www.corse-information.info

Vendredi 11 juillet 2014/D92016 - #6522 - F 1,00 €

Le journal de la colère

9 201665 221002

ICN
INFORMATEUR CORSE NOUVELLE
SETTIMANALE CORSU

U TROPPU STROPPIA

Silence on coule !

A modu Nostru

«À fior' di l'isteria»

Ciò chì si passa in Corsica dapoi u 24 di ghjugnu hè propiu un scumpientu. U cunflittu suciale hè diventatu una crisa maritima da impastughjà a nostra isula è piumbà a so stagione estiva. Da tutti i lati, ci sò disguasti maiò chì toccanu l'impieghi, l'imprese è l'attività turistica. Eppuru, si sà chì stu periudu hè più chè impurtante per l'attori socioprufessiunali. Tandu, ci hè statu assai reunione di cuncertazione cù i riprisentanti di u Statu è l'eletti cunsularii. Ci hè statu dinù prese di pusizione di i respunsevuli pulitichi dumandendu à u Statu, à l'azziunarii è à i sindicati di piglià e so respunsabilità in quantu à e difficultà suciale, lugistiche è ecunomiche ch'ella cunnosce oghje a Corsica. In stu sensu, Paulu Giacobbi, Deputatu di u Cismonte è Presidente di a Cullettività Territuriale, hà fattu sente a voce di a Corsica sinu à u Guvernu, cù forza è determinazione. Ci hè statu ancu parechje cumunicazione è azzione appughjate da a mubilizazione di a sucetà corsa. Ancu s'ellu si rispetta u dirittu di greva di i persunali, ci vole à rimette in ballu a circulazione di i battelli trà a Corsica è u cuntinente. Si tratta d'una necessità è d'unu di i duveri di a SNCM, da assicurà u serviziu publicu di cuntinuità territuriale. Dopu à l'immubilizazione di u «Kalliste"» di a CMN in Marseglia, ci hè statu una mossa cullettiva, per discioglie sta situazione à u più prestu, chì a calata di u trasportu di i passageri è di e mercanzie hè una realità. Ci hè di più in più annulazione di e riservazione da i turisti, ind'i campings, e residenze è l'astri alberghi di vacanze. Eppo, ùn accuncia nunda u gattivu tempu. Ci hè da chì veramente perde pazienza. D'altronde, in l'attualità di sti pochi ghjorni, si pò mintuvà u casu di «listeria» ind'e certe salciccie. Ind'un caffè di a piazza San Niculà, hà fattu u giru a cacciata «A Corsica viaghja à fior'di l'isteria». Iè, ma, di modu più seriu, deve esse trova una suluzione da riduce u più ch'ellu si pò e cunsequenze di stu capatoghju tamantu è liberà infine e principale porte d'entrate di a Corsica…

da Roland Frias

Éditorial Tout tremble et rien ne bouge !

Ce numéro est exceptionnel dans la forme et dans son contenu, il manifeste la colère des corses, qui ne supportent plus le «fardeau» qui leur est imposé contre leur gré et leur volonté.

Les gouvernements peuvent changer, les habitudes demeurent…

La continuité territoriale est un doux songe «rêveur», qui n'endort plus que les hiérarques parisiens, et berce encore les représentants de l'Etat défaillant dans l'Ile. Nos gouvernants ont peur de leur ombre, l'œil visant les sondages hebdomadaires, ils espèrent les variations saisonnières des cotes de popularité, comme celles de la baisse du chômage, avec autant de succès pour les unes et les autres.

Pendant ce temps, la SNCM se laisse couler, tandis que les hommes politiques flottent !

Douce France, doux pays de mon enfance, seuls les niais se font encore des illusions, sur cette contine… Pendant ce temps, les entrepreneurs, ceux qui vivent de leur travail, de leurs espoirs pour les saisons estivales, et craignent les tristes désillusions des mascarades «d'un dialogue» social à bout de souffle se font matraquer par les forces de l'ordre, outils incertains d'un manque de courage politique et d'une vision stratégique à courte vue.

