

Mobilités, migrations et tourisme en Corse

S'insère dans le programme de **SECONDE**, « **Environnement, développement, mobilité : les défis d'un monde en transition** » → **THEME 3 : LES MOBILITES GENERALISEES**

Notions antérieures à mobiliser : développement, environnement, développement durable, peuplement, acteurs, espaces protégés, conflits

Notions spécifiques à acquérir : Mobilités, insularité, flux, migrations résidentielles

Lien avec le programme de Première : littoralisation, métropolisation

Type d'exercice : Etude de cas : 2h → Objectif : réponse problématisée ; apprendre à faire un plan

En Corse, le tourisme, défini comme un l'ensemble des déplacements hors du lieu de résidence habituelle pour une durée de moins d'un an, est corrélée avec les migrations résidentielles, envisagées comme des déplacements qui induisent un changement de résidence pérenne. Néanmoins, la multi-résidentialisation, *via* les résidences secondaires rend cette distinction floue. Figari ou Bonifacio, connaissent par exemple des taux communaux de résidences secondaires supérieurs à 56 % (carte disponible sur : https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/outils/cartographie-interactive/#bbox=809543,5267750,359705,223412&c=indicator&i=insee_rp_hist_1968.part_resid2&s=2016&view=map26) qui peuvent ou non devenir des résidences principales après la vie active. Comme nous y invite le chapitre, il convient donc de traiter ces deux types de mobilités conjointement pour faire comprendre leur enchevêtrement, les polarités et les conflits qu'elles induisent. Celles-ci se déploient grâce à un réseau de transports caractérisé par un maillage faible, aux contraintes topographiques fortes.

Définitions

Mobilités : Déplacement de personne(s) engageant des déplacements spatiaux concrets et/ou potentiels permis par des réseaux divers, qui accroissent ou minorent selon leurs états, l'accessibilité aux lieux.

Insularité : Ensemble des caractéristiques propres aux îles : éloignement plus ou moins marqué, vulnérabilité aux coupures de réseaux de transports, périphéricité par rapport à un centre politique économique, culturel, représenté ou réel.

Flux : Représentation cartographique agrégé des déplacements entre deux lieux

Migrations résidentielles : Déplacements consécutives à un changement pérenne de lieu d'habitation principale → **Habiter** : processus individuel d'appropriation des lieux et leurs usages comme territoire du quotidien.

Problématique proposée comme fil directeur : Dans quelle mesure l'insularité influe-t-elle sur les caractéristiques des mobilités touristiques et migratoires de la Corse ?

Doc 1 Présentation de l'île <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4242421?sommaire=4243977>

Située au cœur du golfe de Gènes, la Corse se caractérise par un relief montagneux et un littoral très découpé. Troisième île de méditerranée de par sa superficie, c'est aussi la moins densément peuplée avec 38 habitants au km². La population insulaire est largement concentrée sur le littoral, et en particulier dans les grandes villes et leur périphérie. Les dix communes les plus peuplées regroupent 52 % des habitants en 2016, neuf sont situées en bord de mer. Le territoire insulaire compte 2 communautés d'agglomération et 17 communautés de communes mises en place au 1er janvier 2017 suite à l'adoption de la loi NOTRe¹. La région possède un patrimoine naturel important. Le parc naturel marin du Cap Corse, créé en 2016, est le plus vaste de métropole.

Doc 2 Insularité et îles en Méditerranée <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/insularite>

Les îles couvrent environ 4% de la Méditerranée et sont inégalement réparties : poussières insulaires des mers Egée, Ionienne, de Dalmatie, ou pavages plus importants représentés par les grandes îles telles que Chypre, la Sicile, la Crète, la Sardaigne, la Corse.

Les îles participent pleinement aux images et aux mythes de la Méditerranée. Mais, de nos jours, l'insularité méditerranéenne renvoie à une double caricature. D'un côté les images idylliques des voyageurs avec la mer bleu azur, les plages ensoleillées, le pittoresque des lieux (ruines antiques, criques secrètes, villages de pêcheurs, etc.). D'un autre côté, des réalités qui sont souvent celles de toute insularité : l'éloignement et l'isolement relatifs, le particularisme culturel qui peut confiner à l'archaïsme, l'exigüité des lieux, la rareté de certaines ressources. A la croisée de ces deux réalités, le choc peut être brutal avec son cortège de dénaturation des paysages, de spéculation foncière sur fond de dépeuplement des populations permanentes, de déstructuration des sociétés traditionnelles, etc.

Les îles contribuent fortement à articuler l'espace méditerranéen, à créer des liens, des ponts entre ses différents rivages. Elles sont parfois aussi des enjeux disputés : de l'îlot du Persil (voir l'entrée frontières) à l'île de Chypre, elles cristallisent les tensions et les rivalités.

P. Ageron, 2013 : « Une insularité sans îles ? De l'insularité topographique à l'insularité topologique en milieu continental. Le rôle des réseaux de transports » http://geotransports.fr/Revue/n03/pp_95_114_Une_insularite_sans_iles_J.Varlet_P.Ageron.pdf

Comment les spécialistes de l'insularité topographique cernent-ils ce concept ? Ils avancent quatre marqueurs cumulatifs, dont les « interactions multiples » forment système (Taglioni, 2003, pp. 13 et 16), et ils forgent l'insularité à la fois comme état et comme processus³. L'ordre d'énumération de ces marqueurs reflète l'importance décroissante accordée ici dans l'analyse de l'insularité topologique. Le premier marqueur est la fragmentation. Dans l'insularité topographique, sa double manifestation réside dans la dispersion des terres insulaires et dans les dichotomies internes à l'île. Les réseaux de transports ont, eux aussi, la propriété de fragmenter l'espace continental à diverses

¹ Loi du 7 août 2015 portant une « nouvelle organisation territoriale de la République » visant à réorganiser les attributions des collectivités territoriales, donnant davantage de compétences aux intercommunalités et régions, consécutive aux redécoupage des régions administratives en 2013.

échelles. A l'échelle « macro » du réseau comme unité, leur treillage enserme des mailles : ainsi, le Bugey est inscrit dans une maille du réseau autoroutier rhônalpin, seulement bordée par les réseaux de transports rapides, île montagnarde entourée d'infrastructures (Berne, 2008, pp. 263-276). A l'échelle « micro » du site urbain, celle d'un espace aux dimensions réduites et densément peuplé, l'accumulation des réseaux fragmente celui-ci et provoque la déstructuration du territoire urbain. Parfois, le fonctionnement privatif de certains de ces réseaux de transport double la coupure spatiale par une coupure sociale (Graham & Marvin, 2001, p. 100). Un second marqueur de l'insularité, la dépendance, soulève deux questions : dépendance de qui ? Dépendance envers qui ? Si la réponse apparaît évidente pour les îles, en situation de dépendance économique et parfois politique, l'évidence est moindre dans le cas des espaces continentaux en matière de réseaux de transports. Si les clients/usagers sont tributaires du bon fonctionnement de ces derniers pour satisfaire leurs déplacements, l'interdépendance entre les divers lieux et nœuds d'un même réseau ou de réseaux différents se dégage fortement. Le système hub and spokes accentue ce lien : si la congestion ou si un aléa météorologique survient sur le site de la plate-forme de correspondances, l'ensemble du réseau aérien en est affecté. Le troisième marqueur de l'insularité topographique, la périphéricité, définie comme éloignement de l'île par rapport à un centre, à un continent ou à une île principale dans le cas d'un archipel, s'applique de fait aux réseaux de transports continentaux. Au premier abord pourtant, dans un monde de réseaux, les infrastructures de transports rapides se forment une centralité pour le système des mobilités ; mais pour la ville, la congestion crée de la périphéricité (Varlet, 2006, Varlet & Zembri, 2010, p. 48) Enfin, la vulnérabilité, constitutive de la « société du risque » contemporaine (Beck, 1995), marque autant l'insularité topographique que l'insularité topologique. L'île apparaît vulnérable car dépendante des importations en provenance des métropoles, donc des prestataires de services de transport qui en garantissent l'accessibilité et la régularité d'accès. Les réseaux de transports en milieu continental, en tant que réseaux-services, sont confrontés à cette problématique ; l'interruption du flux peut avoir des conséquences spatiales et économiques importantes pour tous les acteurs de la chaîne de transports, de l'opérateur à l'utilisateur. La pandémie du SRAS, entre novembre 2002 et juillet 2003, souligne la fragilité des réseaux de transports rapides face à une crise sanitaire (Harris Ali et Keil, 2010).

