

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

schéma
général
d'aménagement
de la France

**schéma
d'aménagement
de la corse**

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

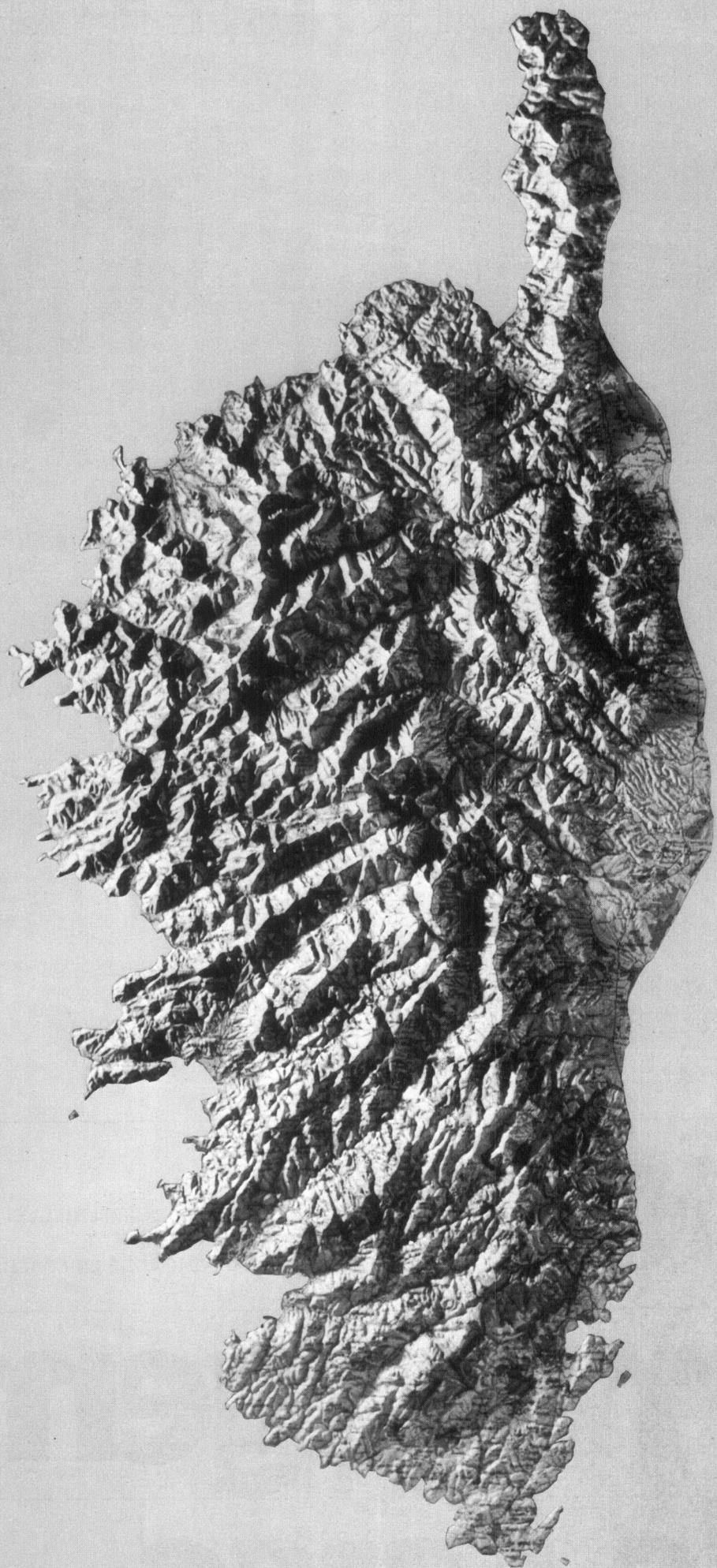
schéma
général
d'aménagement
de la France



MISSION INTERMINISTERIELLE
POUR L'AMENAGEMENT
ET L'EQUIPEMENT DE LA CORSE

PREFECTURE
DE LA REGION
CORSE

OCTOBRE 1972



SOMMAIRE

page :

1^{re} PARTIE – LES DONNÉES ACTUELLES DE LA SITUATION DE LA CORSE

La Corse dans l'ensemble méditerranéen.	7
Le démarrage économique de la Corse	9
La fragilité de l'économie corse	11
Le problème des transports	15
Les principes directeurs	17

2^e PARTIE – LES VOCATIONS PAR TYPES D'ACTIVITÉS

L'évolution du monde agricole.	21
Le tourisme	23
Les activités secondaires et tertiaires.	28

3^e PARTIE – L'ORGANISATION DU DÉVELOPPEMENT DANS L'ESPACE

Lignes de Force	33
Les zones d'entraînement	35
Les points forts.	38
Le parc naturel régional et la forêt	39
Les sites à protéger	40

4^e PARTIE – LES ACTIONS PRIORITAIRES

L'amélioration des transports	44
La politique foncière.	45
Les équipements collectifs.	47
La protection du milieu	55

CONCLUSION

Terre d'avenir	58
--------------------------	----

ANNEXES

I - La fréquentation touristique en haute saison.	62
II - Les perspectives 1985 du développement de la navigation de plaisance.	65
III - La protection des sites.	67
IV - Le parc naturel régional.	69

CONSULTATIONS ET AVIS

Avis de la Commission de Développement Économique de la Corse.	80
Avis du Conseil Général de la Corse.	81
Avis de la Chambre de Commerce d'Ajaccio	83
Avis de la Chambre de Commerce de Bastia	87
Avis de l'Union Départementale des Syndicats C.F.D.T.	90
Avis de l'Union Départementale des Syndicats F.O.	90

APPROBATION

Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 27 juillet 1971	92
Conseil des Ministres du 4 août 1971	95

LISTE DES FIGURES

fig. 1	La Corse dans l'Europe	10	Aménagement hydraulique
1 bis	La Corse dans le bassin méditerranéen en 1975	11	Principaux axes routiers
2	Capacité pondérée des plages	12	Ports et aérodromes
3	Relief général et nomenclature	13	Indicateurs de développement (1)
4	Population 1936 - 1968	14	Indicateurs de développement (2)
5	Agriculture et terres exploitables	15	Guichets bancaires
6	Concentration touristique dans l'année	16	Passages aériens et maritimes
7	Développement touristique	17	Circulation routière
8	Vocation par zone	18	Équipement électrique et téléphonique
9	Isohyètes et bassins versants des principales rivières	19	Protection des sites
		20	Hébergement touristique



1^{re} PARTIE

**LES DONNÉES ACTUELLES
DE LA SITUATION DE LA CORSE**

LA CORSE DANS L'EUROPE

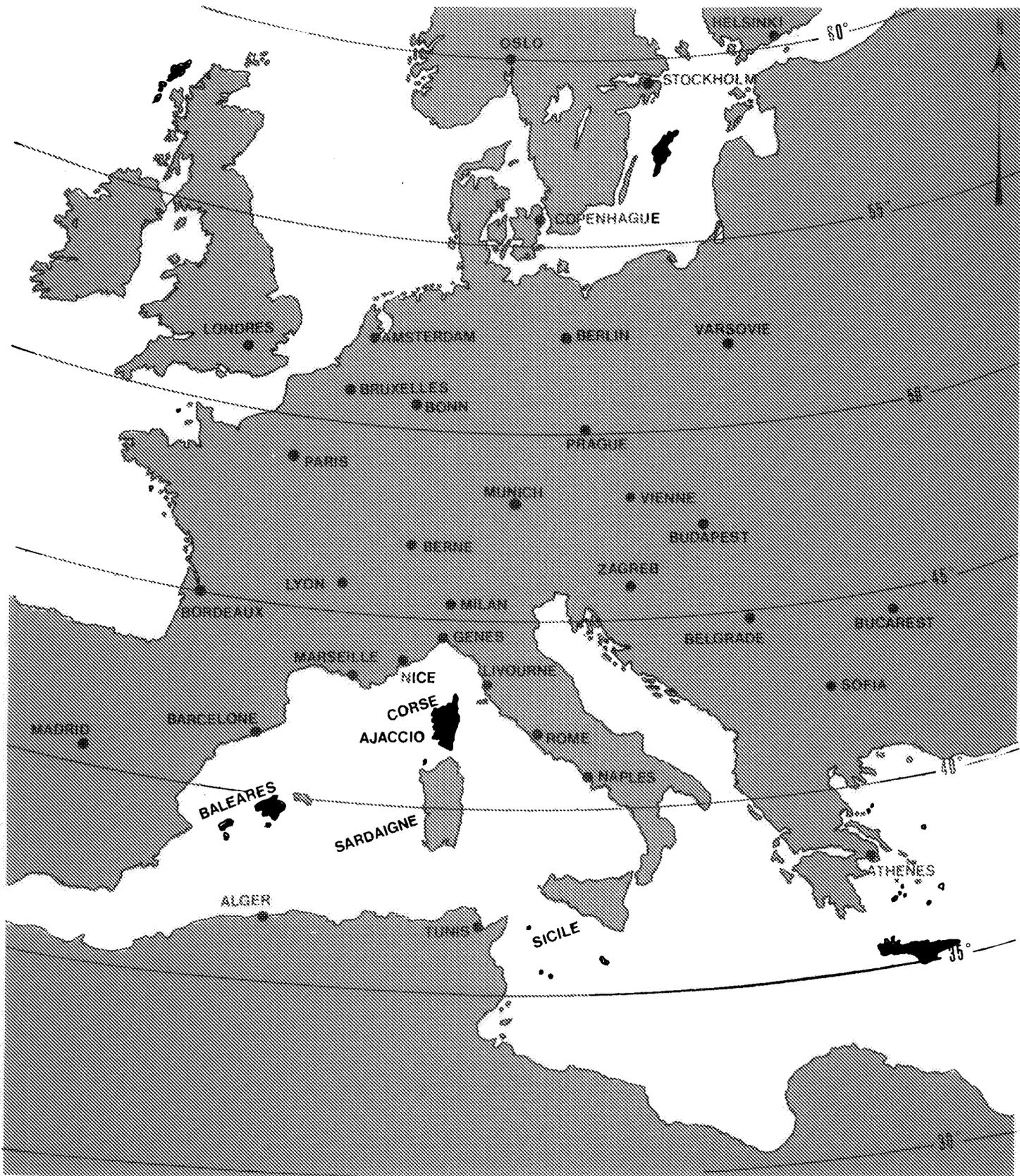


fig. 1

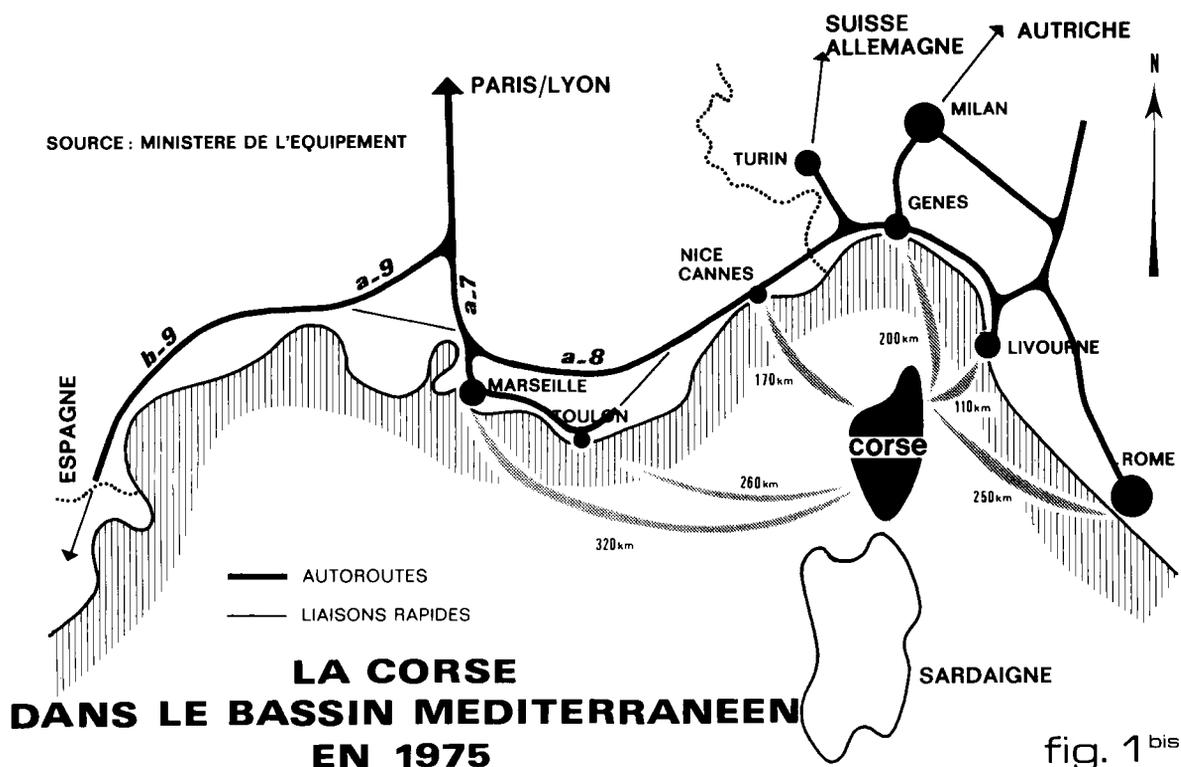
La Corse dans l'ensemble méditerranéen

La première idée reçue de la Corse provient de sa figuration sur les cartes de France; elle s'y trouve habituellement dans un encart placé à proximité de la Côte d'Azur. Cette présentation ne traduit pas la situation réelle de l'île, au milieu du bassin méditerranéen : Calvi point le plus proche du continent français se trouve à 170 km de Nice, tandis que 320 km séparent Marseille d'Ajaccio; Bastia est distante de 110 km seulement de la côte italienne, et la pointe sud de l'île est séparée de la Sardaigne par un détroit d'environ 15 km.

Cet éloignement du reste de la France est généralement ressenti comme un handicap. Mais l'emplacement de la Corse peut devenir un atout : partie avancée du territoire français en Méditerranée, elle devrait bénéficier des grands courants de circulation qui passent à proximité et, en première ligne, des flux touristiques.

Si l'on compare la fréquentation touristique de la Corse à celle des côtes françaises, italiennes ou espagnoles, à celle des Baléares ou de certaines parties de l'Afrique du nord, on constate qu'elle n'a, jusqu'à présent, que très peu bénéficié de l'essor du tourisme dans le bassin méditerranéen.

A ceci s'ajoute la faible densité démographique de l'île, par comparaison avec la Sardaigne, les Baléares et la Sicile.

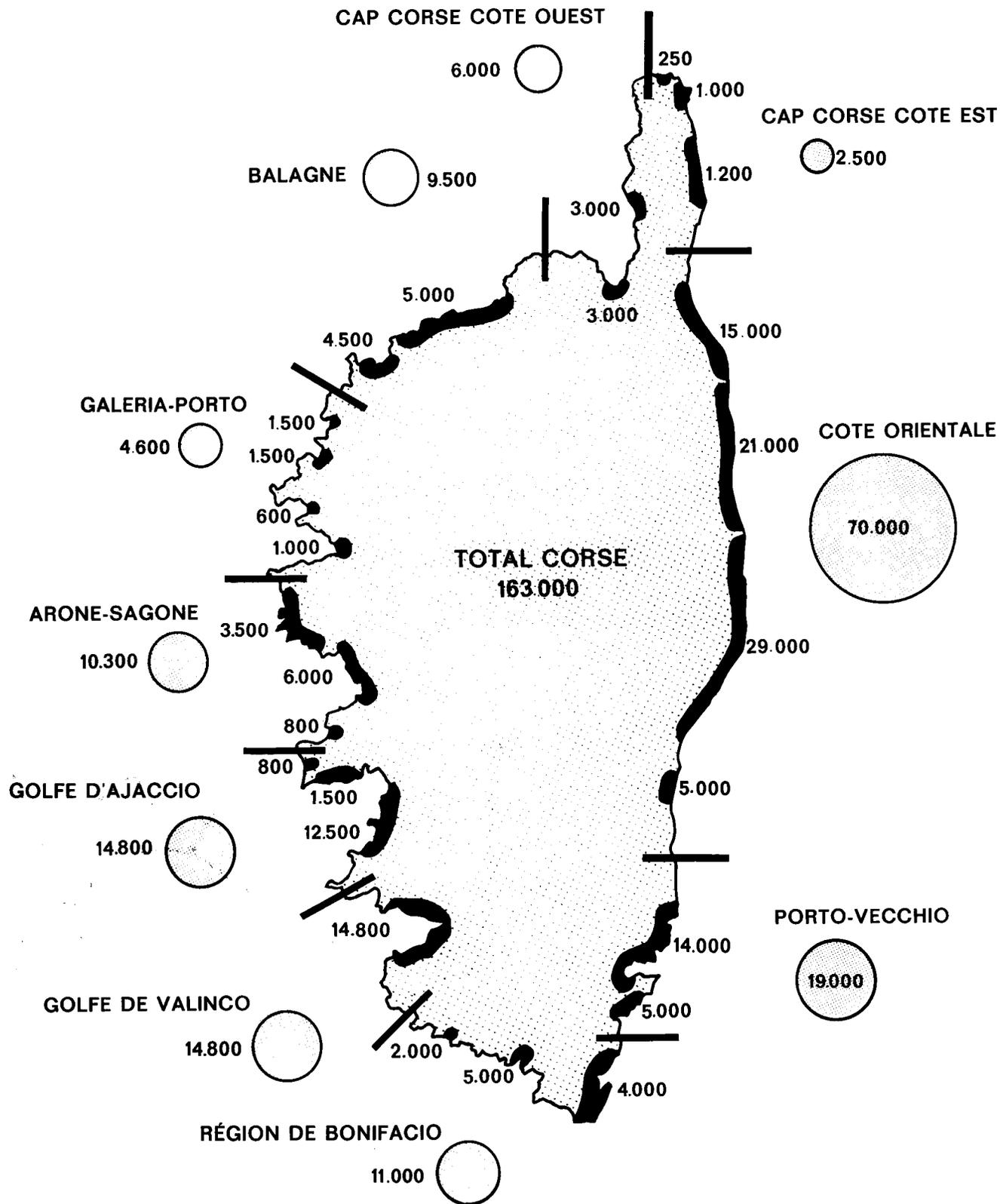


CAPACITE DES PLAGES



NORME RETENUE :

30 m² de plage par baigneur sur
une profondeur maximum de 30 m.



ECH. 1/1.000.000



fig. 2

Cette relative viduité contraste avec la richesse du potentiel de la Corse. Avec 1 000 km de côtes, elle possède un littoral équivalant à la distance qui sépare Menton de Perpignan. La capacité des plages est élevée : elle atteint 163 000 places. En tenant compte du fait qu'une place de 30 m² peut être utilisée par deux ou trois baigneurs quotidiennement, la capacité réelle des plages est deux à trois fois plus élevée. D'autre part, plus de la moitié du territoire corse est située à une altitude variant entre 400 m et 2 700 m; l'attrait de cet important massif montagneux est accru par son alliance avec la mer, dans une exceptionnelle diversité de paysages.

Pour une île proche des axes de la circulation qui, de l'Europe du nord et du centre, conduisent vers l'Italie, de telles caractéristiques sont une chance dont doivent tirer parti aussi bien les Corses eux-mêmes que l'ensemble du pays.

En outre, la Corse est le seul département français ayant une vocation agrumicole, et même de cultures semi-tropicales.

Ces chances commencent à être exploitées : les tendances récentes de l'évolution économique de l'île le montrent.

L'objectif d'une politique d'aménagement sera d'accentuer et d'organiser au mieux des intérêts de tous cette évolution positive mais encore fragile.

Le démarrage économique de la Corse

Après une longue période de récession et de stagnation, la Corse a connu, depuis 1965 du moins, un démarrage économique.

1. La progression du tourisme se traduit dans l'évolution de deux indicateurs : la capacité d'hébergement et le nombre de passagers arrivés en Corse. La capacité totale d'hébergement touristique était de 50 000 places environ en 1965; elle atteint 100 000 places aujourd'hui.

D'autre part, le nombre total de touristes, évalué à partir des arrivées de passagers est passé de 240 000 en 1965 à 360 000 en 1968 (corses du continent exclus), la durée moyenne de séjour étant estimée à 20 jours.

Cette progression a entraîné une augmentation de 10 à 20 % par an en moyenne du revenu touristique.

2. L'évolution de l'agriculture est plus ancienne et résulte surtout, pour l'augmentation de son produit brut, de la mise en valeur de la Plaine Orientale depuis les années 1955-58. Le produit agricole brut départemental est passé de 106 millions de francs en 1965 à 153 millions en 1968. Le taux annuel de croissance, supérieur à 10 % est remarquable si on le compare à celui de l'ensemble de la France.

Il est dû essentiellement au progrès de la production viticole qui a presque doublé en valeur de 1965 à 1968.

RELIEF GENERAL

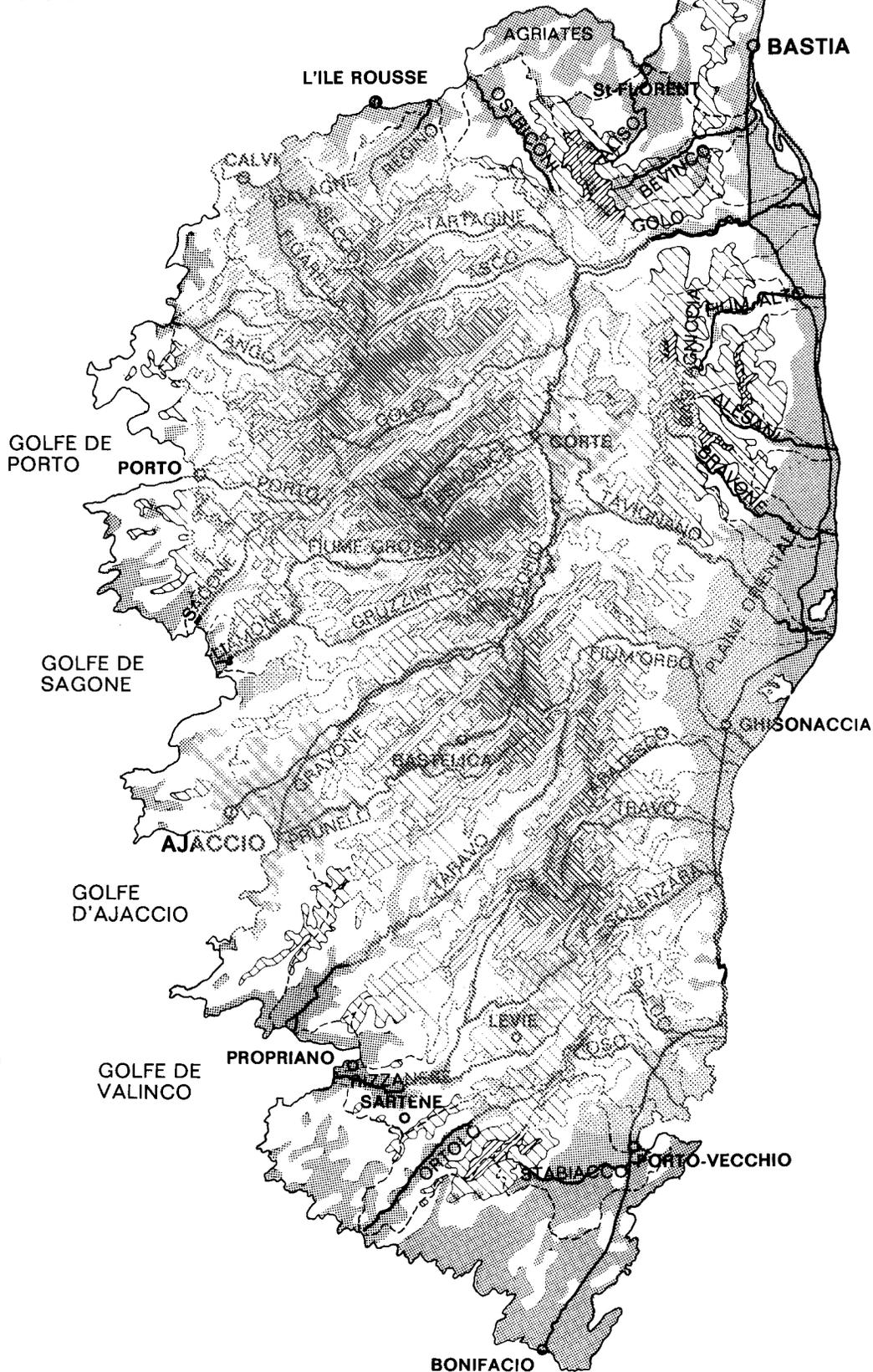
CAP CORSE



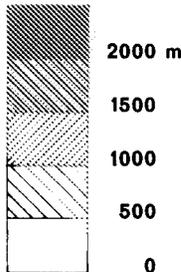
PRINCIPALES RIVIÈRES

CRÈTES DÉLIMITANT BASSIN VERSANT

TERRAINS EN PENTE FAIBLE : < 25 ‰



ALTITUDE



ECH. 1/700.000



fig. 3

La plaine orientale représente 60 % environ de la valeur de la production totale. Elle réunit 85 % en volume de la production viticole, 75 % de la production d'agrumes, 80 % de la production de fruits.

Dans cette région s'est mise en place depuis dix ans une agriculture moderne de haut niveau de qualification, qui se caractérise par l'utilisation d'une main d'œuvre salariée, d'origine principalement nord-africaine, par l'emploi de matériels importants et par la mise en œuvre de techniques culturales et de gestion assez avancées.

3. Cette évolution parallèle de l'agriculture et du tourisme s'est accompagnée du renversement de la tendance à la diminution de la population résidente. Au recensement de 1962 la population de la Corse était de 176 000 habitants (1); elle atteignait 209 000 habitants à celui de 1968. La croissance annuelle de 1962 à 1968 est de 2,3 %. Elle s'élève à 2,95 % avec l'inclusion des rapatriés d'Afrique du nord. Elle est, pour la même période, de 0,9 % pour la France entière.

Ce taux global ne reflète cependant pas les composantes de la situation démographique qui apparaît comme le premier élément de la fragilité de l'économie corse.

La fragilité de l'économie corse

1. Sur le plan de la démographie, l'évolution globale, positive, résulte surtout de l'apport des immigrants. L'accroissement naturel est en effet de l'ordre de 0,2 % par an, alors qu'il est de 0,6 % pour la France entière.

Une autre faiblesse réside dans la structure par âge de la population qui comprend à la fois moins d'éléments jeunes et davantage d'éléments âgés que celle de l'ensemble de la France. En 1968, les moins de vingt ans représentaient 27,5 % de la population corse, contre 33 % de la population française et les plus de 65 ans 16,2 % de la population corse contre 12,5 % de la population française.

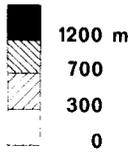
Du fait de cette situation démographique, la Corse est largement tributaire de l'extérieur (le total des immigrations s'est élevé à 35 820 de 1962 à 1968).

L'immigration de la population active représente un élément vital pour l'île dont les tranches d'âges jeunes et en âge de travailler sont relativement peu nombreuses. La Corse dépend donc d'abord du continent pour son immigration et ensuite de l'étranger dont l'apport est très important dans l'agriculture et le bâtiment. Cette dépendance, si elle n'est pas nécessairement défavorable, rend cependant fragile l'économie corse.

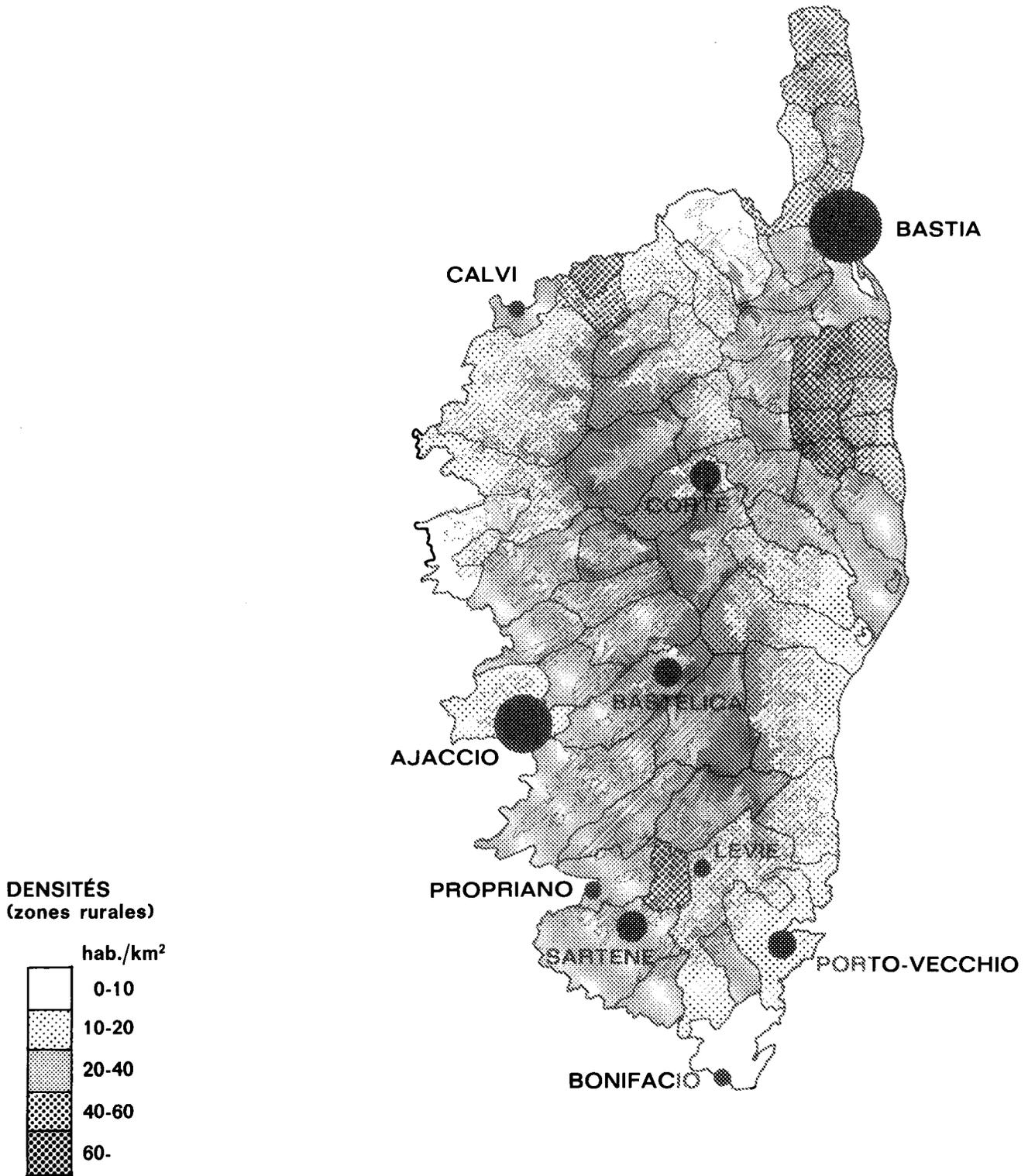
(1) Estimation corrigée.

POPULATION 1936-1968

ALTITUDE

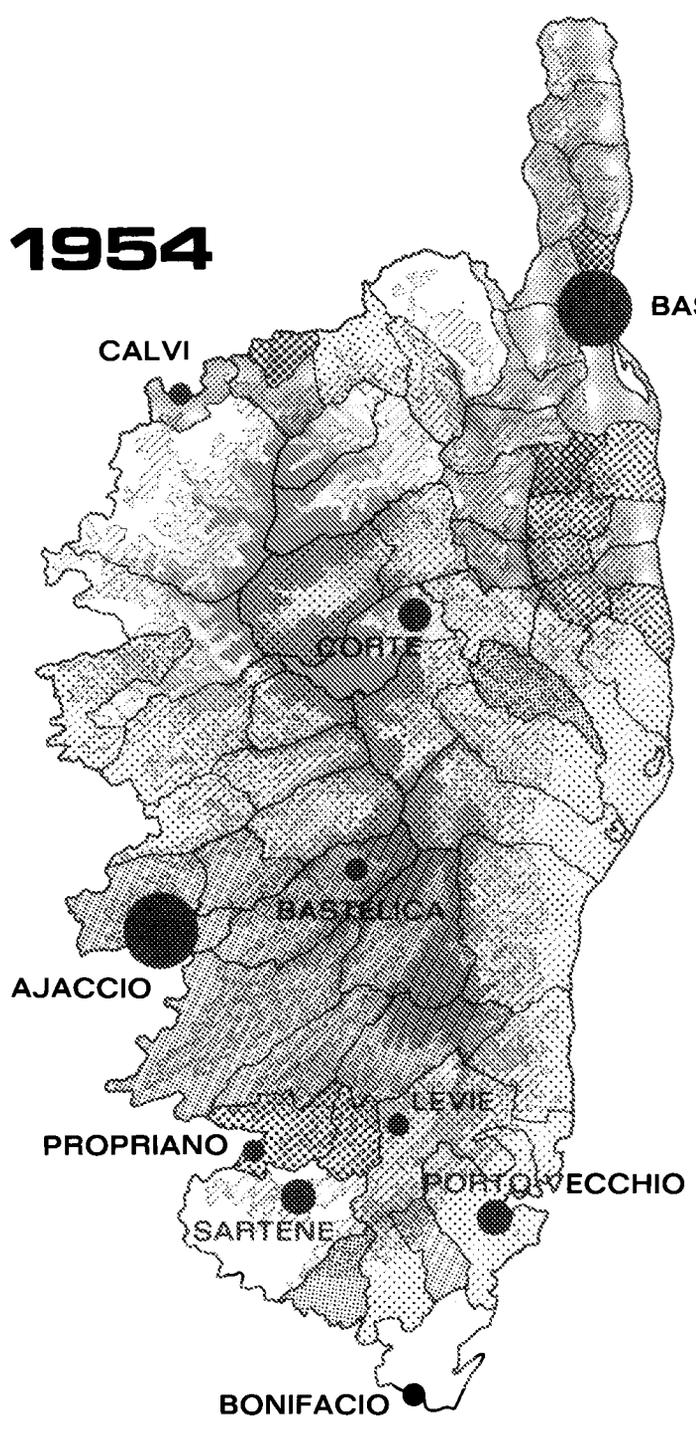


1936

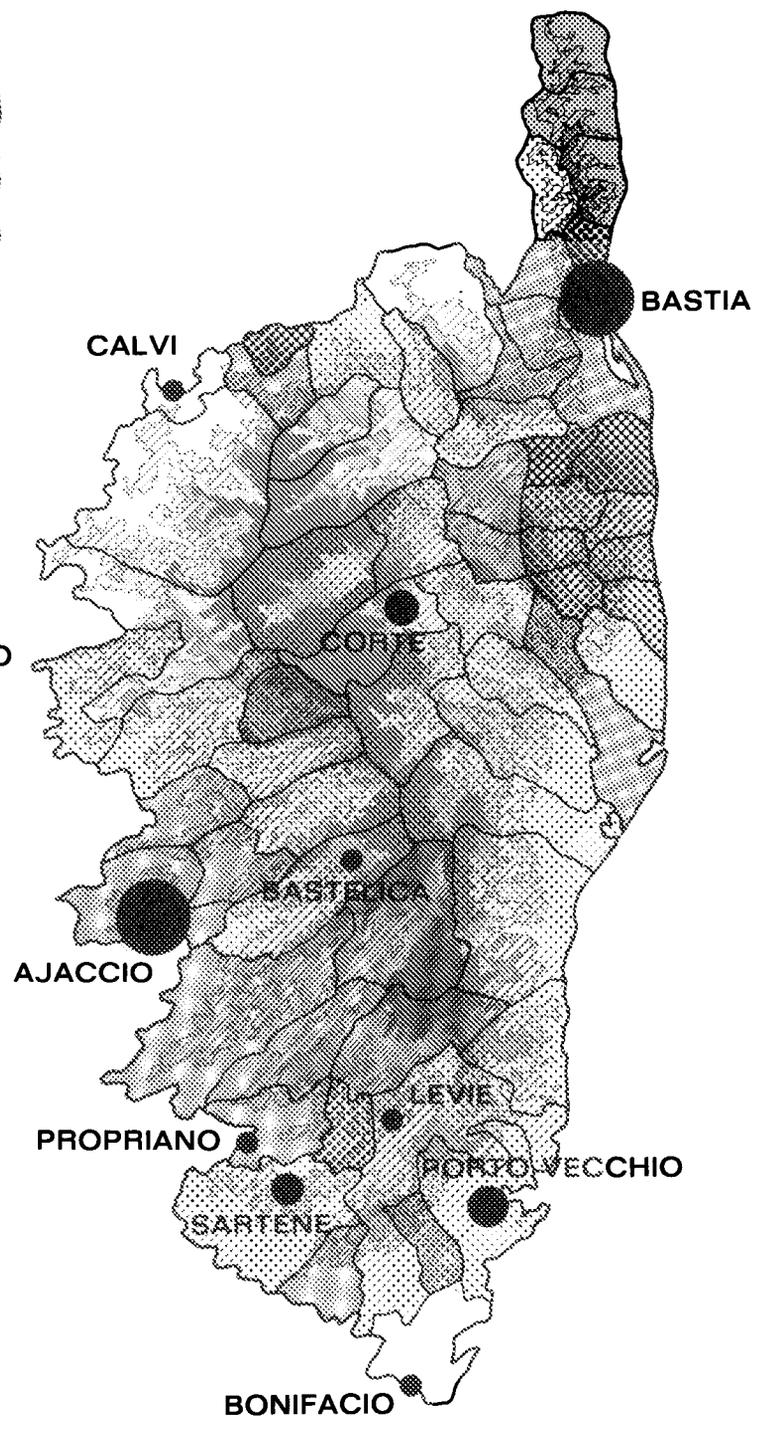




1954



1968



SOURCE : I.N.S.E.E.

fig. 4

2. La même conclusion se dégage de l'examen du taux d'activité et de la répartition par secteurs de la population active.