Comme le dit notre première page : U Troppu stroppia ! Apres les palinodies, les voyages ministériels sans suites, les promesses qui n'engagent même plus ceux qui les reçoivent, le Chef de l'État et son premier ministre doivent s'emparer des dossiers brulants, pas seulement grâce au soleil de l'été.

La Corse, la SNCM et l'État : l'incapacité à tenir un discours de vérité

Pour l'Etat qui semble l'ignorer, la Corse est une île. Afin d'être un peu plus précis pour l'actuel Secrétaire d'Etat en charge des Transports, Frédéric Cuvillier, il faut ajouter : «une île entièrement entourée d'eau». Il est temps, même pour Frédéric Cuvillier, de comprendre que les dessertes aériennes et maritimes sont essentielles. Pourtant, l'Etat, à travers Frédéric Cuvillier, continue à mener, en Corse, en matière de transport et de développement économique, une politique totalement incohérente, allumant sans cesse les mèches d'un incendie social qui se propage à l'ensemble des secteurs de l'économie.

Ce qui est incompréhensible et inacceptable, c'est que le Secrétaire d'Etat annonce, un jour, l'acquisition de 4 nouveaux navires et, un autre jour, le choix de «la voie du redressement judiciaire». Nous sommes dans le cas précis d'un discours politique qui cherche constamment à gagner du temps pour calmer la grogne sociale et qui, au dernier moment, est obligé de tenir compte des réalités économiques.

En acceptant d'appuyer le plan de relance de l'ancienne direction de la compagnie, un plan dont ne veut pas l'actionnaire majoritaire, Transdev (Caisse des Dépôts et Veolia), le Secrétaire d'Etat aux Transports s'est inscrit dans une opération de communication qui relève du Moyen-âge de la politique. Manuel Valls, socialiste réformiste et pragmatique, veut siffler la fin de la récréation politicienne en indiquant qu'il est temps de tenir sur la SNCM un discours de vérité avec, comme ligne d'horizon, la liquidation judiciaire de la compagnie.

Les plans «com» de la politique, la France en a longtemps souffert et en souffre encore, l'économie, elle, en paye l'addition. On se souvient du fameux «mon ennemi, c'est la finance» de François Hollande. Aujourd'hui, Michel Sapin affirme : «notre amie, c'est la finance, la bonne finance». On se souvient de François Hollande, debout sur une camionnette, affirmant aux salariés de Florange qu'il allait sauver le site sans véritablement s'engager. Florange a fermé.

La Corse se fiche des plans «com» de ceux qui nous gouvernent et de quelques élus marseillais appelant à un nouveau moratoire, elle souhaite que soit tenu un discours de vérité avec un engagement clair de l'Etat en matière de continuité territoriale entre la Corse et le Continent.

Une économie en danger

La grève de la SNCM a commencé le 24 juin et depuis cette date, aucun des 8 navires de cette compagnie n'a transporté de passagers au départ ou vers la Corse.

Le ton monte entre les grévistes et les professionnels corses. Le jeudi 3 juillet, quelques centaines de professionnels corses, commerçants et artisans, ont manifesté à Porto-Vecchio, afin de protester contre une grève qui pénalise tous les secteurs de l'économie corse. Leur manifestation a été violemment réprimée par les forces de l'ordre. Il est toujours dangereux de mettre en marche l'engrenage de la violence sociale. Face à l'inquiétude des salariés de la SNCM, l'Etat répond par un plan «com» avant d'accepter de tenir, à la suite d'un mouvement de grève qui se durcit, un discours de vérité. Le samedi 5 juillet, dans un entretien au quotidien La Provence, Frédéric Cuvillier découvre que «la voie du redressement judiciaire (...) est le seul moyen pour redonner un avenir à la SNCM, faire qu'elle redevienne un fleuron.»