Doc 3 Portrait de Corse 2019 INSEE



Source : Insee

917 km²
Superficie de la
communauté de communes
Spelunca-Liamone

68 km²
Superficie de la
communauté d'agglo
de Bastia

Situation géographique



Par ordre décroissant de population	Population au 1 ^{er} janvier 2016	Part dans la population régionale (en %)
Ajaccio	69 075	20,9
Bastia	44 829	13,6
Porto-Vecchio	11 813	3,6
Borgo	8 766	2,7
Biguglia	7 945	2,4
Corte	7 389	2,2
Furiani	5 682	1,7
Lucciana	5 671	1,7
Calvi	5 442	1,6
Ghisonaccia	4 196	1,3

Source : Insee, Recensement de la population 2016 - Populations légales

Les nouvelles intercommunalités

	Nombre de communes	Population 2016 nombre	Evolution de la population entre 2011 et 2016 (%)	Surface km ²	Densité hab/km ²
Corse-du-Sud	124	154 303	5,6	4 015	38
Pays Ajaccien	10	85 103	5,1	269	316
Sud Corse	7	20 848	9,3	584	36
Pieve de l'Ornano	28	12 199	9,3	657	19
Sartenais-Valinco-Taravo	18	11 515	3,5	526	22
Alta Rocca	18	8 467	3,5	680	12
Celavu- Prunelli	10	8 580	10,4	382	22
Spelunca-Liamone	33	7 591	2,5	917	8
Haute Corse	236	176 152	4,5	4 666	38
Bastia	5	58 427	3,0	68	859
Marana-Golo	10	23 720	12,0	167	142
Fium'orbu Castellu	13	12 924	5,1	636	20
Castagnicia-Casinca	42	12 433	5,1	233	53
Calvi Balagne	14	11 927	-0,5	562	21
L'Île-Rousse-Balagne	22	10 457	0,0	390	27
Costa Verde	23	10 212	10,4	185	55
Centre Corse	10	9 736	2,5	362	27
Nebbiu-Conca d'Oro	15	7 192	6,7	387	19
Cap Corse	18	6 804	4,1	306	22
Pasquale Paoli	42	6 231	-1,0	904	7
Oriente	22	6 089	4,1	466	13

Doc 4 Mobilités résidentielles en Corse <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4283384>

la Corse est un territoire que l'on quitte peu. Avec seulement 1,5 % de la population moyenne qui déménage ailleurs, l'île fait partie des régions à faible taux de départs (5^e région métropolitaine). Comparée aux départements, elle présente une propension au déménagement extra-régional dans la moyenne (45^e dans le classement départemental). Mais sur le continent, les migrations sont importantes au sein des départements d'une même région (44 % des départs totaux). Tous types de flux considérés (intra et extra régionaux) la Corse présente ainsi le 3^e taux de départs le plus faible des départements après la Réunion et la Martinique

(respectivement 1,4 % et 1,7 %). Cela traduit à la fois l'éloignement physique et l'attachement des habitants aux territoires insulaires.

Ainsi, le solde migratoire élevé de la Corse repose davantage sur des départs peu importants que sur la fréquence des arrivées. Toutefois, le nombre annuel de partants progresse régulièrement. Il est ainsi passé depuis 2013, de 4 200 à 4 800 personnes. En revanche, le nombre annuel d'entrants est stable. Cela se traduit donc par une diminution du solde migratoire. Il s'établissait à 0,9 % de la population moyenne en 2013, soit 0,2 point de plus.

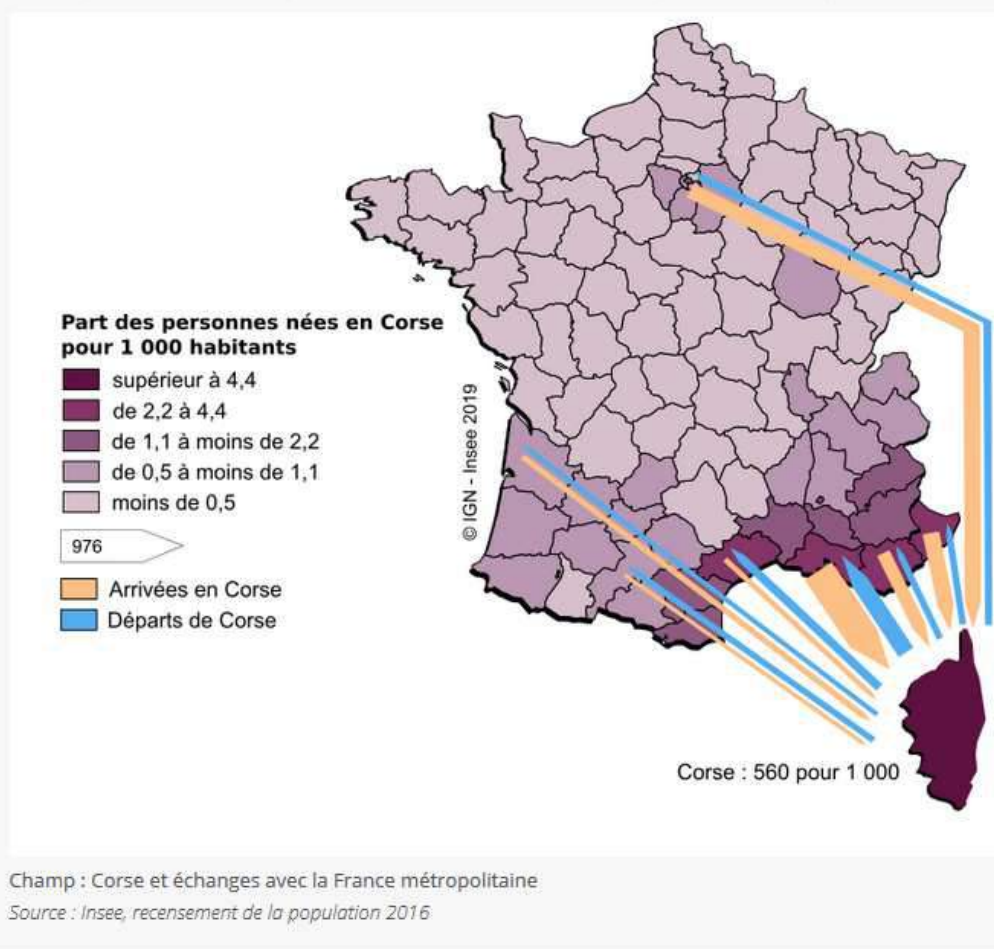
Des échanges privilégiés avec PACA

Les échanges avec la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), la plus proche géographiquement et la seule desservie directement par des transports maritimes, sont bien plus fréquents qu'avec les autres territoires. Près d'un tiers des arrivants sur l'île viennent de PACA, et un quart des personnes ayant quitté la Corse y ont emménagé. En particulier, les Bouches du Rhône (14 % des arrivées et 11 % des départs) et les Alpes Maritimes

(8 % et 5 %) sont les deux départements qui ont le plus d'échanges de population avec l'île. Ce sont aussi ceux où la part des habitants nés dans l'île est la plus importante ([figure 2](#)). Ces mouvements se traduisent par un solde migratoire positif pour la Corse, de près de 1 000 personnes

Figure 2 – La façade méditerranéenne : première zone d'échange

Principaux flux (mobilité supérieure à 300) entre la Corse et les départements métropolitains



Les actifs sont la 1^{ère} catégorie de population dans les migrations résidentielles. Majoritaires dans les arrivées, ils représentent aussi 60 % du solde (+ 1 360 personnes), ce qui accroît leur part dans la population (figure 3). En particulier, les personnes en emploi représentent 50 % de la population supplémentaire pour 40 % de la population stable.

Les mobilités d'actifs en emploi relèvent en grande partie du secteur de l'administration, santé et action sociale. Bien que fortement présentes dans l'économie régionale (36 % des emplois), les personnes travaillant dans ce secteur sont surreprésentées dans le solde (41 %) et dans les mobilités (43 % des arrivées et 44 % des départs). Ces activités contribuent notamment aux flux importants des cadres et des professions intermédiaires (poids dans les arrivées et départs supérieur à leur proportion dans la population). En effet, 56 % des mouvements de cadres et professions intellectuelles supérieures se font dans ce secteur.

Le secteur commerce, transport et services divers a une part équivalente à celui de l'administration dans le solde (41 %) alors qu'il représente 45 % des emplois de la population. Le commerce constitue un tiers des emplois du secteur et près de la moitié du solde. Il présente en effet une mobilité modérée mais un déséquilibre en faveur des arrivées (27 % contre 17 % des départs). L'hébergement et la restauration, 2^e sous-ensemble d'activités, a lui un poids dans les arrivées, les départs et le solde légèrement supérieur à sa part dans l'emploi (15 % contre 13 %).

De nombreux mouvements entre intercommunalités

À l'intérieur de la région, des mouvements internes de population s'ajoutent aux échanges entre la Corse et le reste de la France. Ainsi, 7 600 personnes ont changé d'intercommunalité. Ces migrations internes représentent trois fois le solde migratoire avec le reste du territoire français. Elles ont donc souvent un rôle prépondérant dans l'évolution de la population des micro-régions.

C'est notamment le cas pour la communauté de communes du Centre Corse. Atypique du fait de la présence de l'Université, elle attire des étudiants de toute l'île et connaît donc des mobilités importantes par rapport à sa population. Les EPCI situés aux périphéries des zones urbaines présentent également des mouvements de population conséquents. C'est le cas de la Piève de l'Ornano et du Celavu-Prunelli autour d'Ajaccio, de la Castagniccia-Casinca et du Marana-Golo au sud de Bastia. Elles se distinguent également par des migrations plus souvent internes à l'île (64 % des arrivées et 78 % des départs, contre respectivement 48 % et 57 % en moyenne dans les autres EPCI de la Corse). À l'opposé les migrations sont plus souvent d'origine continentale dans les communautés de communes à forte orientation touristique (Calvi Balagne et Sud Corse).