Le rapport de cette population à la population totale, bien qu'en évolution, est encore inférieur à la moyenne nationale : il est de 0,30 en Corse alors que le taux national est de 0,40.

Faible en proportion, cette population active est répartie entre les secteurs d'une façon qui traduit la physionomie très particulière de la structure économique de l'île.

En 1968, 24,9 % de la population active était employée dans l'agriculture ou la pêche, près de 50 % dans le secteur tertiaire, 18 % dans le bâtiment et les travaux publics, 6,5 % dans l'industrie.

L'agriculture conditionne donc le niveau de l'emploi dans une mesure beaucoup plus large en Corse que dans le reste du pays. Or, la progression globale du produit agricole recouvre l'évolution divergente de deux types d'agriculture : l'agriculture moderne, située principalement dans la plaine orientale et une agriculture traditionnelle qui se présente en général comme une polyculture et utilise une main d'œuvre essentiellement familiale, sans équipements importants. Ce deuxième type d'agriculture est en régression rapide, comme le montre l'évolution du nombre des exploitations. De 1955 à 1967, il a diminué de 24,1 % sur les coteaux et de 43,3 % en montagne.

Se trouve donc posé le problème de l'avenir de l'agriculture dite traditionnelle, qui correspond en même temps à celui du maintien d'un certain équilibre entre le littoral et l'intérieur.

3. La répartition de la population et celle de la production se reflètent dans la structure des échanges : la Corse exporte essentiellement des produits agricoles, en premier lieu du vin, et importe tous ses produits manufacturés. Sans qu'il soit question de pousser une telle comparaison, on peut observer que cette structure d'échanges est celle d'une économie peu développée. La dépendance de la Corse, sensible au plan de la démographie et à celui des productions, est accentuée encore par l'état des communications, aériennes et maritimes.

Le problème des transports

L'insularité est source de difficultés multiples pour l'économie corse. Elle confère au problème des transports un caractère primordial. L'adaptation de la capacité de transport à l'évolution de la demande n'est pas satisfaisante. Il en va de même de l'organisation des circuits et, dans une certaine mesure, de la qualité des services.

1. En ce qui concerne les passagers, le phénomène majeur est la rapide progression du nombre des voyageurs.

Le nombre de passagers aériens a augmenté de plus de 10 % par an en moyenne depuis 1965; cette augmentation est particulièrement forte sur la liaison Paris-Corse où elle atteint près de 12 % par an. Quant au nombre de passagers acheminés de l'étranger par charters, il progresse à un taux annuel encore plus élevé : 18 %.

Pour les transports maritimes, la croissance annuelle a été de l'ordre de 7,2 % au cours des cinq dernières années. Elle est très supérieure pour les voitures de passagers (12 % par an).

En croissance rapide, cette clientèle est en outre très inégalement répartie suivant les saisons. Plus de la moitié du trafic maritime est assurée pendant les deux seuls mois de juillet et d'août. Le nombre de passagers aériens acheminés de juillet à septembre représente plus de 40 % du total annuel. A ce phénomène de pointe s'ajoute au même moment, celui de l'inégalité des conditions de remplissage à l'aller et au retour.

La conjonction de cette progression et de ce déséquilibre saisonnier pose aux compagnies maritimes et aériennes de délicats problèmes d'adaptation de l'offre.

Les transporteurs aériens ont pu, jusqu'à présent, répondre avec une relative souplesse à la demande exprimée, même en période de pointe. Au cours des prochaines années, l'utilisation d'appareils de plus forte capacité devrait permettre d'absorber la hausse. Mais il ne suffit pas de poser globalement le problème : l'importance des relations courtes, dites de bord à bord, entre la Corse et les principales villes du littoral méditerranéen, fondamentales pour la clientèle résidant en Corse et pour une partie de la clientèle touristique ne doit pas être sous-estimée.

L'offre de transport maritime, quant à elle, est nécessairement plus rigide. Elle suit avec retard la progression de la clientèle. Les palliatifs appliqués, en particulier l'accroissement du nombre de rotations sur la relation la plus courte (Nice-Calvi) ne peuvent suffire.

Du point de vue qualitatif, les conditions de réservation aussi bien sur les lignes aériennes que sur les lignes maritimes sont très souvent mises en cause. Même s'il est difficile d'affirmer que l'organisation des lignes de Corse est moins bonne que celle d'autres liaisons intérieures ou avec l'étranger, la longueur des délais nécessaires (notamment pour les voitures) et l'incertitude qui peut peser sur la réalité de la réservation, sont plus vivement ressenties en raison de l'insularité. Au surplus, pour une région qu'il s'agit de promouvoir sur le marché du tourisme, marché soumis à une concurrence très vive, la qualité du service doit être un impératif.

2. S'agissant du transport des marchandises, la première difficulté provient du déséquilibre entre les entrées et les sorties : en 1970, la Corse a importé 825 000 tonnes de marchandises et exporté 205 000 tonnes, soit quatre fois moins (1). La progression annuelle est de 8 %, mais elle est beaucoup plus forte pour les sorties (20 %) en raison principalement de l'accroissement des exportations de vin. Cette évolution ne permet pas pour autant de résoudre le problème des frets de retour.

Les autres questions essentielles sont celles des délais d'acheminement et de livraison et de l'abaissement des prix de revient du transport.

Au lieu d'effacer les inconvénients de l'éloignement et de l'insularité, le système des transports, dans son état actuel, tend à former un goulot d'étranglement. Il freine le développement et les modalités d'un déblocage ne se dessinent pas encore nettement. Mais la pression de la demande provoquera nécessairement une évolution qui s'amorce déjà avec l'apparition des avions charters et l'ouverture au trafic corse des ports italiens de Gênes et Livourne.



(1) Ces chiffres concernent les transports maritimes : le fret aérien ne représente que 1,5 % du trafic maritime.

Les principes directeurs

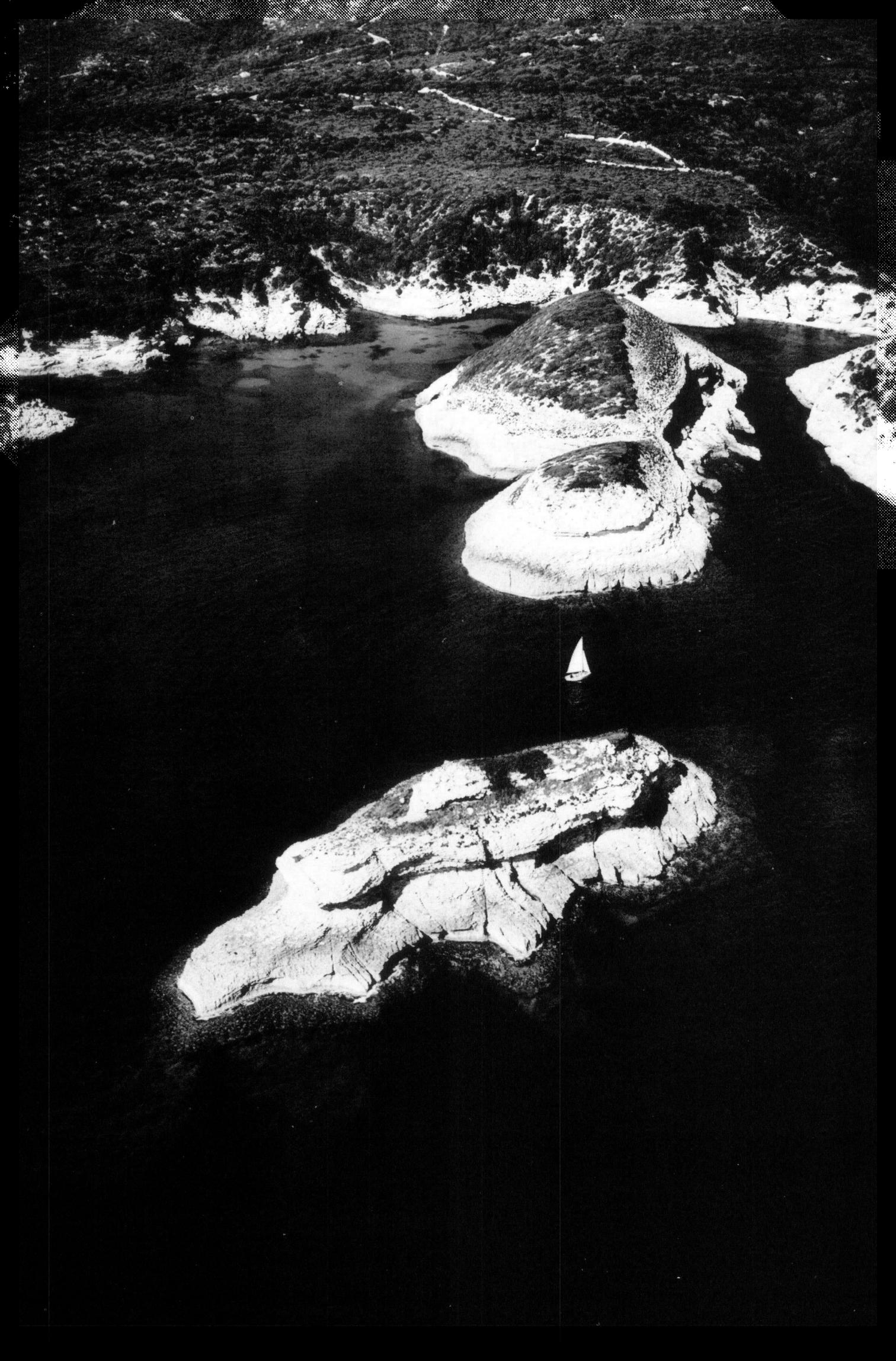
Malgré les obstacles qui subsistent, l'économie corse démarre. Dans le diagnostic, les éléments positifs l'emportent. L'objectif de la politique proposée est de conforter les facteurs de progrès et de parvenir à un développement contrôlé, qui ne détruise pas l'originalité de l'île.

Afin de lui permettre d'assurer son avenir tout en sauvegardant son identité, son mode de vie et son âme, il faut mettre en œuvre une stratégie d'aménagement qui soit fondée sur l'adhésion active de tous.

De cet objectif majeur découlent les principes qui forment l'orientation directrice du schéma d'aménagement :

- l'aménagement de la Corse a comme moteurs privilégiés l'agriculture et le tourisme; cependant, un début d'industrialisation légère serait bénéfique à l'équilibre économique général;
- l'aménagement de la Corse ne doit pas se limiter à l'aménagement du littoral, ce doit être un aménagement en profondeur, alliant la mer et la montagne ;
- l'aménagement de la Corse doit respecter ses caractéristiques naturelles et humaines.

Au total, il s'agit de préparer la Corse, en tous domaines, à un changement d'échelle.

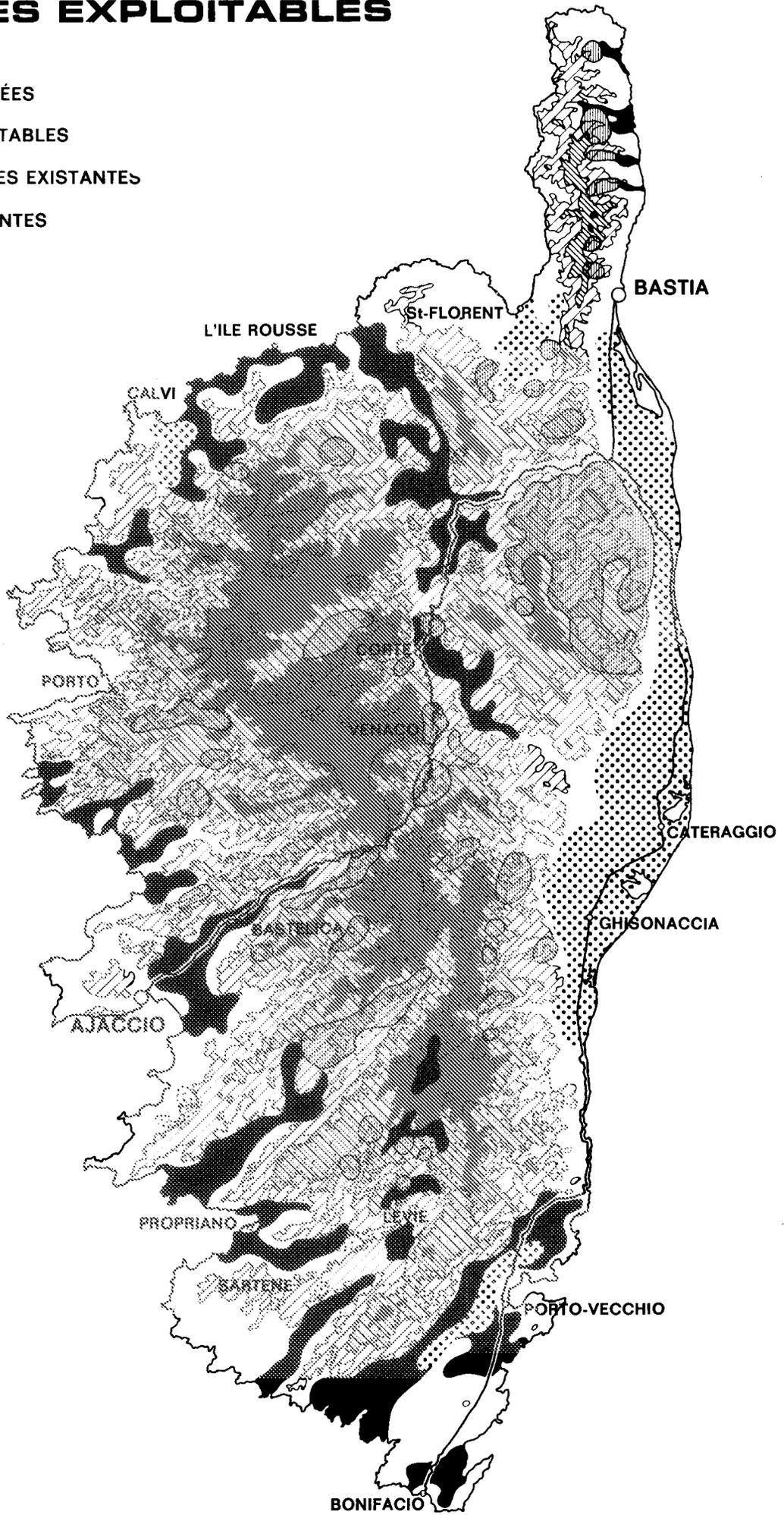


2^e PARTIE

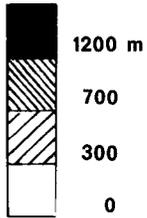
**LES VOCATIONS
PAR TYPES D'ACTIVITÉS**

AGRICULTURE ET TERRES EXPLOITABLES

-  TERRES CULTIVÉES
-  TERRES EXPLOITABLES
-  CHATAIGNERAIES EXISTANTES
-  FORÊTS EXISTANTES



ALTITUDE



ECH. 1/700.000



fig. 5

Si l'agriculture et le tourisme doivent continuer à jouer leur rôle décisif d'entraînement, ces deux secteurs n'épuisent pas pour autant les possibilités de l'économie corse. En même temps, ils appellent la mise en place ou le développement d'activités de complément ou de soutien.

L'évolution du monde agricole

L'objectif premier sera d'éviter la cassure du monde rural en deux fractions divergentes, la première concurrentielle et en progrès, la seconde vouée à la régression. Dans la perspective d'un développement équilibré et qui profite à tous, il faut permettre à l'ensemble des exploitants de s'intégrer aux circuits de l'agriculture moderne.

En ce qui concerne l'agriculture, un vigoureux effort de rénovation et de promotion doit porter sur l'exploitation des ressources traditionnelles de l'île : l'élevage et l'oléiculture.

Parallèlement, il est nécessaire de consolider et d'accroître les productions qui, d'ores et déjà, sont commercialisées sur des marchés extérieurs à la Corse.

Outre la confirmation de la vocation viticole de l'île, les objectifs suivants pourraient, dans ce contexte général, être assignés à la production agricole :

- La promotion de l'élevage, grâce à l'amélioration et à la modernisation des méthodes traditionnelles : irrigation des prairies, sélection et surtout création d'un statut spécial pour la location des pâturages.
Compte tenu de la consommation des touristes, les productions prévues permettraient de satisfaire la totalité des besoins en viande ovine (en dégageant même un surplus pour les autres marchés). 10 % environ des besoins de viande bovine et le tiers de la demande locale de lait. Autre activité traditionnelle, l'élevage des porcins devrait suivre le même mouvement ascendant.
- L'extension rapide du maraîchage, de la floriculture et de la production de fruits. En ce qui concerne la production légumière, l'objectif est de satisfaire l'ensemble des besoins locaux. En outre, un programme de production doit aboutir à couvrir progressivement les besoins de la conserverie.
- Le développement intensif de la production d'agrumes (1). Dans la proche perspective d'une sévère concurrence entre régions méditerranéennes, il est en effet primordial que les produits corses puissent se placer en temps voulu et en quantités suffisantes sur les marchés extérieurs, tant nationaux qu'étrangers : la vocation agrumicole de la Corse doit être reconnue et défendue.
- L'accroissement des cultures marines, moules et huîtres, qui doit pouvoir coexister avec l'activité touristique.

(1) composée pour les 9/10^e de clémentines.

La réalisation de ces projets nécessite une importante extension des superficies cultivées. Dans la perspective de la promotion de l'élevage, l'effort principal porterait sur la création de 10 000ha de prairies artificielles qui s'ajouteraient à l'utilisation de 50 000ha de prairies naturelles.

A échéance d'une quinzaine d'années, la répartition des superficies faisant l'objet d'une exploitation intensive pourrait être la suivante :

	1970	1985
Vignes	30 000 ha	38 000 ha
Agrumes	2 800 ha	10 000 ha
Olives de table	500 ha	700 ha
Olives à huile	3 000 ha	3 000 ha
Arbres fruitiers	1 600 ha	3 000 ha
Maraîchage et cultures légumières	800 ha	3 000 ha
Fleurs et pépinières d'ornement	-	700 ha
Prairies artificielles	-	12 000 ha
<i>Total</i>	38 700 ha	70 400 ha

L'augmentation considérable de la production de viande et de lait qui est escomptée, implique une amélioration importante de la qualité du cheptel, en même temps qu'un accroissement de ses effectifs. L'accroissement des troupeaux ovin et caprin permettra principalement de développer la production fromagère, sans négliger l'apport de revenu complémentaire provenant des agneaux et cabris. Le troupeau bovin sera plus particulièrement orienté vers la production de viande et le troupeau porcin vers la charcuterie de qualité.

D'autre part, la Corse pourra retirer des ressources accrues de l'élevage des moules et des huîtres (dans l'étang de Diane et le sud, notamment) d'une part, et de la pêche, d'autre part. Encore faut-il souligner que, pour la pêche maritime, l'écoulement de la production est conditionné par la création d'une chaîne du froid.

Les objectifs ainsi présentés ont, compte tenu du retard de la Corse en ce domaine, un caractère volontariste très marqué.

Ils supposent un important effort d'équipement (les lignes directrices en sont analysées dans la 4^e partie), le renforcement de l'action de la Société pour la Mise en Valeur Agricole de la Corse (SOMIVAC), des moyens de formation accrus et une mentalité nouvelle. Ils correspondent, en ce qui concerne le monde rural, au changement d'échelle évoqué pour l'avenir de la Corse.

Mais ces objectifs sont fondés à la fois sur l'examen des capacités de production en Corse (où l'espace actuellement exploité pour l'agriculture ne représente que le tiers de la superficie qui pourrait l'être) et sur des prévisions relatives à l'évolution des marchés de consommation : insulaire d'abord, notamment pour la viande, français et européen pour la production viticole et les agrumes.

Les progrès de l'agriculture corse reposeraient donc à la fois sur les spéculations récemment développées dans la plaine orientale, sur des produits nouveaux de haute qualité, enfin sur les produits traditionnels du terroir qui ne demeureraient plus dans le cadre d'une économie de subsistance mais se prêteraient à la commercialisation, de même d'ailleurs que les productions dérivées (charcuteries, fromages).

Un tel développement de l'économie agricole justifierait à échéance de quinze ans, l'existence de 10 000 emplois dans ce secteur.

Cette évolution entraînerait la mise en valeur de plusieurs vallées et zones côtières ou de l'intérieur, en y fixant la population. Ces zones possèdent également une vocation touristique marquée; l'aménagement tendra à associer géographiquement ces deux types d'activités.

Enfin, dans la même perspective de mise en valeur du territoire rural, l'aménagement des alpages sera entrepris parallèlement à un effort de reconstitution et de protection de la forêt en montagne.

Le tourisme

1. Prévoir l'avenir du tourisme en Corse, c'est d'abord s'interroger sur l'évolution de la demande. Celle-ci dépend de tendances générales. Sur le plan national, depuis cinq ans, le taux moyen de départ et la durée moyenne de séjour des français n'a pas augmenté. Dans l'avenir, l'élévation du taux de départ concernera surtout les catégories à revenus modestes, dont le comportement est le plus sensible aux prix.

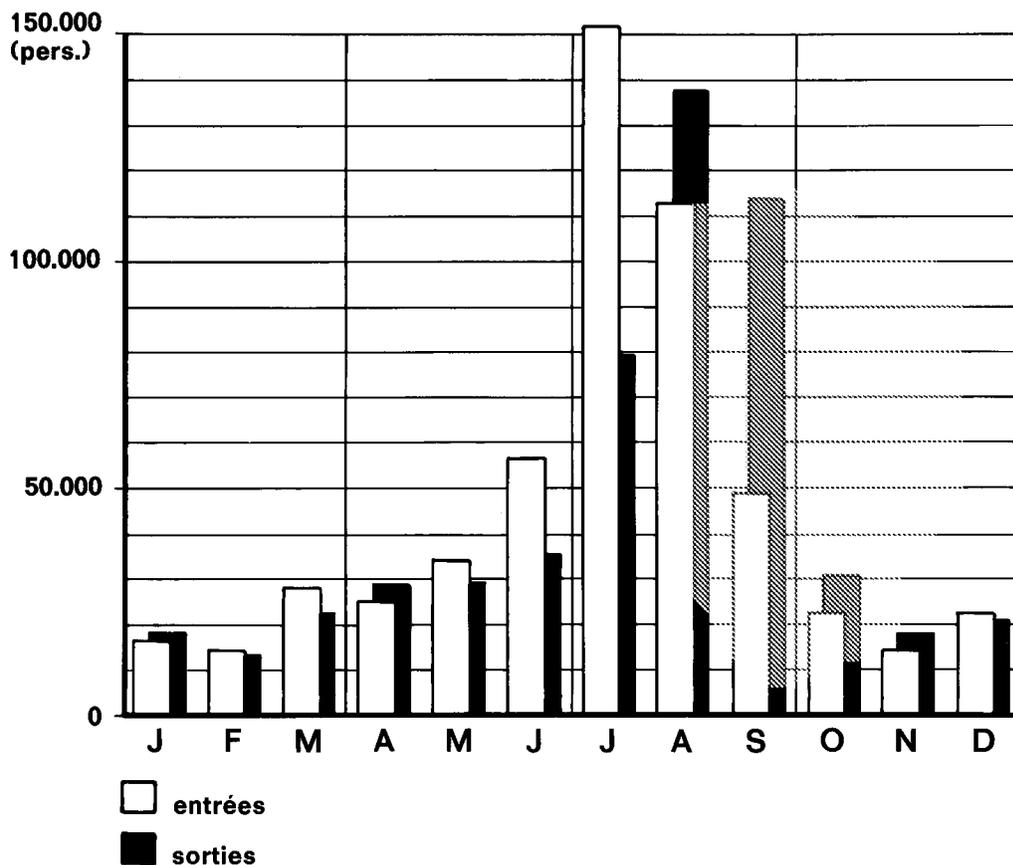
Une telle évolution implique une plus grande importance du tourisme étranger. Pour la Corse, cet appel à la demande étrangère est particulièrement nécessaire, en raison de sa situation géographique, d'une part, du coût du trajet d'autre part, qui, dans les conditions actuelles, décourage une fraction de la clientèle nationale.

Avec les précisions relatives à la nature de la demande interfèrent, pour orienter la politique du tourisme, les questions concernant les motifs qui peuvent attirer les visiteurs vers la Corse. Pourquoi vient-on en Corse? Quels sont les arguments qui peuvent inciter à y venir davantage?

A cet égard, les motivations actuelles et à venir résident certainement dans l'originalité de l'île par rapport aux autres pays méditerranéens. Alors que la Sicile et la Sardaigne s'orientent vers l'industrie, que les Baléares prennent un caractère urbain de plus en plus marqué, la Corse reste, en Méditerranée occidentale, une des seules terres où le contact réel avec la nature soit possible. Les touristes viennent et viendront en Corse avant tout pour rompre avec le cadre artificiel de la vie moderne et retrouver la mer, la montagne, la forêt.

CONCENTRATION TOURISTIQUE DANS L'ANNEE

TRAFICS MENSUELS SUR LES LIGNES DE CORSE (1967)



OCCUPATION DES LITS TOURISTIQUES AU COURS DE L'ANNÉE

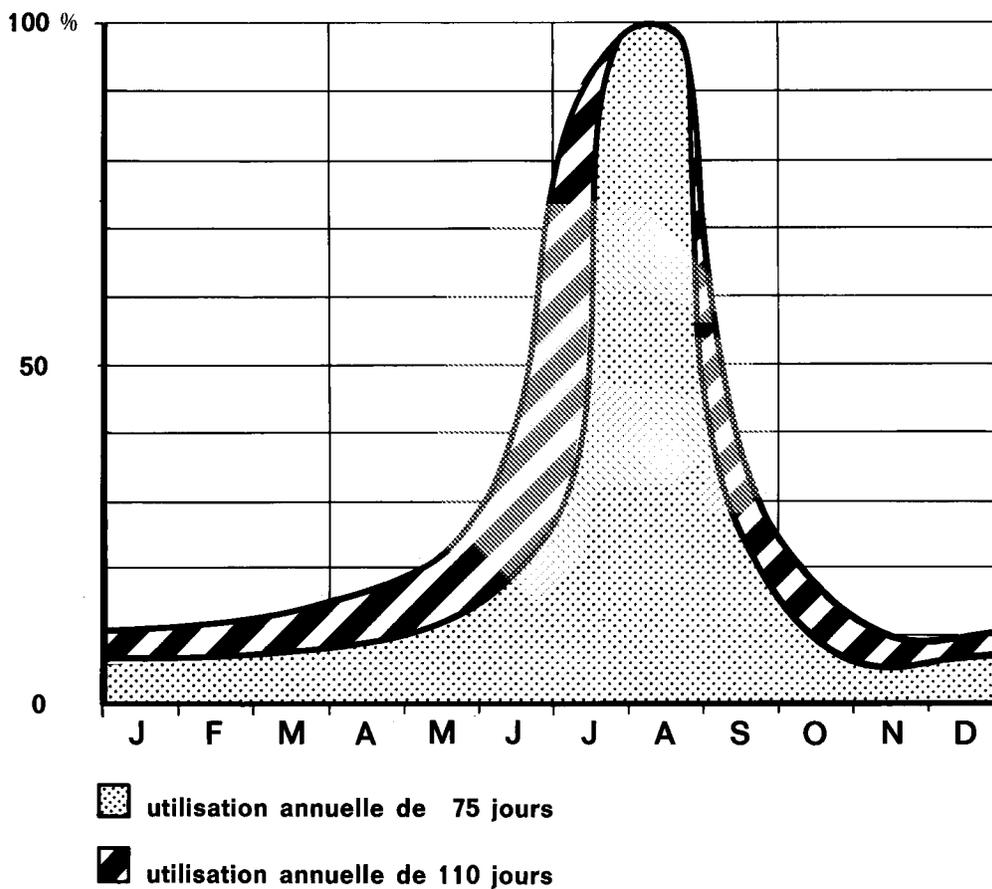


fig. 6

En effet, la présence conjointe de ces trois éléments constitue, on l'a souligné, un autre facteur d'attraction. A la différence des terres voisines, la Corse est à la fois méditerranéenne sur le littoral et alpine sur les sommets, ces deux types de paysage étant reliés par des zones de moyenne altitude, lieux de résidence particulièrement agréables.

2. La mise en œuvre d'une politique du tourisme suppose un double effort sur le plan commercial et sur celui de l'organisation des services : une meilleure connaissance de la clientèle potentielle doit orienter la répartition des investissements entre catégories d'hébergement : la création de capacités nouvelles ne suffit pas à attirer les visiteurs, elle doit s'accompagner d'un aménagement plus général des loisirs.

La prospection des marchés est particulièrement nécessaire dans le cas de la Corse. L'île paraît en effet relativement mal connue, spécialement à l'étranger.

L'effort de prospection devra, en s'appuyant sur l'action d'un organisme de promotion associant les compagnies nationales de transport assurer une meilleure confrontation de l'offre d'hôtels ou de villages de vacances et de la demande des opérateurs touristiques, fabricants de voyages.

Mais cet effort sur les marchés, en particulier les marchés étrangers, n'aura de sens que si l'offre actuellement émiettée est regroupée et si des méthodes de gestion modernes sont pratiquées par les établissements adhérant aux groupements.

Sur place, l'organisation des services doit s'articuler sur celle des moyens d'hébergement. Il faut que la Corse puisse mettre à la disposition de ses visiteurs une gamme très variée de facilités et d'activités : facilités de circulation, activités sportives (nautiques, aériennes, de montagne, de neige), circuits pédestres, circuits archéologiques, chasse et pêche.

C'est pourquoi chacun des secteurs retenus pour l'aménagement touristique devra comporter un ensemble complet d'équipements et de services : équipements d'approche, équipements résidentiels, sportifs, divertissements.

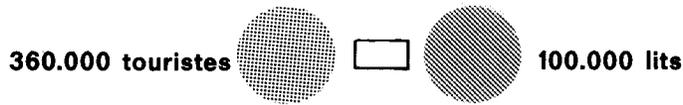
Au delà de l'activité propre à chaque unité, c'est la vie de la Corse dans son ensemble qui devrait être attractive. Le succès de certaines régions, comme les Baléares, semble dû en partie à l'existence d'un « milieu d'accueil » vivant et original.

La Corse, d'abord dans ses principales villes, peut devenir un foyer plus actif de manifestations et de créations culturelles. Ses traditions historiques, sa richesse archéologique, son climat, la beauté de ses sites, forment un contexte favorable à l'ouverture de centres d'études et de recyclage, à l'organisation de réunions et de congrès à caractère scientifique et culturel.

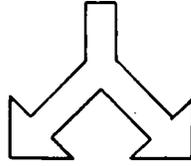
3. La rapidité des transformations qui affectent les loisirs rend très aléatoire toute hypothèse chiffrée, mais la forte croissance du nombre de journées-touristes enregistrée depuis 1965 confère un grand intérêt à l'extrapolation de la tendance récente. De plus, on constate depuis 1968 une nette accélération de la croissance. C'est pourquoi il paraît raisonnable de retenir à échéance de 15 ans deux hypothèses de progression :

DEVELOPPEMENT DU TOURISME

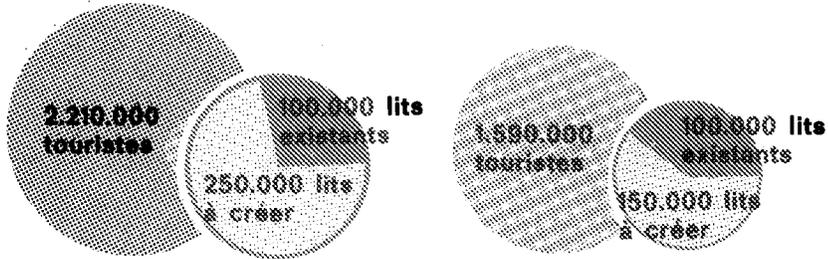
1970



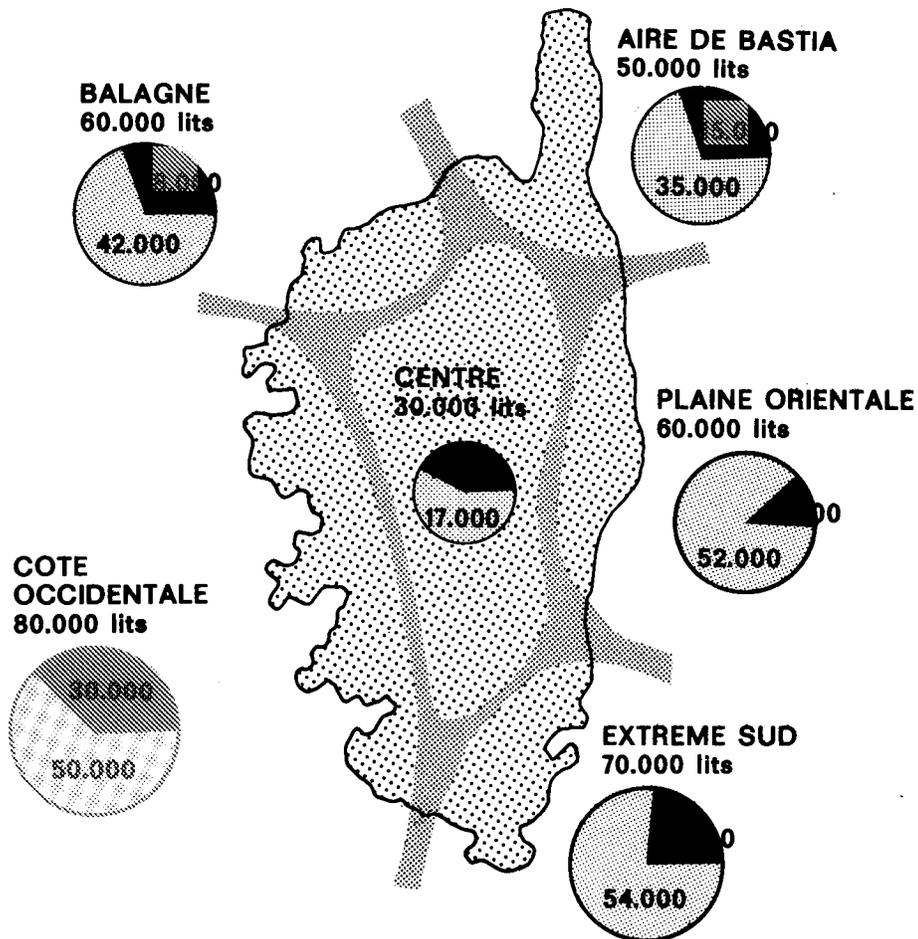
1985
HYPOTHESE
HAUTE



HYPOTHESE
BASSE



RÉPARTITION POSSIBLE EN 1985
SUIVANT L'HYPOTHESE HAUTE



– La première, se fondant sur une prolongation de la tendance enregistrée depuis 1965, retiendrait un taux annuel de croissance de 8,4 % des journées-touristes

– la seconde, correspondant à l'évolution à court terme, reposerait sur un taux de 11 % par an pour la progression du nombre de journées-touristes.

