

La Sardaigne

déploie ses ailes



Une enquête de Jean-Paul CAPPURI

A la faveur de réformes institutionnelles renforçant ses pouvoirs, l'île voisine s'est engagée ces dernières années dans un plan de développement touristique visant à mieux structurer son offre. Et la stratégie résolument ambitieuse qui est aujourd'hui la sienne n'est pas sans soulever la question de la compétitivité de la Corse face à une telle concurrence !

La Corse veut-elle du tourisme tel qu'il est en train de se développer en Sardaigne, après une période symbolisée par une Costa Smeralda au concept discutable ?

Auquel cas (ce qui reste bien sûr à démontrer) saurait-elle, d'une part, se donner les moyens de suivre ce modèle ?

Et recevrait-elle, d'autre part, le concours lié à son statut, certes particulier mais

qui ne relève tout de même pas d'une autonomie comparable à celle de l'île voisine, sans parler de la différence démographique ⁽¹⁾ ?

Vaste débat.

A l'heure où, en Corse, le sujet des vols *low cost* suscite la controverse tandis que l'aménagement du littoral (avec la loi qui l'accompagne) divise, la politique résolument offensive de la Sardaigne pour attirer encore plus de visiteurs sur son sol,

méritait bien un éclairage.

Sera-t-il de nature à susciter chez nous une forme de réaction, à partir de la réflexion qui en découlera ?

Peut-il accélérer le processus d'une association entre les deux îles, à laquelle les Sardes se disent favorables ?

A-t-il quelque chance de faire prendre conscience de certaines réalités à nos compatriotes engagés sur le terrain de cette industrie ?

Il n'est, suivant l'expression consacrée, pas interdit de le croire.

La refonte d'un système

Traiter du tourisme en Sardaigne ne saurait naturellement se faire sans

→ Suite en page 4

Objectif : optimiser toutes ses potentialités



Une partie de la 25^e promotion de l'IRA de Bastia devant la salle des congrès du « Consortium de la Costa Smeralda » symbolique, à plus d'un titre, de la politique touristique dans laquelle l'île s'est engagée dans les années 60.

(Photo J-P.C)

évoquer en préambule le prince Karim Aga Khan qui, à partir du début des années 60, transforma la Costa Smeralda en lieu de villégiature pour milliardaires.

L'image de la Sardaigne en fut radicalement modifiée. Longtemps considérée comme une terre isolée et désolée (jusqu'à être promise, en guise de punition, aux militaires italiens

indisciplinés !) l'île en devint assez rapidement une destination prisée. Jusqu'à pouvoir s'engager dans la voie d'un vrai développement touristique synonyme de croissance économique.

Celle là même que n'était plus en mesure d'assurer l'industrie chimique et minière, frappée de plein fouet par la crise mondiale, alors que la Sardaigne, au sortir de la seconde Guerre Mondiale, avait très largement misé sur ce secteur d'activités.

Victime de son succès et des pro-

L'IRA DE BASTIA EN A FAIT LE SUJET DE SON VOYAGE D'ÉTUDES

Analyse comparative en cours

La 25^e promotion de l'Institut Régional d'Administration de Bastia a effectué fin février un voyage d'étude en Sardaigne dans le but de réaliser une analyse de son système touristique pour le comparer à celui de la Corse.

Un choix découlant d'une étude commanditée par l'ATC et dont les résultats font clairement apparaître que la Sardaigne figure bien, en l'état actuel des choses, au premier rang des destinations « concurrentes » de la Corse.

Une semaine durant, ces futurs cadres de la fonction publique ont ainsi assisté à de nombreuses conférences et effectué plusieurs visites susceptibles de leur apporter les éléments indispensables à leurs travaux.

Un séjour sur l'île voisine en amont duquel ils avaient évidemment obtenu, auprès des acteurs corses de ce secteur économique, un certain nombre d'informations préalables, qu'il leur appartiendra de compléter et peaufiner dans les semaines à venir.