Doc 5 Fréquentation Touristique en Corse en 2019 <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4255210>

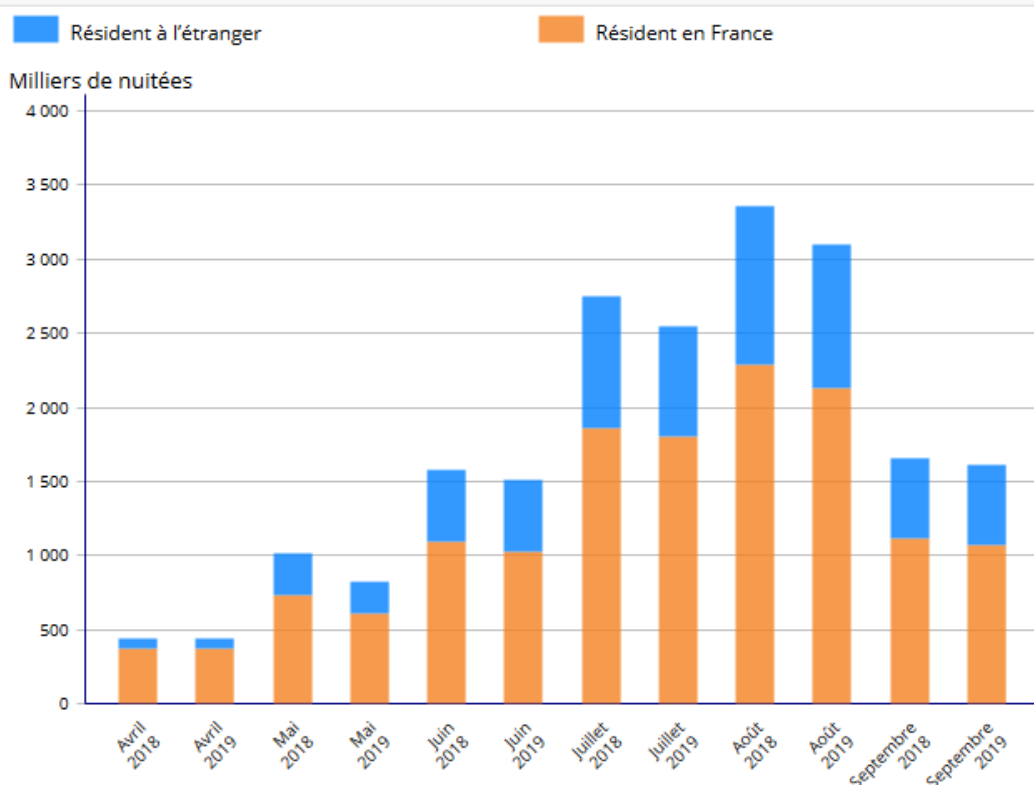
Durant la saison 2019, d'avril à septembre, 10 millions de nuitées sont passées dans les hébergements marchands de Corse (campings, hôtels et autres hébergements collectifs de tourisme/AHCT). Par rapport à 2018, la fréquentation diminue de 750 000 nuitées, soit - 7,0 %. Cette baisse vient interrompre une progression constante de la fréquentation depuis 2015. Ainsi, elle revient à un niveau comparable à 2016.

La clientèle provenant de l'étranger, principal soutien de la croissance l'an passé, est moins nombreuse cette saison et raccourcit ses séjours sur l'île. Ainsi, avec trois millions de nuitées, leur fréquentation baisse de 8,8 % par rapport à la saison précédente. Les nuitées des résidents français qui représentent 7 nuitées sur 10, reculent quant à elles de 6,2 % sur la même période (figure 2).

La clientèle provenant de l'étranger, principal soutien de la croissance l'an passé, est moins nombreuse cette saison et raccourcit ses séjours sur l'île. Ainsi, avec trois millions de nuitées, leur fréquentation baisse de 8,8 % par rapport à la saison précédente. Les nuitées des résidents français qui représentent 7 nuitées sur 10, reculent quant à elles de 6,2 % sur la même période (figure 2).

Figure 3 – Fréquentation mensuelle des hébergements marchands de Corse selon la clientèle

Saisons 2018 et 2019



Doc 6 : Tourisme en Plaine d'Aléria

Où dormir ?

- CAMPINGS / AIRES DE CAMPINGS
- HÔTELS
- GÎTES ET MEUBLÉS
- GÎTES COMMUNIAUX
- CAMPINGS / AIRES DE CAMPINGS NATURISTES
- RÉSIDENCES DE TOURISME
- VILLAGES DE VACANCES NATURISTES

En un clic

- 21 L'agenda
- En images
- Infos pratiques
- Docs à télécharger
- Newsletter - s'abonner
- Donnez votre avis

Visite guidée de la région

Marina d'Aléria- Cap Fun

Campings / aires de campings à Aleria ★★★★★

Directement au bord de la mer Tyrrhénienne, le long d'une grande plage de sable, Marina d'Aléria vous propose dans une nature encore protégée, des emplacements de camping, des chalets en bois et des mobil-homes climatisés. Profitez de son espace piscine avec son spa chauffé. Label Camping Qualité. Wi-Fi.

A voir aussi : Restaurant Marina d'Aléria

Période d'ouverture
Du 27 avril au 06 octobre 2019.

LES TARIFS

Camping 2019

Tarif par nuit	Forfait Emplacement 2 pers.	Personne supplémentaire de ans et plus	Enfant de 2 à 6 ans	Enfant de moins de 2 ans
27/04-14/06 31/0-09/10	26 €	4.70€	3.50€	Gratuit
15/06-28/06	29€	4.70€	3.50€	Gratuit
29/06-05/07 24/08-30/08	40€	5€	4€	Gratuit
06/07-12/07 17/08-23/08	43€	5€	4€	Gratuit
13/07-16/08	49€	5€	4€	Gratuit

Supplément

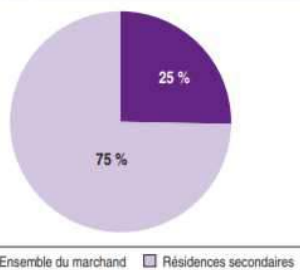
- Frais de dossier : 27€ pour les séjours de 7 nuits + //11€ pour les courts séjours (de 2 à 6 nuits)
- Garantie Annulation (facultative) : 26€ pour les séjours de 7 nuits et + //9€ pour les courts séjours (de 2 à 6 nuits)
- Eco-participation à régler sur place
- Cauton clé de cellule réfrigérateur : 20€
- Carte magnétique d'entrée : 8€

Locations 2019

- Trois types de mobil-home : HABANA, SUN et RESORT.
- Decouvrez aussi le concept RADUL offrant plus de confort, tranquillité et espace de vie !
- Mobil-home SUN LIFE disponible pour les personnes à mobilité réduite.
- Tous les structures sont équipées d'une climatisation réversible.
- Les animaux ne sont pas autorisés dans les mobil-home mais ceux-ci sont autorisés dans les chalets et en camping.

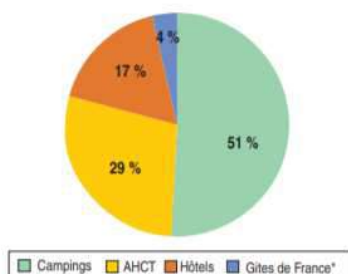
A : Un exemple d hébergement proposé par l'office de Tourisme de l'Oriente, regroupant 22 villages de la plaine d'Aléria à Aleria http://oriente-corsica.com/Marina-d%27Aléria--Cap-Fun-Campings-partner_cat,3_page,1_id,12_5,216.htm

Offre en lits touristiques marchands et potentiel non marchands en Corse en août 2017



Source : Insee - DGE, Enquêtes de fréquentation touristique, Recensement de la population

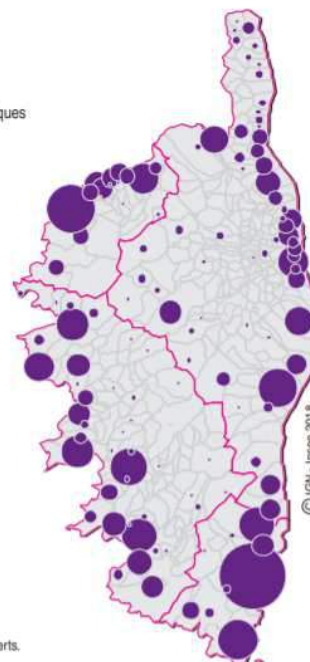
Répartition des lits touristiques de l'offre marchande en Corse en août 2017



* Gîtes et chambres d'hôtes labellisés

Source : Insee - DGE, Enquêtes de fréquentation touristique, Recensement de la population - Gîtes de France

Nombre global de places-lits des hôtels, campings et autres hébergements collectifs de tourisme par commune en Corse en août 2017



Champ : établissements ouverts.

Source : Insee - DGE, Enquêtes de fréquentation touristique

B : Source Bilan 2017 du Tourisme en Corse Insee-Agence de Tourisme de Corse p. 15

Photos des Communes de la CC Oriente



C : Photographies présentées sur la page d'accueil du site web de la Communauté de communes de l'Orient



D : Localisation de la CC dans le département de la Haute Corse : 22 communes, 465 km² ; 5946 h (Source https://fr.wikipedia.org/wiki/Communaut%C3%A9_de_communes_de_l%27Orient)

Doc 7 Hébergement de luxe à Porto Vecchio

« Situé dans une magnifique presqu'île privée du Golfe de Porto-Vecchio (Corse du Sud), le Grand Hôtel de Cala Rossa est une "belle maison de famille" depuis quatre décennies. Membre des "Relais & Châteaux" depuis 1993, cet Eden cinq étoiles est un lieu atypique et authentique. Rénové au fil du temps, l'hôtel est empreint de styles différents, mêlant objets anciens et touches plus contemporaines, le tout créant une atmosphère chaleureuse, chic et luxueuse.

Le Grand Hôtel de Cala Rossa dispose de 40 chambres et suites climatisées de 22 à 60 m² et d'une Cabane de 37 m², construite sur pilotis, avec vue sur mer.