Ce même Secrétaire d'Etat découvre aussi qu'une «double épée de Damoclès» pèse sur la SNCM : le remboursement, exigé par Bruxelles, des 440 millions d'euros d'aides publiques et une trésorerie exsangue. Pour les syndicats, «la voie du redressement judiciaire» est une première étape vers le démantèlement de la compagnie.

Des intérêts contradictoires

Comment concilier des intérêts contradictoires : ceux de Transdev, ceux des salariés de la SNCM, ceux des socioprofessionnels corses ? Transdev, l'actionnaire majoritaire (66 % du capital, à côté de l'Etat, 25 % et des salariés, 9 %), souhaite que ce dossier ne se gère pas dans une situation de crise ; les socioprofessionnels corses (transporteurs, agriculteurs, commerçants, entrepreneurs) qui dépendent du fret et qui perdent de l'argent, demandent l'arrêt de la grève ; les salariés de la SNCM, qui ne veulent pas du redressement judiciaire, dénoncent la stratégie du démantèlement voulu par Transdev et l'Etat.

Ni l'Etat, ni la Collectivité Territoriale de Corse (CTC) ne sont en capacité de mesurer l'impact économique des grèves à répétition qui frappent le secteur des transports en Corse. Il est urgent de mesurer cet impact sur une économie dont la fragilité s'aggrave en période de crise. La CTC multiplie les communiqués rassurants, sans véritable capacité d'agir. L'Etat ajoute à la confusion en refusant, depuis des années, de sortir de l'ambiguïté afin de régler le problème de la continuité territoriale entre la Corse et le Continent.

Qui tient un discours de vérité au moment où les finances publiques ne permettent plus de signer un chèque en fin d'année pour combler les déficits ?

Pendant ce temps, en pleine période estivale, la Corse s'enfonce dans une crise économique qui risque de se traduire, à l'automne, par la multiplication des faillites et des dépôts de bilan chez les socioprofessionnels. La Corse devient l'otage d'une action de protestation que conduit, dans tous les domaines, une CGT en guerre contre le gouvernement réformiste de Manuel Valls.

Se pose alors la question du service public : l'Etat doit alors trancher et non pas attendre le dernier moment pour réprimer par la violence les mouvements de protestation des socioprofessionnels, comme cela s'est produit à Porto-Vecchio ou à Bastia.

Faut-il se débarrasser de la SNCM ?

L'existence d'une compagnie maritime, chargée du service public du transport des personnes et des biens entre la Corse et le Continent, se justifie pleinement. La disparition de la SNCM porterait, sans une solution alternative fondée sur la défense de ce service public, un coup fatal à l'économie corse. La création d'une compagnie maritime régionale relève de la pure utopie. L'expérience tentée par la Sardaigne s'est terminée sur un véritable fiasco. Seul l'Etat a la capacité de garantir une véritable continuité territoriale entre la Corse et le Continent. La question est de savoir s'il en a la volonté et s'il souhaite y mettre les moyens.

L'accord signé le 10 janvier 2014 par les syndicats et les actionnaires, qui prévoyait l'achat de 4 navires et la suppression de 500 emplois sur 2 600, ne sera pas tenu. L'Etat lui-même montre, à travers les déclarations de Frédéric Cuvillier et de Manuel Valls, qu'il renonce à faire appliquer cet accord. La situation semble bloquée.

La Corse, comme à son habitude, subit les effets d'une politique conduite par un Etat qui, depuis toujours, est incapable de décider.

Christian Gambotti
icn-cgambotti@orange.fr

La continuité territoriale !

Une mauvaise bouillabaisse

L'histoire de la SNCM et celle de la continuité territoriale de la Corse sont étroitement liées. Toutes les deux sont nées au milieu des années 70.