Pour mieux « confronter » les deux systèmes et rendre avant le mois de juin une « copie » dont on imagine qu'elle sera riche d'enseignements.

Une enquête qui fera d'ailleurs l'objet d'un séminaire en présence de plusieurs invités Sardes et de nombreux intervenants corses.

Ce séjour de l'IRA de Bastia en Sardaigne a été organisé avec le concours du **Formez**, un institut équivalent puisque chargé de la formation dans la fonction publique.

Ses forces

- Une grande accessibilité de l'île par la voie aérienne, du fait des très nombreuses lignes ouvertes par des compagnies dites « low cost ».

- Une approche très « professionnelle » du tourisme (des formations sont dispensées à la fac d'économie de Sassari) conjuguée à un accueil chaleureux de la part d'une population à l'esprit très festif.

- Des structures hôtelières « haut de gamme ».

- Une certaine unité d'action entre les quatre provinces de l'île, du fait d'une refonte de l'organisation du tourisme (abandon des offices municipaux au profit d'une structure mettant l'ensemble de l'offre en réseau).

Ses faiblesses

- **Un massif montagneux aux proportions modestes, qui limite donc les possibilités de l'île dans sa volonté de diversifier son offre.**

- **Un littoral particulièrement saturé sur les cinq-six semaines d'été qui correspondent à son pic de fréquentation.**

- **Des réseaux routier et ferroviaire qui demandent à être développés et contribuent pour l'heure à une certaine « sédentarisation » du touriste durant son séjour.**

- **Un environnement qui, concernant certains sites, n'a pas fait l'objet d'assez de protection lors de deux décennies écoulées (vis-à-vis de l'urbanisme et de l'industrie).**

C'est aussi à travers son histoire (ici le site archéologique de Nora) que la Sardaigne entend diversifier son offre touristique en valorisant d'autres activités que celles du secteur balnéaire.

(Photo J-P.C)



portions prises par son essor touristique ⁽¹⁾ la Sardaigne prit conscience, il y a quelques années, de l'absolue nécessité d'adapter ses structures et de réorganiser son offre à partir d'un plan rationnel.

Les réformes institutionnelles engagées en 2001 et visant à accroître les compétences des régions allaient lui offrir l'opportunité d'une telle refonte de son système.

Et si les cinq années qui viennent de s'écouler ont ainsi permis au nouveau dispositif de se mettre doucement en place, voici qu'est entrevue la fin de cette phase de transition.

En quoi consiste donc la stratégie adoptée ? A l'énoncé des mesures prises ou en passe de l'être, la première idée qui vient à l'esprit est que le terrain a été ratissé le plus large possible !

Avec une priorité naturellement accordée à l'amélioration des installations portuaires et aéroportuaires dans le but de développer les transports, véritable clé de voûte de l'édifice. Un secteur - mais ce n'est certes pas le seul - dans lequel a été largement privilégié un partenariat entre le secteur public et le privé.

Mieux maîtriser le flux

Un effort dans ce domaine des infrastructures auquel se devaient pourtant d'être associées d'autres mesures dictées par la nécessité de procéder à un meilleur

équilibre du flux touristique, dans le temps comme dans l'espace.

« La trop grande concentration de visiteurs sur la période estivale et sur le littoral⁽¹⁾ constituait un risque trop important pour que nous n'agissions pas » remarque ainsi Luisa Anna Depau, déléguée au tourisme, à l'artisanat et au commerce, à la Région sarde.

« Pour une meilleure planification temporelle et territoriale, il nous a donc fallu imaginer un tourisme différent, lié à d'autres activités que balnéaires. Et cette volonté de diversifier notre offre ne pouvait que passer par la valorisation de l'intérieur de l'île. »

Pour désengorger son bord de mer, la Sardaigne a ainsi décidé d'optimiser toutes ses potentialités sans aucune exception, qu'il s'agisse d'artisanat, de gastronomie, de patrimoine naturel (ouverture de parcs régionaux) mais aussi culturel (fêtes traditionnelles et festivals) ou encore archéologique (valorisation de ses sites).