Restauration

Le Chef Pascal Cayeux et son second Sébastien Chauchat inventent chaque jour, au gré de leurs cueillettes matinales dans le potager, de délicieuses recettes aux saveurs méditerranéennes. Depuis trois décennies, Francis Péan régale tous les gourmands de Cala Rossa. Le chef pâtissier sélectionne les meilleures productions de l'île (miel, agrumes, noisettes) et puise aussi son inspiration dans le jardin d'aromates de l'hôtel.

- **Le restaurant gastronomique "La Table"** propose une cuisine du sud, sincère et généreuse, où les saveurs et les senteurs sont au service de l'équilibre. Situé au coeur de l'hôtel, sous une pinède séculaire, on peut y prendre le petit-déjeuner, gourmand ou "healthy" sous forme de buffet, et le soir, dîner sous les étoiles. A partir de 19h, le port du pantalon est requis pour les messieurs dans tout l'établissement. »

Prestations-services

Voiturier, bagagiste, Conciergerie, Transferts hélicoptère, Location bateau/voiture... «

<https://www.luxe-et->

[passions.com/Grand_Hotel_de_Cala_Rossa_Hotel_5_%C3%A9toiles_Porto_Vecchio.html](https://www.luxe-et-passions.com/Grand_Hotel_de_Cala_Rossa_Hotel_5_%C3%A9toiles_Porto_Vecchio.html)

Grand Hôtel de Cala Rossa, Porto-Vecchio

Niché au cœur du golfe de Porto-Vecchio, le long d'une plage de sable fin, le Grand Hôtel de Cala Rossa est un havre de paix pour une clientèle en quête de calme et de sérénité.



GRAND HÔTEL DE CALA ROSSA*****
Membre Relais & Châteaux
Route de Cala Rossa 20137 Lecci de Porto-Vecchio
+33 (0)4 95 71 61 51
info@hotel-calarossa.com // www.hotel-calarossa.com
Propriétaire : M. Toussaint Canarelli



Casa Maredda

Chambres
d'hôtes de
charme avec
piscine et
spa



Casa Maredda

Doc 8: Les dispositifs applicables aux espaces protégés en Corse

	Nombre	Superficie (ha)	Acteur/Tutelle
Réserves naturelles de Corse	7	87 000	Collectivité territoriale
Parc naturel régional de Corse	1	455 800	État, région, communes
Parc naturel marin du Cap Corse et de l'Agriate	1	684 100	État
Terrains acquis par le Conservatoire du littoral	70	20 300	État
Réseau Natura 2000 (→ voir p. 78)	88	136 840	UE/ État
Zones humides d'importance internationale (Ramsar) (→ voir p. 77)	5	3 100	UICN/Unesco
Réserve de biosphère (MAB)	1	26 900	Unesco
Site Unesco du golfe de Porto, Scandola	1	11 900	Unesco

D'après les données de l'Insee, « La Corse en bref », *Insee Dossier Corse*, n° 12, 17 décembre 2018.

Le littoral corse est vaste et varié ; il présente une grande richesse écologique et paysagère qui constitue un vecteur d'attractivité démographique et touristique, donc de développement économique, mais qui est cependant vulnérable. Afin de préserver et de valoriser ce capital sur le long terme, la loi « Littoral » du 3 janvier 1986 définit un cadre permettant d'y assurer de façon durable une urbanisation maîtrisée et en profondeur par rapport au rivage, pour limiter la propagation linéaire des constructions le long des côtes, et la préservation des sites, milieux et paysages les plus remarquables ou fragiles. La croissance démographique et le dynamisme touristique de l'île sont récents et concentrés sur le littoral ; ils ont induit un développement important et soudain de l'urbanisation littorale, dans une région encore assez rurale, où les démarches de planification urbaine ont été engagées tardivement et presque exclusivement à l'échelle communale. Aussi, face aux difficultés, qui non seulement entravent le développement des communes, mais aussi empêchent d'assurer convenablement la protection des espaces et milieux naturels remarquables ou fragiles du littoral, les élus de l'Assemblée de Corse ont exprimé la nécessité de préciser, dans le cadre du PADDUC¹, les modalités d'application de la loi « Littoral » au regard des particularités géographiques locales, afin d'aider les collectivités locales à développer durablement leurs territoires.

PADDUC, 2 octobre 2015.

¹ Le Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC) est un plan spécifique pour définir l'aménagement de l'île, préparé par l'Assemblée de Corse.

Doc 9 Beatrice Giblin « Le tourisme : un théâtre géopolitique ? » <https://www.cairn.info/revue-herodote-2007-4-page-3.htm>

Il existe deux représentations totalement opposées du tourisme. Certains voient dans le tourisme un moyen efficace de développement, et ce quels que soient les lieux concernés, dont les effets bénéfiques l'emportent largement sur les aspects négatifs. C'est alors l'énumération des chiffres : 800 millions de touristes, le premier secteur d'activité économique, les centaines de milliers d'emplois... D'autres en revanche insistent surtout sur les effets qu'ils jugent négatifs de cette activité : un développement qui ne se fait qu'au profit de quelques-uns au détriment de la majorité de la population dont le mode de vie et le milieu de vie peuvent se trouver déstabilisés par cette intrusion brutale que représentent les touristes. On dénonce alors l'acculturation et l'asservissement dont les populations locales sont jugées victimes et l'augmentation des prix que les achats des touristes entraînent inéluctablement. Ces deux représentations sont surtout très présentes dans l'analyse des effets du tourisme sur les pays du Sud, mais pas uniquement. Par exemple, on les retrouve à propos de la Corse, certains étant partisans de jouer la carte du tourisme pour développer l'île, d'autres s'y opposant farouchement au nom de la préservation de l'identité corse. Le cas de la Corse est d'ailleurs un excellent exemple de ce que peut apporter la démarche géopolitique à la compréhension du tourisme, comme le montre l'article de Joseph Martinetti. une minorité accapare le discours sur l'identité régionale, sur sa préservation qui à ses yeux nécessite une impérative résistance pour éviter le « génocide culturel » du peuple breton, corse ou basque par le jacobinisme de l'État; on quitte alors le champ de l'attachement légitime à sa région pour celui du nationalisme régional aux conséquences géopolitiques plus incertaines. Par exemple, les plus radicaux des militants régionalistes peuvent se tourner vers le terrorisme, même si, comme le montre l'article de Joseph Martinetti à propos de la Corse, d'autres raisons que la défense de l'identité du peuple poussent à l'acte terroriste.

Doc 10 Histoire politique du tourisme en Corse Extraits de Martinetti Joseph, « Les tourments du tourisme sur l'île de Beauté », Hérodote, 2007/4 (n° 127), p. 29-46. URL : <https://www.cairn.info/revue-herodote-2007-4-page-29.htm>

Avec un linéaire côtier de 1000 km, équivalant à la totalité du littoral continental méditerranéen français, la Corse, dont 30% seulement du littoral sont urbanisés, est un « territoire touristique en attente ». L'importance de ses potentialités touristiques fait en effet de l'« île de Beauté » le champ « tourmenté » d'actions, d'intérêts et de représentations contradictoires dont les images les plus emblématiques sont celles de résidences touristiques détruites par des attentats sur fond de mer Méditerranée. Le développement d'un tourisme de masse a constitué le vecteur majeur du réveil d'un nationalisme régional et a contribué largement à légitimer auprès d'une partie de la population le recours à la violence contre la *bétonnisation* des côtes. Il est vrai que, à la différence de la plupart des autres terres méditerranéennes, la société corse a pu s'octroyer cette mise en sursis d'une activité dont elle ressentait moins la nécessité économique. Aussi, depuis les années 1960, la société insulaire est-elle agitée par un débat récurrent et quelque peu rhétorique posant la question de la meilleure adaptation possible du tourisme à l'insularité et à l'identité corses. Ce débat a abouti à un certain unanimisme consacrant la nécessité de préserver le « capital naturel » de cette île considérée

à juste titre comme le sanctuaire d'une « Méditerranée originelle », doté d'une identité culturelle indéniable mais brandie de façon exagérément statique, voire caricaturale.

La réalité est pourtant bien plus complexe aujourd'hui et la responsabilisation des élus territoriaux, permise par les successifs statuts de décentralisation, met désormais aux prises des intérêts locaux fort contradictoires. Le schéma binaire qui permettait d'opposer des intérêts touristiques extérieurs aux « intérêts du peuple corse » est largement dépassé tandis que le double langage pratiqué par de nombreux nationalistes investis plus ou moins légalement dans la rente foncière touristique est porté au grand jour. Pour le plus grand nombre désormais le recours à la violence clandestine a surtout contribué à criminaliser l'économie touristique par la pratique du racket et d'une prédation économique reposant sur des bases néoclaniques.

L'élaboration depuis 2002 par la majorité régionale de la collectivité territoriale de Corse d'un plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC), qui permettrait un assouplissement de la loi littoral et une redéfinition des plans locaux d'urbanisme, focalise aujourd'hui l'essentiel du débat sur le tourisme. Une grande majorité d'élus locaux soutenus également par des associations de propriétaires souscrivent à la volonté émise par le président De Rocca Serra d'une « désanctuarisation » d'une partie du foncier corse permettant ainsi la relance économique dont cette région a besoin. Inversement les associations écologistes, le plus souvent dotées d'une sensibilité régionaliste modérée, militent pour le strict respect des lois littoral et montagne et savent mobiliser habilement médias locaux et nationaux pour alerter le grand public sur une menace spéculative majeure.