Dans l'une et l'autre hypothèse, il paraît réaliste de prévoir une légère diminution de la durée moyenne de séjour, correspondant à une tendance généralement observée : cette durée moyenne passerait de 20 à 18 jours.

A partir d'un chiffre de 360 000 touristes pour l'année 1968, l'hypothèse « basse » aboutirait, en 1985, à 1 590 000 touristes, soit 28 600 000 journées-touristes et l'hypothèse « haute » à 2 210 000 touristes, soit 40 000 000 de journées-touristes (voir carte n° 7).

Outre ces prévisions, la capacité d'hébergement à prévoir dépend d'un autre facteur, particulièrement important et sensible dans le cadre de la Corse : la durée moyenne d'utilisation d'une place. Cette durée, qui correspond à celle de la saison touristique, est actuellement d'environ 75 jours. Elle est relativement faible, très inférieure à celle observée dans les Baléares, notamment, où les équipements sont utilisés sur une période beaucoup plus longue et dans les cas les plus favorables de façon quasi-continue. Or, les conditions climatiques sont très voisines en Corse, où la saison balnéaire doit s'étendre de Pâques à octobre. De plus, un tourisme d'hiver pourrait trouver sa place dans les zones côtières proches des principales villes.

Du double point de vue de la réduction des prix de revient et du développement des emplois permanents et temporaires, l'allongement de la saison devrait être l'une des composantes majeures d'une politique d'expansion du tourisme en Corse. L'on peut estimer qu'une durée annuelle d'utilisation des équipements de 110 jours serait une perspective raisonnable et même relativement modeste, compte tenu des résultats attendus des efforts de prospection sur les marchés principalement européens.

La capacité d'hébergement à créer d'ici quinze ans, à partir d'une capacité existante de 100 000 lits (camping sauvage et meublés d'hébergement familial exclus) serait alors de 260 000 lits dans l'hypothèse basse et de 360 000 lits dans l'hypothèse haute. Ces créations n'épuiseraient pas pour autant la capacité d'accueil des plages.

La carte n° 7 montre, à titre indicatif, une répartition possible par grandes zones d'une capacité nouvelle minimum de 250 000 lits, en fonction des options présentées ci-après, dans la III^e partie.

4. Les prévisions relatives à la répartition entre les divers modes d'hébergement de cette capacité globale sont plus délicates. La Corse est en effet apte à accueillir des formes très diverses de tourisme et, pour être harmonieux et assuré, son développement ne doit en exclure aucune. Cependant, la situation géographique de l'île et les tendances actuellement observées permettent de dégager quelques orientations.

L'hôtellerie joue déjà un rôle moteur, qui sera confirmé à l'avenir. Son utilisation est plus étalée dans le temps, elle permet une animation véritable, elle est adaptée à la demande de la clientèle étrangère, notamment de celle qui est acheminée par charters. Dans ce cas de transport à la demande, la taille des unités d'accueil doit être en rapport avec la capacité des avions utilisés.

Actuellement, la Corse est l'un des départements français où l'augmentation du nombre de chambres d'hôtels est la plus forte : elle atteint 1 000 à 1 500 chambres par an, c'est-à-dire presque autant que dans les sept autres départements du littoral méditerranéen réunis.

Mais la Corse est aussi un pays type de résidences secondaires aussi bien dans l'intérieur que sur le littoral; le développement en sera accéléré par l'amélioration des moyens de transport. Ces deux formes de l'hébergement doivent d'ailleurs se donner un mutuel appui dans les stations nouvelles, et permettre de toucher un large éventail de clientèle.

Enfin, les prévisions doivent tenir compte de l'atténuation probable de la distinction entre l'hôtellerie traditionnelle et le secteur locatif : des formules intermédiaires de para-hôtellerie, comportant un service simplifié, trouveront une large place en Corse.

Le développement du tourisme social devra d'autre part faire l'objet d'une programmation précise. Le camping, notamment, constituera toujours, grâce à un climat exceptionnellement favorable, un moyen très important de connaissance de la Corse. Mais il ne doit pas progresser au détriment des sites, aussi bien à l'intérieur que sur le littoral. C'est pourquoi il importe d'élaborer un schéma de développement du camping et du caravaning, comportant la mention des zones d'accueil et des installations à prévoir.

Les activités secondaires et tertiaires

1. L'évolution du monde rural et celle du tourisme confirmeront ou susciteront des activités diverses. En aval de l'agriculture, il s'agit de petites ou moyennes industries telles que la conserverie, la charcuterie, la fabrication de panneaux d'agglomérés de liège.

En second lieu, le secteur du bâtiment et des travaux publics est naturellement appelé à se renforcer et à se moderniser, pour faire face aux besoins de l'agriculture et du tourisme.

L'artisanat verra, de son côté, augmenter son chiffre d'affaires; il importe surtout d'encourager l'artisanat d'art.

2. L'éventail des activités que peut accueillir la Corse ne se limite pas à l'agriculture et au tourisme. Il est permis de penser qu'à une époque où l'agrément du cadre

de vie devient un besoin ressenti sans cesse plus fortement, et où la localisation des activités est moins directement liée à la proximité immédiate des grandes concentrations urbaines et industrielles, la Corse a vocation à devenir une terre d'accueil pour certains aspects des activités industrielles ou scientifiques.

Il y a une place dans l'île pour des industries de taille petite ou moyenne, orientées vers la satisfaction des besoins du marché local : utilisation du bois, construction nautique, ou peu sensibles au coût du transport : mécanique de précision, montage de matériel téléphonique, électronique. De même

L'éventail des activités que peut accueillir la Corse ne se limite pas à l'agriculture et au tourisme. Il est permis de penser qu'à une époque où l'agrément du cadre de vie devient un besoin ressenti sans cesse plus fortement, et où la localisation des activités est moins directement liée à la proximité immédiate des grandes concentrations urbaines et industrielles, la Corse a vocation à devenir une terre d'accueil pour certains aspects des activités industrielles ou scientifiques.

Il y a place dans l'île pour des industries de taille petite ou moyenne, orientées vers la satisfaction des besoins du marché local : utilisation du bois, construction nautique, ou peu sensibles au coût du transport : mécanique de précision, montage de matériel téléphonique, électronique. De même dans le domaine du tertiaire et des activités scientifiques, il doit être possible de décentraliser des établissements liés au secteur des banques, assurances ou caisses de retraite, et d'implanter des centres d'étude et de recherche, à rayonnement international. Un exemple en existe déjà à Cargèse.

La création d'activités nouvelles sera d'ailleurs nécessaire à l'équilibre d'emploi. C'est presque un doublement de la population active employée dans le secteur secondaire qui doit être envisagée d'ici 15 ans. Un tel développement suppose, on l'a souligné, la présence d'une main d'œuvre suffisamment formée. Or, l'appareil de formation actuel ne suffira pas à satisfaire la demande de titulaires d'emplois qualifiés. Aussi convient-il de prévoir la mise en place de moyens nouveaux, sur le plan scolaire et sur le plan professionnel, mieux adaptés à l'évolution des besoins de l'économie. L'effort doit porter en particulier sur l'intensification de la formation professionnelle des adultes et sur la création rapide d'une école hôtelière. En outre, l'ouverture d'éléments d'enseignement supérieur (départements d'I.U.T. notamment) devrait être décidée compte tenu du rythme de la croissance démographique.

Les tendances constatées depuis cinq ans en matière démographique, les taux de progression prévus pour le produit agricole et le revenu touristique, conduisent à estimer que, dans une quinzaine d'années la population résidant en Corse serait d'environ 320 000 habitants. Ce chiffre est en rapport avec les indications retenues pour les principales productions agricoles et les activités touristiques. En dépit du caractère volontariste des orientations déterminées pour ces secteurs, il ne paraît pas déraisonnable; il correspond à un taux annuel de croissance de la population de 2, 4 %. Cependant, une telle perspective nécessite la mise en œuvre de moyens importants, à partir d'options nettement affirmées.



3^e PARTIE

**L'ORGANISATION
DU DÉVELOPPEMENT
DANS L'ESPACE**

VOCATION PAR ZONE

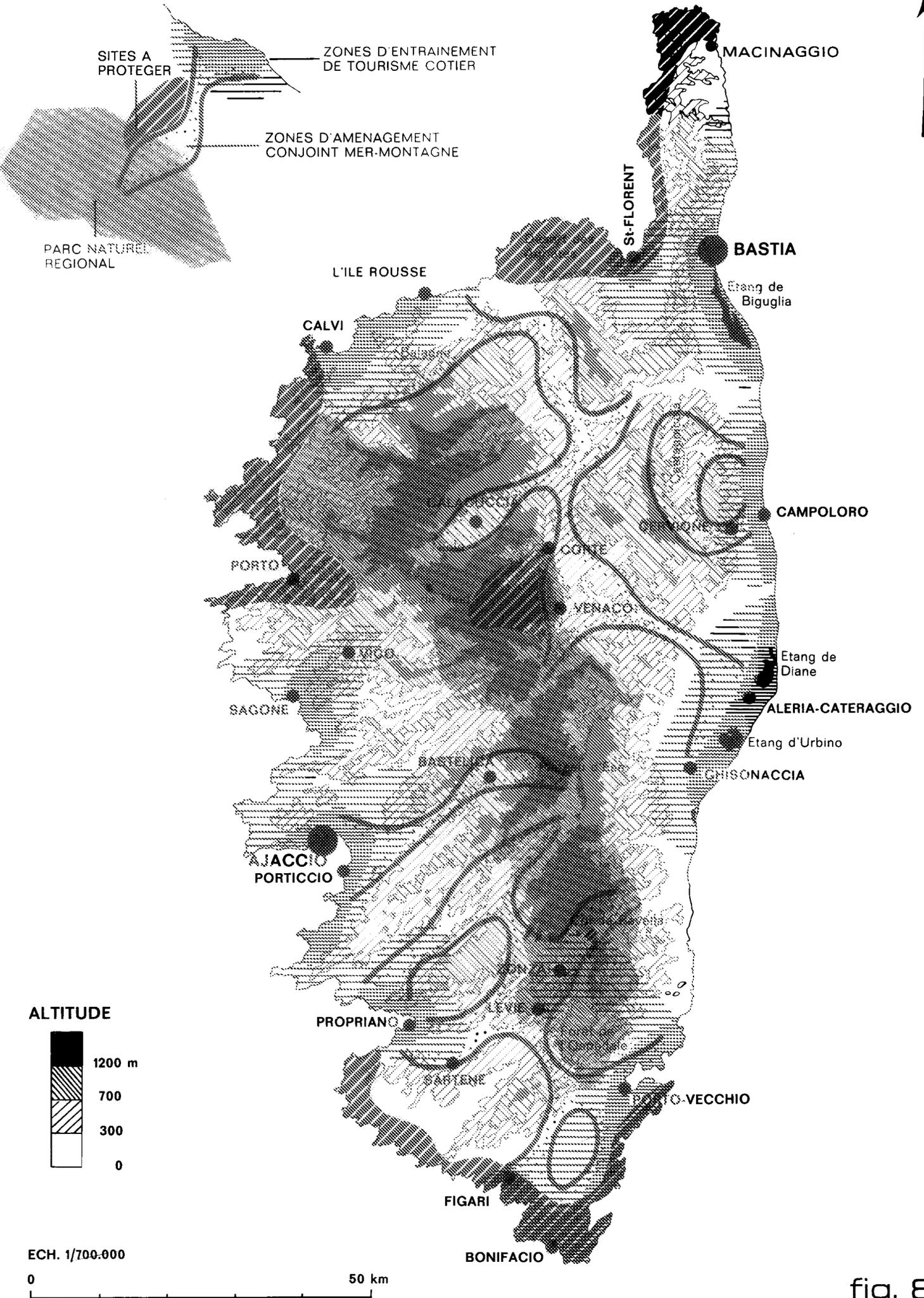


fig. 8

Lignes de Force

Si l'ensemble de la Corse est appelé à bénéficier du développement des activités dont l'évolution souhaitable vient d'être esquissée, chacune des régions de l'île se transformera en fonction de sa personnalité et de ses virtualités particulières. L'aménagement cherchera à tirer parti de ces possibilités diverses, avec le double souci de sauvegarder le milieu naturel, et d'éviter une dispersion des efforts.

L'organisation du développement passe en effet par la concentration des moyens sur des zones géographiques qui réunissent des avantages indiscutables. D'autre part, le développement du littoral ne doit pas être mené indépendamment de celui de l'intérieur. Chacune des zones retenues sera délimitée à partir de la côte vers l'arrière pays, en englobant les vallées et les montagnes géographiquement et économiquement liées à ce littoral.

Conformément à ces principes de base, les critères de choix seront les suivants :

- les possibilités d'accès, maritimes et aériennes et, en même temps, la présence d'une ville susceptible d'être le centre d'animation et le centre commercial et culturel du secteur considéré;
- le potentiel de développement agricole;
- les possibilités d'équipement touristique de la côte (plages, sites favorables à la navigation de plaisance) et de l'arrière pays.

En fonction de ces critères, deux types de secteurs géographiques ont été retenus :

- certaines régions, en raison des atouts qu'elles réunissent, sont appelées à jouer, dans l'avenir immédiat, le rôle de « zones d'entraînement »;
- plusieurs secteurs de moindres dimensions et moins privilégiés du point de vue des communications, constitueront cependant les « points forts » de la mise en valeur.

C'est dans ce contexte que l'armature urbaine de la Corse doit trouver un nouvel équilibre, tant en ce qui concerne les deux villes principales que les autres agglomérations.

Ajaccio et Bastia sont appelées à remplir des fonctions complémentaires.

Ajaccio, capitale administrative et centre touristique de première importance, peut devenir un centre d'enseignement, de formation permanente et de congrès. Son problème reste celui de l'emploi, en dehors du secteur tertiaire.

Bastia, capitale économique, premier port et aéroport, point de communication privilégié avec l'Italie, devra améliorer ses infrastructures, ses voies d'accès et l'organisation des loisirs. Vers le nord, il faudra limiter la densité, en cohérence avec les possibilités routières; vers le sud, on appliquera une stratégie de développement fondée sur quelques points d'appui, en évitant une diffusion linéaire de l'urbanisation.

Ces deux villes ne devraient pas, lors du reflux vers elles, en hiver, d'une partie de la population, regrouper plus de la moitié des habitants de l'île. En été, elles ne devraient pas dépasser le tiers des personnes se trouvant en Corse.

Leur croissance sera donc équilibrée par plusieurs villes de moyenne importance : Sartène et Corte (dont le rôle sera accru par la présence du parc naturel régional), Calvi et surtout Porto-Vecchio, troisième ville de Corse, dont l'expansion est très rapide. Chacun de ces centres devra être doté d'équipements structurants : établissements d'enseignement et de formation, hôpital rural, banques, services administratifs, foyer socio-culturel.

Un troisième niveau d'équilibre sera constitué par une série de gros bourgs, tant sur le littoral (Saint-Florent, Ile Rousse, Propriano, Bonifacio, Ghisonaccia) qu'à l'intérieur (Levie, Venaco, Calacuccia, Ponte-Leccia). Le maintien d'une activité à l'intérieur, fondamental pour l'équilibre économique et social de l'île, ne peut être assuré qu'à partir de quelques centres ruraux.

Parallèlement à la définition des vocations de chaque agglomération, sera entreprise la sauvegarde du milieu naturel et humain par la création du parc régional, la reconstitution de la forêt, la protection des monuments et des sites.

C'est donc dans ce cadre général, aux aspects multiples, que s'insèrent les choix relatifs aux zones d'entraînement et aux points forts, la diffusion du développement intéressant d'ailleurs l'ensemble de la Corse.

L'organisation dans l'espace du développement aboutira donc à concentrer les aménagements sur quelques secteurs, tout en préservant les parties les plus sauvages de la côte et de la montagne.

La mise en œuvre de ces orientations générales se traduira dans une série d'actions prioritaires.

Les zones d'entraînement

1. Le sud : région de Porto-Vecchio – Bonifacio – Figari

La région comprise entre Porto-Vecchio, Bonifacio et Figari rassemble, sur une étendue relativement restreinte, une exceptionnelle variété de paysages, larges golfes ou falaises, plaines côtières et vallées. Elle se trouve à proximité immédiate de régions montagneuses parmi les plus caractéristiques de la Corse, comprenant les forêts de l'Ospedale, Levie, Zonza, le Col de Bavella.

Ces atouts lui assurent un potentiel considérable de développement touristique et agricole dont la mise en valeur est subordonnée à la création de grandes infrastructures (barrages, aéroport). Plusieurs ensembles touristiques sont prévus. Ils s'articuleront sur Porto-Vecchio et Bonifacio et seront séparés par des secteurs protégés. Leur insertion dans le milieu environnant doit faire l'objet d'une attention toute particulière, aussi bien pour l'urbanisme et l'architecture que pour l'emploi et l'échange de biens et services.

Dans les plaines côtières et les vallées, l'extension des superficies cultivées portera principalement sur la culture des agrumes, de la vigne et de l'olivier. La création de prairies artificielles, conjuguée avec l'aménagement des alpages sur le plateau du Coscione doit amener un grand développement de l'élevage.

La ville de Porto-Vecchio, dont le golfe est particulièrement propice à la navigation de plaisance et qui se trouve à proximité de la zone montagneuse s'impose comme un pôle de développement.

Bonifacio, porte vers la Sardaigne et port d'escale essentiel pour la navigation de plaisance en Méditerranée, bénéficiera de la promotion touristique de ses environs. Son expansion ne devra en aucun cas s'effectuer au détriment de son site exceptionnel.

La rapidité de la croissance de cette région résultera d'abord des facilités de communication qui découlent de sa situation géographique.

Dès à présent, elle se trouve au débouché des voies de circulation relativement rapides de la plaine orientale, ce qui facilite les relations avec le port et l'aérodrome de Bastia, Porto-Vecchio étant lui-même un port de marchandises de plus en plus important.

Dans l'avenir, ces avantages ne pourront que se confirmer puisque le sud sera situé sur l'axe reliant l'Europe du nord et l'Italie à la Sardaigne et qu'il deviendra notamment, par la voie aérienne, un point d'entrée en Corse.

2. Le golfe d'Ajaccio et son arrière pays

Les atouts que représentent pour la ville d'Ajaccio son rôle de capitale administrative de l'île et son intérêt historique lié aux souvenirs napoléoniens ne doivent pas conduire à oublier ceux qui résultent de sa situation naturelle : beauté du golfe, caractère très abrité du port, protégé des vents d'ouest et du nord, multiplicité des anses comportant des plages de sable. Cette conjonction de facteurs favorables explique la présence de premières implantations touristiques qui devraient connaître un grand développement. Celui-ci intéressera la rive sud, mais aussi la rive nord : c'est en effet dans cette direction que s'étendra la ville.

Dans le prolongement de ces sites maritimes, la montagne, autour de Bastelica et sur le plateau d'Ese est appelée à devenir un centre d'excursions, de sports d'été, de pêche, un stade de neige pouvant d'autre part être aménagé.

Parallèlement sera organisée la mise en valeur agricole des vallées de la Gravone et du Prunelli qui conviennent à la culture des agrumes ainsi qu'au maraîchage et à la floriculture.

Dans ce contexte, la ville d'Ajaccio paraît appelée à devenir un centre d'attraction privilégié pour les activités culturelles et artistiques, les rencontres internationales, les organismes d'études et de recherches. Son développement sera toutefois facilité par un meilleur aménagement du golfe, les implantations industrielles et aéronavales existantes devant être modifiées.

3. La Balagne

La Balagne est la région de Corse la plus proche de la côte continentale française, ce qui confère un intérêt tout particulier aux ports. De Calvi à l'île Rousse, cette zone présente un développement de côtes qui se prêtent à des aménagements grâce aux grandes surfaces de plages mises en valeur par le relief montagneux distant de moins de trois kilomètres de la côte. Sur ce relief est implantée une série de villages très caractéristiques et d'une grande richesse archéologique.

Outre les débouchés (maritime et aérien) par Calvi et l'île Rousse, des relations faciles avec Bastia doivent faciliter l'essor de la Balagne. De plus, une meilleure liaison avec le centre de l'île sera assurée par la vallée de l'Ostriconi.

4. La plaine orientale

Du fait de son très rapide développement agricole, de la croissance de Bastia, de la capacité de ses plages, de sa proximité de l'Italie et des grandes voies de communications européennes, la région de la plaine orientale se prête facilement à d'importantes implantations touristiques.

C'est pourquoi il importe d'en organiser le développement avec un soin particulier, afin que l'exploitation de ses virtualités ne s'accompagne pas d'une dénatura-tion de ses sites et de son caractère.

Aussi semble-t-il souhaitable que l'expansion s'ordonne autour de trois pôles principaux : Bastia – Biguglia, avec ses prolongements vers le Cap Corse et le Nebbio, Cervione et la Castagniccia, Aleria-Ghisonaccia.

Bastia – Biguglia, le Cap Corse et le Nebbio

Principal port de la Corse, centre commercial et urbain déjà très développé et centre industriel, la ville de Bastia est le pôle d'animation d'un ensemble en voie d'urbanisation rapide qui s'étend au sud jusqu'à Casamozza.

La lagune de Biguglia doit permettre d'ajouter aux activités agricoles, commerciales et industrielles de cette zone un prolongement touristique. Un deuxième prolongement est évidemment constitué au nord par la côte orientale du Cap Corse où les aménagements tireront parti de l'unité mer-montagne et devront être réalisés avec les plus grandes précautions pour préserver la qualité de l'architecture et du paysage.

Vers l'ouest, enfin, l'expansion du Nebbio est liée à ses communications faciles avec Bastia. La baie de Saint-Florent est, d'ores et déjà, un centre privilégié pour la navigation de plaisance. Mais l'extension de la ville est conditionnée par l'assainissement des marécages, dont la disparition dépend de la régularisation du cours de l'Alizo.

Saint-Florent est d'autre part le débouché d'un arrière-pays que les montagnes enserrant pour le lier plus fortement encore à la côte. Cet arrière-pays, dont la vigne constitue la principale richesse, offre constamment des points de vue sur la mer. Il peut former un élément d'un circuit touristique passant par plusieurs églises de grand intérêt.

Aleria – Ghisonaccia

Dans la partie la plus large et la plus importante de la plaine orientale, deux localités se détachent : Ghisonaccia et Aléria-Cateraggio. Le développement agricole et ostréicole ne pourra que favoriser la croissance de ces deux villes. La position d'Aléria, site historique, semble spécialement favorable, à l'arrivée d'une voie de liaison avec le centre de l'île et Ajaccio et à proximité de l'étang de Diane. Cet environnement justifierait l'implantation d'activités archéologiques, culturelles ou scientifiques. Ghisonaccia, quant à elle, deviendra le centre actif d'une zone touristique comprenant le complexe de Pinia en bordure de l'étang d'Urbino et d'autres aménagements à proximité du Fium'Orbo.

Les points forts

En dehors des zones d'entraînement, plusieurs centres, en raison de leur situation, constitueront les « points forts » de l'organisation du développement.

1. Le golfe du Valinco et Sartène

Les atouts de cette région sur le plan touristique ne sont pas à démontrer. L'emplacement de Propriano au fond d'un golfe bien abrité lui donne une grande valeur maritime.

Si la côte sud du golfe, qui manque d'arrière-pays, se prête mal aux aménagements, la côte nord et l'ouverture de la vallée du Taravo dont les pentes sont adoucies au contact de la mer, peuvent recevoir d'importantes installations.

Mais le développement ne se limitera pas au littoral et intéressera également l'immédiat arrière-pays et Sartène dont il importera de soutenir et de renforcer le rôle de centre d'animation et de relais vers l'intérieur de l'île et vers Porto-Vecchio.

Sur le plan agricole, l'irrigation devrait permettre une mise en valeur plus intensive de la vallée du Taravo et de celle du Rizzanese dans le domaine de l'élevage et des cultures maraîchères. La vocation viticole de la région devrait d'autre part se trouver confirmée.

Enfin, l'exploitation des sources thermales serait une ressource supplémentaire.

2. Sagone et Vico

Sagone et ses environs forment le point de fixation principal des aménagements à prévoir dans cette zone, au débouché de la rivière de Sagone.

L'aménagement de cette baie doit se prolonger par celui de la baie du Liamone qui offre un estuaire plus large ainsi que des pentes relativement douces orientées vers le sud.

3. La région de Corte, du Vecchio et du Tavignano

Le triangle limité sur deux côtés par les vallées du Vecchio et du Tavignano et sur le troisième côté par la route de Venaco et Corte forme le pôle d'attraction privilégié du centre de la Corse. Venaco et Corte se trouvent à proximité des villages les plus typiques de la montagne et des vallées du Vecchio jusqu'à celles de la Restonica et du Haut Tavignano.

Tous les villages compris entre Venaco et Corte se prêtent au tourisme de montagne. En outre, la vallée du bas Tavignano peut faire l'objet d'une mise en valeur agricole (élevage).

Les chances de cette région seraient encore accrues si, outre sa liaison améliorée avec la côte orientale, Corte était dotée d'équipements spécifiques (aérodrome de tourisme).

4. La région de Calacuccia et du Niolo

Cette région réunit des avantages de même nature. Elle est très favorable au tourisme et au camping d'été et se trouve l'hiver à proximité d'un stade de neige. Elle doit être enfin un secteur pilote pour la rénovation de l'élevage en montagne.

Le parc naturel régional et la forêt

1. La création d'un parc naturel régional en Corse, sur une superficie d'environ 150 000 ha répond à un triple objectif :
 - protéger la nature (la flore et la faune), en particulier, lutter contre l'incendie,
 - rénover l'économie rurale traditionnelle en favorisant l'élevage, première activité de la montagne corse,
 - fonder sur la découverte de la nature ainsi préservée un tourisme susceptible d'améliorer les échanges mer-montagne et de faciliter l'allongement de la saison.

La conjonction de ces trois finalités, qui paraissent au moins partiellement contradictoires au premier abord, conduit à adopter une formule souple, qui fera voisiner des zones d'affectation différente : réserves intégrales, zones aménagées pour l'accueil et la découverte de la nature, zones à vocation rurale.

Cette souplesse est d'autant plus nécessaire que le parc, qui revêt la forme d'un vaste croissant depuis la côte Nord-Ouest (région de Porto) jusqu'au Sud-Est près de Porto-Vecchio, réunit des secteurs très variés dont chacun a son unité et sa spécificité. En outre, ici encore, les liens à développer sont davantage les liens verticaux entre chaque niveau, réalisant la liaison mer-montagne, que les liens horizontaux entre secteurs. Aussi est-il prévu de découper le territoire du parc en unités géographiques nouvelles; l'unité type en ce domaine est celle de Porto-Evisa-Altone.

La réussite de cette expérience suppose l'intervention d'un personnel spécialement formé et la mise en œuvre d'une gamme variée d'investissements : prévention contre les risques d'incendie, équipements des collectivités rurales, équipements spécifiques et d'accueil. Sur un plan plus général, elle repose sur la compréhension et l'adhésion active de la population.

2. A l'intérieur et en dehors du parc, la protection, et sur de grandes surfaces, la reconstitution de la forêt s'imposent d'une façon impérative. En effet, le couvert végétal de la Corse est actuellement en voie de dégradation rapide, principalement à cause des incendies qui détruisent chaque année plusieurs milliers, voire des dizaines de milliers d'hectares. La forêt est alors remplacée par une végétation arbustive. Cette érosion des sols conduit donc à prévoir des travaux de restauration des terrains.

Le nécessaire effort de reboisement, devrait, semble-t-il, s'effectuer selon deux directions :

- la reconstitution de la forêt à l'intérieur, d'abord sur les zones récemment incendiées, mais aussi sur certaines zones dégradées de longue date,
- la reforestation de certaines parties du littoral, en priorité sur les zones appelées à un grand développement touristique. En même temps, des plantes semi-tropicales ajouteraient un nouvel attrait aux paysages.

On peut estimer à 15 000 ha le total des superficies à reboiser parmi lesquels 3 000 intéresseraient le littoral, notamment le golfe de Valinco, les environs de Pianottoli-Caldarello, le golfe de Santa Manza, l'étang de Diane et le cordon lagunaire de Biguglia. L'augmentation corrélative de la production forestière créera des richesses nouvelles.

Les sites à protéger

La Corse réunit un ensemble exceptionnel de sites naturels et historiques dont la protection, sur le plan juridique et pratique, est très insuffisante.

S'agissant d'abord des sites et monuments historiques, la comparaison avec le continent fait apparaître pour la Corse un très grand retard quant aux mesures de classement. En fait, le capital archéologique corse paraît largement ignoré et l'île reste un champ très ouvert pour la recherche. C'est donc d'abord un nouvel inventaire qui doit être entrepris; les directions majeures en seraient :

- les richesses pré et protohistoriques (alignements de Cauria),
- les restes paléo-chrétiens,
- les églises romanes, toutes d'une grande valeur, et dont beaucoup menacent ruine,
- les tours génoises, élément original du patrimoine monumental corse.

La richesse archéologique justifierait la création de centres d'animation et de recherche, notamment à Aléria (nécropole et site romain), Sartène (centre préhistorique) et Calvi (centre d'architecture romane).

En ce qui concerne les sites naturels, l'objectif serait d'assurer ou de parfaire la protection des zones dont l'intérêt principal réside dans la sauvagerie du paysage. Dans cette perspective, les zones suivantes devraient bénéficier d'une attention particulière :

- la façade occidentale maritime du parc naturel régional,
- le désert des Agriates,
- la région de Cauria, de Campo di Moro et de Roccapina,
- la côte Sud du Capo di Feno jusqu'à la hauteur des îles Cerbicales,
- à l'intérieur, le prolongement de la partie déjà protégée de la Restonica vers le Haut Tavignano, et la zone du col de Bavella vers Levie et Zonza.



L'organisation dans l'espace du développement aboutira donc à concentrer les aménagements sur quelques secteurs, tout en préservant les parties les plus sauvages de la côte et de la montagne.

La mise en œuvre de ces orientations générales se traduira dans une série d'actions prioritaires.



4^e PARTIE

LES ACTIONS PRIORITAIRES

L'amélioration des transports

Les contraintes qui affectent le transport entre la Corse et le continent (la pointe saisonnière et, au même moment, le déséquilibre du trafic entre l'aller et le retour) devraient s'atténuer au fur et à mesure de la croissance économique de l'île, de la diversification de ses activités et de l'étalement de la période de fréquentation touristique.

La plus grande souplesse qui en résultera pour les compagnies chargées de l'exploitation permettra de corriger progressivement les inadaptations du système des transports. La coordination des investissements de ces compagnies avec ceux qui devront intervenir dans l'île, ainsi qu'un meilleur ajustement de l'aide de l'État iront dans le même sens.

Il ne s'agit donc pas d'escompter une transformation radicale des conditions de transports éliminant toute saturation même en période d'extrême pointe, mais de faire converger une somme d'efforts, et ceci dans les délais les plus brefs. Il n'en demeure pas moins que la politique d'aménagement qu'illustre le schéma serait vidée de son sens si des progrès substantiels n'étaient pas réalisés au cours des toutes prochaines années.

1. En matière de transport maritime de passagers et de voitures, les investissements et les mises en service prévus par la compagnie exploitante à partir de la saison 1971 devraient sensiblement améliorer jusqu'en 1974 la situation très mauvaise de l'année 1970, en particulier pour le transport des voitures. Pour 1975 et les années suivantes, des décisions devront intervenir rapidement pour éviter le retour des difficultés qui auraient les plus graves conséquences sur une économie en expansion.

En ce qui concerne la période d'extrême pointe, il faudra que soient affectées des capacités supplémentaires sur la liaison courte Nice-Balagne de manière à augmenter l'offre de transport global sur la Corse.

Enfin, et ceci n'est pas le moins important, une amélioration des conditions de réservation résultera à terme rapproché de l'introduction de la réservation électronique et de mesures telles que la simplification des titres de transport ou la diffusion périodique par les agences de la compagnie des places disponibles sur ses navires.

2. Le transport par voie aérienne, grâce à sa souplesse, doit pouvoir s'adapter au développement de la demande de sorte que celle-ci reçoive toujours satisfaction – sauf pendant quelques jours d'extrême pointe – moyennant une réservation effectuée quelques jours à l'avance.

L'effort en période creuse devra porter sur l'augmentation des fréquences plutôt que sur la mise en service d'appareils de plus grande capacité.

Par ailleurs, il sera nécessaire d'éliminer les contraintes qui peuvent encore freiner le développement des charters entre la France continentale et la Corse.

3. Dans le domaine des transports de marchandises par voie maritime, d'importantes améliorations sont possibles en ce qui concerne l'organisation des circuits (particulièrement le groupage de la demande actuellement très émiétée) et la structure des tarifs qui appelle une modernisation radicale.

La situation générale pourra, en même temps, être modifiée par des facteurs nouveaux. Il s'agit d'abord de l'importance accrue de la liaison entre Bastia et Livourne ou Gênes. Cette liaison, la plus courte avec le continent, paraît appelée à un grand développement, d'autant plus que les ports italiens sont maintenant reliés au reste de l'Europe par un réseau continu d'autoroutes.

En second lieu, l'utilisation de moyens nouveaux, tels que les naviplanes, pour la desserte de la Corse va vraisemblablement devenir techniquement possible. De tels procédés offriront, outre un gain de temps appréciable, l'avantage de rendre possible une importante augmentation de la fréquence des services. Les relations « bord à bord » s'en trouveront facilitées.

Efforts d'adaptation et facteurs de changement devraient ainsi se conjuguer pour réunir, à terme rapproché, les conditions d'une situation meilleure.

La politique foncière

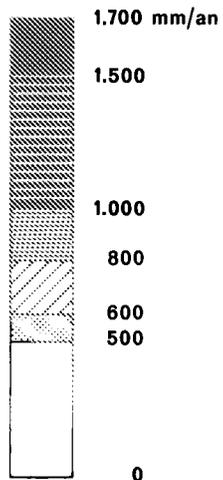
La mise en œuvre du schéma d'aménagement suppose une politique foncière adaptée aux conditions particulières qui prévalent en Corse. Le développement urbain, l'accélération prévue du rythme de réalisation des équipements collectifs, l'importance donnée à la sauvegarde de l'environnement, la croissance envisagée pour les implantations touristiques, nécessitent une intervention publique sur le plan foncier. L'objectif d'une telle intervention serait double : la protection des sites d'une part, la réalisation des aménagements d'autre part. Ces deux finalités peuvent parfois être conjuguées au niveau de la conception, la sauvegarde du cadre naturel est un impératif pour le développement du tourisme qui ne doit pas se traduire par une agression contre le milieu; au niveau des réalisations, une même acquisition peut à la fois ouvrir la voie à un aménagement et préserver son environnement.

- *La sauvegarde du cadre naturel* répond à un vœu profond de l'opinion en Corse. Pour les principaux sites littoraux, cette sauvegarde ne sera assurée, en garantissant le libre accès de tous, que par une maîtrise foncière publique. C'est au département de la Corse, qui vient de s'engager dans cette voie, que devrait revenir le rôle primordial en la matière. Un programme d'acquisitions de sites (notamment les extrémités de caps sur la côte ouest et les grands étangs de la côte est) serait à établir d'urgence.

