteur de restructuration du pavillon français en Méditerranée. Mais je ne suis pas certain que cet événement majeur pour l'armement maritime français ait eu des conséquences si fortes sur la desserte corse. Mais bon, on lui doit l'ancêtre de la SNCM, la Transat s'effaçant ainsi devant un pavillon dédié à la Méditerranée.

Le cas du Front Populaire est tout autre. En premier lieu, la crise maritime intervient avant l'arrivée de la gauche au pouvoir et trouve une première issue en au début des années 1930, faillite de la Transat en 1932 et réforme en 1933. Les textes organisant la marine marchande de 1938, juste avant la chute du Front, n'auront guère d'effet à mon sens. Il faudra attendre la loi de 1948 pour que le système évolue à nouveau et symbolise la fin de l'ère de Fraissinet. Cette question de la référence au tarif ferroviaire est à mon avis plus idéologique qu'autre chose, et d'une certaine façon simpliste, comme le sera sa réinvention par Giscard, la SNCM rappelant par son nom la SNCF.

Sinon quels ont été, selon vous, les tournants décisifs qui ont radicalement changé la physionomie de la desserte ?

À l'échelle des deux siècles, la libéralisation du cabotage maritime national en 1993, avec des dérogations admises jusqu'en 1999, et l'application conflictuelle du droit, l'État et les élus corses pouvant jouer un rôle plus qu'ambigu, notamment pour protéger la SNCM à travers les délégations de service public. Le nombre de contentieux administratifs en témoigne.

Le développement des liaisons aériennes a-t-il eu un impact ?

Sur longue période, il est intéressant de constater que l'aérien a toujours eu une place significative dès qu'il a existé commercialement. Le développement de l'offre et de la concurrence maritimes ont naturellement permis la croissance de la part de marché de la mer en particulier en été. Mais depuis quelques années, le développement des liaisons low-cost permet au transport aérien de renverser la tendance. Aujourd'hui elle est à peu près au niveau de la fin des années 1990, c'est à dire entre 50 et 55 % en moyenne annuelle.

Est-ce un hasard ou le contexte politique de l'époque qui a fait que la SNCM et le FLNC ont été créés la même année, 1976 ?

Je ne crois pas. La création de la SNCM et les discours de l'époque répondent à une logique manifestant une certaine incompréhension de ce qui se passait en Corse.

Dans leur globalité, les élus corses qui, dites-vous, ont surtout cultivé les illusions, ont-ils une part de responsabilité dans le naufrage de la SNCM ?

C'est le coup de la patate chaude. La Corse en a hérité avec la décentralisation et la privatisation. Il me semble évident que les décisions prises et par l'État et par la Collectivité étaient inadéquates et fragiles juridiquement. On ne peut croire que c'était par incompetence et manque d'information. Mais à partir du mo-

ment où État et Collectivité de Corse font mine de ne rien entendre et prennent des décisions évidemment contraires au droit, on favorise une issue dramatique. La SNCM de son côté a joué à peu près le même jeu dans un climat social compliqué... Alors qui est responsable ?

La corsisation de la desserte telle que l'imaginent les nationalistes, c'est une bonne chose ?

La collectivité territoriale a vocation à décider du contour et des obligations du service public de desserte de la Corse. Un choix a été fait. Il reste à savoir comment tout cela se mettra effectivement en place, aussi bien du côté des navires que de l'exploitation, et du choix des partenaires des sociétés d'économie mixte. Le respect du droit sera mon critère de jugement. Le reste relève de choix politiques entre diverses options possibles.

La commission européenne donnera-t-elle sa bénédiction ?

Encore une fois, tout dépendra du contenu pratique et du respect du droit.

Que pensez-vous de l'idée d'établir des liaisons régulières entre la Corse et les autres îles de Méditerranée ?