Le débat sur le tourisme qui s'impose aujourd'hui dans la société corse aurait-il enfin le mérite de la transparence ? Ou inversement le poids des intérêts en jeu dans le contexte d'une économie violente et criminalisée est-il trop fort pour entraver les projets de conglomérats financiers qui savent s'assurer les protections nécessaires pour faire aboutir leurs objectifs de mise en tourisme ?

Une économie rentière reposant sur la fonction d'accueil

Alors que le poids de l'activité touristique *stricto sensu* est évalué à environ 10% du produit intérieur régional, son influence réelle est bien plus importante, mais elle reste difficilement mesurable. En effet, la fonction touristique impacte fondamentalement toute l'économie de la Corse. La construction et l'immobilier, l'agriculture et la « typicité » de ses petites productions locales en grande partie destinées au marché touristique, les transports aériens ou maritimes lui sont indissociablement liés. Plus globalement, on peut estimer que la fonction d'accueil permise par l'attractivité méditerranéenne des paysages corses représenterait ainsi la moitié de la richesse produite dans l'île. La fonction touristique valorise le foncier insulaire et crée une plus-value qui justifie le prix élevé de l'immobilier. Le cas d'Ajaccio et de son golfe est à ce titre révélateur. Les prix y sont pratiquement équivalents à ceux de la Côte d'Azur et l'économie de la région urbaine repose sur l'alternance des locations estivales et des locations à l'année scolaire au détriment des catégories moyennes et populaires de la population permanente qui peinent à se loger.

Aussi cette prééminence du tourisme a installé la Corse dans une nouvelle forme d'économie rentière (Levratto, 2001). La rente foncière permise par la fonction d'accueil accompagne désormais la « rente géopolitique » que constituent l'appartenance française et l'importance des transferts publics qu'elle assure. Aborder la question du tourisme sous un angle strictement économique permet de souligner les handicaps du tourisme corse que mettent désormais bien en évidence les rapports et enquêtes établis par l'Agence du tourisme de la Corse, établissement public sous tutelle de la collectivité territoriale. Le nombre de séjours plafonne entre 2 et 2,5 millions de visiteurs chaque année tandis que l'étalement de la saison touristique tant souhaité reste un vœu pieux.

L'internationalisation de la clientèle est bien moins forte que dans les autres îles méditerranéennes et la fréquentation repose à près de 75% sur une clientèle nationale provenant majoritairement des deux régions émettrices d'Île-de-France et de Provence-Côte d'Azur. L'angle de vue géopolitique offre un autre éclairage sur ces différents constats. Il permet, par son approche plus globale du fait touristique, de mettre à jour le faisceau de contradictions qui caractérisent, en Corse, ses représentations et ses structures. Le champ tourmenté et conflictuel de la problématique touristique repose en fait sur un constat en apparence trivial : la conjugaison de l'appartenance française de l'île et du fonctionnement d'une société locale dont les bases restent communautaires. Cette association attribue ainsi toute sa spécificité au tourisme corse, soumis plus qu'ailleurs à une forte sélectivité, voire à un rejet spectaculaire, et elle contribue à la *fabrication d'un mythe corse* dont l'origine remonte à l'invention du tourisme sur l'île.

Le tourisme comme ressource : la dérive vers une économie prédatrice

Les attentats visent prioritairement les résidences secondaires, les hôtels, les camps de vacances. Ils passent d'une soixantaine par an à la fin de la décennie 1970 à 438 attentats en 1980, 247 en 1981, 808 en 1982. Ils ne sont pas toujours revendiqués par le FLNC. Si les destructions de résidences secondaires sont presque toujours signées par l'organisation clandestine, en revanche les attentats contre les bars, les restaurants ou les discothèques relèvent en grande partie de rivalités entre gens du Milieu. La confusion va rapidement s'installer entre affaires de droit commun et violence politique, traduisant une indéniable criminalisation de l'économie touristique. Dès 1976 le FLNC pratique le racket, nommé « impôt révolutionnaire ». En 1983, l'organisation clandestine reconnaît publiquement le prélever sur des Corses aisés et des Continentaux (*Le Monde*, 4 janvier 1983), de grandes sociétés comme Air France, Nouvelles Frontières, le Club Méditerranée. Rapidement, l'argent facile devient un facteur de ralliement à la cause politique. En conséquence, les actions clandestines deviennent toujours plus sélectives. On plastique celui qui ne paie pas ! Ainsi un port de plaisance à Cavallo en plein cœur de la réserve naturelle des îles Lavezzi avec ses 230 anneaux ne sera-t-il jamais plastiqué. L'« impôt révolutionnaire » permet la généralisation du racket et les actions de « décolonisation » masquent des prises d'intérêts sur les terres du littoral. Ainsi les propriétés ou constructions détruites sont ensuite vendues à bas prix et sont généralement rachetées par des résidents locaux dans les mois qui suivent. [...] Le contrôle des territoires devient l'objet de toutes les convoitises dans une économie éminemment prédatrice où domine une fragmentation extrême d'intérêts. Idéologiques en apparence, les rivalités entre chefs du FLNC reposent sur le contrôle territorial des activités lucratives du littoral touristique de l'île et renvoient l'île de Beauté à la récurrence de ses vieux démons factieux. L'éclatement du FLNC se réalise en 1990 au moment où Paris négocie avec les clandestins l'octroi d'un second statut de décentralisation (loi Joxe, 1991). Trois courants principaux sont issus de cette scission [...]. Mais la guerre entre nationalistes s'intensifie et les conflits d'intérêts s'affichent au grand jour à travers plus d'une vingtaine de meurtres entre 1992 et 1995.

Une criminalisation de l'économie touristique

Leaders nationalistes déçus, retirés de la vie politique, ou bien menacés puis assassinés par des factions adverses nous éclairent largement sur la dérive criminelle des mouvements clandestins. Le leader nationaliste de la Cuncolta Jean-Michel Rossi, assassiné en 2001, a évoqué la « guerre des boîtes de nuit » à Calvi entre bandes de truands affiliés au FLNC et se disputant le contrôle de l'activité criminelle. Dans le golfe d'Ajaccio, le groupe du « parrain » Jean-Jérôme Colonna du village de Pila-Canale choisira de soutenir de manière conjoncturelle les nationalistes de la Cuncolta et François Santoni contre ceux du MPA qui lui disputent le contrôle « touristique » de la Rive Sud. Les journalistes du *Monde* Jacques Follorou et Vincent Nouzille ont rédigé un ouvrage excellemment documenté (2005) sur les liens qui ont été établis entre dirigeants nationalistes et Milieu

« traditionnel ». François Santoni accuse des membres du célèbre gang bastiais de « la Brise de mer » d'avoir exécuté son ami Rossi, les commanditaires de cet assassinat étant les rivaux du FLNC de Haute-Corse menés par Charles Pieri. Au cours des années 1990, la société corse prend conscience du retour et de la vigueur des « truands » en son sein. Ils prospèrent désormais sur la nouvelle économie touristique de l'île tandis que, dans le passé, l'essentiel de leurs activités s'effectuait dans les grandes villes françaises et à l'étranger. Si certains de ces clans délictueux conservent un fonctionnement « classique » reposant sur un réel « paternalisme » clientélaire de nature villageoise et familiale (Haut-Taravo, Pila-Canale...), ceci n'est plus le cas du nouveau gang de la Brise de Mer. Ce récent foyer de banditisme qui porte l'ancien nom d'un café du Vieux Port de Bastia et se développe depuis les années 1980 présente des caractères nettement plus innovants. La solidarité entre les membres du premier cercle s'accompagne de relations plus distancées avec la nébuleuse d'obligés qui les entoure et se traduit par des règlements de comptes particulièrement spectaculaires et violents, comme l'a évoqué le journaliste Antoine Perruchot (1993).

La commune de Bonifacio à l'extrême sud de la Corse présente une situation particulièrement archétypale de la confusion qui s'est établie entre criminalité politique, criminalité de droit commun et tourisme de luxe. La journaliste du *Monde* Ariane Chemin (2007) a publié un reportage relatant l'histoire du domaine de Sperone. Lancé par Jacques Dewez, ancien pilote de chasse, au début des années 1960, il a une histoire plutôt mouvementée. Menacé dans les années 1990 par le FLNC canal historique (Cuncolta Naziunalista), le complexe résidentiel subit plusieurs attentats. Un commando sera d'ailleurs arrêté en flagrant délit en 1994 tandis qu'une avocate bastiaise sera accusée d'extorsion de fonds à l'encontre de la société gestionnaire de Sperone. Inversement le FLNC canal habituel (MPA) participe avec des élus de la droite régionale à son soutien et à son renflouement avec l'aide de la caisse régionale du Crédit agricole et de la Caisse d'aide au développement économique de la Corse (CADEC), émanation de la collectivité territoriale de Corse (Sinz, 2001). Les soutiens politiques, le recours à l'appui de familles de la pègre bonifacienne et l'achat de la paix contre des postes clés donnés (sécurité, équipements) à des nationalistes connus permettent progressivement de stabiliser la vie de ce haut lieu du tourisme international où se côtoient hommes politiques, publicistes, politiques nationaux et même plus récemment hommes d'affaires russes. La seule note discordante est celle de l'action des associations écologistes, en particulier l'association bonifacienne ABCDE, qui entendent faire respecter l'application de la loi littoral et contestent les modifications du plan local d'urbanisme de la commune de Bonifacio. Leurs courageuses actions en justice défraient la chronique judiciaire. Elles sont particulièrement représentatives du principal débat qui anime désormais la société insulaire. Les élus territoriaux possèdent désormais la maîtrise de l'aménagement du territoire et doivent justifier la pertinence de leurs choix à travers la réalisation et la présentation d'un plan d'aménagement durable de la Corse, le PADDUC.