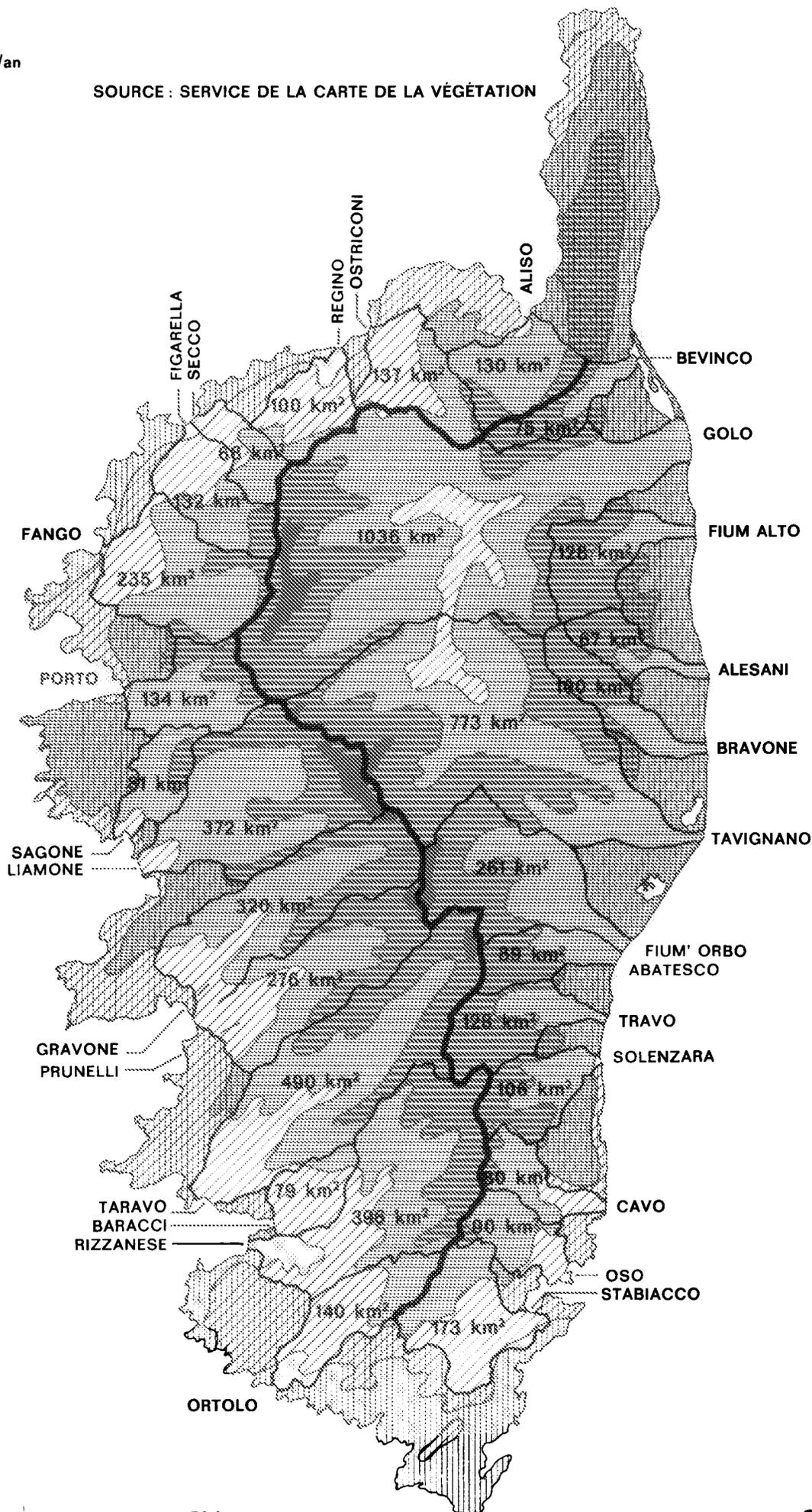
ISOHYETES ET BASSINS VERSANTS DES PRINCIPALES RIVIERES



PRÉCIPITATIONS



SOURCE : SERVICE DE LA CARTE DE LA VÉGÉTATION



ECH. 1/700.000



fig. 9

Les moyens d'une telle intervention seraient :

– une amélioration du rendement de la redevance sur les espaces verts (article 65 de la loi des finances pour 1961) grâce à un élargissement de son assiette et à une élévation de son taux par le département.

– l'octroi de prêts à long terme.

– l'affectation de crédits budgétaires de réserves directes à long terme.

- *Le lancement des projets touristiques d'envergure*, envisagés pour les dix ou quinze prochaines années dans les zones d'entraînement ne bute pas en général sur le problème de la mobilisation des terrains. Celle-ci a déjà été effectuée, parfois depuis longtemps, le défaut d'équipements généraux et l'absence d'un climat favorable à la promotion ayant bloqué le développement des opérations.

Dans la plupart des cas, des conventions de zones d'aménagement concerté devront être passées avec les propriétaires qui accepteront de participer à la réalisation des premières infrastructures générales.

Toutefois, dans quelques secteurs peu étendus, l'assise foncière d'un développement important n'existe pas encore et la hausse du prix des terrains, liée à la réalisation des équipements, risque de compromettre les projets d'aménagement à moyen et long terme. Il importera alors de mettre en œuvre une politique souple d'achats en combinant, chaque fois que ce sera possible, les acquisitions à objectif d'aménagement et les interventions effectuées au titre de la protection de la nature.

Ces mesures devraient être rapidement prises puisque la réalisation des équipements, facteur de hausse des prix, doit elle-même intervenir sans retard.

Les équipements collectifs

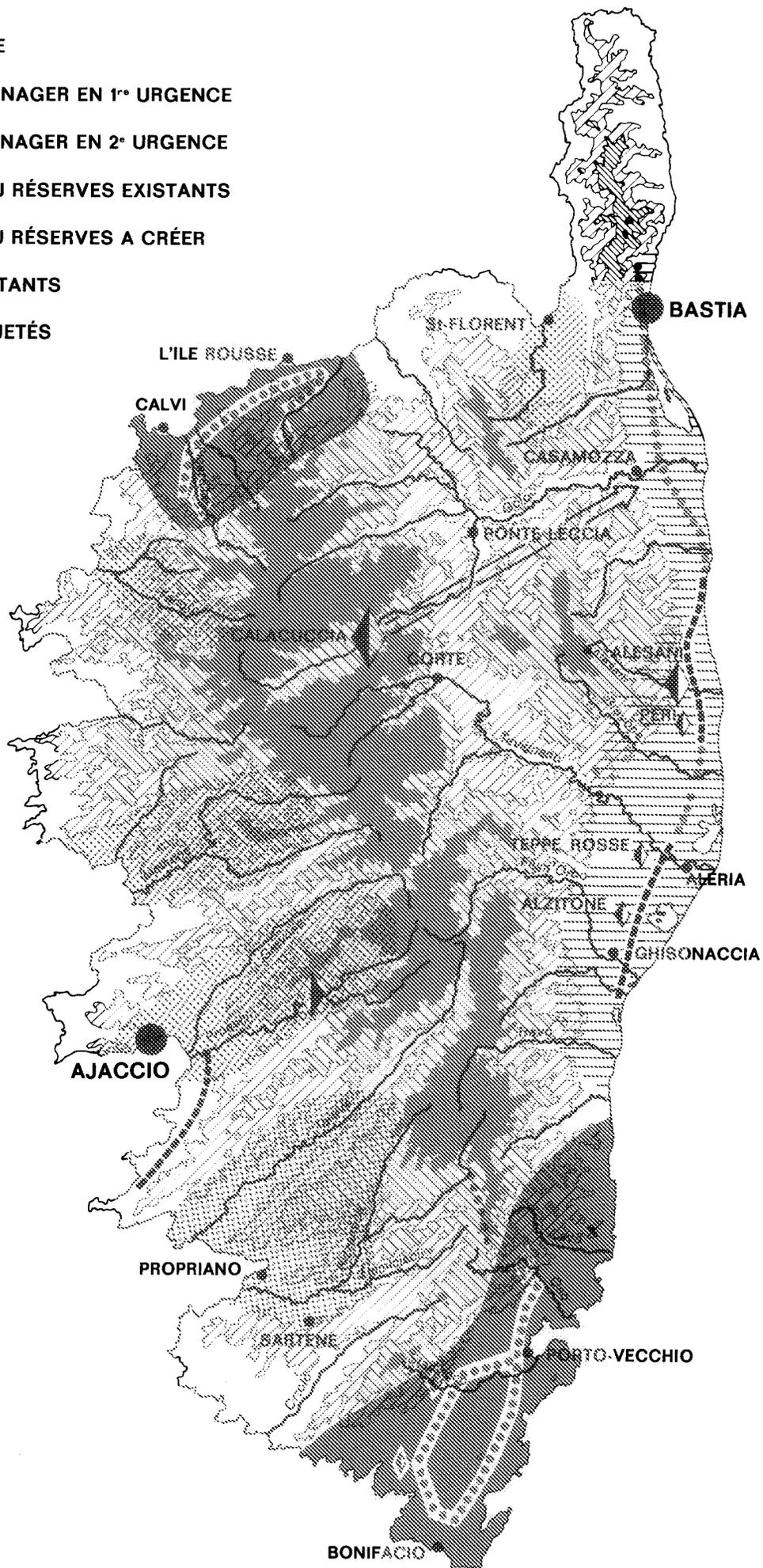
1. Les équipements hydrauliques

L'alimentation en eau conditionne de façon absolue la mise en valeur de chaque secteur de l'île, tant pour l'augmentation des superficies cultivées que pour les implantations touristiques.

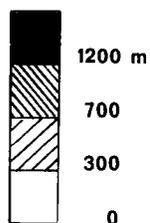
En Corse, compte tenu du relief et du climat, le problème de l'alimentation en eau se présente d'une manière particulière. Si la ressource annuelle est largement suffisante, grâce à une pluviosité abondante (moyenne générale 750 mm), sa répartition mensuelle est tout à fait irrégulière. Or, les besoins comportent pendant la saison d'été, un maximum qui croît fortement d'une année sur l'autre, aussi bien pour l'agriculture que pour le tourisme et la protection contre l'incendie. Il s'agit donc de mettre en place un système d'accumulation de réserves permettant de faire face aux pointes saisonnières : le volume à stocker en 1985 serait de l'ordre de 150 millions de m³ contre 70 millions de m³ actuellement.

AMENAGEMENT HYDRAULIQUE

- ≡ ZONE ÉQUIPÉE
- ZONES A AMÉNAGER EN 1^{re} URGENCE
- ▨ ZONES A AMÉNAGER EN 2^e URGENCE
- ◊ BARRAGES OU RÉSERVES EXISTANTS
- ◊ BARRAGES OU RÉSERVES A CRÉER
- ■ ■ FEEDERS EXISTANTS
- ● ● FEEDERS PROJÉTÉS



ALTITUDE



ECH. 1/700.000



fig. 10

En outre, le cloisonnement du relief en bassins de faibles dimensions ne permet, sauf dans la plaine orientale, ni l'interconnexion des systèmes hydrauliques, ni le recours à long terme à des nappes alluviales puissantes. Il faut donc résoudre une série de problèmes partiels d'aménagement, ce qui conduit à prévoir la création d'une réserve dans chaque secteur.

La mise en œuvre des moyens prévus devra s'effectuer avec souplesse et s'adapter à l'évolution des besoins, en réservant des possibilités de renforcement. L'aménagement hydraulique de la Corse sera constitué par la somme des équipements spécifiques à chaque système; ces éléments seront, pour longtemps encore isolés les uns des autres (Nebbio, Balagne, Fango, Liamone, Gravone, Taravo).

Dans chacun des systèmes, l'aménagement s'effectuera selon les étapes suivantes : pompage dans une nappe alluviale, dérivation au fil de l'eau, création d'une ou plusieurs réserves importantes (à partir d'un lac collinaire ou d'un barrage en rivière).

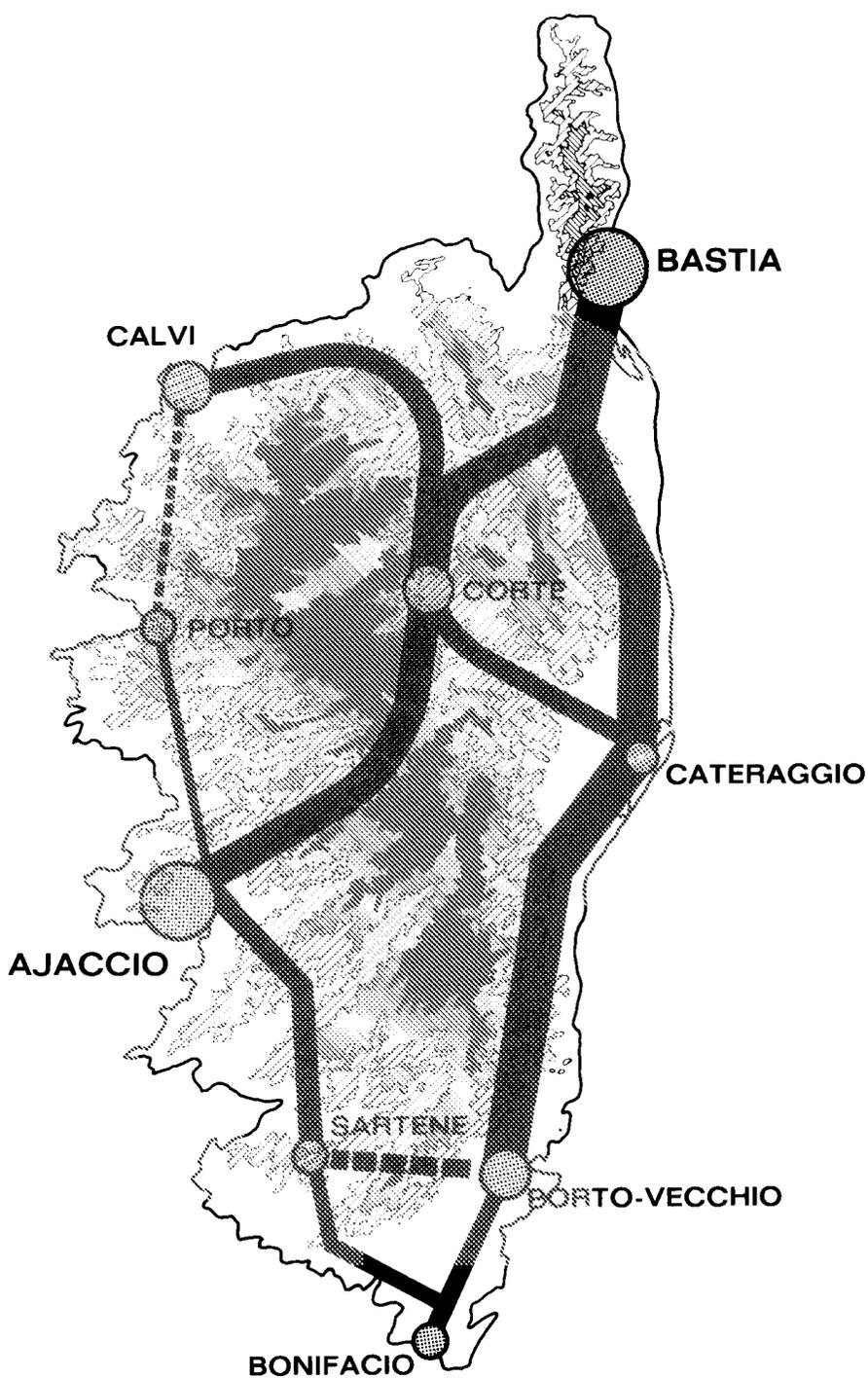
Le programme d'aménagement hydraulique de la Corse devra donc prévoir, dans chaque bassin versant, la succession de ces différentes étapes et, en conséquence, la création d'au moins un ouvrage d'accumulation des eaux hivernales et printanières. Cependant, dans certains cas, la réalisation de ces différents types d'équipements serait trop onéreuse. Il faudra alors envisager le recours à des techniques de dessalement de l'eau de mer.

La réalisation de cette infrastructure hydraulique, amorcée avec la construction des ouvrages de Calacuccia, de l'Alesani et des réserves « basses » de la plaine orientale, devra satisfaire en priorité les besoins de certains secteurs en développement rapide. La carte n° 10 fait apparaître ce que devrait être l'échelonnement de l'effort d'équipement suivant les diverses régions :

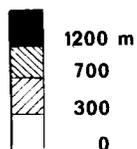
- dans le sud (zones de Porto-Vecchio, Figari, Bonifacio) et la Balagne, qui constituent deux zones d'entraînement, il est urgent de réaliser les ouvrages d'accumulation de l'eau.
- dans la plaine orientale qui, avec son prolongement vers Bastia et la côte est du Cap Corse, a seule fait l'objet d'un programme précis de travaux, il faudra, outre l'aménagement de réserves supplémentaires, procéder à l'extension et au renforcement des réseaux existants.
- dans les bassins du Taravo, de la Gravone, du Liamone, du Fanfo et du Nebbio, l'aménagement ne revêt pas encore le même degré d'urgence mais les études préalables aux travaux doivent être entreprises.

L'équipement hydraulique de la Corse ne se résume pas à la réalisation de ces grands systèmes d'accumulation et de transfert de la ressource en eau, mais il doit aussi faire une large place à toute une série de petits ouvrages hydrauliques destinés à remplir les vides laissés par la grande infrastructure du littoral. Ces petits ouvrages constitueront également une chaîne de micro-réserves pour la lutte contre l'incendie et la rénovation de l'élevage à l'intérieur de l'île. Ces nouveaux équipements, de faible importance chacun, seront d'une très grande utilité par leur nombre et leur dispersion sur le territoire.

PRINCIPAUX AXES ROUTIERS



ALTITUDE



ECH. 1/1.000.000



fig. 11

2. Les routes

De même que la déficience de l'équipement hydraulique, l'état du réseau routier est actuellement un frein au développement de la Corse.

En effet, le relief très accentué, exceptionnel dans les îles méditerranéennes, a pour conséquence de véritables coupures entre les principales régions de l'île : entre la partie orientale et la partie occidentale d'une part, entre les diverses zones littorales mal reliées entre elles, d'autre part, entre les régions côtières et celles de l'intérieur, enfin.

Le choix des priorités pour l'équipement routier répond d'abord au souci de mettre fin à ces cloisonnements. Compte tenu du rôle spécifique du chemin de fer corse, la route est le moyen d'échange essentiel, pour les marchandises comme pour les hommes.

La route est en même temps un moyen privilégié de mise en valeur des zones touristiques. Dans certains cas il s'agit d'en permettre l'accès, dans d'autres cas, de l'améliorer : certaines zones situées à plusieurs heures de trajet des principaux points d'arrivée en Corse, en sont gravement handicapées, notamment la région de Propriano et l'extrême sud. Quant à l'objectif d'aménager le pays en profondeur, en alliant la mer et la montagne, il suppose lui aussi de bonnes liaisons entre le littoral et l'arrière-pays.

Un autre impératif est l'amélioration de la qualité du service rendu par le réseau routier. Son état actuel accroît considérablement la durée des trajets et n'offre pas de garanties suffisantes de sécurité. Il importe de mettre fin aux pertes de temps et de diminuer au maximum les risques.

Compte tenu de ces perspectives générales, la future carte routière de la Corse comporte, en première ligne, l'aménagement des axes principaux et en particulier, des liaisons suivantes, par ordre d'importance :

- Ajaccio - Bastia,
- Bastia - Porto-Vecchio - Bonifacio,
- Corte - Aléria - Cateraggio,
- Calvi - Ponte Leccia par la vallée de l'Ostriconi,
- Ajaccio - Propriano par la côte.

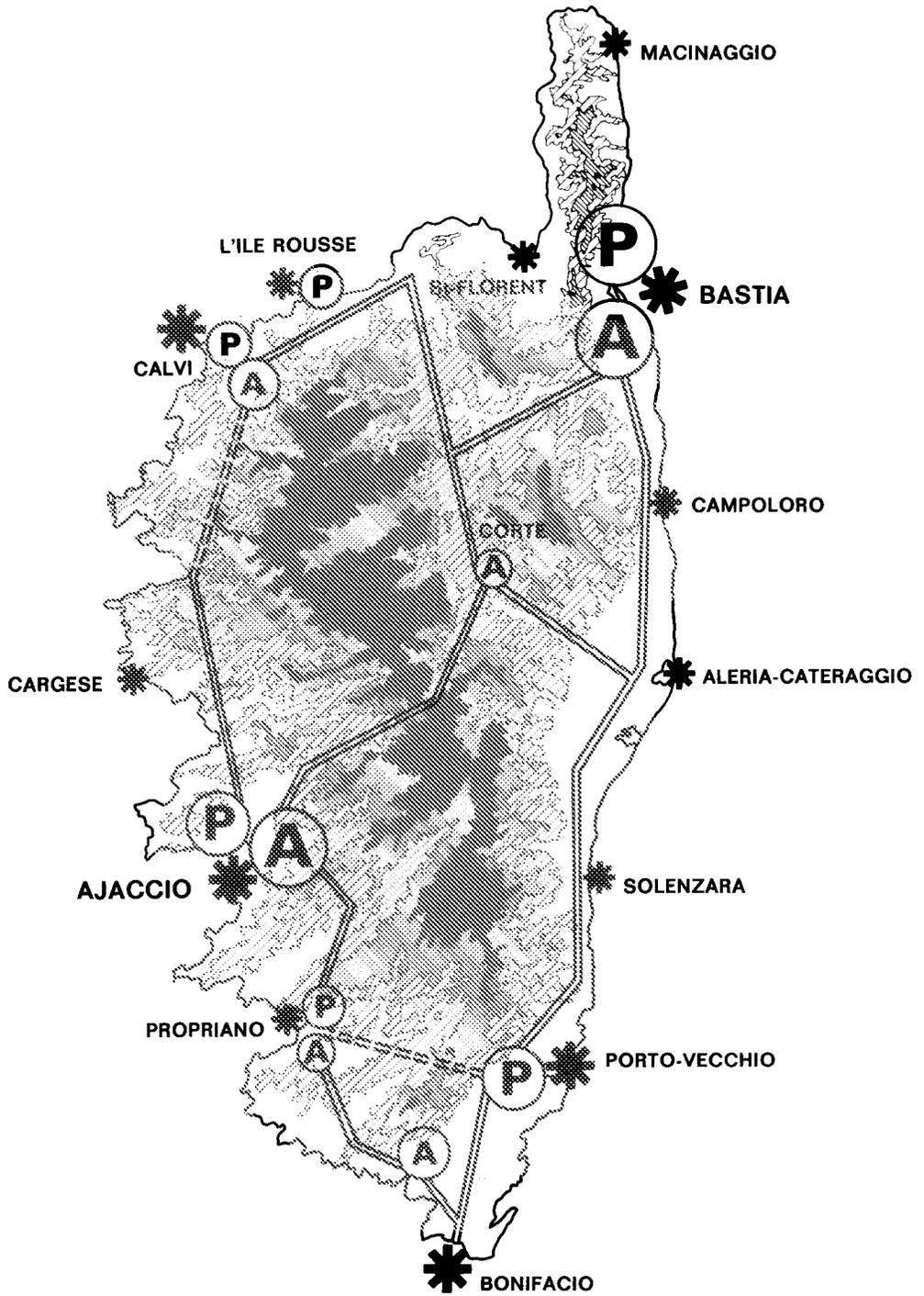
Les priorités incluent en outre, les rocade de Bastia et d'Ajaccio ainsi que les pénétrantes du parc naturel régional, avec, en premier lieu, la liaison Porto - Corte.

Pour faciliter les relations entre les parties occidentale et orientale de l'île, l'ouverture de nouvelles routes sera mise à l'étude : en premier lieu une liaison directe Sartène - Porto-Vecchio, d'autre part, une route Porto - Calvi.

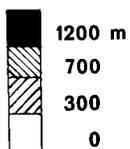
PORTS ET AERODROMES



- (P)** PORTS DE COMMERCE
- (A)** AÉRODROMES
- *** PORTS DE PLAISANCE



ALTITUDE



ECH. 1/1.000.000



fig. 12

3. Les ports

- *Les ports de commerce* seront aménagés et équipés en fonction des vocations déjà dessinées pour chacun d'eux et compte tenu du développement prévisible de leur hinterland :
 - Bastia, porte vers l'Italie restera le plus important. Une décision relative à l'implantation d'un nouveau port devra être prise.
 - Ajaccio poursuivra son évolution au rythme actuellement observé, Propriano jouant le rôle d'appoint.
 - Calvi et l'île Rousse joueront pour les passagers, le rôle d'un point de liaison privilégié avec le continent français, à condition que l'accès par la route soit amélioré.
 - Porto-Vecchio verra s'accroître son rôle de débouché et de point d'entrée pour la partie méridionale de la plaine orientale (en particulier pour la production viticole).

- *La navigation de plaisance* est susceptible de devenir l'un des aspects majeurs des loisirs en Corse et un mode de fréquentation important de l'île. Il faut, en matière d'équipements, additionner les besoins suscités par la fréquentation des bateaux de passage et ceux qui découlent de l'accroissement de la population, saisonnière ou permanente.

D'ores et déjà, la progression très rapide du nombre de bateaux de passage, de l'ordre de 15 % par an, témoigne de l'attrait considérable que représente la Corse pour les plaisanciers, malgré une infrastructure encore très réduite.

A partir d'une hypothèse indicative de 12 000 postes à quai à échéance de quinze ans, le futur maillage de ports et d'installations est à préciser. Seraient à prévoir :

 - a) Cinq ports d'atterrissage, de plus de 500 places : Ajaccio, Bastia, Bonifacio, Calvi et Porto-Vecchio,
 - b) Une série de ports d'escale et d'attache, comprenant le développement des installations existantes et plusieurs créations sur chacune des côtes. Toutefois, les créations intéressant la côte occidentale, particulièrement adaptée à la navigation de plaisance, revêtent la plus grande urgence. Sur la côte orientale, les créations seront fonction de l'avancement des principaux projets d'implantations touristiques.

En outre, une série de mouillages, comportant un minimum d'équipements légers, répondra à un double objectif de sécurité et d'extension du camping nautique.

4. Les aérodromes

La conception du réseau d'aérodromes résulte de la triple nécessité de permettre l'arrivée en Corse des moyens et longs courriers de grande capacité, d'organiser l'éclatement vers les centres secondaires des passagers venus de l'extérieur, et de faciliter les liaisons intérieures à l'île, liaisons d'affaires ou de tourisme.

Dans cette perspective :

- l'aérodrome de Bastia-Poretta devra être en mesure d'accueillir tous les types d'avions, y compris les gros porteurs,
- l'aérodrome d'Ajaccio sera développé au maximum des possibilités que permet la topographie,
- l'aérodrome de Calvi devra être mis en mesure d'accueillir les moyens courriers et, dans le sud, un aérodrome de même importance sera ouvert à Figari, en priorité pour l'accueil des charters.

D'autre part, un réseau d'aérodromes de tourisme dont certains existent déjà (Propriano) sera constitué. L'une des premières réalisations concernerait Corte, plaque tournante du tourisme à l'intérieur de l'île.

5. Les télécommunications

La Corse est au premier rang des régions françaises pour l'évolution du nombre d'abonnements téléphoniques. Ceux-ci, entre 1959 et 1969, ont été multipliés par 2,89. La densité de 7,3 abonnés pour 100 habitants reste cependant inférieure à la moyenne nationale (7,6).

De même, la Corse est au premier rang pour l'évolution du trafic téléphonique; mais un seul des quatre groupements, celui d'Ajaccio est automatisé à 75 %.

La mise en service de l'autocommutateur de Bastia est prévue pour la fin 1972 et les travaux du VI^e Plan devraient permettre d'automatiser pour 1976 les quatre zones d'Ajaccio, Bastia, Corte, Ile Rousse ainsi que Ghisonaccia, Sartène, Porto-Vecchio.

Les liaisons entre le continent et la Corse devront être améliorées, surtout en qualité, afin de ne pas freiner le développement des transports et de l'informatique (pour les réservations et la mise en place des terminaux d'ordinateurs en particulier).

La protection du milieu

Cette protection, retenue comme un principe fondamental pour l'aménagement de la Corse, doit tendre à faire de celle-ci une région pilote en matière d'environnement. Elle revêt deux aspects distincts. Un aspect négatif : la lutte contre les déprédations et les pollutions que peut entraîner l'expansion du tourisme. Un aspect positif : la promotion de formules d'aménagement et de conceptions architecturales qui se fondent au cadre naturel et historique, au lieu de le heurter et de l'enlaidir.

1. La défense contre les pollutions et les déprédations est très défectueuse à l'heure actuelle.

Le caractère catastrophique des incendies de forêts a déjà été souligné.

Un autre problème préoccupant est celui de la collecte et du traitement des ordures ménagères, qui sont très mal assurés. Il en résulte, outre des risques supplémentaires d'incendies, des conséquences fâcheuses pour l'hygiène et l'esthétique.

Les deux points d'application principaux d'un effort d'équipement pour la protection du milieu devraient donc être :

- a) l'accroissement des moyens de la lutte contre l'incendie :
 - quadrillage des massifs végétaux par des pistes,
 - multiplication des réserves et des prises d'eau,
 - renforcement des moyens des centres de secours,
 - implantation d'un corps de défense de la Protection Civile, et meilleur encadrement du service départemental d'incendie;
 - b) la mise en place d'un système complet d'élimination des ordures et déchets (éléboration d'un schéma de collecte et de traitement).
2. Il ne suffit pas de se prémunir contre les risques et d'éliminer les pollutions. Encore faut-il ne pas détruire, par les constructions nouvelles, l'équilibre lentement réalisé entre l'homme et la nature.

Un premier élément de sauvegarde réside dans la constitution du parc naturel régional. Celui-ci sera par excellence la zone où l'on pourra retrouver ces biens essentiels que sont l'espace, le silence, la qualité originelle du cadre naturel.

En second lieu, les plans d'urbanisme et les plans d'aménagement du littoral et de l'intérieur devront limiter de larges zones protégées où les constructions seront strictement limitées et réglementées.

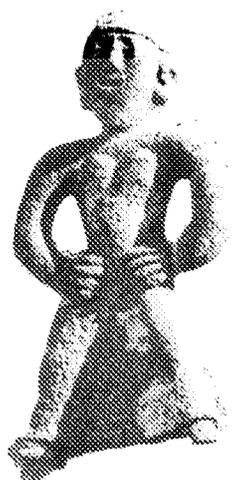
La qualité architecturale des projets forme le troisième élément de cette politique active de protection du capital existant. Terre d'une rare beauté, terre de riche tradition historique, la Corse est, par là même une terre fragile. Elle ne souffre pas la médiocrité, aussi bien pour les partis d'aménagement que pour le volume des constructions et des ensembles et pour la nature des matériaux employés.

D'une façon générale, il faut, en raison du style de l'habitat ancien et des fortes pentes que comportent la plupart des sites, éviter, pour les constructions nouvelles, les trop grandes hauteurs et les blocs monolithiques qui perturberaient les lignes du paysage.

Au voisinage des sites bâtis, on recherchera en priorité, pour les volumes, les toitures et les couleurs, un mariage avec les constructions proches sans pour autant se contenter d'un pastiche. Dans les zones encore vierges, l'architecture, tout en préférant les formes contemporaines, se gardera également de toute silhouette incongrue ou simplement hors d'échelle, comme de toute couleur trop brutale.

De telles orientations valent pour les aménagements littoraux mais aussi pour les villages de l'intérieur, qui constituent une richesse architecturale de premier plan et doivent retrouver une vie nouvelle grâce au tourisme.

Au total, les conceptions architecturales contemporaines réalisées en Corse devraient faire de cette région un modèle et montrer qu'aménagement peut signifier invention dans le respect du site.



CONCLUSION

Terre d'avenir

A première vue, la Corse est largement restée à l'écart du développement industriel comme de la concentration urbaine. En fait, loin de tirer bénéfice de ces mouvements, elle en a été gravement affectée : ses activités traditionnelles ont décliné, son potentiel humain s'est affaibli jusqu'à un point critique, le retard de ses équipements s'est accentué.

Mais, depuis quelques années, les signes d'un renouveau sont apparus. Les éléments d'une agriculture moderne se sont formés en plusieurs points, les progrès de la fréquentation touristique se confirment. Les villes prennent conscience de leurs possibilités et de leur rôle. Dans l'intérieur, la constitution du parc naturel régional est un acte de volonté. Encore timides, ces signes sont pourtant de bon augure.

La Corse est, en effet, une terre d'avenir. Sa beauté, son originalité, la vigueur de ses traditions exerceront, en Europe et au delà, une attraction croissante. Elle répondra, pour l'homme des villes, à des nécessités sans cesse plus impérieuses : soit de nature et de dépaysement, refus de la laideur et de la médiocrité du cadre de vie.

Terre précieuse parce que relativement préservée, la Corse doit pouvoir, par cela même, entrer dans une phase de développement qui sera une chance non seulement pour ses habitants mais pour la nation.

Toutefois, ce développement, attendu et espéré, ne va pas sans risques majeurs : ceux d'une expansion désordonnée à laquelle la population ne serait pas associée.

C'est pourquoi, il faut maîtriser l'évolution, et faire de l'aménagement de la Corse, qui est d'abord l'affaire de ses habitants, une véritable opération-pilote, dont la portée sera significative pour le bassin méditerranéen, notamment dans le domaine culturel.

Une telle entreprise serait riche d'enseignements pour l'avenir, car on observe actuellement en Corse une remarquable conjonction de ruptures récentes d'équilibres et de comportements très anciens, ce qui explique que des réactions de sauvegarde se manifestent parfois avec acuité.

L'occasion se présente de transformer en une avance de civilisation un relatif retard économique.

Le succès de cette stratégie repose au premier chef sur l'adhésion et le dynamisme de la population, à travers ses assemblées élues et ses organismes professionnels : le rôle imparti au département tout au long des propositions d'aménagement en témoigne avec force.

L'ampleur de la tâche à poursuivre implique, de la part de l'État, une aide vigoureuse. Sa mise en œuvre sera facilitée, dans le cadre de la région nouvellement constituée, par l'utilisation convergente des instruments d'incitation et d'exécution qui ont été créés pour accélérer le développement de l'île : le fonds d'expansion économique et les deux sociétés d'économie mixte, la société pour la mise en valeur agricole de la Corse (SOMIVAC) et la société pour l'équipement touristique de la Corse (SETCO).

Elle implique que l'aménagement de la Corse soit affirmé comme une priorité de la politique d'aménagement du territoire. A cet effet, la mission interministérielle, placée sous l'autorité du Premier ministre est chargée de la coordination de l'action des administrations centrales en ce qui concerne l'aménagement et l'équipement de l'île, et dispose de moyens d'intervention propres.

La conjonction de ces efforts doit permettre à la Corse de réaliser ses chances de développement et par là même d'occuper la place qui lui revient dans la communauté nationale.



ANNEXES

ANNEXE I

FRÉQUENTATION TOURISTIQUE EN HAUTE SAISON

1. TRANSPORT

Du 27/06/71 au 30/09/71, c'est-à-dire, en haute saison, la quantité globale de personnes transportées dans le sens Corse-Continent s'élève à 470 000 passagers parmi lesquels on peut distinguer : les Corses Insulaires (5 % du trafic); les Corses du Continent (24 % du trafic) et les autres passagers (71 % du trafic). En cette période de l'année, le motif de voyage le plus fréquent est naturellement le tourisme (95 % des cas), et le mode de transport le plus utilisé, le bateau (64 % des cas, contre 36 % pour l'avion). Cette prééminence du bateau est très certainement liée à l'exigence des touristes (qu'ils aient ou non des liens familiaux en Corse) de disposer de leur automobile sur leur lieu de vacances : plus de 60 % des passagers maritimes transportent leur automobile.