À l'époque l'objectif des pouvoirs publics était d'atténuer les effets de la rupture maritime entre l'île et le continent français en proposant une organisation des transports extérieurs de la Corse qui se rapproche de celles prévalant dans les espaces terrestres.

Cette organisation a alors été pensée en référence à la logique de service public à la Française. Les principes de monopole d'exploitation, de subvention garantie et d'entreprise publique ont été retenus.

Jusqu'à l'ouverture du marché des transports à la concurrence (fin des années 90, début des années 2000) ce mode d'organisation des transports extérieurs de la Corse a globalement produit des effets satisfaisants. L'offre de transport maritime et aérien s'est nettement étoffée et l'île a incontestablement connu un net désenclavement. Des dysfonctionnements étaient certes identifiables mais ces derniers n'apparaissaient pas insupportables. Les critères d'efficacité n'étaient pas jugés prioritaires et les surcoûts du système étaient considérés comme un moindre mal.

Avec le processus européen de libéralisation du marché des transports, les conditions d'organisation du service public de transport maritime et aérien de la Corse ont dû être repensées. La logique concurrentielle s'est imposée et les subventions publiques ont été fortement encadrées.

Par ailleurs, dans le domaine maritime, la compétition entre opérateurs s'est exprimée avec force. La Corsica Ferries est venue s'opposer à la SNCM sur les lignes entre la Corse et les ports du sud de la France. La conséquence de cette confrontation directe ne s'est pas fait attendre. A partir de 2001, le trafic de passagers de la compagnie aux bateaux jaunes n'a cessé de progresser alors que celui de la SNCM n'a fait que régresser. La Corsica Ferries est désormais le premier transporteur maritime de la Corse.

Evidemment, la descente aux enfers de la SNCM s'accompagne de critiques virulentes. De nombreux acteurs économiques corses dénoncent les turpitudes de la compagnie. Ils lui reprochent son manque de fiabilité, ses mouvements de grèves récurrents ou encore ses tarifs souvent plus élevés que ceux proposés par la compagnie concurrente.

Ces critiques ne sont évidemment pas infondées. Elles sont toutefois un peu rapides. Analyser le désastre économique et social actuel au seul crible des dysfonctionnements de la SNCM c'est voir le problème par le petit bout de la lorgnette.

Souvent en économie, c'est un contexte d'ensemble qui conditionne les comportements et les performances. Le système de continuité territoriale de la Corse a façonné la SNCM et son modèle de gouvernance. Il a produit un schéma entrepreneurial manifestement très éloigné de celui que l'on observe sur les marchés concurrentiels.

Le service public à la française des années 70 était en phase avec les conceptions économiques et politiques de son époque. Mais progressivement il s'est montré inadapté à l'évolution du contexte européen.

Les modalités de mise en œuvre de la continuité territoriale de la Corse ont certes évolué au cours des 15 dernières années. Mais de façon insuffisante ou inappropriée. C'est en ce sens que l'on peut considérer que les responsabilités de la situation présente sont multiples et partagées.

L'Etat s'est comporté en piètre manager (au temps où la SNCM était une entreprise publique) et en mauvais stratège (privatisation calamiteuse de la SNCM en 2006).

La Collectivité Territoriale de Corse n'a pas su mettre en place une gouvernance et une régulation des transports extérieurs adaptées et performantes. Veolia, actionnaire majoritaire de la compagnie depuis 2008, n'est pas parvenu à (ou voulu) impulser une nouvelle dynamique compétitive.

Enfin, les représentants du personnel de la SNCM - on pense notamment et surtout à la CGT – se sont figés dans une attitude revendicative globalement destructrice. **Par ailleurs, tout au long des dernières décennies, les stratégies d'action de ces derniers n'ont pas semblé intégrer les intérêts de la Corse et de son économie**.

Xavier Peraldi
Maître de Conférences
en Sciences économiques
Université de Corse

Les fruits de la colère...

État de droit ?