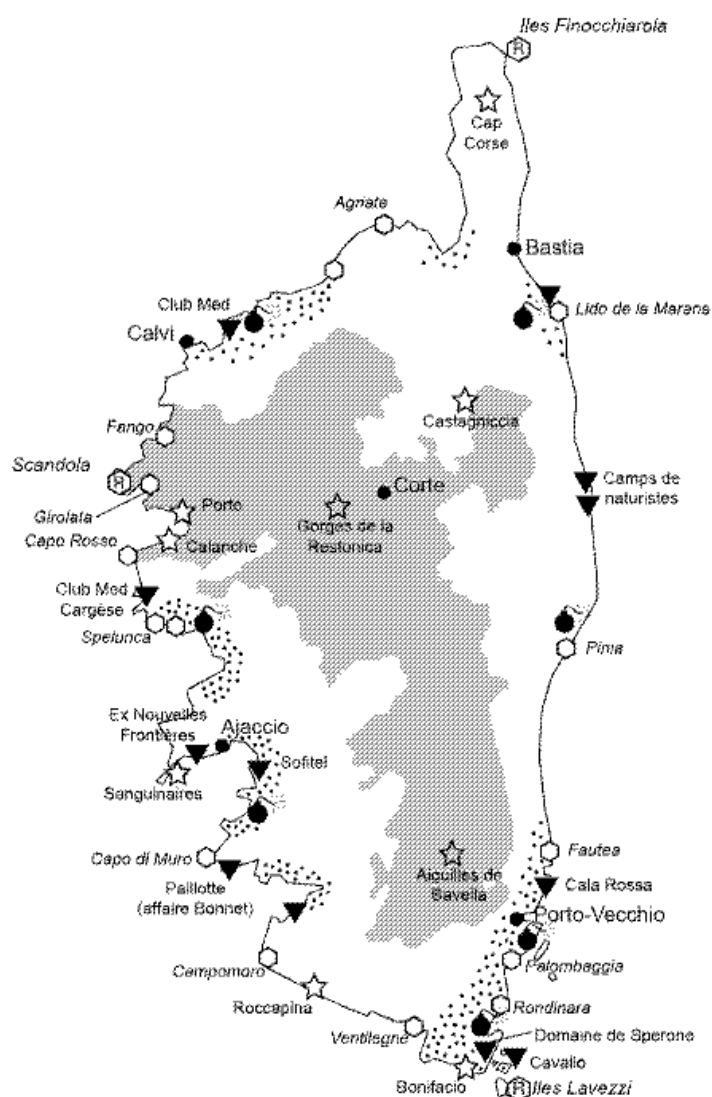
L'émergence d'un débat public sur le développement touristique et l'aménagement de la loi littoral ?

Depuis les premières lois de décentralisation en 1981, les élus territoriaux n'ont jamais réussi à élaborer une politique cohérente d'aménagement du territoire. La dynamique régionale est en permanence freinée par l'éclatement de la classe politique insulaire et favorise un campanilisme redistributif de nature clientéliste. Le schéma élaboré en 1989 est annulé par Pierre Joxe, faute de respect des délais impartis. Un nouveau schéma, préparé par le Conseil exécutif et adopté le 22 septembre 1997 par l'Assemblée de Corse, reçoit en décembre 1997 un avis défavorable du Conseil des sites et du Conseil économique, social et culturel, ce dernier estimant en effet qu'il présente « un grave danger pour le littoral insulaire ». Il reçoit également un avis défavorable du préfet Claude Érignac, les dispositions relatives à la partie du schéma d'aménagement de la mer n'étant pas conformes aux objectifs de la loi littoral.

En responsabilisant davantage les élus territoriaux, le troisième statut de décentralisation du 21 janvier 2002, nommé statut Jospin, prévoit désormais l'élaboration par la collectivité territoriale de Corse d'un « plan d'aménagement et de développement durable de Corse ». Ce PADDUC a valeur de directive territoriale d'aménagement. À ce titre, il peut préciser, pour les territoires concernés, les modalités d'application des dispositions particulières relatives aux zones de montagne et du littoral. Ce nouveau transfert de compétences, attribué aux pouvoirs régionaux, ôte désormais tout contrôle de la puissance publique nationale déconcentrée. Au cours de l'année 2001, l'adoption du troisième statut de la Corse au Parlement avait suscité une vive polémique. L'article 12 de cette loi permettait en effet un aménagement de la loi littoral en Corse et les élus territoriaux corses y furent très majoritairement favorables, nationalistes compris. Mais la campagne médiatique soulevée par les associations écologistes a entraîné un retrait de cet article contesté, mettant à jour de profondes contradictions au sein des partis nationalistes et écologistes nationaux et locaux. Dominique Voynet, ministre de l'Environnement du gouvernement Jospin, pouvait-elle continuer à soutenir avec enthousiasme une autonomie plus forte de l'île tout en reconnaissant la nécessité d'une stricte réglementation nationale mise en œuvre par les représentants de l'État pour protéger le littoral corse ?

En 2004, le pouvoir d'adaptation législative permis à l'échelle nationale par l'acte II de la décentralisation va cristalliser une seconde fois le débat sur l'aménagement possible de la loi littoral. Les nouveaux dirigeants de la CTC évoquent alors la nécessaire « désanctuarisation » des rivages de l'île. Dans le journal *Le Monde* du 2 avril 2006, le président Camille De Rocca Serra déclare ainsi que « le passage de 12% à 20% de domaine constructible sur la zone littorale offrirait une vraie bouffée d'oxygène » à l'économie corse. Les élus mobilisent des associations de propriétaires lésés par la non-constructibilité de leurs terrains, en particulier dans le sud de l'île. Un « Collectif du 24 juillet » est alors créé au cours de l'été 2004 pour réclamer l'assouplissement de la loi. Ce collectif adopte une tonalité identitaire (nous sommes corses, notre terre corse) pour s'opposer aux écologistes (l'association U Levante en particulier) qui n'hésitent pas eux non plus à utiliser l'argument identitaire pour réclamer l'application de la loi littoral (la défense du peuple corse). Les arguments développés de part et d'autre sont légitimes. Le coût élevé de l'immobilier en Corse est une conséquence de plans locaux d'urbanisme sélectifs qui classent souvent en terrains agricoles non constructibles les propriétés des citoyens les moins influents. Il est vrai également que la forte valorisation immobilière de ces dernières années suscite des appétits immobiliers. De son côté, le « Collectif pour la loi littoral » fédérant 16 associations écologistes entend mener dans un cadre démocratique un combat pour le maintien et la stricte application de la loi littoral. La presse locale et nationale fait largement écho à ce débat (*Marianne*, 18 au 24 août 2007, « Ces promoteurs à l'assaut du littoral » ou *Le Point*, 30 août 2007, « Ces autonomistes qui laissent bétonner la Corse »). Les services de l'État jouent désormais le rôle d'arbitres et de médiateurs entre les deux parties adverses.

Doc 11 Pleins et vides du tourisme corse (2007)



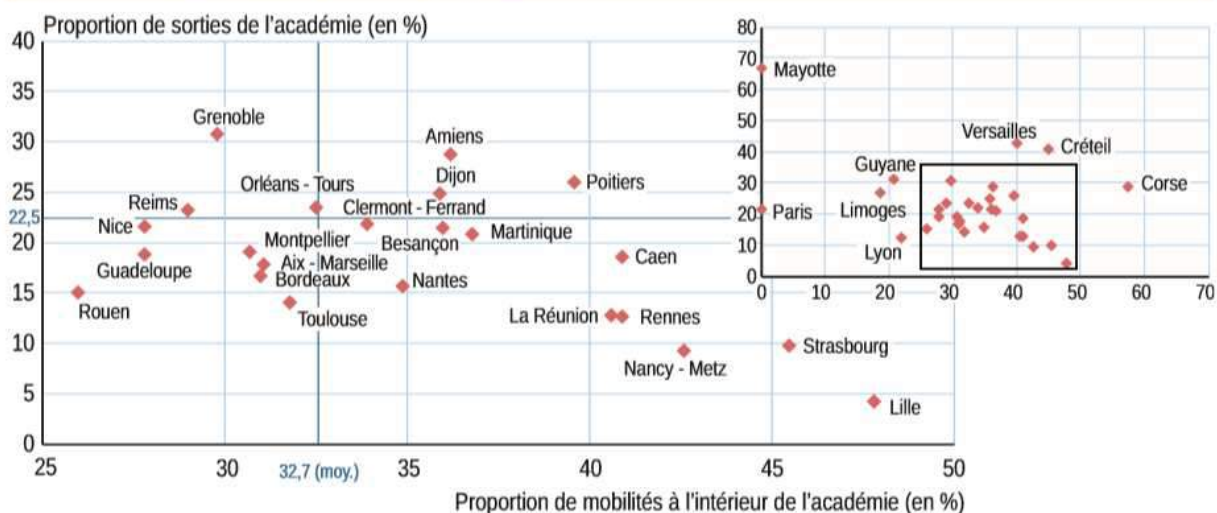
- | | |
|---|---|
| ● Villes principales | ▨ Parc Naturel Régional |
| ▨ Régions de forte pression touristique | ⊠ Réserve naturelle |
| ▼ Infrastructures touristiques les plus médiatisées | ⬡ Principaux sites du Conservatoire du Littoral |
| ● Forte concentration d'attentats (depuis 1970) | ☆ Sites remarquables |

Cartographie : K. Ovtchinnikova (2007).