Le volume du trafic maritime est formé principalement par les mouvements de la Compagnie Transméditerranéenne qui assure 56 % du trafic, puis par ceux des compagnies aériennes régulières (Air France, et dans une très faible mesure, Air Inter) qui assurent 25 % du trafic. Les proportions de passagers transportés par les compagnies maritimes italiennes (Corsica Line et Tirrenia) et par les compagnies de charter sont toutefois loin d'être négligeables puisqu'elles atteignent chacune 10 %. Les charters à destination de l'étranger sont aussi nombreux que ceux à destination de la France continentale. Les Corses du continent et surtout les Corses insulaires empruntent plus souvent les lignes aériennes régulières que les autres voyageurs; et les étrangers plus souvent les charters que les français.

Lorsque l'on classe les ports ou aéroports en fonction de leur trafic passagers, on constate que BASTIA arrive en tête avec 47 % du trafic, suivie d'AJACCIO (32 %) et CALVI (19 %) et que le rôle joué par PROPRIANO est négligeable (2 %). Ainsi favorisée par des liaisons routières assez rapides avec de nombreuses régions de l'île, BASTIA dessert elle, non seulement l'ensemble du littoral oriental mais aussi la région de SAINT-FLORENT, le Sud (BONI-

FACIO - PORTO-VECCHIO) et dans une moindre mesure, la Balagne.

AJACCIO, en revanche, plus difficilement accessible à partir du sud comme à partir de la Balagne, tend à limiter son recrutement à la côte occidentale de PROPRIANO à PORTO et à la région de BOCOGNANO-PETRETO.

CALVI présente la particularité de disposer d'une infrastructure aéroportuaire insuffisante pour satisfaire la demande des voyageurs qui résident à proximité et d'écrêter les pointes du trafic maritime des autres ports. A PROPRIANO, la faiblesse du nombre des liaisons maritimes conduit la majorité des 33 000 voyageurs qui résident à proximité, à partir par AJACCIO.

Ces déséquilibres locaux entre l'offre et la demande sont ressentis comme gênants par 10 % des voyageurs; ceux qui résident dans la zone de PORTO-VECCHIO ou PROPRIANO et qui sont partis par BASTIA ou AJACCIO souhaiteraient disposer d'un port ou aéroport plus proche; ceux qui résident en BALAGNE et qui ont pris l'avion (ou le bateau) à BASTIA auraient préféré CALVI. Enfin, parmi ceux qui sont partis par CALVI, nombreux sont les passagers qui auraient aimé embarquer à BASTIA ou AJACCIO.

L'examen des opinions des passagers à l'égard des conditions de transport montre que si, dans l'ensemble chez les Corses insulaires comme chez les autres voyageurs, les jugements sont plus souvent positifs ou résignés que négatifs, les motifs de mécontentement concernent surtout les conditions de réservation des places et plus particulièrement, celles de la Transméditerranéenne. De plus, en ce qui concerne les horaires des relations avec le continent et l'organisation de l'embarquement, les compagnies et les ports maritimes suscitent davantage d'opinions défavorables que les compagnies aériennes et les aéroports. Enfin, il existe une importante proportion de passagers maritimes (39 %) qui, à une traversée de courte durée, effectuée de jour, préféreraient une traversée plus longue, effectuée de nuit.

2. TOURISME

2.1 Amplitude des flux touristiques

La fréquentation touristique de la Corse atteint 8 500 000 nuitées pendant la haute saison pour un effectif de 400 000 personnes environ et pour une durée moyenne de séjour de 22 jours. Les Corses du Continent représentent 2 500 000 nuitées pour 91 000 personnes et pour une durée moyenne de séjour de 29 jours. Les étrangers représentent 2 000 000 de nuitées pour 96 000 personnes et pour une durée moyenne de séjour de 21 jours.

Cette fréquentation représente approximativement le cinquième de celle de l'ensemble Provence - Côte d'Azur - Corse, le tiers de celle des départements côtiers de l'Aquitaine et le quart de celle des départements côtiers du Languedoc-Roussillon. Sa répartition par mode d'hébergement est la suivante :

Ensemble 100 % =	8 500 000 nuitées
Village de vacances	: 14
Hôtel classique (1)	: 12
Camping-Caravaning	: 22 + 5
Maison individuelle	: 31
Appartement	: 11
Autres ou indéterminés	: 5

(1) Y compris les hôtels de Préfecture.

A l'exception des Corses du Continent et d'un petit noyau d'habités, la clientèle touristique de la Corse se renouvelle chaque année (parmi les passagers qui n'ont pas de liens familiaux en Corse, 68 % y viennent pour la première fois).

Au plan géographique, la fréquentation touristique de la Corse se concentre au bord de la mer où séjournent 85 % des touristes. Les régions côtières les plus fréquentées sont La Balagne (15 % des touristes), la zone de PORTO-VECCHIO - BONIFACCIO (14 %) et le GOLFE D'AJACCIO (12 %). La fréquentation de l'intérieur du pays est principalement assurée par les Corses du Continent, les campeurs sauvages et probablement par les touristes itinérants.

(1) Il faut savoir que la détermination de la capacité d'accueil est déduite du rapport :

Nombre de nuitées dans le mois de pointe... elle ne suppose pas que la fréquentation touristique exprimée en nuitée corresponde au maximum des possibilités d'occupation offertes.

On remarque enfin, que ce sont les circuits organisés de commercialisation qui assurent une grande partie de la fréquentation de fin de haute saison (en Septembre, hôtellerie et villages de vacances représentent 43 % de la fréquentation contre 22 % seulement en Août).

La capacité d'accueil de la Corse, légèrement minorée (1), dépasse 130 000 lits si l'on compte des lits occupés par les Corses du Continent qui, dans la très grande majorité des cas, sont logés par des parents ou dans une maison qui leur appartient et atteint 100 000 lits si l'on exclut les lits en maison individuelle ou en appartement occupés par des Corses du Continent et les places occupées par les campeurs sauvages. Calculée sur cette base, la répartition de la capacité d'accueil par mode d'hébergement est la suivante :

Ensemble 100 % =	100 000 lits
Village de vacances	: 19
Hôtel classique (1)	: 16
Camping-Caravaning	: 24
Maison individuelle	: 24
Appartement	: 8
Autres ou indéterminés	: 9

(1) Y compris les hôtels de Préfecture

Le trait caractéristique de cette répartition, comparativement à celle observée dans d'autres régions côtières françaises comme l'Aquitaine ou le Languedoc-Roussillon est l'importance de l'hôtellerie et des villages de vacances et la place mesurée du camping. Les maisons individuelles ou appartements font l'objet de différents statuts d'occupation; ainsi, parmi les touristes qui n'ont pas de liens familiaux en Corse, 32 % déclarent être logés gratuitement chez des amis, 13 % dans leur maison personnelle, 26 % chez l'habitant, 13 % dans un ensemble géré par un organisme spécialisé et 11 % dans une location ordinaire.

2.2 Opinions

Bien qu'à l'exception des Corses du Continent, la Clientèle touristique de la Corse ne compte qu'une faible proportion d'habités, son niveau de satisfaction global est élevé. Les jugements à l'égard

de l'accueil reçu, en particulier, sont tout à fait favorables. Possibilités de distraction, équipements commerciaux et hébergement suscitent des appréciations plus nuancées. En revanche, les jugements à l'égard des prix sont assez négatifs.

2.3 *Caractères originaux*

De manière générale, la fréquentation touristique de la Corse se distingue des autres régions côtières françaises dans la mesure où elle tend à ressembler à celle que l'on peut observer dans les pays de tourisme international du Bassin Méditerranéen.

Ainsi, la Corse est très probablement parmi les régions côtières françaises celle qui reçoit la plus grande proportion d'étrangers (25 % pour la moitié de nationalité allemande) et celle où le secteur hôtelier et surtout para-hôtelier est le mieux représenté. De même, l'importance de l'utilisation de l'avion ou du charter comme moyen de transport, la faible proportion d'habituels, la fréquence du recours aux services des « marchands de vacances » et la faiblesse relative de la proportion de ménages avec enfants tend à rapprocher la fréquentation de la Corse de celle de la Côte Sud de la Yougoslavie, par exemple. Il convient toutefois de noter que la proportion de touristes appartenant aux classes sociales aisées est beaucoup plus élevée en Corse qu'en Yougoslavie.

En revanche l'exceptionnelle mobilité des touristes (43 % déclarent effectuer un séjour itinérant) et la diversité de leur origine sociale liées à l'existence d'une proportion importante de campeurs et à la présence de nombreux corses du continent placent la Corse dans une situation originale par rapport à ses concurrents. Ces caractères, dans la mesure où ils facilitent les échanges sociaux et assurent une certaine fréquentation de l'intérieur du pays doivent être considérés comme positifs. Favorisés par la pratique du camping organisé ou sauvage, par l'hébergement à l'hôtel de petite ou moyenne capacité et surtout par le tourisme individuel, ils sont toutefois contrariés par le recours aux services des « marchands de vacances », recours qui, actuellement implique presque toujours un séjour fixe au bord de la mer et souvent une fermeture sur le milieu humain extérieur.

Ainsi semble-t-il souhaitable de favoriser la diversification des filières de recrutement touristique de la Corse et d'inciter les professionnels à mettre sur le marché, à côté des formules de séjours classiques, des formules adaptées aux motivations des touristes qui choisissent la Corse pour la variété de ses paysages, la qualité de ses produits et le caractère de sa population et non pour ce qu'ils pourraient trouver dans d'autres pays du Bassin Méditerranéen.

ANNEXE II

LES PERSPECTIVES 1985 DU DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE

1. SITUATION ACTUELLE ET ÉVOLUTION

Avec 1000 km de côtes et une situation remarquable au cœur de la Méditerranée Occidentale, la Corse a une vocation toute spéciale pour la navigation de plaisance, comme en témoigne la progression rapide des bateaux qui viennent faire escale, malgré une capacité d'accueil très limitée. L'on passe ainsi de 351 escales en 1956 à 6 233 en 1969 pour l'ensemble de la Corse.

Une analyse plus fine montre que si la fréquentation des ports s'est élevée en moyenne à 20 % par an, l'augmentation est plus caractéristique pour des ports comme Bonifacio et Calvi dont l'essor n'est pas limité comme à Ajaccio et Bastia par la saturation des installations actuelles. Les escales à Bonifacio passent de 160 en 1965 à 1 235 en 1969. A Calvi pour la même période, de 74 à 1 233; tandis que Ajaccio ne passe que de 700 à 995; et Bastia de 765 à 807.

Il faut noter que les bateaux naviguant sous pavillon étranger représentent une part importante (50 %) de la clientèle des ports de la Corse. Ainsi les Anglais et les Italiens dans ce calcul représentent à eux seuls 17,5 % de l'ensemble des bateaux touchant les ports de la Corse.

Malheureusement cette fréquentation est très limitée dans le temps car si en juillet et août elle s'élève à 2 075 et 2 727, en juin et septembre elle n'est plus que du 1/4 pour tomber pratiquement à rien pour les autres mois.

Face aux 40 000 postes à quai du littoral métropolitain et aux 10 000 postes à quai de la Côte Ligure et de la Côte Sarde, la Corse ne comptait jusqu'à ces derniers mois, que 1 000 places environ, dont très peu disposaient de l'équipement nécessaire en eau et en électricité. Cette situation s'améliorera à l'achèvement des travaux en cours de Macinaggio, Saint Florent, Campoloro, Porto-Vecchio et Bastia, car alors la Corse aura 2 500 postes à quai environ.

2. ESTIMATION DE LA DEMANDE FUTURE

Si à partir de 2 tonneaux, il est souhaitable d'abriter les bateaux, au-delà de 5 tonneaux le port est indispensable.

Mais les besoins sont différents pour la population permanente et pour la population touristique dont le bateau est la première raison de son séjour en Corse.

On compte actuellement sur la Côte d'Azur, environ 1 bateau de plus de 2 tonneaux pour 100 lits touristiques; il semble qu'étant donné ce chiffre l'on puisse baser les prévisions Corse, sur un bateau de plus de 2 tonneaux pour 60 lits touristiques à l'horizon 1985-90, puisque sur la Côte d'Azur on en prévoit à l'horizon 1985 1 pour 20 à 30 lits touristiques.

La population permanente a actuellement 1 bateau de moins de 2 tonneaux pour 40 habitants et 1 bateau de plus de 2 tonneaux pour 300 habitants. A l'horizon 1985-90 on doit pouvoir tabler sur 1 bateau de plus de 2 tonneaux pour 100 habitants. A ces calculs il faut ajouter 20 % de postes à quai pour le passage.

En résumé l'on peut dire que le nombre de postes à quai qui seront indispensables en 1985-90 sont :

– pour les touristes	350 000 :	=	6 000
– pour les permanents	320 000 :	=	3 200
– pour le passage	$6 000 + 3 200 \times 20\%$	=	1 840
		TOTAL	11 040

arrondi à 12 000 postes à quai.

3. PROPOSITIONS D'INFRASTRUCTURE

Pour répondre, zone par zone, à ces besoins, l'infrastructure portuaire doit comprendre, d'une part, un certain nombre de ports principaux ou ports de base, comportant tous les services et équipements nécessaires et permettant en particulier, l'hivernage des bateaux :

– gardiennage, entretien, réparations, commerces spécialisés, secours, etc..., d'autre part, des ports secondaires ou des abris-relais de tailles plus réduites, aménagés plus sommairement et assez proches des ports de base.

Ceux-ci, en raison de leur importance (300 à 500 postes à quai au moins) et leur activité de main-d'œuvre, doivent être placés, si possible à proximité d'un centre urbain dont ils constitueront un facteur de développement, et dans un site nautique favorable du point de vue des fonds marins et de l'exposition aux houles et vents dominants.

Les ports secondaires et abris-relais, plus petits et protégés seulement des houles et des vents dominants l'été, peuvent être placés plus librement,

en fonction des besoins à terre, et à proximité souvent, d'ensembles immobiliers à vocation touristique. Parmi les ports de base, on peut citer, du Nord au Sud et dans le sens des aiguilles d'une montre :

MACINAGGIO, BASTIA, CAMPOLORO, SOLENZARA, PORTO-VECCHIO, BONIFACIO, PROPRIANO, AJACCIO, CARGESE, CALVI, ILE-ROUSSE, SAINT-FLORENT.

ANNEXE III

SCHEMA DE LA PROTECTION DES SITES

Voir également fig. 19, page 77

Ce schéma ne tient compte que des sites naturels et historiques, qu'ils soient ponctuels ou étendus, et non des monuments historiques proprement dits. Le patrimoine monumental de la Corse, aussi bien en ce qui concerne l'archéologie préhistorique et classique que les églises romanes et les œuvres d'art plus récentes (églises, tableaux, orgues anciens, etc...) est d'une richesse considérable et encore mal connue.

En regard de l'abondance des monuments historiques, de leur intérêt et du péril dans lequel la plupart se trouvent, les protections effectivement exercées paraissent encore très insuffisantes. (1)

En ce qui concerne les sites, un rapide examen du schéma suffit pour se faire une idée de l'indigence des protections actuelles (en noir) par rapport à celles qui seraient nécessaires (en bleu). C'est non seulement du choix des zones de protection en fonction de la géographie et des activités, de leur étendue et de leur fonction, mais surtout de la politique de protection elle-même qu'il s'agit; elle doit être repensée en fonction d'abord de l'étendue importante des secteurs qui doivent être protégés, ensuite des données nouvelles de la répartition du peuplement, et de l'essor touristique et immobilier qui se marque principalement sur le littoral de l'île.

Principes de protection –

La nouvelle orientation de la politique de protection en Corse, conduit à cadrer dans la mesure du possible les initiatives d'équipement touristique en proposant un aménagement rationnel *de sites étendus*.

Véritables *régions* privilégiées, les limites de ces sites protégés doivent respecter autant que possible leur unité géographique, historique et économique.

Les principaux points d'application de cette politique seront les suivants :

Sur le littoral –

En dehors des zones littorales assez fortement urbanisées : côte de la Balagne, golfes de Sagone,

d'Ajaccio et de Valinco, région littorale de Bonifacio, Porto-Vecchio et Bastia, où des protections ponctuelles doivent être prises en conformité étroite avec les plans d'urbanisme, un certain nombre de secteurs de protection étendus ont été délimités dans les zones où la pression démographique et touristique est faible :

- Côte occidentale du Cap-Corse et Désert des Agriates,
- Côte nord occidentale entre la Pointe de la Revellata et le Capo Rosso,
- Littoral Sud entre Belvédère – Campo-Moro et le Golfe de Santa-Manza,
- Plage de Palombaggia et golfe de Pinarello,
- Etangs de la côte orientale : Biguglia, Diane, Urbino.

La protection de ces sites côtiers doit obéir aux principes suivants :

- 1° – Respect du domaine public maritime et de la liberté d'accès au littoral.
- 2° – Aménagement public des plages et de leurs abords.
- 3° – Aménagement des voies d'accès aux plages de manière à arrêter la circulation mécanique à une distance raisonnable du littoral.
- 4° – Eviter l'aménagement de routes de corniche qui rompent l'unité d'un versant littoral.

L'intérieur –

L'aménagement et la protection du littoral ne prendront toute leur signification que lorsqu'un certain nombre de régions-clés de l'intérieur pourront être revitalisées et les liaisons mer-montagne rétablies dans le sens le plus large (liaisons économiques et touristiques). C'est dans ce sens que la préférence donnée aux antennes perpendiculaires à la côte et suivant les directions du relief, sur les routes de corniche, amorceront ces liaisons indispensables.

L'approche du problème de l'intérieur de la Corse ne peut être faite que sur la base d'une meilleure connaissance des possibilités de la nature et des hommes dans des régions caractéristiques. Dans la montagne, il ne s'agit plus tellement d'un problème de protection au sens strict, mais d'une revitalisation et d'un rééquilibrage du versant et des vallées.

(1) Un inventaire systématique des richesses naturelles et historiques de la Corse a été dressé à l'initiative de la Préfecture de région. Un tableau synthétique en a été dressé sous forme de cartes dans le rapport d'études préliminaires sur la protection des sites naturels et historiques en Corse (Ministère des Affaires Culturelles).

La Haute-Balagne, le bassin du Fango, le Nebbio, la Castagniccia, le haut bassin du Rizzanèse constituent à cet égard des régions-témoins, originales du point de vue de l'histoire et du milieu naturel et économique. Sur la base d'enquêtes approfondies

et de la participation de la population, des opérations de rénovation rurale et de mise en valeur touristique sont possibles. C'est là le programme du Parc Naturel Régional qu'il s'agit de reprendre et d'amplifier dans ces régions clés.

ANNEXE IV

LE PARC NATUREL REGIONAL

Le Parc Naturel Régional de la Corse est né d'une évidence : la nécessité de sauvegarder la Corse en protégeant son patrimoine naturel, qui est d'une grande richesse, de l'exploitation anarchique et de la destruction.

Le Syndicat Mixte d'Étude, de Réalisation et de Gestion du Parc Naturel Régional de la Corse a été créé le 15 Décembre 1970 par autorisation ministérielle.

Il est constitué par :

- le Département
- l'Office National des Forêts
- la Chambre d'Agriculture
- les Communes de :

Asco, Azzana, Bastelica, Bocognano, Carbini, Casanova, Chisa, Ciamanacce, Conca, Corrano, Corscia, Corte, Cozzano, Evisa, Galeria, Ghisoni, Guagno, Guitera, Levie, Lozzi, Manso, Marignana, Moltifao, Noceta, Osani, Ota, Palneca, Partinello, Pastricciola, Piana, Poggio di Nazza, Poggio di Venaco, Sampolo, San Gavino di Carbini, Sari di Porto-Vecchio, Serra di Scopamène, Serriera, Soccia, Solaro, Tasso, Venaco, Zicavo.

Sont associés, avec voix consultative, aux délibérations du Comité Syndical :

- a - la Fédération Départementale des Chasseurs,
- b - la Fédération Départementale des Associations de Pêche et de Pisciculture,
- c - la Société Nationale pour la protection de la Nature,
- d - la SOMIVAC
- e - la SETCO
- f - le Syndicat des Propriétaires Forestiers privés,
- g - le Centre Régional de la Propriété Forestière.

Le Syndicat Mixte d'Étude, de Réalisation et de Gestion du Parc Naturel Régional de la Corse a pour objet de procéder à l'aménagement du Parc Naturel Régional de la Corse en réalisant des équipements suivant un programme qui a été préalablement défini.

Il lui appartient de veiller à l'application de la charte approuvée le 2 février 1971 et, en tant

que de besoin, de présenter des propositions de révision, d'assurer l'animation du Parc, la gestion et l'exploitation des équipements.

Le Syndicat a qualité de maître d'ouvrage pour la réalisation d'actions ou d'équipements d'intérêt général qui seraient entrepris en cours d'étude dans la zone du Parc, pour faciliter la promotion de celui-ci.

Le Syndicat peut, pour faire face à sa mission :

- créer les services administratifs, techniques ou financiers nécessaires,
- passer toutes les conventions nécessaires à l'exécution et à l'utilisation des équipements,
- définir les moyens de financement nécessaires au fonctionnement,
- définir les moyens de financement nécessaires aux équipements.

Les dépenses de fonctionnement qui ne seraient pas couvertes par des subventions des différents Ministères, seront réparties de la façon suivante :

- 85 % seront à la charge du département,
- les 15 % restants étant partagés entre les différentes communes au prorata du nombre d'habitants au dernier recensement,
- l'Office National des Forêts participera aux frais de fonctionnement du Parc en assumant les charges de personnel et de gestion liées à ses attributions dans les forêts soumises au régime forestier.

Le rôle du Syndicat Mixte est donc de veiller à l'application de la charte constitutive et d'entreprendre tous les travaux nécessaires à la réalisation du programme d'équipement défini.

La Charte Constitutive

C'est en quelque sorte le guide du Syndicat Mixte : c'est dans la charte que sont exposés ses buts, ses moyens, ses pouvoirs.

Mais si la charte est la lettre du Parc, le préambule en définit l'esprit :

« La Corse connaît, du fait de son insularité et de son relief tourmenté, de grandes difficultés économiques.

Une agriculture de montagne difficilement compétitive, le cloisonnement des vallées, la difficulté des transports, l'appel du continent ou de la côte, où la vie semble plus facile, tout contribue à vider la montagne corse de ses habitants. Pourtant des hommes s'accrochent à ces paysages qu'ils aiment et refusent de quitter.

Mais l'agriculture et plus particulièrement l'élevage ne leur permettent plus de vivre que dans des conditions difficiles; d'importantes opérations de rénovation rurale sont indispensables ».

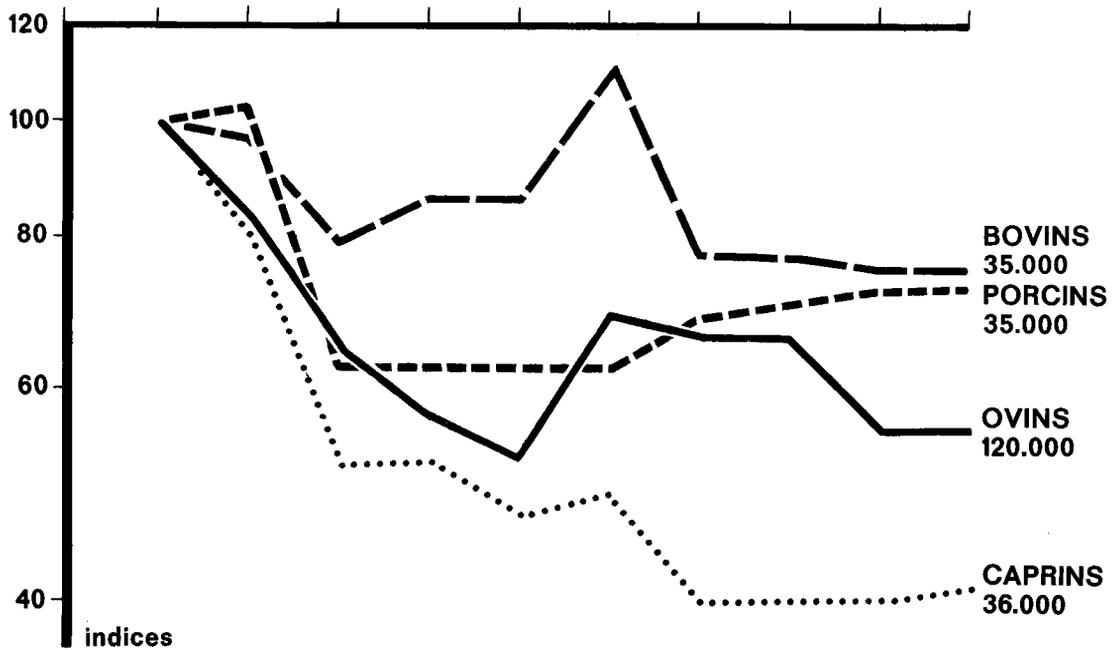
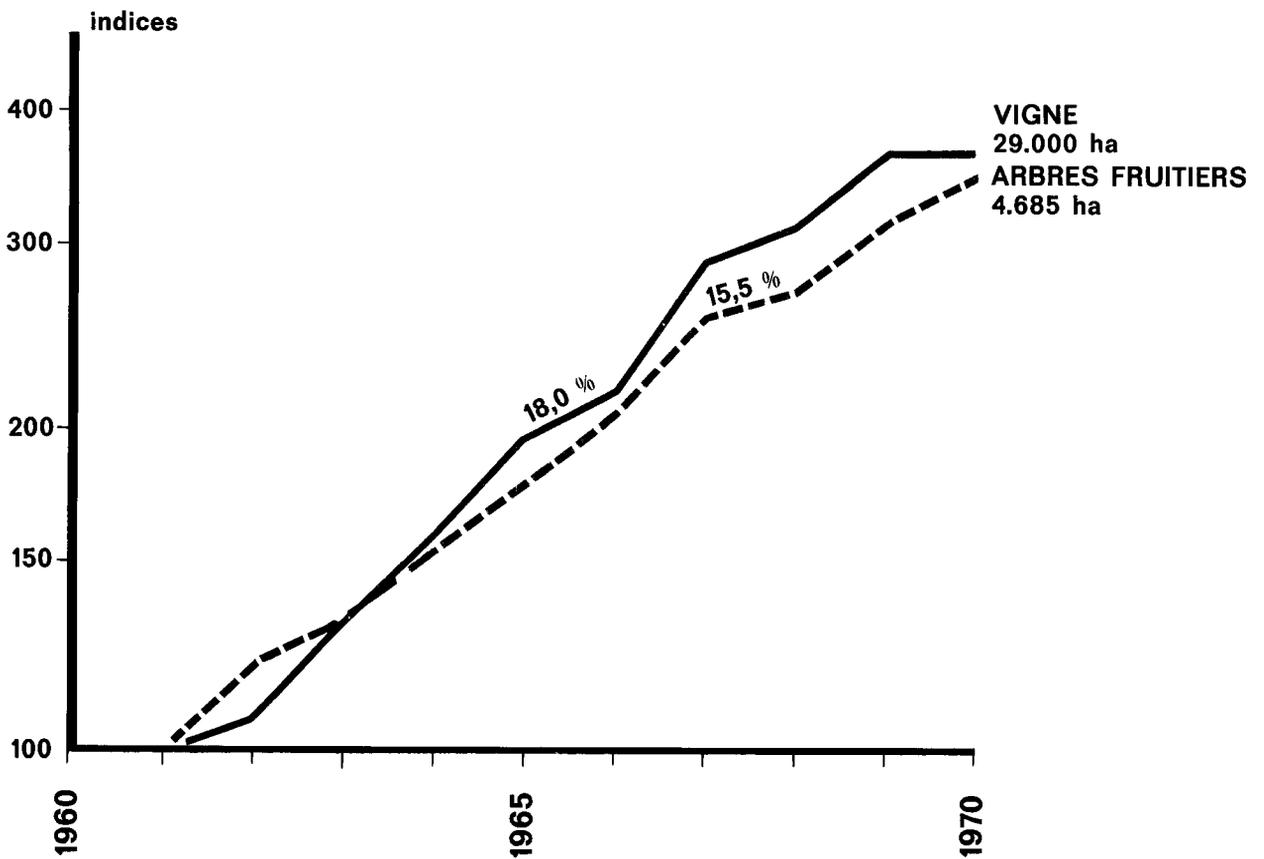
De Scandola à l'Incudine, de Corte à l'Ospédale, le Parc Naturel Régional de la Corse se veut l'image d'une certaine réalité, parfois ignorée mais vivante.

Ouvert sur l'accueil du plus grand nombre, dans le respect de la beauté et de l'harmonie des sites ou des paysages humanisés, le Parc Naturel Régional est, à la fois, l'occasion de protéger le patrimoine naturel d'une région, de conserver ses témoignages humains, de rénover son économie et de développer des activités qui assureront le maintien d'une vie heureuse.

INDICATEURS DE DEVELOPPEMENT (1)

TERRES CULTIVÉES

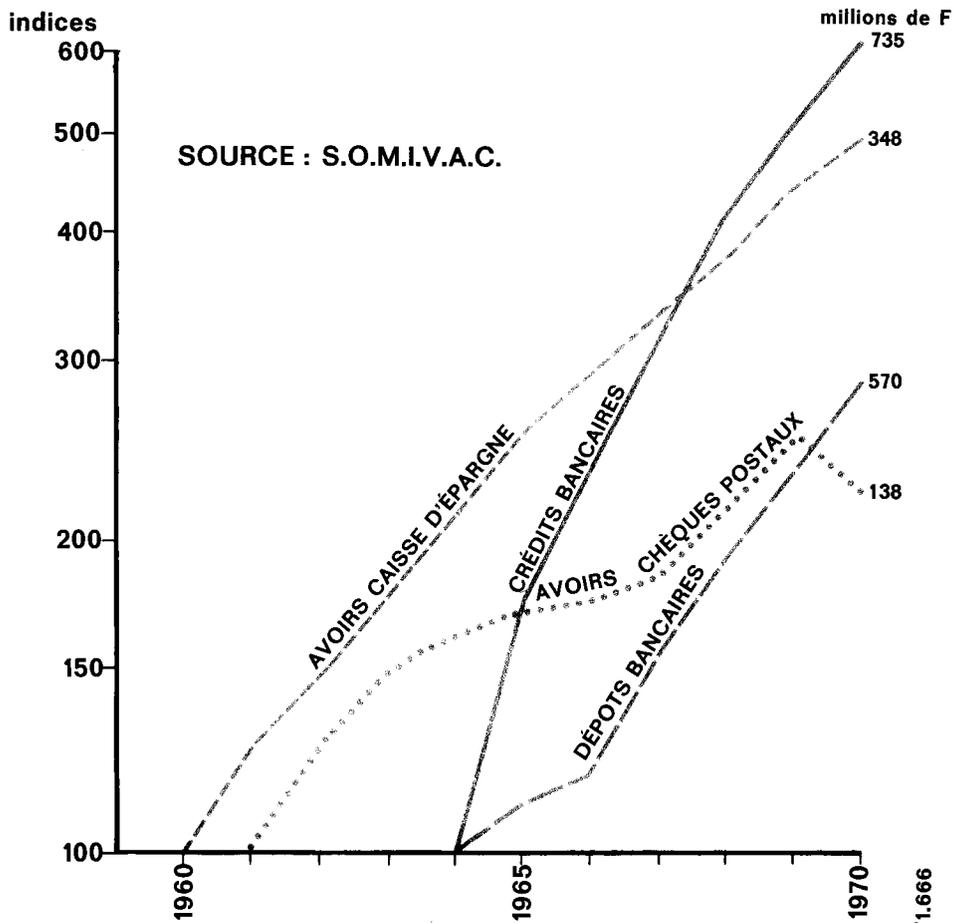
SOURCE : S.O.M.I.V.A.C.