Aujourd'hui, nombre d'itinéraires thématiques invitent ainsi une partie de ses visiteurs à s'enfoncer dans

les terres pour y découvrir une Sardaigne plus « intime ». Celle à laquelle fait, par exemple, accéder l'agritourisme⁽⁴⁾.

De la compétition à l'émulation

Un inventaire au sortir duquel on nous fera remarquer que nos voisins n'ont au demeurant rien inventé. Et que les voies explorées (ou qui vont l'être) ont quasiment toutes - à l'exception du problème des transports, traité tout à fait différemment - leur « équivalence » en Corse. Soit.

Reste la vitesse à laquelle la Sardaigne s'est dotée, ces dernières années, des outils nécessaires pour déployer ses ailes, et la détermination qui paraît être la sienne pour prendre véritablement son envol dans ce secteur.

Un allant qui n'est pas sans soulever la question de la compétitivité de la Corse face à une telle concurrence... quand bien même se plairait-on à agiter de part et d'autre des bouches de Bonifacio, l'étendard d'une future union qui permettrait aux deux îles de grandir de concert.

Il ne serait dès lors plus question de compétition mettant aux prises deux adversaires mais de saine émulation entre deux équipiers désireux de tirer leur union vers le haut.

L'idéal dans la perspective d'une telle avancée main dans la main, étant bien sûr que l'une n'ait pas concédé à l'autre trop de retard.

J.P.C.

(1) La population de la Sardaigne est de 1 650 000 habitants (soit 6 fois celle de la Corse).

(2) Depuis 1993, le nombre de touristes dont la Sardaigne a reçu la visite n'a cessé d'augmenter, passant de 7 millions (à cette date) à presque 11 millions (l'an passé).

(3) Cette concentration spatio-temporelle s'illustre par le fait que 60 % des touristes qui se rendent en Sardaigne le font dans la période estivale (juillet-août) tandis que 85 % des structures d'accueil se situent sur le littoral.

(4) Tandis que la capacité des hôtels augmentait en 2004 de 5 % et celle des autres structures traditionnelles (campings, villages de vacances, gîtes) de 23 %, c'est du côté des « B & B » (Bed and Breakfast) que se situe la plus grosse hausse : 34 %.

TROIS QUESTIONS À... SETTIMO NIZZI, MAIRE D'OLBIA

« Une autre approche du problème... »

Située au Nord de l'île et sur la côte Est, Olbia est donc la ville sarde la plus proche de l'Italie continentale. Ce qui lui a, de tout temps, conféré certains atouts économiques.

Mais parce qu'elle marque la limite inférieure de la fameuse Costa Smeralda, cette cité de 140 000 habitants a évidemment tiré profit de l'essor touristique auquel est très étroitement associée cette partie de la Sardaigne.

Nous avons rencontré son maire, Settimo Pizzi.

● En matière de politique touristique, qu'est-ce qui a changé en Sardaigne ?

Settimo PIZZI : Avant que se dessinent ces dernières années les grandes réformes qui ont conduit à un nouveau mode de fonctionnement de cette industrie, je crois que le vrai changement est intervenu dans les esprits quand les Sardes ont véritablement pris conscience que le tourisme était le seul et unique vecteur de prospérité de leur île. C'est à partir de cette nouvelle perception des choses qu'ont pu être initiées toutes les démarches structurelles qui ont permis à ce secteur de se développer. Une région ne peut bien vivre du tourisme que si elle a parfaitement intégré toutes les obligations induites dans ce choix.

● Est-ce sur ce terrain que se situe, en matière de politique touristique, la différence fondamentale entre la Sardaigne et la Corse ?