Doc 12 : Aller étudier ailleurs après le baccalauréat: entre effets de la géographie et de l'offre de formation J Fabre, E Pawlowski - 2019 - epsilon.insee.fr

Source : MESRI-Sies, systèmes d'information Sise et Scolarité.

5 Mobilités dans et en dehors de l'académie



Lecture : parmi les bacheliers originaires de l'académie de Lyon poursuivant leurs études dans l'enseignement supérieur, 12 % quittent l'académie de Lyon après le baccalauréat et 22 % changent de zone d'emploi à l'intérieur de l'académie. Les académies de Paris et de Mayotte ne possédant pas de découpage interne, les mobilités internes sont considérées comme nulles.

Champ : bacheliers de 2015 en première année d'enseignement supérieur en France entière, (hors ceux partis à l'étranger et hors inscrits en école de management, en école paramédicale, sociale ou dans une école relevant du ministère de la Culture).

Source : MESRI-Sies, systèmes d'information Sise et Scolarité.

Doc 13 La continuité territoriale Pierre Zembri «Transports et insularité en Corse : la continuité territoriale au défi de la libéralisation »
http://geotransports.fr/Revue/n03/pp_7_22_Transports_et_insularite_en_Corse_P.Zembri.pdf

Le terme de continuité territoriale, qui n'est pas précisément défini, apparaît pour la première fois dans une lettre adressée par le Président de la République (Valéry Giscard d'Estaing) au Premier ministre (Jacques Chirac), quinze jours après les événements d'Aléria du 21 août 1975 qui constituent l'acte fondateur du mouvement autonomiste corse. Ce courrier est à l'origine d'une politique dont la mise en œuvre intervient dès 1976 pour le transport maritime et à partir de 1979 pour le transport aérien. L'idée de départ est de gommer autant que possible les handicaps liés à l'insularité, en ne pénalisant pas d'un point de vue tarifaire les résidents corses qui veulent se rendre sur le continent, et en ne rendant pas inabordables les prix des produits importés sur l'île. Dans le même esprit, les taux de TVA pratiqués en Corse sont inférieurs à ceux du continent (entre 0,9 % et 13 % selon les catégories de biens et de services). S'y ajoute la nécessité de ne pas entraver le développement économique de l'île qui passe, dans l'esprit des décideurs nationaux et insulaires, par celui du tourisme. Or, il s'agit d'une fréquentation essentiellement estivale qui contribue à rentabiliser les services en pleine saison, mais qui ne justifie pas leur maintien le reste de l'année. La continuité territoriale a donc deux composantes complémentaires : la tarification et la régulation de l'offre.

Aux termes d'un règlement européen de 1992, la libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre (cabotage maritime) a été instaurée pour les armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon de cet État membre, sous réserve que ces navires remplissent toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans cet État. Un État membre peut subordonner le droit d'effectuer les transports à des obligations de service public si cela est nécessaire au maintien de services de cabotage suffisants entre sa partie continentale et ses îles, ou entre ses îles elles-mêmes. Le cabotage maritime a été libéralisé à compter du 1er janvier 1993. Pour le Portugal, l'Espagne, la France, l'Italie et la Grèce, la libéralisation du cabotage continental a eu lieu de façon échelonnée selon un calendrier spécifique. Toujours pour ces pays, le cabotage entre le continent et les îles, et entre ces dernières, a été libéralisé seulement en 1999. Cette dérogation a été prorogée pour la Grèce jusqu'en 2004 pour les services réguliers de passagers et de transport par transbordeur ainsi que pour les services effectués par des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes. C'est donc en 1999 seulement que l'ouverture du marché a été effective sur les relations Corse – Continent, après une période transitoire qui a vu s'installer un concurrent redoutable pour la SNCM : Corsica Ferries. Celle-ci n'est pas une compagnie née de la déréglementation : créée par un Corse, Pascal Lota, en 1968, elle avait commencé par relier la Corse à l'Italie (liaisons non couvertes par la politique de continuité territoriale), avant de fusionner en 1981 avec sa consœur italienne Sardinia Ferries, spécialisée dans la desserte de la Sardaigne. La Cour des comptes (2011) relève que la société, de droit français et domiciliée à Bastia, était alors « contrôlée par une holding intermédiaire siégeant également à Bastia qui appartient elle-même à une holding tête de groupe (Lozali SA) domiciliée à Genève depuis 2006. Son président fait partie du directoire de la holding Lozali SA. L'armateur des bateaux (Forship SPA) est italien et basé à Gênes ». Les premières lignes concurrençant celles de la SNCM ont été lancées en 1996, en faisant appel à des navires plus rapides mais de moindre capacité, les NGV (navires à grande vitesse) sur Nice – Bastia et Nice – Ajaccio⁷. L'offre s'est déployée ensuite sur des lignes au départ de Toulon. Dès 2004, le trafic de Corsica Ferries était supérieur à celui de son concurrent direct. En mai 2011, le différentiel en sa faveur est conséquent en termes d'offre avec 359 rotations offertes contre 114 pour la SNCM et 50 pour la CMN (Fig.1). Un second concurrent a tenté plus récemment d'entrer sur le marché, l'armateur italien Moby Lines. Cette compagnie exploitait jusqu'alors des lignes vers la Corse, la Sardaigne et l'île d'Elbe au départ de ports italiens (Gênes et Livourne pour ce qui concerne la première), plus la navette entre Bonifacio et Sta.Teresa di Gallura au nord de la Sardaigne (4 AR par jour). Elle a décidé de s'installer en 2010 sur Toulon – Bastia avant de jeter l'éponge en février 2011, officiellement pour non-paiement par la CTC des subventions dues au titre de la continuité territoriale (communiqué officiel de la compagnie en date du 25 février 2011). La concurrence s'étant durablement implantée et semblant dynamique, la CTC a renoncé à mettre l'ensemble du réseau en DSP (délégation de service public). Seules les lignes de Marseille demeurent desservies dans ce cadre avec une convention entre les compagnies SNCM, CMN et la CTC à la suite d'un appel d'offres européen. La SNCM s'est de fait repliée sur ces lignes (Fig.2), et ne dessert Toulon et Nice que très rarement en dehors de la période estivale. En revanche, le service de plein été est nettement plus varié.

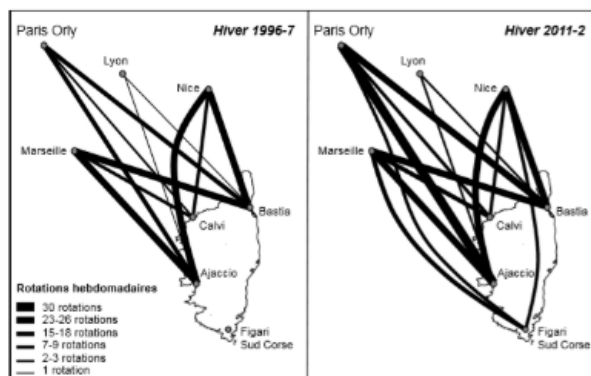


Fig 3 – Évolution de l'offre Air France et CCM (sous numéros de vol AF) entre octobre 1996 et octobre 2011 (exprimée en rotations hebdomadaires).

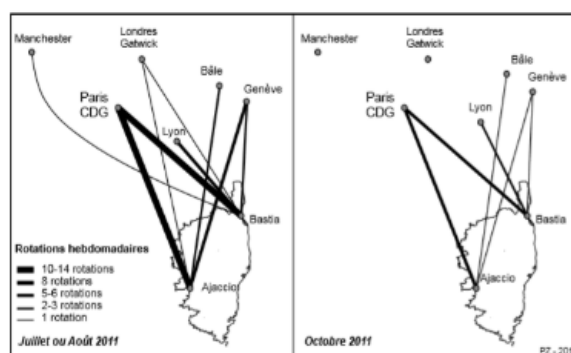


Fig 4 – Offre d'Easyjet à destination de la Corse en juillet-août et en octobre 2011 (source : horaires officiels)

Doc 14 Le programme de vol de la plate-forme Figari sud Corse pour l'Été (avril-octobre) 2020