CHEPTTEL

INDICATEURS DE DEVELOPPEMENT (2)

OPÉRATIONS FINANCIÈRES



TRAFIC PASSAGERS

SOURCE : 1958-1964 SCETO

1965-1971 DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU LOGEMENT

entrées
et sorties
(en milliers)

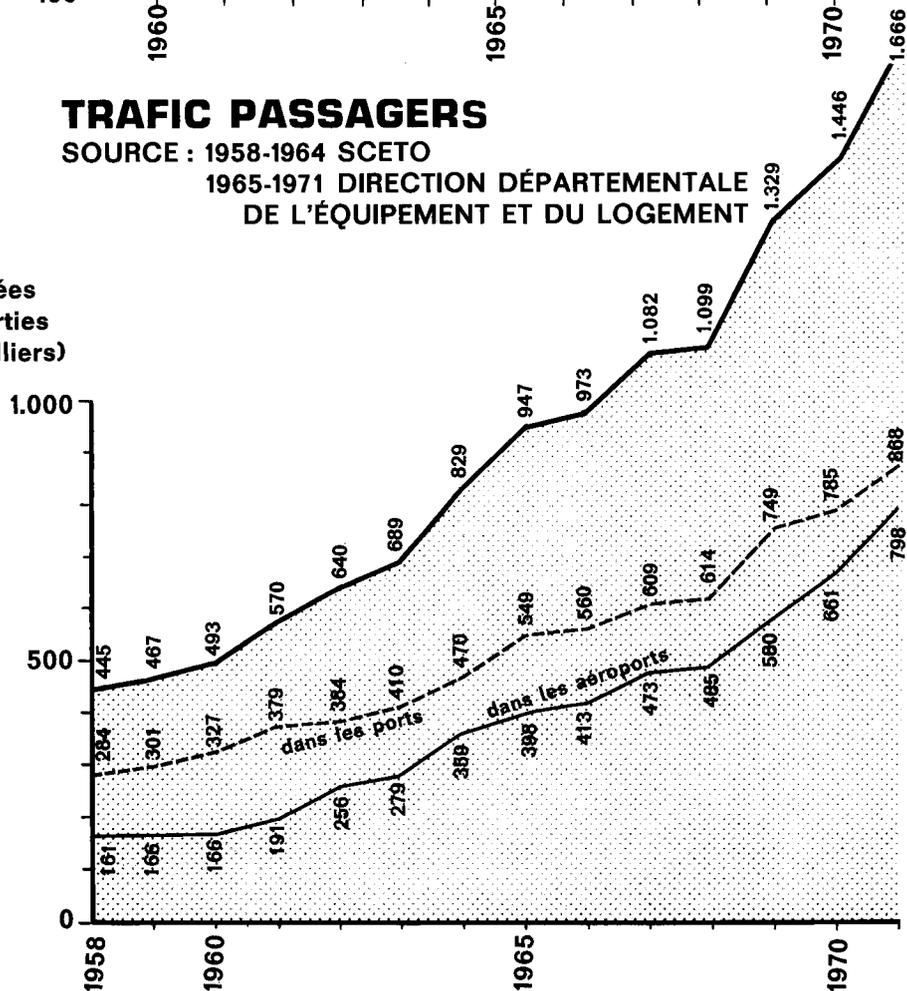
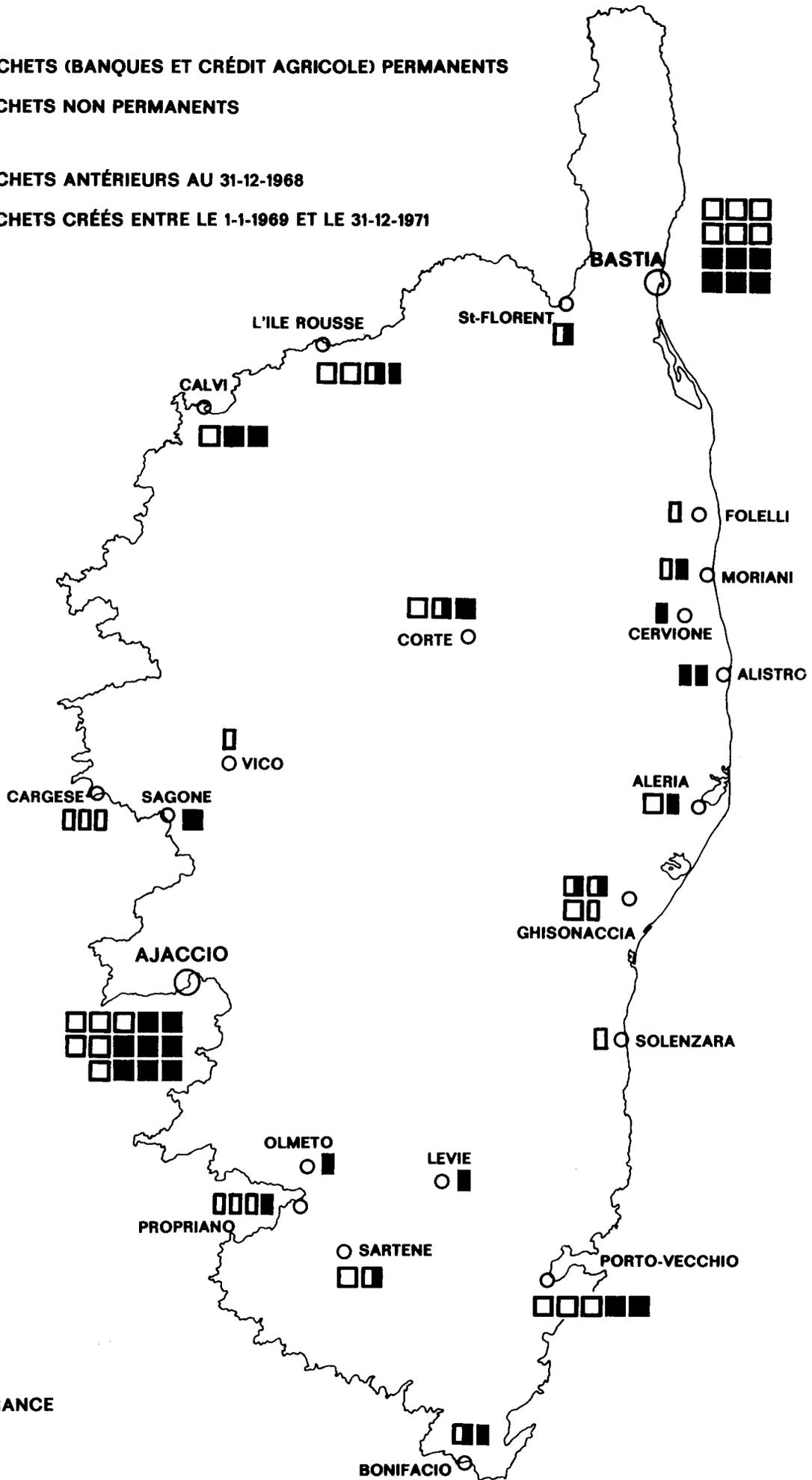


fig. 14

GUICHETS BANCAIRES



- GUICHETS (BANQUES ET CRÉDIT AGRICOLE) PERMANENTS
- GUICHETS NON PERMANENTS
- GUICHETS ANTÉRIEURS AU 31-12-1968
- GUICHETS CRÉÉS ENTRE LE 1-1-1969 ET LE 31-12-1971



SOURCE :
BANQUE DE FRANCE
AJACCIO

ECH. 1/700.000



fig. 15

PASSAGES AERIENS ET MARITIMES

NOMBRE DE PASSAGES EN 1971

SOURCE :
DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DE L'ÉQUIPEMENT ET DU LOGEMENT

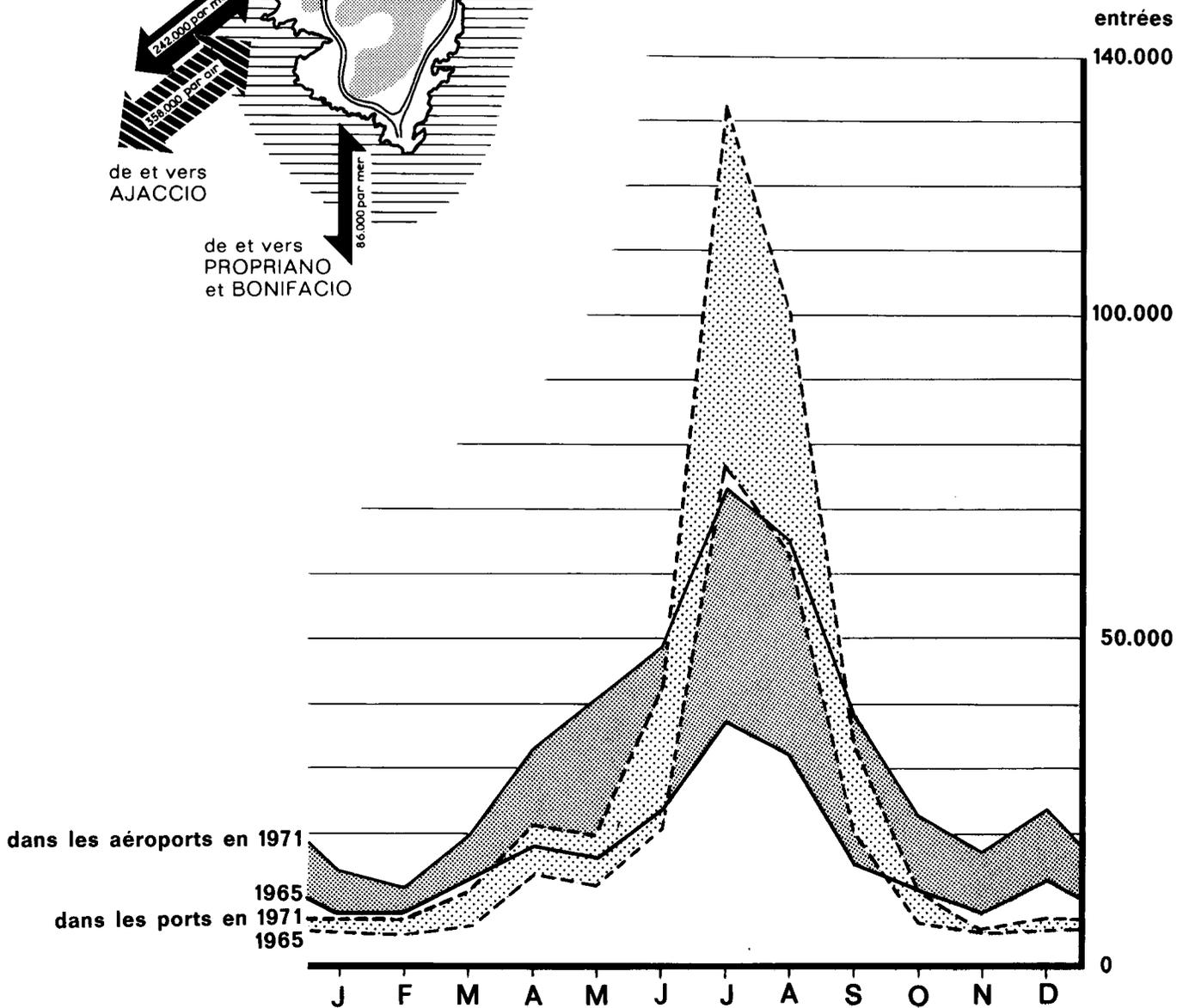
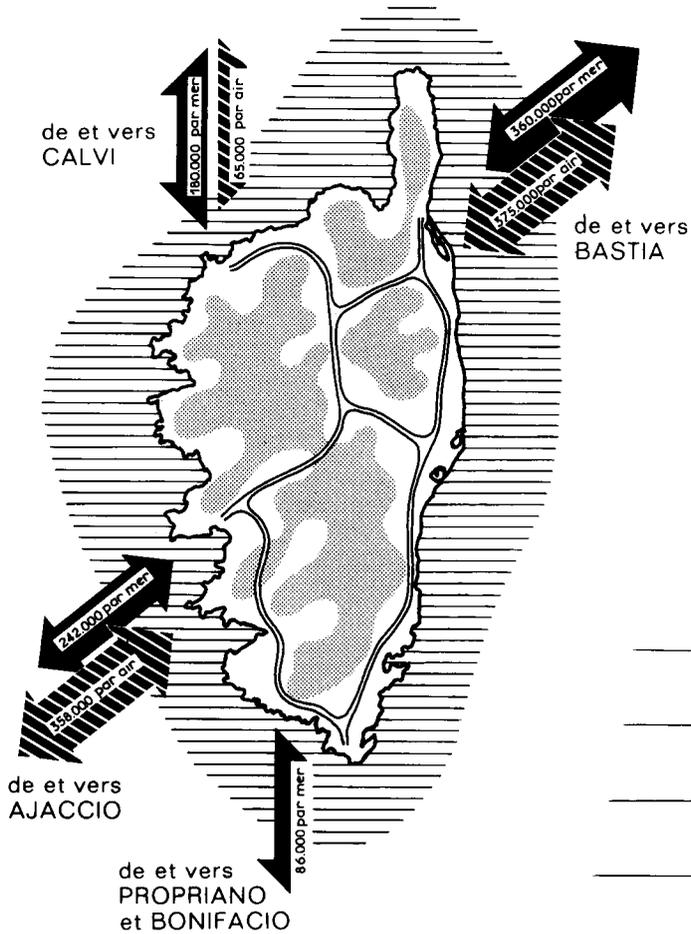
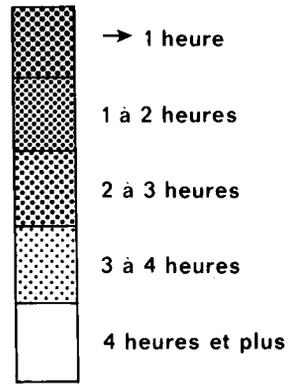
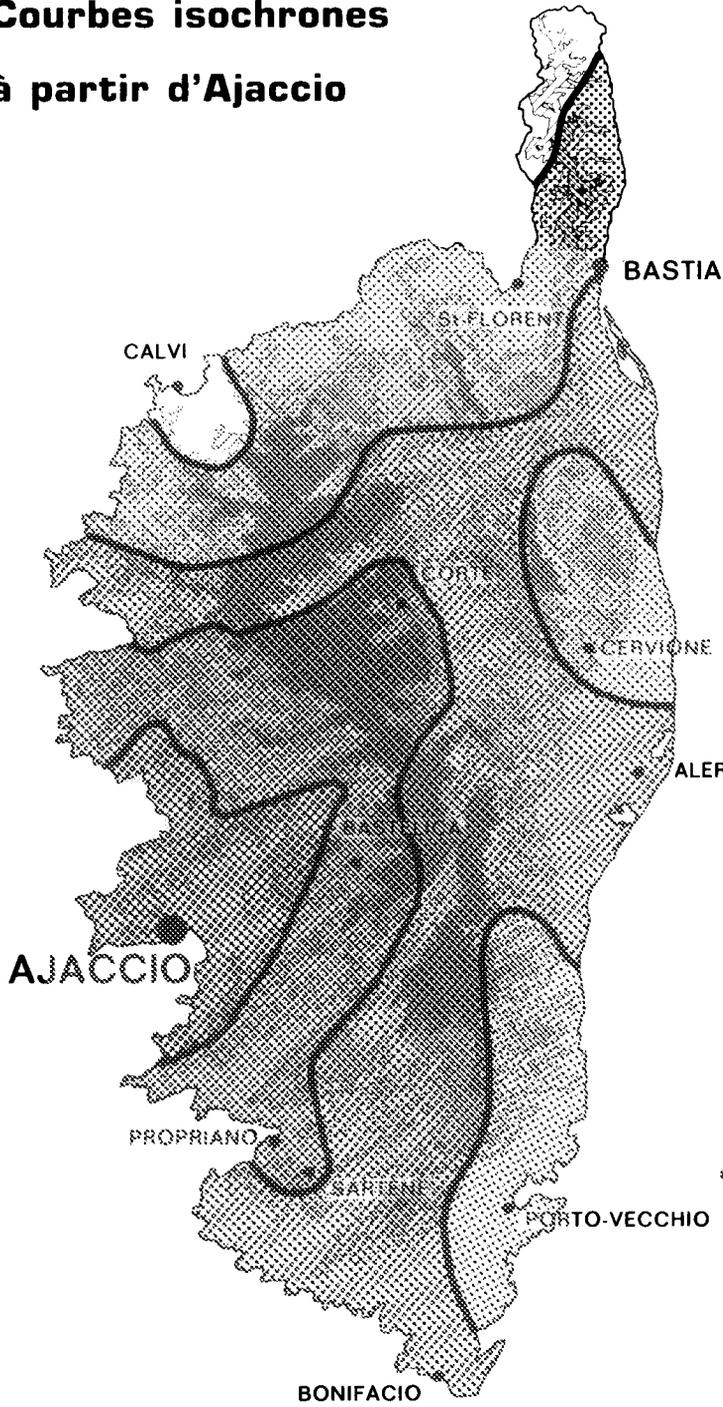


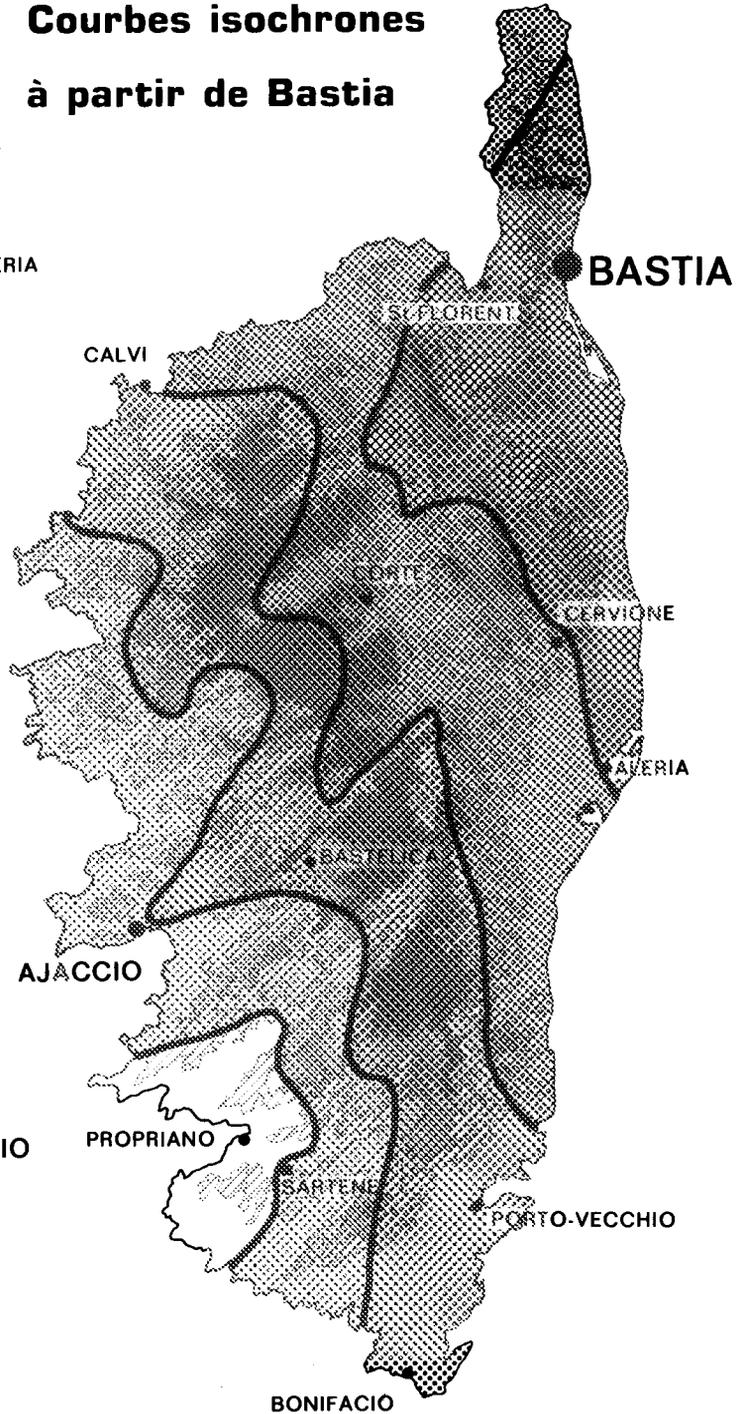
fig. 16

CIRCULATION ROUTIERE

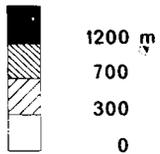
Courbes isochrones à partir d'Ajaccio



Courbes isochrones à partir de Bastia



ALTITUDE



SOURCE : D.D.E. AJACCIO

ECH. 1/1.000.000

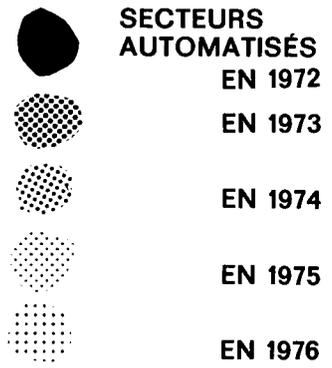
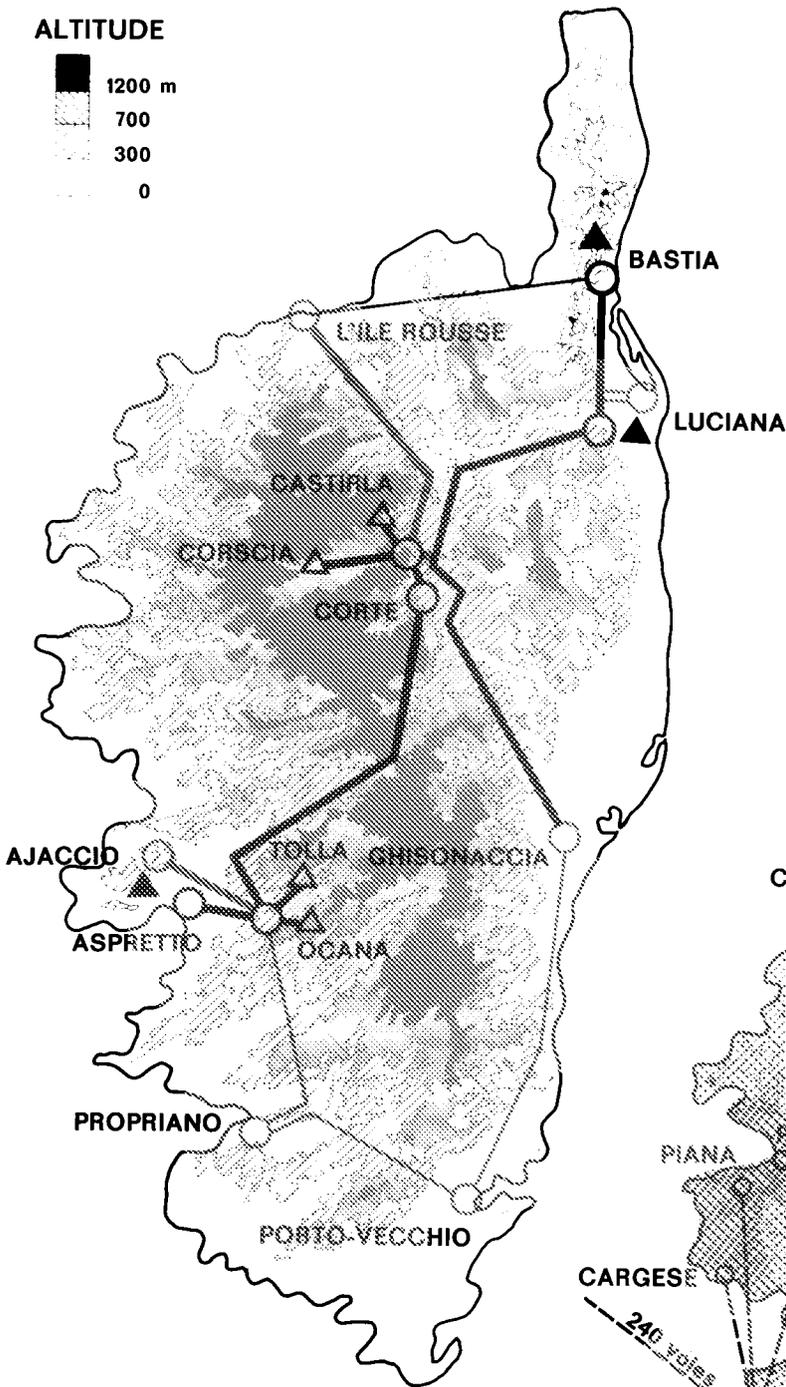
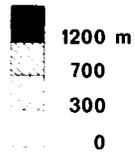


fig. 17

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

RÉSEAU TÉLÉPHONIQUE

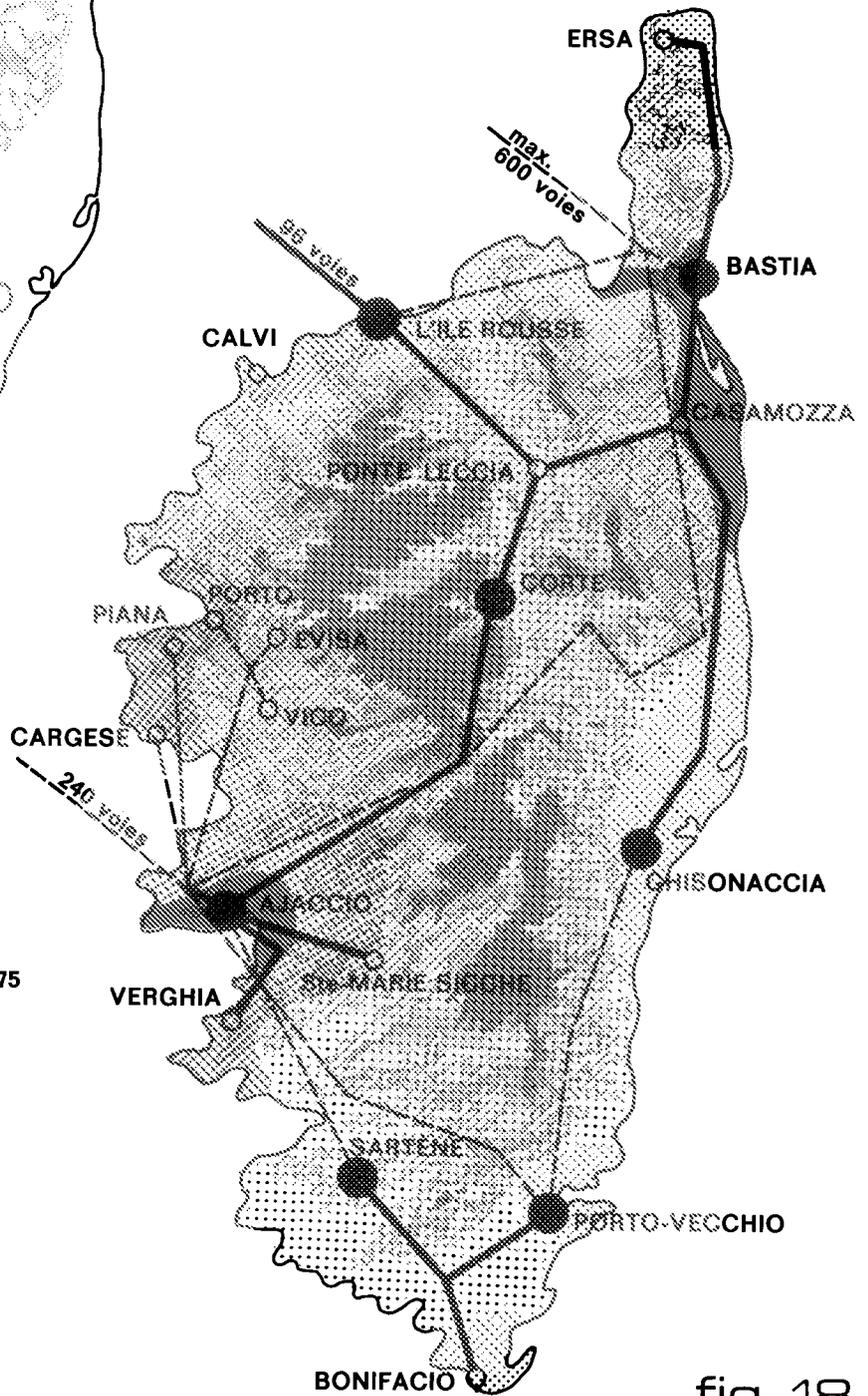
ALTITUDE



CENTRES DE GROUPEMENT
CENTRES TÉLÉPHONIQUES
PRINCIPAUX CABLES
FAISCEAUX HERTZIENS



- POSTES 90 kv EXISTANTS
- ○ ○ PROJÉTÉS POUR 1972
- ○ ○ A CONSTRUIRE AVANT 1975
- LIGNES 90 kv EXIST.
- PROJÉTÉS POUR 1972
- A POSER AVANT 1975
- △ CENTRALES HYDRAULIQUES EXIST.
- ▲ PROJÉTÉS
- ▲ THERMIQUES PROJ.



ECH. 1/1.000.000



fig. 18

PROTECTION DES SITES

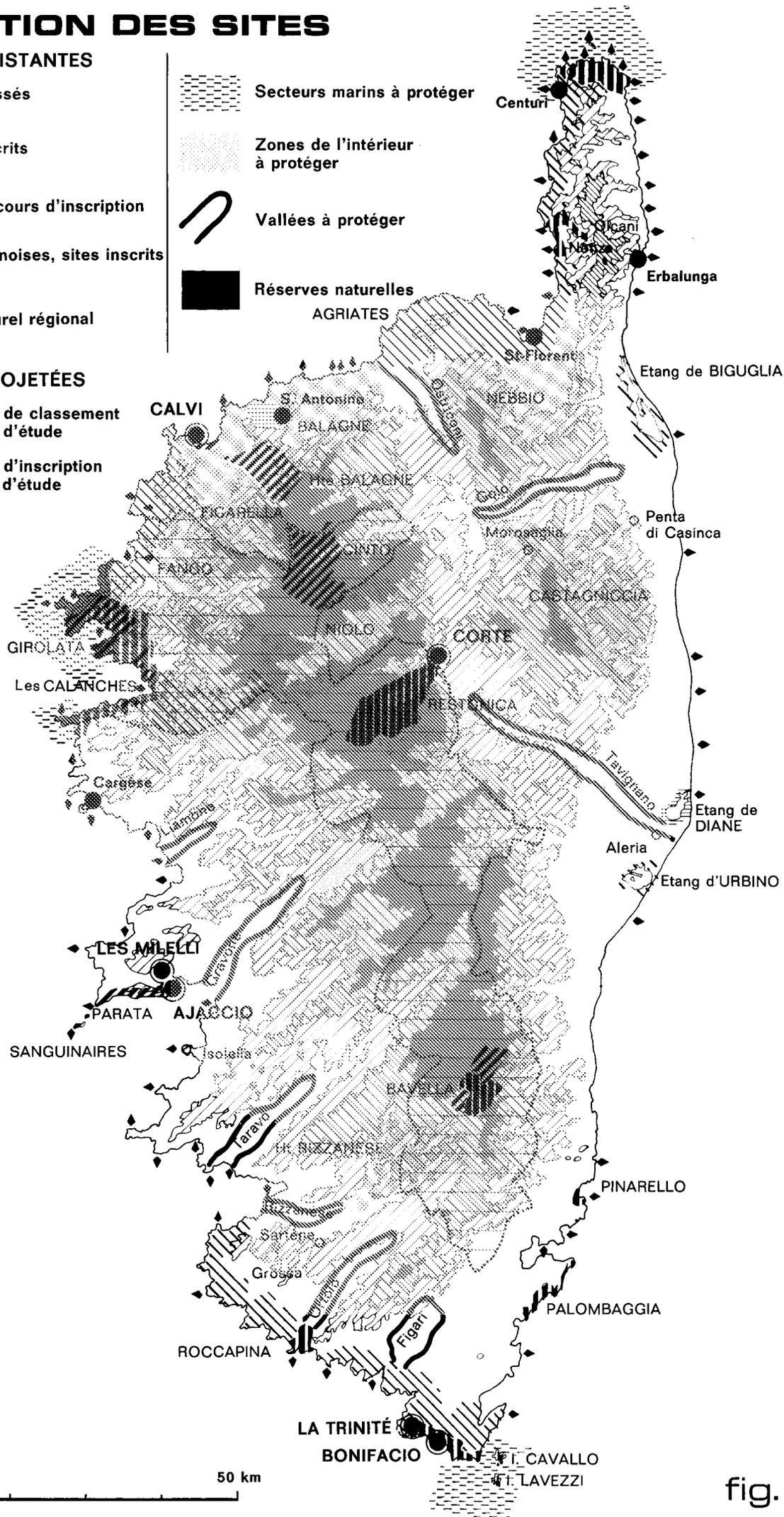
PROTECTIONS EXISTANTES

-  sites classés
-  sites inscrits
-  sites en cours d'inscription
-  Tours génoises, sites inscrits
-  Parc naturel régional

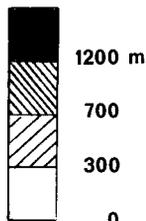
-  Secteurs marins à protéger
-  Zones de l'intérieur à protéger
-  Vallées à protéger
-  Réserves naturelles

PROTECTIONS PROJÉTÉES

-  Secteurs de classement en cours d'étude
-  Secteurs d'inscription en cours d'étude



ALTITUDE



ECH. 1/700.000



fig. 19

HEBERGEMENT TOURISTIQUE: HOTELS ET CAMPING



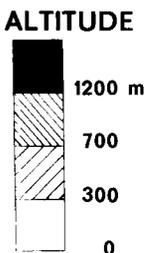
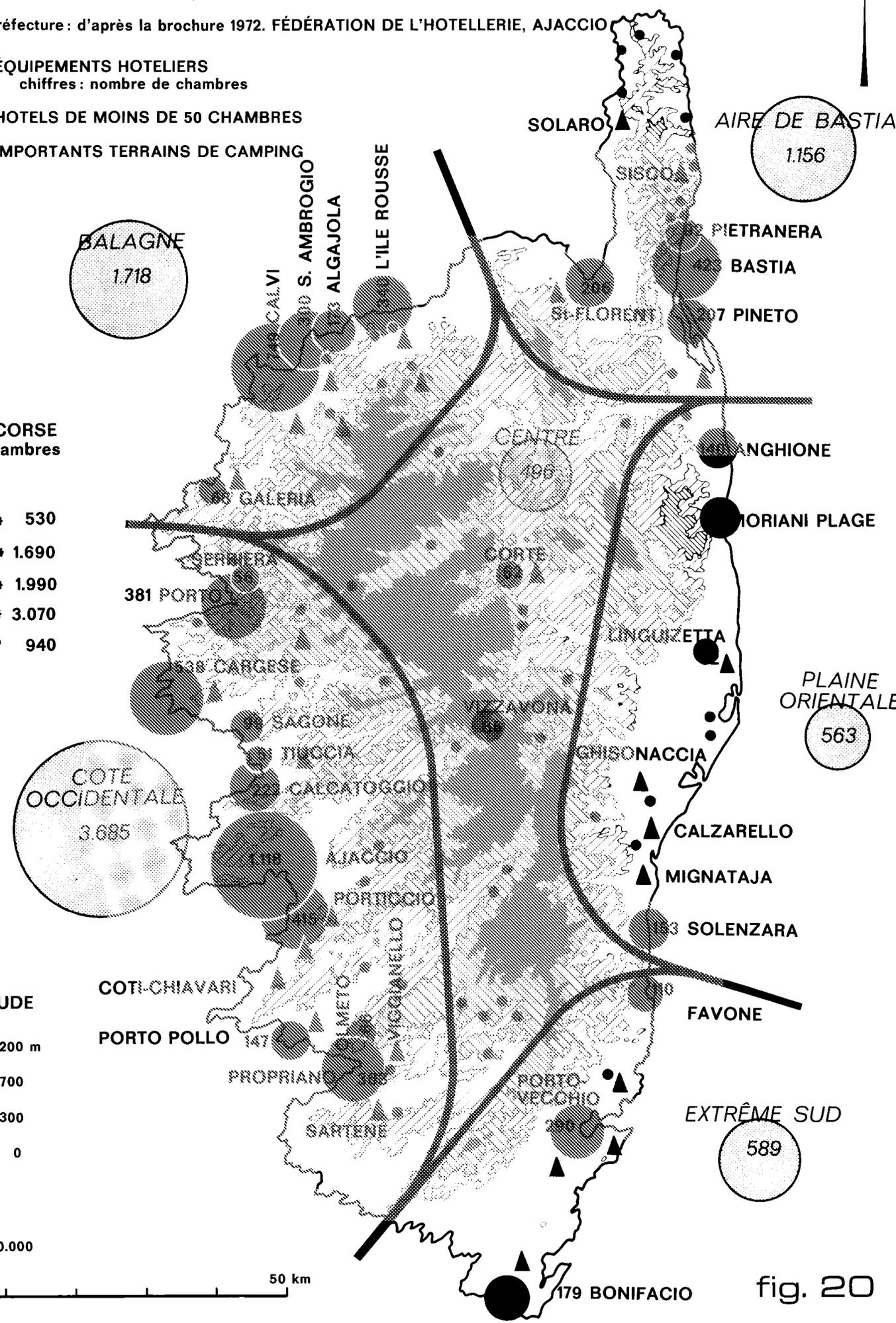
hôtels classés : au 1^{er} Juillet 1971, d'après la DÉLÉGATION RÉGIONALE DU TOURISME

hôtels de préfecture : d'après la brochure 1972. FÉDÉRATION DE L'HOTELLERIE, AJACCIO

- } ÉQUIPEMENTS HOTELIERS
chiffres : nombre de chambres
- } HOTELS DE MOINS DE 50 CHAMBRES
- ▲ } IMPORTANTS TERRAINS DE CAMPING

TOTAL CORSE
8.200 chambres
dont

- **** 530
- *** 1.690
- ** 1.990
- * 3.070
- P 940



ECH. 1/700.000



fig. 20

CONSULTATIONS ET AVIS

AVIS DE LA COMMISSION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA CORSE

(Adoptée le 9 juillet 1971)

La Commission de Développement Économique de la Corse est d'avis :

– que dans son ensemble, le Schéma d'Aménagement de la Corse qui lui a été soumis est fondé sur une analyse claire, objective et relativement complète des aspects essentiels de la situation présente de la Région et qu'il constitue une appréciation raisonnée des chances et des conditions de son développement économique, social et culturel tel qu'il devrait se dérouler au cours des quinze prochaines années;

– mais que, sans mettre en cause les priorités proposées par ses auteurs, à savoir le développement des activités touristiques et agricoles ainsi que la création de certaines industries propres, l'équilibre qu'ils recherchent entre l'expansion des zones littorales et celles de l'intérieur, équilibre qui lui paraît être la condition de la fixation des populations, risque de ne pas être atteint par les voies par trop imprécises qu'ils préconisent;

– qu'il y a lieu en conséquence de préciser les actions à entreprendre pour que soit réalisé un aménagement en profondeur des vallées, des piémonts et de la montagne, et de prévoir notamment, outre l'augmentation à ces trois niveaux du nombre des points d'ancrage à partir desquels se développerait la mise en valeur touristique, agricole et artisanale des zones considérées, l'ouverture ou l'amélioration de voies d'accès directes entre les rivages et l'arrière-pays;

– qu'il y a lieu, dans le même souci d'expansion équilibrée de l'agriculture, d'orienter l'action des pouvoirs publics vers la modernisation des activités agricoles traditionnelles, l'élevage notamment. A cet effet, l'action de la SOMIVAC devra être diversifiée. Les crédits d'aménagements régionaux seront majorés en vue d'assurer l'équipement hydraulique à des fins agricoles et touristiques de chaque bassin versant.