Si on parle de desserte hors service public, je crois qu'il faut interroger les armateurs. Le transport interinsulaire est globalement faible en Méditerranée occidentale en dehors des petites îles proches des plus grandes comme en Sardaigne. Pour ce qui est du service public, on pense tous à la Sardaigne, comme on pensait jadis à Livourne. On en parle depuis tellement longtemps ! Des lignes existent, la plus fréquentée est celle de Bonifacio, parce que c'est la plus courte et la plus rapide. Pour le fret, les échanges sont faibles, et les potentiels sont liés à l'évolution de la structuration du négoce. Pour les passagers, l'intensification actuelle des relations devra être évaluée avec réalisme et prudence. Pour l'instant la véritable question est donc pour quels flux et pour quels motifs ?



bio express

1950
naissance à Paris

1982
chargé de mission auprès du directeur des Transports terrestres

1984
conseiller technique puis directeur de cabinet du Secrétaire d'État puis du ministre des Transports

1989
directeur de l'Observatoire économique et statistique des Transports au ministère de l'Équipement

1991
directeur des études de l'Institut de Management Transport Logistique de l'Université de Paris XII

1999
conseiller scientifique du président du Conseil national des Transports

2001
chargé de mission à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) pour les transports de marchandises

2005
consultant et professeur associé à Paris IV Sorbonne

Votre sentiment sur Corsica Linea qui, après deux ans d'existence, vient d'atteindre le million de mètres linéaires de marchandises ?

La Linea a été créée par des intérêts qui sont aussi ses principaux clients directs ou indirects pour le fret. La réussite de la compagnie est donc logique tout en reflétant le retour de la confiance. Bravo.

La Corsica Ferries, qui célèbre son cinquantième anniversaire, n'a-t-elle pas été lésée au fil des délégations de service public ?

Oui, les différentes instances judiciaires l'ont dit, redit et reredit. Et pour être honnête, le contribuable, Corse et continental, et les autres compagnies aussi ont été lésés, la gestion de ce dossier ayant largement provoqué dix bonnes années de pratiques conflictuelles et contentieuses. Ceci dit, son réalisme économique et stratégique lui a permis de prendre une place majeure.

Pour l'observateur privilégié que vous êtes depuis si longtemps, quel serait le modèle économique idéal ?

Je ne crois pas à un modèle idéal. Je crois simplement qu'il faut une organisation qui soit cohérente avec les choix politiques que l'on fait, et avec les principes de droit et les règles qui s'imposent à tous. Autrement dit ne pas faire ce qu'on a fait entre 1999 et 2015. Plusieurs systèmes peuvent marcher, et donner d'excellents résultats dans le cadre réglementaire européen.

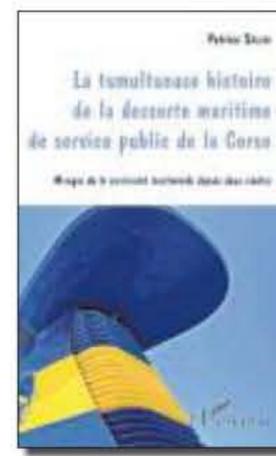
Comment imaginez-vous la desserte de service public sur le long cours ?

Il est clair que la question dépendra beaucoup de paramètres qui n'ont rien à voir avec le maritime ni avec l'aérien proprement dit, mais par exemple avec la transition écologique, l'évolution de l'économie et de la démographie corse en Europe, et plus généralement avec le modèle social qui sera le nôtre et celui de nos voisins etc. Dans ces domaines, les acteurs publics ont un rôle important ou plus exactement devraient avoir un rôle significatif, y compris dans leur faculté à soutenir des innovations de rupture, je pense à l'énergie des moyens de transport par exemple.

Ce que je sais c'est que notre capacité prospective est – rétrospectivement – assez médiocre, et que les experts prolongent essentiellement les tendances. Or les ruptures existent, se provoquent aussi parfois. D'où l'intérêt qu'il y a à financer des travaux pour éclairer l'avenir et tenter de l'anticiper et de peser sur son déroulement.

Il faut investir dans l'anticipation ?

Oui, la prospective est une façon d'imaginer des scénaris et de s'en emparer pour définir des politiques publiques. Malheureusement la culture de l'éclairage pluraliste et contradictoire des choix comme de la prospective et de la planification ont régressé depuis 40 ans. Votre question me semble refléter un besoin non ? Dont acte !



La tumultueuse histoire de la desserte maritime de service public de la Corse
Patrice Salini,
Editions L'Harmattan, 304 pages, 28,5 €