La réprobation

Tableau de chasse syndical ?

U troppu stroppia !

Tamantu imbrogliu. A SNCM hè in traccia di sprufundassi. Trà Marseglia è a Corsica, i battelli di a cumpagnia devendu assicurà u serviziu publicu maritimu di a cuntinuità territuriale, ùn rispondenu mancu più ne à a chjama di u mare ne à l'indignazione generale. Volenu i sindicati di marinari mentene a so impresa in attività, ma hè troppu impurtante l'impiastrata finanziaria. Tante greve è tanti soldi publichi ghjittati. A sucetà corsa ne hà una techja. Allora ch'ellu cumencia l'estate, sta crisa maritima pichja forte nantu à l'attività ecunomica è turistica. Dapoi più di 10 anni, a SNCM ùn hà cunnisciutu un risultatu pusitivu. Oghje, a Cummissione Eurupea li dumanda ancu di rende 450 milione d'euro di suvvenzione. Per contu soiu, u Guvernu francese di u quale sò grande e respunsabilità in quantu à sta situazione, hè surtitu di u so silenziu. A SNCM hè nantu à u caminu di l'addirazzamentu ghjudiziariu. Ghjè Manuel Valls, u Primu Ministru, chì hà ramintatu, l'astr'eri, sta pussibilità chì hà annerbatu di più i salariati. Sò minacciate millaie d'impieghi, ch'ella sia à livellu di a cumpagnia maritima o in parechji settori di l'ecunumia corsa. Si devia u nostru ghjurnale di reagisce per mezu d'un' edizione speciale, in lea stretta cù l'attori socioprufessiunali è i decidori pulitichi chì sò i nostri partenarii è chì cuntribuiscenu ogni ghjornu à u sviluppu di a Corsica. Perchè, à u mumentu datu, u troppu stroppia !

Réactions

L'ADEC mobilisée pour les entreprises de Corse

Le mouvement social que connaît actuellement la SNCM a d'indéniables répercussions sur la santé financière de bon nombre d'entreprises insulaires. Suite à la réception en fin de semaine dernière d'une délégation de socioprofessionnels par le Président du Conseil Exécutif de Corse, un plan d'actions a été élaboré, en concertation avec l'ensemble des partenaires du développement économique.

Celui-ci prévoit la mise en œuvre de mesures de soutien à destination des activités les plus pénalisées par les effets de la crise maritime.

Conformément à sa mission d'outil stratégique de la Collectivité Territoriale de Corse en matière de développement économique, l'ADEC agit avec les services de l'Etat, et en particulier de la DIRECCTE, pour recenser, à travers une cellule d'urgence, les entreprises concernées pour leur proposer des solutions face aux charges fiscales et sociales ainsi que des mesures de financement, de chômage partiel.

La banque publique d'investissement, Bpifrance, met en œuvre quant à elle des mesures de prêts à la trésorerie, en lien avec l'ADEC, dans le cadre de la plateforme CORSE FINANCEMENT.

Enfin, des aides spécifiques pour entreprises en très grande difficulté seront accessibles aux sous-traitants des compagnies maritimes participant au service public dans le cadre de la continuité territoriale. Cela se traduira par le co-financement des mesures de chômage partiel et l'octroi d'une aide directe de soutien exceptionnel.

Toute entreprise connaissant des difficultés financières, logistiques, économiques et sociales en raison de la grève qui impacte les liaisons maritimes, peut prendre contact avec l'ADEC au 04.95.50.91.00. ou télécharger sur le site Internet www.adec.corse.fr une DÉCLARATION DE DIFFICULTÉS à retourner par mail : contact@adec.corse.fr

Corsica Libera : ***«L'Etat français fait en Corse ce qu'il n'envisage pas un instant à Marseille»***

«Corsica Libera tient à témoigner de sa solidarité à l'égard des socioprofessionnels corses violemment agressés par la police française, alors qu'ils procédaient à une action parfaitement pacifique. La même attitude avait d'ailleurs été adoptée par l'administration française il y a quelques mois à Corti, à l'égard des jeunes de la Ghjuventù Indipendentista.