Les aides diverses susceptibles de permettre d'atteindre les objectifs de production, de transformation et de commercialisation des produits agricoles fixés par le Schéma seront assurées;

– que les objectifs fixés par les rédacteurs du Schéma en matière d'essor touristique doivent pouvoir être atteints à la condition toutefois que soient :

● préalablement et convenablement résolu le problème des transports;

● assurées la formation du personnel et l'assistance technique aux professionnels;

● mises en place les infrastructures générales nécessaires;

● renforcés autant que de besoin les moyens des services publics;

● appropriées à toutes les formes d'hébergement suivant les zones les études spécifiques.

Enfin, que par tous ces moyens associés soit améliorée la rentabilité des installations hôtelières existantes;

– que le Parc Naturel Régional, envisagé comme un instrument d'expansion touristique devrait favoriser le renouveau des villages de l'intérieur plutôt que de s'orienter vers la création de toutes pièces d'unités d'hébergement qui concurrenceraient les professionnels de l'hôtellerie familiale de montagne;

– que parallèlement aux activités touristiques, il y a lieu de promouvoir l'exploitation des ressources thermales variées et nombreuses de l'île et de favoriser la commercialisation des productions de l'artisanat corse qui ont atteint un haut degré de qualité;

– que la solution du problème de l'emploi dépend aussi du développement du secteur secondaire. Sans doute le Schéma fait-il état de la nécessité de créer de petites et moyennes industries, notamment alimentaires, mais les orientations sur ce point demeurent imprécises.

Il convient donc d'envisager la création d'industries de moyenne importance susceptibles de transformer les produits naturels ou les matières premières de l'île et d'utiliser la main-d'œuvre locale, problème évidemment lié à la formation technologique et professionnelle de la jeunesse;

– qu'il y a lieu de mettre en place le plus rapidement possible, les établissements d'enseignement supérieur permettant l'obtention du D.U.E.L et du D.U.E.S et les instituts universitaires de technologie pouvant servir de base à la création ultérieure d'une université.

Elle rappelle la situation unique de l'île au centre des grands courants de la civilisation méditerranéenne qui peut en faire un nouveau foyer de culture autour duquel pourraient s'installer des centres spécialisés de recherche;

– qu'il y a lieu de mobiliser, pour permettre une meilleure connaissance des réalités régionales et faciliter la tâche des administrateurs et des élus, les ressources de l'informatique et de retenir en conséquence la proposition récemment faite de la création d'un centre corse d'informatique.

– qu'il faut anticiper la réalisation prévue des équipements généraux d'infrastructure : routes, ports de commerce, et de plaisance, aérodromes, équipements énergétiques et hydrauliques, télécommunications qui constitue un préalable au développement économique de la Corse et ce afin de lui permettre de combler rapidement les retards accumulés au cours de plusieurs décennies;

– qu'il faut mettre l'accent sur les équipements sociaux et sanitaires sur lesquels le Schéma est par trop succinct;

– qu'il y a lieu de retenir les recommandations contenues dans le Schéma en matière de réservation foncière, de maîtrise des sols, de protection des sites et de sauvegarde du milieu naturel et de poursuivre, dans ces domaines essentiels, l'action bénéfique menée par le Conseil Général;

– que pour atteindre les objectifs définis par le Schéma, il y a lieu de renforcer les moyens administratifs et techniques existants et de faire appel à des organismes nouveaux. C'est ainsi qu'elle préconise la création d'une Société de Développement Régional pour créer des entreprises ou activités nouvelles, étendre ou transformer celles qui existent.

– que le problème de transport se trouve en amont de tous les autres et que sa solution revêt une importance à proprement parler capitale.

Elle doit donc être recherchée dans des délais rapides et par tous les moyens appropriés, y compris la mise en cause du monopole de pavillon.

La C.O.D.E.C souhaite que l'adoption par le Gouvernement des objectifs généraux définis dans le Schéma d'Aménagement et la prise en considération des observations ou propositions d'adaptations contenues dans le présent avis, constituent pour l'avenir la charte des orientations à long terme des politiques nationale et régionale d'aménagement du territoire à mener en Corse afin de lui permettre de conquérir la place qui lui revient au sein de la communauté française.

AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL

Séance du 7 juillet 1971.

Le Conseil adopte le Schéma d'aménagement de la Corse qui lui a été soumis sous les réserves expresses :

1° - que les objectifs, en matière de répartition des superficies cultivées, soient modifiés de la façon suivante pour 1985 :

- fleurs et pépinières d'ornement : réduction sensible,
- maraîchage et cultures fruitières : accroissement,
- prairies artificielles : accroissement;

2° - que soit menée fermement la lutte contre la dégradation de l'agriculture traditionnelle et pour la défense de l'élevage;

3° - que soient obtenues une augmentation des dotations attribuées à la SOMIVAC, une réduction de ses frais généraux, une orientation de son activité plus conforme aux impératifs insulaires;

4° - que soient encouragées, en même temps que la création d'hôtels importants, les initiatives concernant les auberges à exploitation familiale, dont le groupement pour la recherche de la clientèle devrait accroître la rentabilité, auberges, qui devront souvent se situer en colline et en montagne, compte tenu, éventuellement, des possibilités de développement des sports d'hiver;

5° - que soit encouragé le ravitaillement sur place des hôtels, même importants, remarque étant faite que les résidences secondaires font tout naturellement appel à la production locale;

6° - que les schémas directeurs d'urbanismes limitent l'extension des clubs et villages de vacances dont l'expérience montre que la plus grande partie de leur approvisionnement est importé et, qu'en outre, ils ne font pratiquement pas appel à la main-d'œuvre locale;

7° - que soit présenté au Conseil Général, lors de sa prochaine session budgétaire, un rapport sur les possibilités d'implantation en Corse d'industries légères et propres;

8° - que l'ouverture d'éléments d'enseignement supérieur ne soit pas seulement liée à l'évolution démographique de l'île et que, dès maintenant, soit pris en considération le nombre des étudiants corses dans les Facultés du Continent et le fait que l'éloignement écarte de ces Facultés nombre de jeunes corses, pour créer un véritable enseignement supérieur qui doit déboucher en 1985 sur une université de qualité dont le rayonnement doit attirer les étudiants étrangers.

9° - que soit assurée la formation sur place de cadres spécialisés et de techniciens compétents en matière agricole, touristique, etc...

10° - que les notions de « zone d'entraînement » et de « point fort » soient révisées tant dans le classement des différentes villes ou régions de Corse que dans leur choix et qu'en conséquence la figure 7 (page 26) soit revue et corrigée;

11° - qu'en matière de transports maritimes, la liberté de concurrence soit établie, pour la desserte de la Corse, avec nos partenaires du Marché Commun;

12° - qu'en matière de transports aériens, le bord à bord ainsi que les « charters » soient autorisés dans toute la mesure où la sécurité est assurée et qu'Air-Inter soit associée à Air-France pour la desserte de toutes les lignes régulières.

Après discussion générale les amendements supplémentaires suivants ont été adoptés :

13° - **AMENDEMENT DEMANDÉ PAR MM. J. BOZZI et P.-P. GIACOMI :**

que le statut fiscal particulier de la Corse soit revu et, en tant que de besoin, corrigé en vue de le rendre plus incitatif pour toutes les initiatives susceptibles de concourir au développement de l'île.

14° - **AMENDEMENT DEMANDÉ PAR M. GALLETTI :**

que soient créées des unités d'élevage moderne qui se substitueraient à l'élevage traditionnel transhumant et que soient trouvées des dispositions légales pour permettre la mobilisation des terrains des vallées intérieures désertes qui, stérilisés par l'indivision, sont abandonnés au maquis.

15° - **AMENDEMENT DEMANDÉ PAR M. J.-P. de ROCCA SERRA :**

qu'avant la fin du VII^e Plan, dans la Région de la Corse, le revenu par habitant soit égal au niveau moyen national.

16° - **AMENDEMENT DEMANDÉ PAR M^e ZUCCARELLI :**

qu'un effort particulier soit accompli dans les villes importantes de l'île concernant l'enseignement à tous les niveaux, les équipements sportifs, culturels et sanitaires;

Dans ce dernier secteur, les moyens de lutte ou de prévention contre les maladies, naguère endémiques, devront être intensifiés;

qu'il soit insisté sur la nécessité de promouvoir un programme de rénovation des quartiers vétustes;

que le problème de la vie chère, qui constitue l'un des principaux handicaps de l'insularité, soit réglé par la recherche objective de ses causes, la dénonciation de celles-ci au public, et par l'application de remèdes topiques;

que l'aménagement du Cap-Corse, notamment sa desserte par un réseau routier décent, son alimentation en eau, soit inscrit dans les priorités à retenir.

17° - **AMENDEMENT DEMANDÉ PAR M. ROSSINI :**

que sur le plan routier soient assurées, en priorité, les liaisons des centres de production de la Côte Orientale avec les centres de consommation de la Côte Occidentale et, plus particulièrement, avec la région d'Ajaccio;

que sur le plan des liaisons maritimes, soit exclue toute solution basée uniquement sur les distances les plus courtes.

18° - **AMENDEMENT DEMANDÉ PAR M. le Dr M. CASILE :**

que l'aménagement de la Montagne fasse l'objet d'études sérieuses et rapides de manière à déboucher sur des réalisations dans le secteur des sports d'hiver.

19° - **AMENDEMENT DEMANDÉ PAR M. N. ALFONSI :**

que l'amélioration démographique de l'île soit recherchée davantage par le maintien de sa jeunesse dans des emplois à créer, que par l'immigration.

20° - **AMENDEMENT DEMANDÉ PAR MM. CASTELLANI et GIACOMI :**

que le problème de la rentabilité de la châtaigneraie soit posé.

21° - **AMENDEMENT DEMANDÉ PAR M. J. BOZZI :**

qu'en ce qui concerne la Corse, la plus petite, la moins peuplée et la moins bien équipée de toute les régions, les critères divers sur lesquels se basent les administrations centrales pour l'octroi d'aides ou autorisations diverses, soient modifiés dans une perspective réaliste.

22° - **AMENDEMENT DEMANDÉ PAR M. J. MATTEI :**

que l'augmentation des crédits à prévoir pour une politique active de construction de logements sociaux soit proportionnelle à l'évolution démographique globale de l'île ainsi qu'à la répartition interne de la population.

23° - **AMENDEMENT DEMANDÉ PAR M. J. BOZZI :**

que par l'intermédiaire des représentants du Commissariat Général au Tourisme dans les pays où il s'en trouve ou par celui de nos conseillers commerciaux, une propagande intensive soit faite en faveur du capital touristique - jusqu'ici trop méconnu - que représente la Corse.

24° *AMENDEMENT DEMANDÉ PAR M. J.-P. de ROCCA-SERRA :*

qu'à l'image d'autres régions, la Bretagne en particulier, la Corse soit dotée d'un plan routier lui permettant de rattraper le retard considérable qu'elle présente dans ce domaine, par l'aménagement d'un réseau routier qui permette son développement, tant touristique, qu'industriel et que sa dotation annuelle des crédits soit, à cet effet, multipliée par 5 pendant 10 ans.

25° - *AMENDEMENT DEMANDÉ PAR M^e FRANZONI :*

que la carte de la page 50 (figure 11) soit complétée par la matérialisation de la R.N. qui part de BASTIA, contourne le Cap-Corse et va vers la BALAGNE;

que l'effort fait pour l'enseignement soit intensifié à tous les niveaux, car il ne peut être question de développement si ceux qui doivent en être les auteurs et les bénéficiaires ne possèdent pas les connaissances nécessaires;

que l'effort d'assainissement soit entrepris ou poursuivi;

que les institutions nouvelles qui ont été annoncées par M. le Président de la République permettent à la Région Corse d'avoir la maîtrise des investissements qui seront faits sur son sol.

26° - *AMENDEMENT DEMANDÉ PAR M. le Dr A. TAVIANI :*

que la liaison mer-montagne ne soit l'objet d'aucun particularisme et qu'elle soit envisagée pour toute la Corse avec les variantes qui s'imposent en raison de la topographie.

Le Schéma d'Aménagement de la Corse soulevait, d'emblée, du point de vue de sa définition et de ses objectifs, une série de questions que l'exposé liminaire ultérieur de la plus haute autorité régionale aux membres du Conseil Général de la Corse, semble avoir, sinon réglées, du moins éclaircies en partie.

Monsieur François BOURGIN, déclarait en effet « que le schéma ne saurait être identifié, ni avec un plan, ni avec un catalogue d'équipements publics... Les plans définissent ultérieurement chacun pour ce qui le concerne, les objectifs généraux, pour le moyen terme et à partir d'un catalogue, les équipements susceptibles d'être réalisés, compte tenu des moyens... », et Monsieur le Préfet de la Corse soulignait dans sa conclusion : « ... que l'on ne saurait chercher dans le schéma d'aménagement, un engagement formel de le réaliser tel quel, car il est évident que l'évolution technique, les impondérables économiques, politiques ou démographiques, l'évolution des vœux des populations et de leur représentant, peuvent rendre nécessaire des adaptations, des substitutions d'objectifs ou des modifications dans les politiques d'équipement ou de développement ».

Il apparaît dès lors évident que la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio-Sartène, consciente de sa mission de représentation et de défense des intérêts insulaires, se devait de rappeler, dans le rapport analytique qui lui était demandé, les différents problèmes sur lesquels elle a mis l'accent au cours de ces dernières années et dont elle estime les solutions essentiellement prioritaires. Elle s'est attachée une nouvelle fois à démontrer l'urgence d'une stratégie d'aménagement concertée dans les domaines de son ressort.

La mise en œuvre d'une authentique politique du Tourisme et des Transports, l'aménagement des structures économiques insulaires, le développement harmonieux des zones d'entraînement, lui ont semblé devoir constituer compte tenu de la mission qui lui est dévolue, l'essentiel des observations formulées dans le présent rapport.

I - TOURISME

La diminution du nombre d'heures de travail par l'automatisation et la rationalisation de la productivité, laissera à l'homme des sociétés post-industrielles, des loisirs de plus en plus importants.

Les meilleurs économistes internationaux s'accordent en effet à reconnaître que l'homme futur aura une durée de vie moyenne de 80 ans, soit 700 000 heures environ, dont un faible pourcen-

tage - 6 % à 8 % sera voué à des activités de production.

Le temps ainsi rendu disponible, sera consacré à diverses activités socio-culturelles et en majeure partie au Tourisme, aussi bien à l'intérieur de son propre pays qu'à l'étranger.

En 1966, l'Union Internationale des Organismes Officiels du Tourisme, publiait à Genève une étude sur l'importance du Tourisme dans les revenus nationaux et internationaux du Commerce et de l'Industrie. On pouvait y relever que les revenus mondiaux provenant du Tourisme avaient progressé, depuis 1950, à un rythme annuel de 12 % alors que le revenu national augmentait pour sa part de 6 %.

Il est donc évident que l'on doit considérer le Tourisme comme un élément important de l'économie des pays modernes et comme un facteur primordial de l'économie des nations dont la balance des paiements est en déséquilibre.

Dans le cadre de cette future civilisation des loisirs, les régions méditerranéennes semblent promises au plus brillant avenir. Elles occupent d'ores et déjà une place de premier plan dans le choix des vacances européennes, grâce à deux éléments devenus indissociables des loisirs : le Soleil et la Mer.

De ce point de vue, les Iles de la Méditerranée Occidentale satisfont toutes les exigences et attirent chaque année un nombre plus important de visiteurs.

Face à cet afflux massif d'estivants, la Sardaigne, la Sicile, les Baléares, à l'aide des moyens considérables mis à leur disposition par leur métropole respective, ont su coordonner et organiser le transport et l'accueil de centaines de milliers de visiteurs.

A cet égard, la dernière session du Conseil Méditerranéen des économies régionales qui s'est tenue en mai 1970 à Ajaccio, a démontré, si besoin était, l'intérêt porté par l'Italie et l'Espagne à l'organisation et au coût des transports entre leurs régions insulaires et leurs Métropoles Continentales. Il est en effet patent que Rome et Madrid ont, depuis longtemps, consenti les sacrifices financiers qu'imposait la solidarité nationale.

Il semble que la Corse, quant à elle, n'ait pas su éveiller auprès des Pouvoirs Publics Français, le même intérêt et la même sollicitude qui conduisent en leur temps, les Gouvernements espagnol et italien à adopter pour leurs provinces insulaires, les mesures nécessaires à une véritable continuité territoriale.

La Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio-Sartène consciente de sa mission de représentation des intérêts

insulaires, a suivi attentivement l'évolution de cette question et a émis toutes les réserves qu'elle jugeait nécessaires auprès des responsables publics nationaux, se faisant ainsi l'interprète du sentiment profond de ses ressortissants.

le transport maritime

La contre-partie du statut de Monopole accordé par l'Etat à la Compagnie Générale Transméditerranéenne, aux termes d'une Convention signée en 1948, est l'obligation d'assurer la desserte de l'île dans des conditions de Service Public.

Comme tel, des subventions annuelles doivent combler le déficit éventuel de ses lignes et l'examen de budgets annuels fait apparaître à ce propos la disproportion toujours plus importante des sommes allouées.

Depuis les années 1960-1961 qui ont été marquées par le début d'un véritable tourisme de masse et au fil des saisons estivales, les moyens mis en œuvre par la Compagnie Générale Transméditerranéenne, se sont révélés insuffisants.

Il semble bien que cette compagnie de transport soit actuellement submergée par le flot des demandes durant la période saisonnière, et incapable d'assurer le passage d'une partie importante de la clientèle désireuse d'emprunter les lignes desservant la Corse.

L'analyse sommaire des défaillances du système actuel fait apparaître des causes de natures diverses : d'une part d'ordre technique au niveau des moyens de transport, car malgré la modernisation des navires aujourd'hui en service, ceux-ci peuvent, de toute évidence, assurer les trafics de pointe qui nécessiteraient, notamment sur la ligne Ajaccio-Continent des unités supplémentaires. Compte tenu, en effet, de la croissance annuelle du nombre de véhicules de tourisme accompagnés, supérieurs à celle du nombre des passagers, l'Assemblée Consulaire rappelle une fois de plus, le caractère urgent qui s'attache à la solution de ce problème.

La mise en service de nouveaux car-ferries, de cargos à manutention horizontale et d'aéroglesseurs, type naviplane, devra donc être considérée comme un objectif prioritaire dans l'amélioration des relations maritimes entre les ports du sud de la Corse et la France Continentale.

D'autre part, il semble bien que la confusion qui s'installe dès les premiers mois de l'année dans les divers organismes chargés de la vente des billets, les méthodes archaïques encore en vigueur dans les services de réservation, un accueil souvent abrupt, découragent une clientèle possible. Il est communé-

ment admis qu'un passage sur la Corse se conquiert de haute lutte, exercice qui ne convient pas à tous les tempéraments. En outre, les calculs des taux de remplissage ne justifient nullement les refus systématiques souvent notés à certains guichets. Les passagers qui ont réussi à obtenir un passage sont, en effet, surpris de constater le nombre de places disponibles sur les navires qu'ils empruntent. Il convient à ce propos de souligner le rapport étroit existant entre les difficultés croissantes des transports maritimes et aériens et l'implantation dans l'île de nombreux hôtels club. En effet, si l'on considère que les clients de ces chaînes hôtelières - Transat Hôtels, Club Méditerranée, C.N.R.O..., Électricité de France, etc... - bénéficient de passages privilégiés, il nous faut bien convenir que les insulaires résidant à l'extérieur et les visiteurs soumis au régime des réservations classiques dont on a analysé plus haut l'organisation déficiente, éprouvent les difficultés que l'on sait à obtenir un passage durant la saison.

Enfin, on ne peut négliger dans l'étude des causes du retard pris par le Tourisme Corse, le coût élevé du transport qui ne supporte pas de comparaison avec les tarifs pratiqués dans le reste de la Méditerranée. Pour exemple, le passage dans les deux sens d'un véhicule de tourisme, aujourd'hui partie intégrante des loisirs, s'élève à 460 F pour les véhicules accompagnés et à 590 F pour les passagers aériens, ce qui, on en conviendra, est de nature à décourager nombre de visiteurs aux revenus moyens. Constatons également que le coût du transport des véhicules n'a pas baissé d'un centime malgré la suppression de toute manutention; nous examinerons, par ailleurs, les causes de cette anomalie.

transports aériens

Le monopole accordé par l'État à la Compagnie Air-France, semble également devoir être l'objet de nombreuses réserves.

En effet, malgré la constante augmentation de kilomètres-passagers, force nous est de constater que les bilans d'exploitation des lignes Continent-Corse compte tenu des possibilités existantes, sont fort éloignés de ceux obtenus par les Compagnies Aériennes qui desservent les autres îles de Méditerranée.

Comme pour les transports maritimes, les causes de cette sous-exploitation doivent être recherchées, d'une part dans l'insuffisance évidente des places disponibles à certaines époques de l'année et, notamment, pendant l'été;

d'autres, dans l'incohérence et l'incertitude qui règnent dans le domaine des réservations. Il semble que la solution du problème des places offertes, paraît être l'augmentation conséquente du nombre d'appareils en service, notamment sur les lignes Paris-Corse. Là, comme ailleurs, la notion de rentabilité doit être indépendante de celle de service public. Les rotations aériennes devraient être étudiées et mises en place avec l'accord de l'Exploitant d'Aéroport, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Pour ce qui est des réservations, il est évident que les difficultés rencontrées pour obtenir des places de retour sont à l'origine du renoncement à son séjour en Corse d'une certaine partie de la clientèle estivale.

Il conviendrait que l'on adopte dans ce domaine une codification de réservation qui éviterait le « surbooking » néfaste à la répartition rationnelle des places disponibles.

En outre, le souhait de la clientèle, tant insulaire que continentale, qui désire pouvoir faire des déplacements rapides, indispensables dans le rythme qu'impose la vie moderne, doit être pris en considération.

La création d'un véritable service aérien « Bord à Bord », entre la Corse et les aéroports du sud de la France continentale, au moyen d'appareils de moindre capacité aux rotations plus rapides, doit donc également être définie comme un objectif prioritaire.

Enfin le monopole d'assistance technique et commerciale (handling), exercé par Air-France auprès des charters nationaux et étrangers, semble devoir être révisé, les tarifs pratiqués n'étant guère compétitifs et leur application discutable.

infrastructures d'accueil

Les hypothèses sur le développement du nombre des journées touristes, retenues dans le Schéma d'Aménagement, soulignent l'acuité du problème de la durée moyenne d'utilisation des installations existantes et de leur rentabilité commerciale. Elle est environ de 75 jours actuellement, donc effectivement très inférieure à celles observées dans d'autres régions méditerranéennes aux conditions climatiques similaires, notamment dans les îles Baléares.

La solution des problèmes posés à l'hôtellerie locale par l'importance des investissements nécessaires à la réalisation d'infrastructures modernes, revêt un caractère d'urgence et conditionne l'expansion d'un tourisme authentiquement régional dont les Corses ne doivent pas se sentir écartés.

S'il est vrai que l'aménagement de la Corse est d'abord l'affaire de ses

habitants, il n'en demeure pas moins que l'État doit, à l'exemple des pays voisins, aider l'aménagement touristique insulaire. Des appuis et des allègements fiscaux plus importants devront particulièrement être accordés aux professionnels insulaires qui, pour la plupart, sont loin de posséder la dimension financière des grandes chaînes continentales et, de ce fait, ne peuvent envisager sérieusement de mettre en place les infrastructures qu'exige un tourisme de masse.

formation professionnelle dans les métiers du tourisme.

L'orientation actuelle du marché régional du Travail préoccupe au premier chef l'Assemblée Consulaire. Les possibilités offertes dans les métiers du tourisme semblent bien, sinon constituer une solution globale du problème de l'emploi, apporter en tout cas une amélioration évidente à la situation existante dont le Schéma d'Aménagement brosse un tableau succinct.

La Chambre de Commerce et d'Industrie pour sa part, apportera son concours dans la mesure de ses moyens, à toute initiative favorisant l'implantation dans notre région de centres d'Enseignements Professionnels. Elle a, rappelons-le, tout récemment encore, collaboré au projet de création d'un Institut de Formation Permanente des Métiers, de l'Hôtellerie et du Tourisme et offert à cet organisme une partie de ses locaux.

Là encore, notons que les interventions de l'État demeureront prépondérantes et l'élaboration d'une véritable politique du Tourisme ne pourra se définir qu'au niveau national, avec, cela va sans dire, la collaboration effective et la consultation permanente des diverses institutions et des divers organismes régionaux responsables.

II - ÉCONOMIE

Les chiffres repris dans le Schéma d'Aménagement reflètent effectivement le caractère particulier de la structure économique de l'île. L'importance du secteur tertiaire est considérable dans le domaine de l'Emploi, puisque près de 50 % de la population active est employée dans les activités du Commerce et des Prestations de Services et 18 % dans le Bâtiment et les Travaux Publics.

La fragilité du système économique Corse est dès lors évidente et les difficultés que connaissent depuis quelques années certains de ces secteurs profes-

sionnels, mettent en relief les conséquences désastreuses que peuvent entraîner une récession économique grave ou même de simples restrictions financières d'ordre national.

Il semble donc que l'implantation d'activités ressortissant du secteur secondaire en tant que moyen d'équilibre fondamental du système économique, doit être définie comme objectif prioritaire, notamment dans la Région d'Ajaccio et le sud de la Corse. Les allègements fiscaux prévus dans le cadre de la décentralisation industrielle s'avèrent nettement insuffisants et d'une portée limitée, il sera nécessaire de favoriser la création d'un authentique secteur industriel à structure légère par le biais de subventions et de prêts d'une réelle importance et dont une large application dans les faits démontrera la tangibilité. Un large écho national et international devra soutenir cet effort afin de lui permettre un impact d'une efficacité certaine dans le cadre de la Communauté Économique Européenne.

La formation professionnelle dont la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio-Sartène a souligné plus haut le caractère impératif, devra également être aménagée au regard des besoins économiques de la Région. Diverses Unités d'Enseignements Technique et Professionnel devront, le plus rapidement possible, être mises en place. Une fois de plus, soulignons à cet égard, la nécessité d'une intervention de l'État aux niveaux financiers et techniques. Enfin, l'on ne saurait parler de la vie économique régionale sans évoquer une nouvelle fois les incidences du transport qui conditionne le devenir de l'île.

L'Assemblée Consulaire s'est émue à plusieurs reprises des modalités d'établissement et des conditions d'application des tarifs de frêt maritime. Elle a d'ailleurs, à l'invitation des Pouvoirs Publics Régionaux, fait part de son sentiment sur cette question déterminante, à la Commission Interministérielle d'étude présidée par Monsieur LONGEAUX, Ingénieur Général des Ponts-et-Chaussées.

Elle rappelait notamment dans l'étude remise aux membres de cette Commission, les taux de majoration obtenus sur les prix d'achat des produits au cours du transport proprement dit et des diverses manipulations y afférentes, (manutention - transit - camionnage - emballage maritime - assurances, etc.). Elle faisait remarquer l'anomalie évidente résultant de ce que, malgré la mise en service généralisée des navires à manutention horizontale, les frais d'approche, loin de connaître une diminution quelconque de leurs taux subsistent, au fil des mois des augmentations

successives dont les motivations ne sont pas évidentes.

L'application d'une retenue, sous des formes diverses, pratiquée par le transporteur sur le montant total des frais de manutention souvent fictifs, explique peut-être en partie cette situation paradoxale.

La Chambre de Commerce et d'Industrie d'AJACCIO-SARTENE évoquait enfin l'espoir qu'avait suscité l'instauration du transport sans rupture de charge ou « Roll on/Roll-off », parmi les utilisateurs locaux. Les tarifs pratiqués d'une part, les difficultés de groupage d'autre part, semblent aujourd'hui décourager nombre d'usagers et ce, malgré un progrès évident des délais de livraison et des garanties de sécurité.

L'amélioration du Réseau Routier, traditionnel lieu d'échange entre les zones d'activités Corses constitue également un des soucis permanents de l'Assemblée Consulaire. La dégradation permanente d'une partie importante de l'infrastructure routière insulaire provoque, tant dans le domaine touristique que commercial, un sérieux retard dans la mise en place des secteurs de distribution économique modernes, indispensables à la répartition équilibrée des ressources et des productions.

De ce point de vue, le raccordement de la Région d'AJACCIO à la Côte Orientale, promue depuis plusieurs années au rang de zone de production agricole doit se définir également comme objectif prioritaire.

L'amélioration du tronçon VIVARIO-CATERRAGGIO, en créant une bretelle VECCHIO-Pont de NOCETA, mettrait la Côte Orientale à moins de 90 km d'AJACCIO. Dans tous les cas, AJACCIO se doit d'être relié au seul centre de production agricole de l'île dans les délais les plus brefs et les anomalies constatées actuellement, notamment dans l'importation massive des fruits et légumes continentaux, devraient rapidement disparaître si les prix pratiqués dans le domaine des transports routiers sont compétitifs.

III - DEVELOPPEMENT DANS L'ESPACE

aménagement des zones d'entraînement

En regard des critères retenus pour l'aménagement des zones d'entraînement, la Circonscription d'AJACCIO-SARTENE semble devoir se situer au premier rang des secteurs géographiques promis à un développement rapide.

Compte tenu, d'une part, de l'importance des réalisations que la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio-Sar-

tène a notamment mis en place dans le domaine des infrastructures portuaires et aéroportuaires, afin de favoriser l'expansion économique de sa circonscription, d'autre part, des sacrifices financiers considérables qu'elle s'est imposés, il apparaît logique d'encourager les efforts consentis par une position privilégiée dans la répartition des objectifs prioritaires recensés dans le schéma d'aménagement.

Il semble notamment que l'hypothèse retenue par certains spécialistes concernant la desserte intensive de la Corse sur les lignes BALAGNE/CONTINENT, doit être catégoriquement rejetée. Il est en effet difficilement concevable de dérouter le trafic passager maritime des lignes AJACCIO/CONTINENT sur CALVI ou tout autre port dont les installations s'avèreraient rapidement insuffisantes, alors que les installations ultra-modernes dont s'est dotée la Capitale de la Corse, demeurent sous-utilisées.

Il convient également de noter que le retour obligatoire sur CALVI mettrait les visiteurs de la région d'AJACCIO dans l'obligation d'effectuer une randonnée supplémentaire d'environ 500 km. L'Assemblée Consulaire estime que les visiteurs désireux de se rendre à AJACCIO doivent pouvoir le faire au même titre et au même prix que ceux qui se rendent dans tout autre région de l'île.

Remarquons aussi que les lignes maritimes TOULON/AJACCIO, présentent des avantages évidents dans le cadre du déchargement des lignes traditionnelles estivales. Les terre-pleins et les plans inclinables en service dans ce port Continental se prêtent fort bien à l'accueil des véhicules et des passagers.

Mentionnons enfin que la durée de la traversée serait réduite d'environ 2 heures avec les unités actuellement en service, et d'environ 4 h 30 avec des navires plus rapides.

L'Assemblée Consulaire poursuit son effort dans le domaine de l'aménagement des infrastructures d'accueil portuaires et aéroportuaires. Elle souhaite en particulier les compléter dans un proche avenir par l'installation de nouveaux postes à quai pour les car-ferries, les cargos à manutention horizontale et à déchargement classique. Neuf emplacements nouveaux devront aussi être créés au total dans le cadre des réalisations inscrites au VI^e Plan.

L'opération du prolongement de la Jetée de la Citadelle déjà inscrite au V^e Plan, doit permettre la mise en valeur des installations existantes, grâce à l'amélioration des conditions de mouillage dans le bassin de la ville. S'agissant d'un ouvrage de protection, il conviendrait que l'État prenne à sa charge la plus grande part possible des dépenses.

La création d'un « Hoverport » doit être également prévue dans l'hypothèse de l'apparition et du développement sur AJACCIO des transports par aéroglisseurs du type naviplane ou Hover Crafts.

Ces installations, rampes d'accès et aire de stationnement, pourraient être réalisées dans les prochaines années à proximité de l'Aérogare d'AJACCIO-CAMPO DELL'ORO, qui offrirait éventuellement aux passagers les installations d'accueil nécessaires.

Enfin, la construction d'un nouveau quai aux Salines devrait permettre essentiellement d'ôter au port actuel qui se trouve en plein centre-ville, des activités à caractère industriel et commercial trop marqué, difficilement conciliable avec le développement des activités à caractère touristique de plus en plus prédominantes à AJACCIO.

Ce nouveau point de débarquement présenterait également un avantage du point de vue de la résolution des problèmes de circulation. La Navigation de plaisance, dont chacun s'accorde à reconnaître le développement considérable, revêt en Corse une importance capitale.

L'infrastructure d'accueil insulaire actuellement très réduite, doit faire l'objet d'études activement poussées et sera concrétisée dans les meilleurs délais.

L'Assemblée Consulaire, concessionnaire du port de plaisance d'AJACCIO a attiré l'attention des Pouvoirs Publics sur la nécessité de multiplier les postes d'amarrage face à l'augmentation constante du nombre des visiteurs plaisanciers dans notre port.

Elle rappelle à ce propos que l'occupation des terre-pleins situés dans le prolongement du port de commerce par les installations symboliques de la Marine Nationale et des Chemins de Fer de la Corse, lui apparaît comme une anomalie flagrante.

Elle demande donc que soient examinés prioritairement, les projets d'implantation d'un port de plaisance dans cette partie de la ville. Elle souhaite également que l'État fasse prévaloir nettement le caractère d'intérêt général qui s'attache aux réalisations envisagées.

La zone de PORTO-VECCHIO, dont la rapide expansion est soulignée dans le Schéma d'Aménagement, verra s'accroître son rôle dans la vie économique insulaire. Elle occupe dès aujourd'hui une place de choix dans le domaine du Tourisme et de l'Agriculture.

L'Assemblée Consulaire, consciente des multiples problèmes qui se posent à cette région, a entrepris, dans le domaine portuaire, des travaux de dragage qui doivent être poursuivis de façon que les installations existantes puissent accueillir dans des délais rapprochés, les car-ferries et les cargos nécessaires à l'établissement de relations directes, vitales pour l'expansion, avec les ports continentaux.

L'absence de liaisons aériennes avec l'extérieur constituant un handicap très lourd pour l'expansion touristique de PORTO-VECCHIO, il conviendra d'accélérer l'implantation d'un aéroport à FIGARI. L'État devra, pour sa part, faire adopter les mesures qui s'imposent pour faciliter la concrétisation de ce projet.

CONCLUSION

Le document élaboré par les spécialistes de la Mission Interministérielle, met en relief le caractère impérieux du règlement de questions fondamentales dont l'Assemblée Consulaire s'est préoccupée et qui lui ont toujours apparu conditionner l'avenir de l'île.

L'aménagement des zones dites d'entraînement, nous a semblé appeler des précisions particulières sur la place déterminante que doivent occuper AJACCIO et le Sud de la CORSE dans le développement de l'île.

La présentation des secteurs secondaires et tertiaires insulaires, nous a permis en outre de rappeler les préoccupations constantes de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'AJACCIO-SARTENE en matière d'implantation d'industrie, de formation professionnelle et, par voie de conséquence, d'évoquer la question des

soutiens d'ordre financier, seuls capables d'assurer une promotion réelle de ces divers secteurs d'activité dans notre région.

L'insularité, source des difficultés que connaît l'économie Corse, confère au problème des transports, un caractère primordial, tant sur le plan du Tourisme que sur le plan de l'économie générale.

En 1961, le rapport d'information sur la situation économique de la CORSE, établi par la Commission de la Production et des Échanges de l'Assemblée Nationale, proclamait qu'il est inconcevable qu'un bras de mer de 180 km aggrave à un point tel les inconvénients de l'insularité. Près de dix ans plus tard, la CORSE attend encore que l'admission définitive du principe de la continuité territoriale l'intègre enfin définitivement dans la Communauté Nationale.

Il semble bien qu'il faille admettre aujourd'hui l'urgence d'une modification fondamentale du principe de Privilège de Pavillon qui régit depuis 1948 le trafic maritime entre la CORSE et la France Continentale.

La mise en place du nouveau cadre économique que constitue la Communauté Économique Européenne, impose une révision globale de dispositions archaïques qui ne peuvent s'insérer dans les lignes de force définies par le Traité de Rome.