S.P : Je le crois. Alors même que son potentiel est largement supérieur à celui de la Sardaigne, la Corse ne me paraît pas en tirer le meilleur profit. Parce qu'elle est encore trop recroquevillée sur elle-même et rechigne à prendre toutes les mesures qui feraient d'elle une île davantage ouverte sur le monde. Par ailleurs, j'ai le sentiment que tous les acteurs du monde touristique ne savent pas consentir les efforts nécessaires pour satisfaire leur clientèle. Un touriste qui cherche désespérément un restaurant ouvert en dimanche ou qui est éconduit



Pour Settimo Pizzi « la Corse a un potentiel bien supérieur à celui de la Sardaigne, mais... » (Photo J.P.C.)

s'il souhaite déjeuner à une heure jugée trop tardive par le patron, est un touriste qui, l'année suivante, risque d'aller chercher ailleurs son bonheur.

● Un rapprochement des deux îles, dans le cadre d'une offre conjugquée, est-elle souhaitable et envisageable ?

S.P : Sous une forme qui est à définir, un tel partenariat me paraît absolument indispensable. Notamment pour mieux maîtriser le flux des visiteurs. Les institutions des deux îles doivent ainsi tout mettre en œuvre pour créer une destination Corso-Sarde et la promouvoir efficacement. Sans compter que cette association est aussi de nature à améliorer l'offre de l'une et de l'autre.



Les cérémonies organisées autour du mardi gras (tel le carnaval des éléphants à Cagliari) témoignent de l'esprit festif des Sardes. (Photo J-P.C)

A fond les « low cost » !

Les Sardes ne s'en cachent : les transports ont longtemps été le talon d'Achille de leur industrie touristique. Constat qui les a conduits à prendre en quelque sorte le taureau par les cornes, comme l'explique Italo Meloni du département de l'ingénierie du Territoire.

« Il était fondamental d'établir une stratégie globale créant les conditions d'une meilleure accessibilité de notre île. A partir d'une redéfinition du marché prenant en compte l'évolution qu'a connue ce secteur ces dernières années, c'est toute l'organisation et la gestion des transports qui a été modifiée, pour que notre offre réponde au mieux à la demande... »

En prenant pour références les Baléares et l'île de Wight, la Sardaigne a donc très largement ouvert son marché aux vols à bas prix (low cost) dont la part, dans le trafic vers la Sardaigne, est aujourd'hui la plus importante en période de vacances, les liaisons établies l'étant bien évidemment avec l'étranger (Paris, Barcelone, Londres, Munich, Francfort, Cologne, Hanovre, Stuttgart, entres autres) mais aussi avec la métropole (Rome, Milan, Venise, Verone, Tieste, Pise).

« La multiplication des vols directs à des prix très compétitifs a incontestablement permis à notre région de s'affirmer sur le marché du tourisme en Méditerranée » poursuit Italo Meloni.

Une publicité qui s'étale sur tout un mur de l'aéroport d'Alghero est, en ce sens, symbolique de la philosophie du voyage à laquelle la Sardaigne a choisi d'adhérer en accordant à ces compagnies « low cost » toutes les facilités pour s'implanter sur son territoire.

« Voyager en avion au prix d'une course en taxi » peut-on lire ainsi.

A l'évidence, le slogan a fait tilt dans bien des têtes !

A l'appui de cette formule, quelques exemples « chocs » : un Rome-Cagliari à 1 euro, un Francfort-Alghero à 8 euros ou encore un Milan-Olbia à 5 euros (prix hors taxes, pratiqués à certaines périodes de l'année et sous certaines conditions de réservation).

Pas étonnant que le trafic des vols internationaux vers la Sardaigne ait augmenté de presque 140 % en 4 ans !

L'île compte 5 aéroports, situés à Cagliari, Olbia, Alghero, Tortoli et Oristano. Celui d'Olbia est l'un des plus importants d'Europe concernant les vols privés (jets de milliardaires) tandis que le trafic de celui d'Alghero est pour une grande part assuré par les vols low cost.