L'Etat français fait en Corse ce qu'il n'envisage pas un instant à Marseille, ce qui devrait conduire certains de nos compatriotes à ouvrir les yeux. Enfin, Corsica Libera soutient la demande des socioprofessionnels relative au départ du préfet de la Haute-Corse, que l'on pourrait d'ailleurs étendre au préfet dit «de région», dont les récentes déclarations ont aggravé une situation déjà tendue

Ligue des droits de l'Homme - Section de Corse

«La Ligue des droits de l'Homme condamne fermement les brutalités policières commises contre des chefs d'entreprise qui occupaient pacifiquement le hall de la préfecture à Bastia.

Elle demande que la lumière soit faite sur les responsabilités engagées dans ce déferlement de violences de certaines forces de l'ordre.

Plus que jamais, dans ce climat social gravement dégradé, elle en appelle au dialogue entre les différentes parties concernées."

Jean ZUCCARELLI : ***«La liberté de circulation portuaire et la continuité territoriale doivent être rétablies sans délais»***

«Je déplore les incidents intervenus à la préfecture de Haute-Corse et tiens à exprimer ma solidarité à la délégation de socioprofessionnels venus sur place dans l'optique d'établir un dialogue avec les représentants de l'Etat. Le conflit de la SNCM atteint un stade critique. Il prend la Corse en otage en lui imposant des difficultés économiques et sociales insupportables. Si je respecte le droit de grève et partage l'inquiétude des salariés quant aux menaces qui pèsent sur leur emploi, la liberté de circulation portuaire et la continuité territoriale doivent être rétablies sans délais. J'en appelle une nouvelle fois à la responsabilité de l'Etat, des syndicats, de la direction et des actionnaires de la compagnie. Ce conflit pèse déjà trop lourdement sur l'activité économique et touristique de notre île».

Les organisations professionnelles soutenant la manifestation du vendredi 4 juillet 2014 à Bastia

Fédération du BTP de la Corse-du-Sud, Chambre de commerce et d'industrie régionale de la Corse, Syndicat professionnel des transporteurs corses, Strada Corsa, Cercle des grandes maisons, Umih, Syndicat des hôteliers restaurateurs et cafetiers de Corse, Medef Corse, CGPME Corsica, Chambre des métiers régionale de Corse et départementale de Corse-du-Sud, UPA, Chambre régionale d'agriculture de Corse, Centre des jeunes agriculteurs de Corse, FDSEA 2B et 2A, l'entreprise de nettoyage Crepco, Fédération de l'hospitalisation privée, Fédération régionale de l'hôtellerie de plein-air, SPTAC, Corsica diaspora, IUSA (services artisanat), Capeb 2A et 2B (artisans du bâtiment), CGAD (commerce de détail alimentaire).

Tribune Libre

La grève de la SNCM, et après ?

Le droit ne laisse pas démuni les victimes de la grève des marins de la SNCM notamment les hôteliers et les commerçants qui ne peuvent, en raison de la restriction de la libre circulation des personnes et des biens qu'elle occasionne, voir poursuivre leur activités et se trouvent confrontés à des situations dramatiques.

L'Etat, qui connaît depuis de nombreuses années et, particulièrement, depuis environ une année, les graves problèmes de cette compagnie ainsi que le risque de conflit social annoncé dès le début du mois de janvier 2014, n'a pas pris la mesure des évènements, en réglant la question et en provoquant des négociations de nature à l'éviter.

De ce fait, il est incontestable qu'il a commis une faute engageant sa responsabilité.

Au demeurant, les conséquences d'une grève doivent être réparées même en l'absence de faute, lorsque, comme en l'espèce, le dommage subi est anormal car résultant d'une interruption du service public, et spécial car frappant une catégorie déterminée de la population.