Les problèmes abordés dans l'Étude de la Mission Interministérielle constituent sans nul doute un relevé exhaustif des objectifs généraux que doit assigner tout programme d'aménagement régional de la CORSE. Mais l'on doit bien convenir que le louable souci maintes fois exprimé dans cet ouvrage d'associer les insulaires au développement de leur région, ne peut acquérir une crédibilité certaine que dans le cadre d'une mise en œuvre effective de puissants moyens financiers et techniques. C'est à cette seule condition que la CORSE pourra croire à son avenir dans l'évolution générale des structures économiques et à son insertion dans un monde futur dont les contours sont déjà perceptibles.

L'étude qui nous est présentée comprend d'abord une analyse assez précise de l'état actuel de la CORSE, qui n'appelle guère d'observations. Nous sommes plus réservés sur certaines des mesures proposées pour l'aménagement et nous demanderons que certaines d'entr'elles soient complétées, d'autres franchement modifiées.

Mais nous devons d'abord signaler une grave lacune de ce schéma : à aucun moment il n'y est question de la production et de la distribution de l'énergie électrique. Or si on peut à la rigueur considérer la production comme très provisoirement suffisante, le système de distribution est complètement périmé, le réseau très faible et sa fiabilité dérisoire. Le système valable avant l'expansion, qui consistait à confier la distribution hors des villes principales, à des syndicats d'électrification ruraux, est devenu totalement anachronique. E.D.F. doit construire un réseau de transport et ne laisser aux syndicats que les distributions de faible puissance. A noter que le Cap-Corse et la Balagne sont spécialement mal lotis et que l'expansion touristique s'est trouvée freinée.

LE TOURISME : La prospection des marchés.

Elle est effectivement insuffisante, seules l'ALLEMAGNE et l'ANGLETERRE sont touchées avec quelques succès. La SCANDINAVIE est négligée, elle présente cependant un potentiel important pour neuf mois de l'année au moins. A noter cependant que, ainsi que nous le dirons plus loin, l'extension de la prospection vers des pays plus éloignés, exigera un effort en matière de pistes d'aéroports. A cet égard, l'aéroport de Bastia peut facilement être étendu aux caractéristiques d'un aéroport intercontinental. C'est là une opération à faire d'urgence pour permettre de rechercher la clientèle touristique dans toute l'Europe et au-delà.

Le Tourisme Social : Il ne devra être développé qu'avec beaucoup de prudence; il ne rapporte guère et risque de faire fuir le tourisme de qualité. Camping et caravanning sont à réglementer sévèrement, en tenant compte des dangers d'incendie. Le tourisme le plus intéressant est celui des cadres moyens qui viennent d'abord dans les bungalows des lotissements et font ensuite construire des résidences secondaires, sans parler bien entendu du tourisme client des hôtels. Nous reviendrons sur la question des lotissements et des résidences secondaires.

LES ACTIVITÉS SECONDAIRES ET TERTIAIRES

Sur le sujet des petites et moyennes industries, l'auteur du projet retarde en ce qui concerne la fabrication de tuyaux qui a été étudiée de très près, il y a une dizaine d'années, dans l'optique des besoins de la SOMIVAC. Il s'agissait de tuyaux en béton centrifugé précontraint; il a été reconnu que, même en employant ce matériau pour tous les diamètres de 400m/m et plus (au-dessous il n'est pas utilisable) la consommation ne suffirait pas à amortir les frais d'une usine. Trois catégories d'industries peuvent être envisagées en CORSE :

I. - Les industries de montage à partir de produits semi-finis dont le prix est assez élevé pour que l'incidence des transports soit faible au regard des avantages que l'on trouve en Corse : prix relativement peu élevé des terrains, au voisinage des aéroports; avantages fiscaux (ceux-ci pourraient être encore améliorés), main-d'œuvre que la Cité Technique de Bastia fournira régulièrement. Nous citerons, non limitativement :

- l'industrie aéronautique,
- l'électronique,
- l'horlogerie,
- la téléphonie,
- la mécanique de précision.

II. - Les industries de transformation dont la France importe les matières premières pour réexporter les produits finis ou semi-finis.

- métaux non ferreux (sauf aluminium),
- raffinerie de pétrole.

III. - Une industrie (déjà à l'étude) dont l'île possède la matière première et peut absorber la production, il s'agit d'une cimenterie, qui devrait pouvoir être implantée à FRANCARDO avant 1975, si la progression de la consommation insulaire de ciment se poursuit à son rythme actuel et surtout si les projets de barrages prennent corps.

La Chambre de Commerce de Bastia rédigerait un document plus détaillé sur la nécessité et la possibilité d'une certaine industrialisation avec des renseignements précis sur la cimenterie.

Une réduction pendant vingt ans de 50 % du taux d'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux serait une très forte incitation de nature à donner un nouveau visage à bien des endroits de Corse.

L'ENSEIGNEMENT ET LES ACTIVITÉS CULTURELLES.

AJACCIO, centre d'enseignement et centre d'attraction privilégié pour les activités culturelles, lit-on dans le schéma.

Cette exclusivité procède de trois erreurs :

1° - Historiquement, la ville culturelle de la Corse a toujours été BASTIA. On voudra bien lire en annexe une note sur ce sujet établie par un éminent spécialiste, M. Ignace COLOMBANI, ancien Gouverneur des colonies.

2° - Malgré les erreurs du document du Centre Technique d'AIX-EN-PROVENCE, intitulé « AJACCIO-BASTIA 1985 », la démographie de la région qui envoie normalement ses enfants faire leurs études à Bastia, c'est-à-dire à peu près les arrondissements de Bastia, Calvi et Corte et même la région de Porto-Vecchio, cette démographie dépassera très largement celle de la région qui se centrerait sur Ajaccio. On pénaliserait très sévèrement les familles de la première région en les obligeant à envoyer leurs enfants faire leurs études dans la seconde.

3° - L'amorce d'une faculté de Droit, que tout le monde réclame, devrait se faire logiquement autour de la Cour d'Appel de Bastia, Centre Juridique de la CORSE, de la même façon que la faculté de Droit des Bouches-du-Rhône est à AIX.

LES POINTS FORTS. - On est extrêmement surpris de voir que le Cap-Corse a été oublié dans la distribution des points forts. Il faut vraiment n'avoir jamais vu cette magnifique région pour commettre un tel oubli. Le rétablissement du Cap-Corse parmi les points forts devra entraîner obligatoirement la prise en considération de son alimentation en eau présentement très déficiente et en électricité (voir notre remarque préliminaire). A noter qu'il existe un très important projet de lotissement à MAKINAGGIO, favorisé par la présence du port de plaisance, projet arrêté faute d'eau et d'électricité.

L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS.

- Rien de définitif ni d'efficace ne se fera tant que subsistera le privilège du pavillon et que les Compagnies de Navigation intéressées régleront leurs tarifs, sans discussion avec les usagers, qui devraient être représentés par les Chambres de Commerce.

Les Navires : On devra s'opposer énergiquement à l'affectation aux lignes de Corse de navires de plus de 136 mètres de long, qui ne pourraient accoster ni à Bastia, ni en Balagne, ni à Propriano, ni à Nice.

Le trafic maritime croissant très rapidement, de la ligne NICE-BALAGNE, exige que les ports de Balagne soient équipés au total de deux postes à car-ferries de 136 mètres et d'un poste à cargo d'accompagnement. *Ces travaux sont à réaliser de toute urgence si l'on veut éviter un renversement de la tendance actuellement excellente.*

Les Naviplanes : Ce sont des engins extrêmement coûteux à construire et à exploiter. Leur emploi ne se conçoit que sur de courtes distances, avec un temps de trajet assez bref pour que la couverture météo soit sûre. Leur exploitation entre la côte française et la Corse, sur une mer où les coups de vent d'été sont imprévisibles et parfois violents, paraît aléatoire. La Chambre de Commerce de Bastia ne tentera pas, sans garanties, l'aventure de faire des investissements pour accueillir ce type d'engin, les Présidents des Chambres de Commerce de CALAIS et de BOULOGNE nous ayant conseillé d'être très prudents à ce sujet. Il ne serait peut être pas inutile d'envoyer une mission d'information dans ces ports. Elle verrait notamment que les infrastructures d'accueil des naviplanes à CALAIS ont coûté un milliard d'anciens francs.

LA HAUSSE DES PRIX DES TERRAINS. - Comme nous l'avons dit, l'aspect le plus intéressant du tourisme, en outre bien sûr de celui qui séjourne dans les hôtels, est celui qui commence par venir dans les bungalows de lotissements et s'oriente ensuite vers l'achat de résidences secondaires dans les lotissements de catégorie supérieure. Or si la construction d'un hôtel ne demande que peu de terrains, l'installation de lotissements demande de grandes superficies, d'autant plus que la densité à l'hectare accordée par ces services du logement est relativement faible. La taxe sur les plus values foncières frappe alors très lourdement ces opérations.

1° - Si un propriétaire vend simplement son bien, il fait calculer la plus value et fixe son prix de vente en fonction de la somme qui lui restera toutes taxes payées. On arrivera ainsi à doubler, voire tripler le prix réel du terrain ce qui fait fuir les promoteurs éventuels.

2° - Si le propriétaire veut lotir lui-même, il est de même conduit à demander des prix de locations excessifs pour ses constructions.

3° - Quant au promoteur qui achète pour lotir il est encore plus chargé de taxes et il trouve difficilement des acheteurs pour ses villas.

Au total c'est le prélèvement excessif de l'État qui freine terriblement le dévelop-

pement des lotissements, qui, s'ils étaient plus libres, mettraient vite à la disposition des touristes des dizaines de milliers de lits, qui conditionnent la poursuite de l'expansion touristique.

La Chambre de Commerce suggère un allègement de ces taxes, en se référant aux mesures instituées par le « Statut Fiscal de la Corse » de décembre 1967. Pour favoriser la construction, ce statut avait institué une réfaction de 50 % du prix des travaux immobiliers soumis à la TVA. *Il nous semblerait logique, dans la même optique, d'étendre cette réfaction de 50 % à toutes les taxes, plus values foncières et bénéfiques commerciaux qui frappent les opérations immobilières des lotissements.* Nous sommes convaincus qu'une telle mesure provoquerait un afflux de promoteurs français et étrangers, qui, dans l'état actuel de la fiscalité française, préfèrent les uns et les autres, se tourner vers les autres îles de la Méditerranée, vers la Tunisie, vers le Maroc et peut être bientôt vers l'Algérie.

LA PRIORITÉ DANS L'AMÉNAGEMENT DES GRANDS AXES ROUTIERS.

Notre opinion est résolument différente de celle du Schéma d'aménagement. Nous préconisons comme ordre d'urgence :

1° - BASTIA - PORTO-VECCHIO - BONIFACIO.

2° - CALVI - PONTE-LECCIA (qui doit écouler un trafic touristique important).

3° - AJACCIO - BASTIA (à améliorer sans travaux trop considérables).

4° - AJACCIO - PROPRIANO par la Côte.

5° - CORTE - ALERIA - CATER-RAGIO.

On se référera utilement au programme routier, paru en janvier dernier qui est basé sur des calculs précis et on ne s'attachera pas outre mesure au document intitulé « AJACCIO-BASTIA 1985 - Prévission du trafic routier » dont les bases démographiques sont totalement fausses - (La région Bastia-Folelli, comptée pour 40 000 habitants en 1968, en comptait en réalité 62 489, d'après le document officiel du Ministère de l'Intérieur).

LES PORTS.

1° - BASTIA : Il est nécessaire d'étudier, pendant le 6^e plan, la construction d'un port annexe au Sud immédiat de la Ville; à défaut d'une réalisation immédiate de la pénétrante, ce nouveau port deviendra indispensable en 1975.

2° - BALAGNE : Nous insistons encore sur la nécessité de construire de toute urgence, un deuxième poste à car-ferries de 136 mètres à ILE ROUSSE, et

un poste à cargo d'accompagnement à CALVI.

3° - ENTRE BASTIA et PORTO-VECCHIO : L'idée de construire un port quelque part entre ces deux villes ne résiste pas à un examen, même sommaire, de son coût et à l'évaluation du trafic qu'il pourrait traiter.

4° - PORTO-VECCHIO : La part d'exploitation vinicole de Porto-Vecchio est due essentiellement aux difficultés du trafic routier à travers BASTIA. Faire de Porto-Vecchio un port important exigerait :

- des travaux de dragages considérables,

- de très gros travaux routiers sur la route de SOLENZARA à PORTO-VECCHIO.

Il paraît raisonnable d'envisager à PORTO-VECCHIO.

- un large développement de la plaisance, car le site est idéal;

- le dragage d'un chenal permettant la navigation et la manœuvre des cargos qui desservent normalement la Corse (Cargos de 800 tonnes de charge).

LA NAVIGATION DE PLAISANCE : Dire que la côte occidentale est particulièrement adaptée à la navigation de plaisance c'est faire preuve d'une extraordinaire ignorance de la navigation et la météorologie. Les vents d'ouest, en été, sont fréquents et assez forts sur cette côte très exposée, et très inhospitalière entre les rares abris :

- CALVI.
- GIROLATA.
- SAGONE, peu sûr par vent sud ouest.
- AJACCIO.

La mer favorite de la plaisance, tous les plaisanciers le savent, est la mer tyrrhénienne bordée par la Corse, la SARDAIGNE, les Côtes italiennes, avec les abris intermédiaires des îles de l'archipel Toscan. Les temps d'été restent toujours maniables et les abris sont nombreux. Outre un grand port de plaisance à Porto-Vecchio, dont nous avons déjà parlé, il faut développer rapidement celui de BASTIA et en prévoir un à SOLENZARA. On aura ainsi avec MACINAGGIO - BASTIA - CAMPOLORO - SOLENZARA - PORTO-VECCHIO - BONIFACIO, un abri tous les vingt milles marins.

LES AÉROPORTS. -

1° - Bastia : La nécessité de donner à la piste la dimension intercontinentale est reconnue; mais il faut faire vite, le trafic des charters étrangers croît en effet rapidement, et déjà les compagnies

se plaignent d'une piste trop courte qui limite le tonnage des avions, maintenant ainsi les prix de transport à un niveau trop élevé, incompatible avec le développement de la « clientèle charters ».

2° - *Calvi*: Les études en cours doivent être faites dans l'optique de l'utilisation d'avions de tonnages comparables à celui des BOEING 707. Les caravelles seront très vite périmées, dans le « trafic charters. »

CONCLUSION

La Chambre de Commerce de Bastia n'a nullement voulu faire une critique stérile du « Schéma d'aménagement ». Elle s'est efforcée au contraire de présenter des suggestions constructives, qui bien souvent ne font que souligner ou, compléter certaines propositions du Schéma.

Si elle peut se permettre une observation de portée générale elle dira que, ce Schéma adopté, le travail le plus difficile sera de fixer des ordres d'urgence en fonction des crédits que l'on pourra obtenir. Et que surtout il faudra éviter de trop vouloir entreprendre en même temps par un « saupoudrage de crédit » qui n'aurait pour résultat que des installations incomplètes et donc inutiles par le fait de leur inadaptation à l'expansion espérée.

AVIS DE L'UNION DÉPARTEMENTALE DES SYNDICATS C.F.D.T.

(9 juillet 1971)

Le Schéma d'Aménagement de la Corse qui nous est soumis pour avis s'articule autour d'une proposition que les rédacteurs de cette étude paraissent considérer comme évidente, c'est-à-dire : le tourisme. Et, en effet, en ouvrant la brochure, dès la première page, on est fixé : une carte et des graphiques soulignent déjà les attraits de la Corse en ce qui concerne l'ensevelissement et, à la page suivante, nous avons une carte de l'île qui indique les plages exploitables. Dès l'abord donc nous sommes fixés : la vocation essentielle de notre région sera touristique.

Mais cela n'est pas une découverte pour nous; nous savions déjà que le rapport général du VI^e Plan assignait à la Corse un rôle touristique au sein des grandes options d'orientation qui ont été retenues pour les régions.

Mes camarades des syndicats C.F.D.T. que je représente m'ont demandé de présenter une remarque qui, à elle seule, leur paraît justifier le rejet du Schéma.

En effet, dans le bref inventaire qui est dressé des possibilités de la Corse, on chercherait en vain une seule allusion aux domaines humain, social et culturel, aux conditions de vie des corses, aux problèmes qui se posent à eux et qui les assaillent dans leur vie de tous les jours; ces problèmes qui ont nom : l'emploi, le logement, l'éducation nationale, les sports, la santé etc... Et il aurait fallu non seulement poser ces problèmes mais encore démontrer le mécanisme de leur formation de façon à faire apparaître

les raisons pour lesquelles ces problèmes existent.

Autrement dit, nous aurions voulu que l'étude de l'aménagement de la Corse parte essentiellement de celui pour lequel il devrait être pensé : c'est-à-dire l'homme corse et ses besoins.

Et on se serait aperçu alors que le cadre de vie que nous désirons voir construire nous le voulons à notre mesure, à la mesure humaine. Car les descendants de bergers et d'agriculteurs que nous sommes veulent préserver ce bien précieux qui est si souvent refusé aux hommes qui vivent dans les cités industrialisées : avoir le temps de vivre.

Et pour cela, il faut que le développement économique de la Corse se fasse harmonieusement, préserve notre style de vie, préserve notre cadre habituel, évite le gigantisme, la grande exploitation, la grande usine.

Or, il est à craindre que les réalisations touristiques, agricoles, voire commerciales et industrielles qui se feront dans le cadre prévu par le schéma soient financées par de gros investisseurs privés qui en concevront l'exploitation pour la seule rentabilité de leurs capitaux sans se soucier des hommes.

Et s'en sera alors fini de ce qui est le peuple corse, de son âme, de sa culture, de sa manière de vivre. Car qui seront les 320 000 habitants de la Corse que l'on nous promet pour 1985?

Ce danger n'est pas illusoire car c'est la tendance naturelle des investissements privés et des exemples existent

aussi bien dans d'autres régions de France que dans des pays voisins comme la Sardaigne

Voilà la remarque essentielle que mes camarades m'avaient chargé d'exprimer. Et, après les travaux de ces deux jours, nous avons conscience que malgré l'adjonction de nombreux amendements, et parce qu'il forme un tout, le schéma garde ses orientations capitales. Nous pensons qu'elles ne sont pas conformes aux intérêts des travailleurs corses.

En outre, il ne nous est pas possible d'approuver l'intrusion de compagnies maritimes privées dans les relations Continent-Corse. La Transméditerranéenne est une compagnie dans laquelle l'État est majoritaire et tous les moyens doivent lui être donnés pour assurer le service public qui lui est confié. Il ne nous est pas possible non plus d'approuver, la création d'une S.D.R. corse car il nous apparaît que le financement privé se substituera au financement public alors que l'État et les collectivités locales devraient garder la maîtrise du financement des structures économiques.

Nous aurions souhaité pouvoir travailler à la confection d'un nouveau plan de développement de la Corse à partir des critères que j'ai définis. Il nous a été répondu que le temps pressait et que cela n'était pas possible.

En conséquence la C.F.D.T. rejette le projet du schéma.

AVIS DE L'UNION DÉPARTEMENTALE DES SYNDICATS F.O.

(9 juillet 1971)

L'Union départementale Force Ouvrière émet l'avis suivant sur le schéma :

Elle en reconnaît les mérites de forme et de présentation. Pour ce qui est de son contenu, elle déclare qu'elle n'a été finalement sensible qu'à une seule indication, celle qui vise les équipements hydrauliques.

Le reste, tout le reste, lui paraît insuffisant, contestable, et, lourd de menaces pour l'avenir de la Corse et des Corses.

Insuffisant parce qu'elle n'y découvre pas

quels emplois sont et seront proposés aux travailleurs de ce département, comment ceux-ci y seront préparés, comment ils pourront s'y maintenir, dans quel cadre convenable de vie, et pour quelle ouverture sur l'avenir.

Le contestable, est l'affirmation reprise avec obstination depuis vingt ans, que la Corse n'a de salut et de prospérité qu'à travers le tourisme.

Force Ouvrière se doit d'indiquer que ce tourisme tel qu'il paraît conçu et pra-

tiqué, ne peut conduire, à son avis, qu'à l'aliénation progressive du patrimoine et au sous-emploi de toute une population. Organisation des travailleurs, Force Ouvrière rêve, pour les hommes et les femmes de ce département, pour sa jeunesse surtout, de travail pour aujourd'hui et pour demain, mais de travail qui élève et réalise. Elle n'en voit pas la promesse dans le schéma proposé, et c'est pourquoi elle le rejette.

APPROBATION

COMITÉ INTERMINISTÉRIEL POUR LES PROBLÈMES D'ACTION RÉGIONALE ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

(29 juillet 1971)

Schéma d'aménagement de la Corse

Compte tenu des avis exprimés au cours des consultations locales et régionales par le Conseil général et la Commission de développement économique de la Corse (CODEC), ainsi que par les Chambres de Commerce, d'Agriculture et de Métiers, et compte tenu de l'avis favorable donné par la mission interministérielle pour l'aménagement et l'équipement de la Corse, sont approuvés le projet de schéma d'aménagement de la Corse et les instructions suivantes, qui ont valeur de directive nationale d'aménagement du territoire, à adresser aux administrations centrales et au Préfet de Région :

A – L'aménagement de la Corse doit s'inspirer des principes suivants :

- il doit respecter les caractéristiques naturelles et humaines de l'île,
- ses moteurs privilégiés sont l'agriculture et le tourisme, mais il ne doit pas négliger les activités complémentaires nécessaires au renforcement de l'économie et à l'équilibre de l'emploi,
- l'aménagement de la Corse ne doit pas se limiter au littoral : il doit être un aménagement en profondeur alliant la mer et la montagne, de manière à réaliser un équilibre entre les régions côtières et celles de l'intérieur.

B – Les principaux objectifs retenus sont :

- pour l'agriculture, rénover les productions traditionnelles (élevage) et consolider les productions d'ores et déjà commercialisées sur les marchés extérieurs. Cet effort doit être lié à la protection de la nature – forêt et alpages – dans l'intérieur de l'île,
- pour le tourisme et le thermalisme, créer, d'ici à 1985-1990, une capacité supplémentaire de l'ordre de 250 000 lits (100 000 existants) utilisée sur une durée de 4 mois pleins,
- moderniser le secteur des services et développer le secteur industriel et de l'artisanat compte tenu des objectifs précédents,

– la population de la Corse passant dans cette perspective de 200 à 320 000 habitants, organiser le développement de l'espace à partir des zones réunissant le plus d'atouts.

La réalisation de ces objectifs est conditionnée par la réorganisation du système des transports entre le continent et la Corse.

C – Compte tenu de ces orientations fondamentales et sans que soit fixé dès maintenant un calendrier de réalisation d'opérations, lequel sera déterminé dans le cadre des plans quinquennaux, il est nécessaire d'affirmer le caractère prioritaire des réalisations et l'urgence des mesures suivantes :

1. Transports :

Il est pris note des avis exprimés par les instances locales et régionales sur ce problème fondamental. Dans l'immédiat, sont retenues les mesures suivantes :

a) En ce qui concerne les transports maritimes et au vu des premières conclusions de la commission interministérielle présidée par M. LONGEAUX, dont les travaux devraient être achevés pour le début de 1972, le ministère des transports demandera :

– à la Compagnie générale transméditerranéenne :

- de proposer, dans la double hypothèse du maintien ou de la suppression du monopole de pavillon, un programme d'investissement et de financement pour des moyens nouveaux destinés à entrer en service à partir de 1975. D'ici là, il y aura lieu de rechercher l'augmentation des capacités offertes pendant la saison estivale au maximum des possibilités de la compagnie.

- d'étudier les conditions de modernisation du système de réservation des places.

– aux compagnies exploitantes d'élaborer un régime simplifié de tarification correspondant à l'évolution du trafic des marchandises.

D'autre part, le ministre des transports et le ministre de l'équipement examineront d'urgence avec le préfet de région les conditions économiques et financières du renforcement de l'infrastructure portuaire de la Balagne, pour permettre une meilleure rotation du matériel naval.

b) Pour les transports aériens, il est demandé au ministre des transports :

- de prendre les dispositions tendant à éliminer les contraintes qui peuvent subsister concernant le développement des charters pour le cabotage national entre la France continentale et la Corse.

- de mettre à l'étude le plan d'équipement des aérodromes de la Corse dès que le projet de schéma directeur de l'équipement aéronautique aura été approuvé.

La réalisation de cette étude ne devra pas avoir pour conséquence de différer les acquisitions de terrains préalables à l'équipement dans le Sud de l'île d'un site destiné à l'accueil du trafic touristique non régulier. Il conviendra d'examiner dès maintenant les conditions de mise en place de cet équipement et son calendrier de réalisation.

2. Politique foncière :

La mise en œuvre du Schéma ne pose pas dans l'immédiat de problème de maîtrise des sols à grande échelle : en ce qui concerne le tourisme, les principaux projets d'aménagement disposent de l'assise foncière nécessaire, sur 500 ou 1 000 hectares et plus.

Toutefois, la sauvegarde des principaux sites sensibles du littoral appelle une appropriation publique. Est reconnue l'urgence de ces acquisitions dont le département a pris l'initiative sur le produit de la redevance sur les espaces verts et qui pourront bénéficier de l'aide de l'État, selon les possibilités d'intervention définies par le groupe interministériel foncier.

3. Équipement hydraulique :

Cet équipement, fondamental pour le développement de l'île et aussi la protection du milieu, est un préalable à tout aménagement d'envergure dans certains secteurs. Il est en conséquence décidé qu'un schéma hydraulique sera établi pour l'ensemble de l'île avant la fin de 1972 et qu'une priorité sera accordée dans l'affectation des crédits d'équipement à deux secteurs : Sud et Balagne. Cet effort ne devra pas être fait au détriment du programme d'action hydraulique de la Société pour la Mise en Valeur Agricole de la Corse (SOMIVAC).

4. Équipement routier :

L'infrastructure routière revêt également une importance essentielle. Elle sera améliorée à partir des priorités suivantes :

- liaison Ajaccio-Bastia,
- liaison Bastia-Porto-Vecchio-Bonifacio

qui sont retenues au projet de schéma directeur des routes.

Les efforts d'équipement porteront en outre sur les autres axes principaux : Corte-Aleria-Cateraggio et Calvi-Ponte-Leccia, nécessaires au développement de l'intérieur ainsi qu'Ajaccio-Propriano par la côte.

5. Développement touristique :

a) Un des objectifs essentiels est l'allongement de la saison qui assure un meilleur équilibre de l'activité et de l'emploi touristiques à cet effet, il est demandé au ministre compétent de renforcer l'action de prospection de la clientèle étrangère menée par l'administration en liaison avec les professions intéressées. L'expansion corrélative de l'hôtellerie sera encouragée par les moyens financiers habituels et, le cas échéant, pour les opérations les plus significatives, par des prêts complémentaires de la SETCO (Société d'Équipement Touristique de la Corse). En outre, sera encouragée la modernisation de l'équipement et de la gestion des hôtels à exploitation familiale, notamment dans les zones de montagne. D'autre part, compte tenu des besoins croissants de personnel qualifié, un centre de formation professionnelle pour l'hôtellerie sera créé en Corse dans les meilleurs délais.

b) Le développement du camping, qui est à encourager comme celui des autres formes de tourisme social (villages de vacances en particulier) et constitue notamment pour les jeunes un moyen privilégié de connaissance de l'île, ne doit pas aggraver la menace sur le milieu naturel. Un schéma directeur par zones d'accueil sera établi d'urgence et en tout état de cause avant la fin de 1972, à la diligence du préfet de région.

c) La Corse a une vocation toute spéciale pour la navigation de plaisance mais le développement des installations ne doit pas se faire au détriment des sites ni provoquer une concurrence désordonnée entre projets publics et privés. Il est décidé qu'un schéma sera établi dans le délai d'un an, précisant les possibilités d'implantation dans chaque zone littorale.

6. Aménagement du milieu naturel et action culturelle :

La protection et l'aménagement du milieu naturel appellent des interventions urgentes et énergiques :

- accroissement des moyens de lutte contre l'incendie, y compris l'information du public et l'intensification de l'équipement en ouvrages de protection, au titre de la loi sur la protection et la reconstitution de la forêt méditerranéenne.

- mise en place d'un système d'élimination des ordures et déchets.

- aménagement du parc régional de la Corse, récemment créé.

- classement de certains sites naturels non encore protégés.

Dans le domaine culturel, outre la promotion du parc, les mesures suivantes sont décidées :

- inventaire et premier programme de mise en valeur des richesses archéologiques,

- étude et mise en place d'un système de conseil et d'information du public tendant à améliorer la qualité architecturale des projets de construction.

7. Développement économique général et aménagement rural :

Il est décidé de procéder aux études suivantes, à la diligence des ministres intéressés :

- aménagement et rénovation des zones de l'intérieur, en particulier dans les secteurs du développement prioritaire retenus par le schéma.

- conditions d'intervention d'un organisme du type société de développement régional en vue de créer des entreprises nouvelles, étendre ou transformer celles qui existent.

- possibilités de développer certains types d'activité industrielle, compte tenu des perspectives de l'emploi et de la formation professionnelle.

8. Environnement :

La protection du milieu naturel est retenue comme principe fondamental de l'aménagement de la Corse; son respect exige une politique volontaire de l'environnement. Celle-ci s'applique à chacun des domaines évoqués pour l'aménagement de l'île et notamment :

- la sauvegarde des grands sites littoraux,
- l'équipement hydraulique,
- le camping et la navigation de plaisance,
- la rénovation des secteurs de montagne,
- la lutte contre les nuisances.

Il est demandé aux ministres compétents en liaison avec le ministre délégué auprès du Premier Ministre, chargé de la protection de la nature et de l'environnement de veiller tout particulièrement au respect du principe évoqué.

CONSEIL DES MINISTRES – 4 AOUT 1971 –

(Communiqué de M. Léo HAMON, Secrétaire d'État auprès du Premier Ministre, porte-parole du Gouvernement).

Les schémas d'aménagement de la Loire moyenne et de la Corse ont été successivement présentés au Conseil. Le porte-parole du Gouvernement en ce qui concerne le schéma de la Corse a fait la déclaration suivante :

« M. BETTENCOURT a entretenu le Gouvernement d'un schéma directeur d'aménagement pour la Corse. Celui-ci a été élaboré par la mission interministérielle d'aménagement de la Corse et la préfecture de région. Le Conseil s'est félicité de la procédure de consultation des instances locales et régionales et du caractère positif des avis recueillis.

Il a tout particulièrement pris acte des avis exprimés par le Conseil général de la Corse et par la Commission de développement économique de la région et c'est à partir de là qu'il a donné valeur de directives nationales d'aménagement du territoire aux orientations du schéma.

L'aménagement de la Corse devra respecter les caractéristiques naturelles et humaines de l'île. Dans ce secteur privilégié, un rôle moteur sera constitué par l'agriculture et le tourisme.

Le schéma prend aussi en considération les activités complémentaires nécessaires au renforcement de l'économie et à l'équilibre de l'emploi. L'aménagement ne se limite pas au littoral, il doit se réaliser en profondeur, de manière à réaliser un équilibre entre la région côtière et l'intérieur.

Pour l'agriculture, les principaux objectifs retenus sont la rénovation des productions traditionnelles – notamment de l'élevage – et la consolidation des productions déjà commercialisées sur les marchés extérieurs. L'effort qui portera sur l'agriculture en général et l'élevage en particulier doit être lié à la protection de la nature, notamment aux forêts et alpages de l'intérieur de l'île.

S'agissant du tourisme et du thermalisme, le schéma directeur prévoit la création, dans la perspective des années 85-90, d'une capacité supplémentaire d'accueil d'environ 250 000 lits qui seraient utilisés, comme les 100 000 existants, pendant une durée de quatre mois pleins. C'est dire que le schéma directeur a été conçu dans la perspective d'un allongement de la saison touristique.

Le secteur des services doit être également modernisé. Le secteur de la petite industrie et de l'artisanat sera développé, compte tenu des objectifs ci-dessus exposés. Il conviendra même d'examiner les possibilités de développer certains types d'activités industrielles, dans le respect des sites d'accueil et

compte tenu des perspectives de la formation professionnelle et de l'emploi.

En conclusion, l'ensemble de ces mesures peut et doit amener un accroissement de la population de la Corse, passant de 200 000 à 320 000 âmes, ce qui suppose le développement de l'espace régional à partir des zones réunissant le plus de possibilités.

Évidemment la réalisation de tous ces objectifs, suppose une notable amélioration du système des transports entre le continent et la Corse et, d'autre part, une amélioration de l'infrastructure routière dans l'île, principalement des liaisons Ajaccio-Bastia et Bastia-Porto Vecchio-Bonifacio.

Le Président de la République, commentant les deux projets qui venaient d'être présentés au Conseil et l'échange de vues qui s'en était suivi, a tout particulièrement insisté sur l'impératif majeur de la sauvegarde des sites français – sites naturels et parfois même sites déjà enrichis par la main de l'homme, dans le cas des châteaux de la Loire.

En même temps qu'il soulignait cet impératif de sauvegarde des richesses anciennes, le Président marquait qu'effectivement les perspectives évoquées à propos de la Corse, et pas seulement à propos de cette région, étaient subordonnées à un développement considérable des transports.

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

- 0 Techniques avancées et aménagement du territoire
- 1 La façade méditerranéenne
- 2 Éléments pour un schéma directeur des télécommunications
- 3 Composantes de la fonction urbaine
- 4 Dictionnaire des projections 1985 et 2000
- 5 Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise
- 6 Aménagement de la Basse Seine (*épuisé*)
- 7 Aménagement du Bassin parisien (*épuisé*)
- 8 Rapport du groupe de travail Paris-Nord (*épuisé*)
- 9 Schéma d'aménagement de la métropole lorraine
- 10 Schéma d'aménagement de la métropole Lyon-Saint-Étienne-Grenoble
- 11 Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Nantes-Saint-Nazaire
- 12 Scénarios d'aménagement du territoire (*épuisé*)
- 13 Éléments pour un schéma directeur de l'informatique
- 14 Prospective et analyse de système
- 15 L'eau en Seine-Normandie. Projet du Livre blanc
- 16 Les problèmes de l'eau en Artois-Picardie
- 17 Les centres de prospective et d'aménagement du territoire en Europe
- 18 Bassin Rhin-Meuse. Eau et aménagement
- 19 Aménagement d'une région urbaine, le Nord-Pas-de-Calais
- 20 Une image de la France en l'an 2000. Scénario de l'inacceptable
- 21 L'eau en Adour-Garonne
- 22 Les problèmes de l'eau dans le Bassin Rhône-Méditerranée-Corse
- 23 Vers la métropole jardin. Livre blanc pour l'aménagement de la Loire moyenne
- 24 L'espace nord-champenois
- 25 Éléments pour un schéma directeur de l'équipement aéronautique
- 26 La transformation du monde rural
- 27 L'eau dans le Bassin Loire-Bretagne
- 28 Prospective et société
- 29 Survol de la France
- 30 Une image de la France en l'an 2000. Documents de base. Méthode de travail
- 31 Les liaisons routières : histoire d'un schéma

Les photographies illustrant ce volume sont dues à Alain PERCEVAL (vues aériennes), la carte de l'Institut géographique national a été photographiée par Philippe BRIAT (p. 2) et la figurine de la page 56 provient d'une photographie de M. ECOCHARD.

Les cartes et graphiques sont également dus à M. ECOCHARD.

DÉLÉGATION A L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET A L'ACTION RÉGIONALE

1, avenue Charles-Floquet, 75-Paris (7^e)

Fondateur de la collection : Gérard WEILL †

Directeur de la publication : Jacques DURAND
Administrateur : Hélène ROGER-VASSELIN

Secrétaire de rédaction : Marie GRENIER
Couverture : Cl. CAUJOLLE et Denise COHEN

MAURY-IMPRIMEUR S. A. - 45-Malesherbes

Impression de la couverture : Société Industrielle d'Imprimerie - Levallois

© La Documentation Française - Paris - 1972