<https://www.aeroports-voyages.fr/fr/aeroport/figari-sud-corse/FSC>

BELGIQUE

- Figari - Bruxelles

L M M J V S D
1 vol/sem

- Figari - Bruxelles Charleroi

L M M J V S D
4 vols/sem

FRANCE

- Figari - Bâle Mulhouse

L M M J V S D
2 vols/sem

- Figari - Bordeaux

L M M J V S D
1 à 7 vols/sem

- Figari - Brest

L M M J V S D
1 vol/sem

- Figari - Caen

L M M J V S D
1 à 3 vols/sem

- Figari - Clermont-Ferrand

L M M J V S D
1 vol/sem

- Figari - Lille

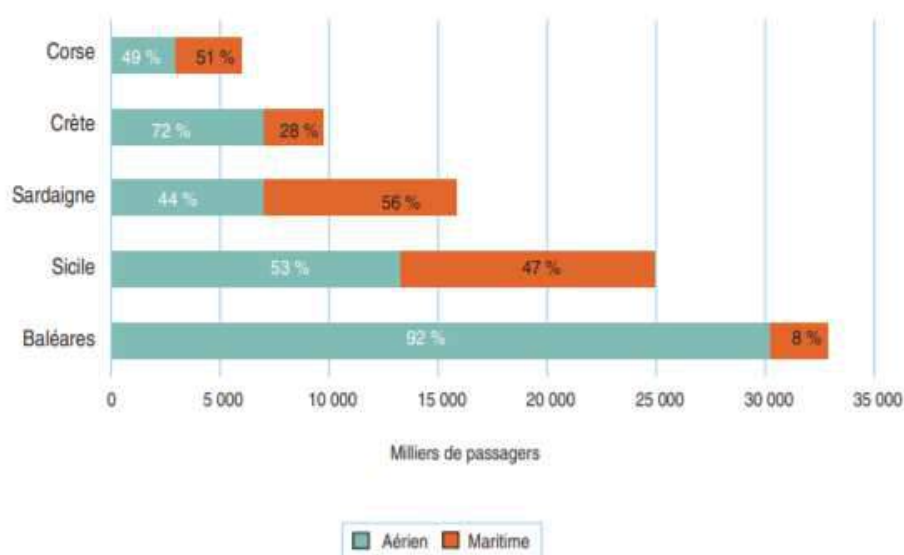
L M M J V S D

	2 à 7 vols/sem
○ Figari - Lyon	L M M J V S D 1 à 11 vols/sem
○ Figari - Marseille	L M M J V S D 12 à 25 vols/sem
○ Figari - Nantes	L M M J V S D 1 à 9 vols/sem
○ Figari - Nice	L M M J V S D 6 à 22 vols/sem
○ Figari - Paris Beauvais	L M M J V S D 2 vols/sem
○ Figari - Paris CDG	L M M J V S D 1 à 20 vols/sem
○ Figari - Paris Orly	L M M J V S D 5 à 24 vols/sem
○ Figari - Rennes	L M M J V S D 1 vol/sem
○ Figari - Strasbourg	L M M J V S D 2 à 3 vols/sem
○ Figari - Toulouse	L M M J V S D 2 à 5 vols/sem
GRANDE-BRETAGNE	
○ Figari - Londres Gatwick	L M M J V S D 1 à 2 vols/sem
○ Figari - Londres Heathrow	L M M J V S D 1 vol/sem
○ Figari - Londres Stansted	L M M J V S D 1 vol/sem
LUXEMBOURG	
○ Figari - Luxembourg	L M M J V S D 1 vol/sem
SUISSE	
○ Figari - Bâle Mulhouse	L M M J V S D 2 vols/sem
○ Figari - Genève	L M M J V S D 3 à 5 vols/sem
○ Figari - Zurich Kloten	L M M J V S D 1 à 2 vols/sem

Doc 15 : Un poids du tourisme variable pour les îles méditerranéennes (Source : http://www.epsilon.insee.fr/jspui/bitstream/1/34478/1/ID_CO_3.pdf)

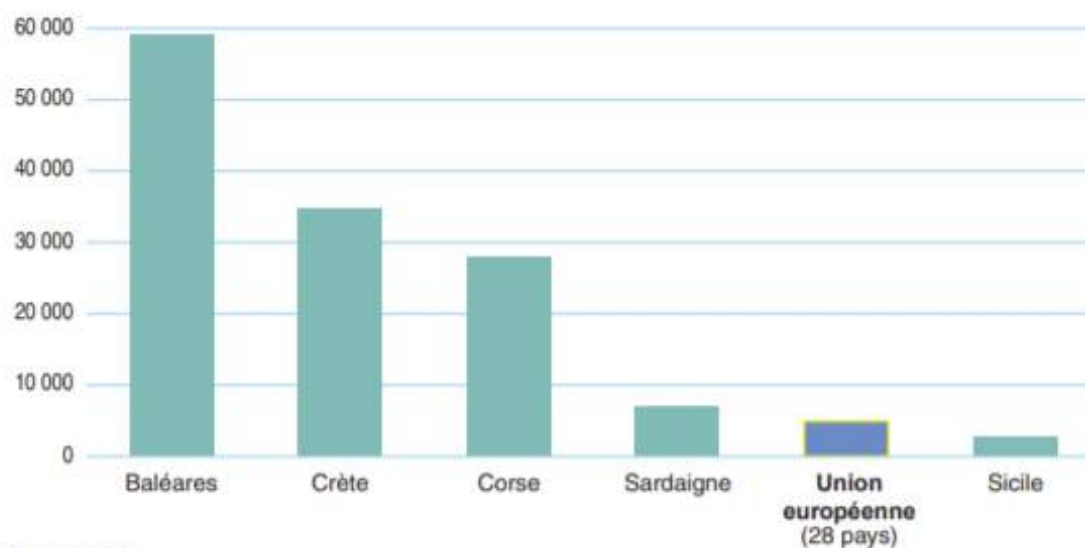
Poids élevé du transport maritime en Sardaigne et en Corse

Répartition du nombre de passagers par type de transport en 2011

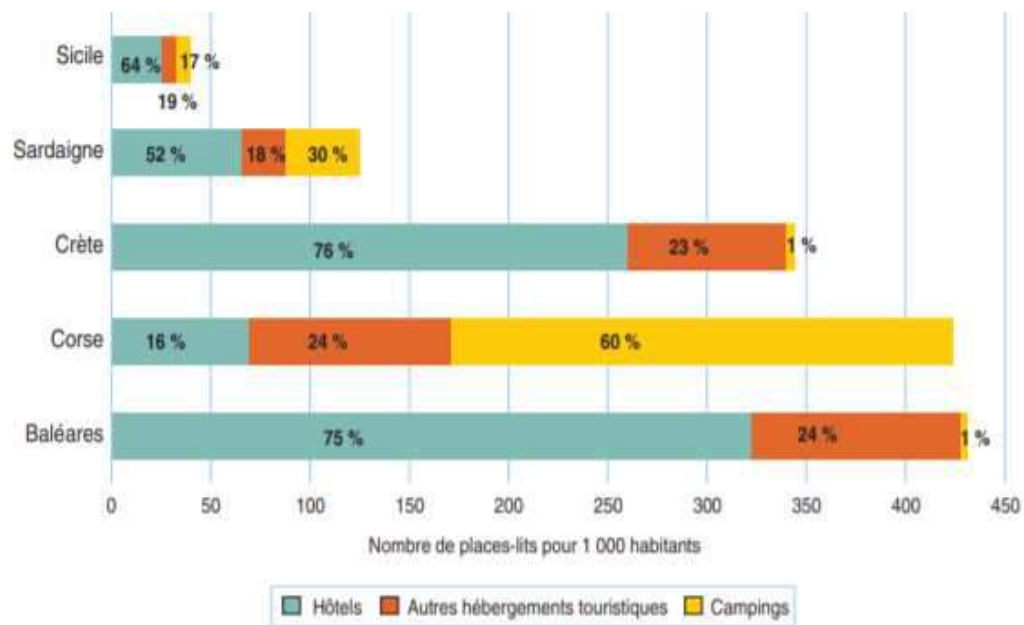


Source : Eurostat.

Nombre de nuitées pour 1 000 habitants



Source : Eurostat.



Source : Eurostat

PROPOSITION DE PLAN POUVANT SERVIR DE REPONSE PROBLEMATISEE (TRACE ECRITE)

I Une Ile méditerranéenne aux activités fortement littoralisées

- A) Une topographie fragmentée induisant une urbanisation littorale (doc 1, doc 3)
- B) Une ile Méditerranéenne parmi d'autres ? Concurrence et complémentarité (doc 2 ; doc 14 ; doc 15)

II Une situation de périphérie dépendante ?

- A) Une relation (géo)politique ambiguë au continent (Docs 9 ; 10), entre réclamation de proximité et désir d'autonomie voire de sécession
- B) Des infrastructures inégalement réparties (doc3), Des mobilités dérogatoires au droit commun pour conjurer la discontinuité (Doc. 13)
- C) Des flux migratoires révélateurs d'une attractivité mais symptômes d'une dépendance économique envers les revenus de transfert (Docs. 4 et 12)

III Des aménités à valoriser pour « la Montagne dans la Mer »

- A) Des représentations touristiques insulaires constitutives de la « marque » touristique corse→ « Oser le désert » (J. Lévy, 1994) (Nature...) (docs 6, 7, 8, 11)
- B) le tourisme comme (seul ?) levier de développement local ? (doc 10)
- C) le danger de la mono activité (docs 5, 6) : la vulnérabilité révélée

OU

I A l'échelle européenne, la Corse : une ile parmi d'autres

- A) Une ile archétypale de la Méditerranée (topographie, imaginaire, Occupation duale du territoire)... (doc 1, 2, 3)
- B)... Marquée par une mono activité touristique fortement concurrencée... (doc 5,9,10)
- C) ... devant compter sur des réseaux de transports de qualité inégale peu reliés à ses voisins ((doc 13, 14)

II A l'échelle nationale, une périphérie dépendante en demande de soutien socio-economique

- A) Une relation (géo)politique ambiguë au continent (Docs 9 ; 10), entre réclamation de proximité et désir d'autonomie voire de sécession
- B) Des mobilités dérogatoires au droit commun pour conjurer la discontinuité (Doc. 13)
- C) Des flux migratoires révélateurs d'une attractivité mais symptômes d'une dépendance économique envers les revenus de transfert (Docs. 4 et 12)

III A l'échelle locale, des territoires inégalement valorisés et accessibles

- A) Un littoral touristiquement polarisé et accessible (doc 6, 11)
- B) Un intérieur, à l'accessibilité plus difficile, réserve d'images et d'imaginaires (doc 8, 11)
- C) Une segmentation prononcée des clientèles portées par des acteurs locaux ou internationaux (Doc 7)