Dans ce cas il a été jugé que le droit à l'indemnisation est absolu (Conseil d'État 18/11/1998; SOC les maisons de Sophie)

Les conditions même du déroulement de la grève établissent une faute caractérisée de l'Etat qui n'a pris aucune disposition pour en limiter les effets, les navires complémentaires affrétés n'assurant qu'une partie du trafic.

Actuellement le port de MARSEILLE est bloqué par les grévistes.

L'Etat a donc l'obligation légale de garantir l'ordre public en faisant procéder à son évacuation, puisque l'exercice de la grève par occupation présente un caractère abusif portant atteinte au droit de propriété sur les locaux occupés ainsi qu'à la liberté du travail.

Plus encore, les grévistes se sont emparés d'un navire d'une autre compagnie pour l'empêcher d'appareiller commettant ainsi un acte s'apparentant à une piraterie maritime.

Dans ce cas, le Juge des Référés saisi par l'État, ou par tout particulier intéressé, a le pouvoir, et ce sous astreinte extrêmement élevée même par heure de retard, d'ordonner aux grévistes d'évacuer les emplacements portuaires, ainsi que le navire occupé (Jurisprudence du Trib. Adm. PARIS 25/09/1986; Syndicat Central de Traitement des Ordures Ménagères)

Le Président du Tribunal de Grande Instance, statuant en référé et sous les mêmes conditions, a également la possibilité d'en ordonner l'évacuation (Jurisprudence du Tribunal de Grande Instance de PARIS 19/09/1986. Assistance Publique de PARIS)

L'Etat, ou tout particulier, a la possibilité de saisir le Juge des Référés pour demander d'interdire temporairement la grève, possibilité reconnue de suspendre le droit de grève ainsi que le préavis de grève par la jurisprudence de la Cour de Cassation lorsque la grève est de nature à entrainer un trouble manifestement illicite (Ass.Piein. Cour Coss. 4/07/1986; Syndicat National des Officiers Mécaniciens Naviguant contre Compagnie Air France)

Le préjudice subi par la grève doit être indemnisé en totalité.

La jurisprudence a admis qu'il n'existait aucune restriction quant à la nature des dommages indemnisables, l'État étant donc responsable des dégâts et dommages de toute nature dès lors qu'ils sont la conséquence directe des troubles et, en particulier, des préjudices commerciaux consistant, notamment, en un accroissement des dépenses ou en une perte de recette d'exploitation (Cour Adm. App. BORDEAUX; arrêt du 13/09/1999).

■ **Maître Jean-Paul TRANI**, Avocat

ICN Informateur Corse Nouvelle
Société d'édition : CORSICAPRESS EDITIONS SAS
Résidence Empereur - 4, rue Impératrice Eugénie
20200 Bastia - ✆ 04 95 32 92 35
www.corse-information.info

Directeur de la publication et de la rédaction :
Paul Aurelli ✆ 04 95 32 89 95

● *Rédaction/Annonces légales/Abonnements :*
1, rue Miot (2ème étage) 20200 Bastia
Rédaction ✆ 04 95 32 04 40 ✆ 04 95 32 89 95
✉ journal@corse-information.info
Annonces légales : ✆ 04 95 32 89 92
✉ al@informateurcorse.com

Impression : AZ Diffusion - ZI Pastoreccia - Lot. Freymouth 20600 Bastia
Dépôt légal Bastia (à date de parution)
PAO : Studio ICN Bastia
CPPAP 0314I88773 - ISSN 2114-009

SNCM suite...

EVACUATION MANU-MILITARI "MUSCLÉE ET BRUTALE" DES SOCIOPROFESSIONNELS Á LA PREFECTURE DE HAUTE CORSE !!

VOIR VIDEO - FR3 - VIA STELLA

Qui veut la mort **de la Corse ?**