

PRIMA SESSIONE STRASURDINARIA DI U 2023
1ERE SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2023
26 È 27 DI GHJENNAGHJU DI U 2023
26 ET 27 JANVIER 2023

2022/E1/010

**REPONSE DE MONSIEUR LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF
A LA QUESTION DEPOSEE PAR MADAME VANINA LE BOMIN
AU NOM DU GROUPE « FA POPULU INSEME »**

OBJET : Service public.

Madame la Conseillère,

Je vous remercie pour votre question.

Je vais y répondre même si je pense que vous connaissez très largement mes réponses qui sont strictement identiques à celles qu'auraient pu faire Flora Mattei ou bien Vanina Borromei.

Ce que nous avons fait dans le maritime et ce que nous allons faire dans l'aérien est dans la continuité exacte de la ligne stratégique que nous avons portée depuis décembre 2015 ; je salue les personnels et les représentants des personnels qui sont présents. Je vais rappeler quelques chiffres et contraintes que nous avons tous à l'esprit ; nous avons une enveloppe de continuité territoriale, vous le savez, qui n'a pas bougé depuis 2009, d'un montant de 187M d'euros.

Dans le cadre de cette enveloppe de continuité territoriale, nous devons financer le service public maritime, si tant est qu'il soit reconnu en son principe et en son périmètre et validé notamment par la Commission européenne parce que le service public n'est pas acquis et qu'il a fallu le défendre, c'est tout le combat que nous avons mené victorieusement pour la DSP maritime et c'est le combat qu'il faudra mener à la fin de l'actuelle convention de délégation de service public pour convaincre à nouveau la Commission Européenne de la nécessité d'un service public dans l'aérien et d'un périmètre aussi large que possible, conforme à nos attentes et besoins.

Avec cette enveloppe de 187 M d'euros, il faut à la fois financer le maritime et l'aérien ; et puis, parce que nous avons bien géré pendant des années, il y avait un reliquat que nous avons affecté au financement des infrastructures portuaires et aéroportuaires, aux infrastructures desservant l'intérieur et à tout ce qui concourt au développement économique de l'île ; c'est le combat pour la déspecialisation partielle de la dotation de continuité territoriale ; faute de mieux, nous n'avons par exemple jamais eu accès au Fonds de développement des territoires montagneux ; là où des territoires équivalents au nôtre ont 10 M d'euros par an, nous nous avons seulement 300.000€.

Comme nous n'avions pas réussi à obtenir du gouvernement qu'il nous traite avec équité sur le terrain d'un fonds spécial pour la montagne, nous avons économisé sur l'enveloppe de continuité territoriale, et dégagé un excédent.

Donc voilà comment se présente l'équation, je le rappelle, on nous a donné 33M d'euros cette année à titre exceptionnel ; 33M d'euros c'est le montant de l'enveloppe de continuité territoriale, qui devrait être versée par simple application du point d'indice de l'inflation depuis 2009. Autrement dit, si l'enveloppe de continuité territoriale avait été, comme c'est la règle de toute subvention de ce type, indexée sur la hausse du coût de la vie, nous aurions un montant aujourd'hui de 220M d'euros par an, sauf que nous sommes à 187 M d'euros. Dans cette enveloppe contrainte, il faut que l'on continue à financer un service public parce que nous défendons le principe et le périmètre. Il faut continuer à financer le service public maritime, le service public aérien et puis, si possible, avoir un reliquat pour continuer à financer nos autres opérations.

Le problème, c'est que l'enveloppe ne bouge pas, mais les coûts augmentent. Deux exemples : le coût du carburant dans le maritime est passé de 25M d'euros à 50M d'euros par an.

Dans l'aérien, 20M d'euros en plus en 2022, 12M d'euros en 2023, ça a été en partie absorbé par des dispositifs d'assurance, mais comme les assurances ont beaucoup indemnisé suite à l'envolée des prix, aujourd'hui elles ne couvrent plus.

Je vais parler du maritime, vous nous dites " vous vous satisfaisiez d'une enveloppe et vous considérez qu'elle a beaucoup augmenté ", alors, si on prend l'enveloppe du maritime, on est aujourd'hui à 106,7 M d'euros sur le temps de la DSP qui est de 7 ans.

D'abord, ça fait 747M d'euros et non pas un milliard d'euros comme vous l'avez présenté dans une médiatisation que vous avez faite, et dans le coût de cette enveloppe de 106,7M il faut intégrer 3 choses:

- Le carburant,
- L'amortissement du capital,
- Les charges d'exploitation.

Le carburant explose ! Les charges d'exploitation dans le maritime sont contenues. Le capital augmente parce que pour l'instant, on ne nous a pas validé une société d'investissement et les délégataires nous font payer un capital qui augmente parce qu'ils investissent, notamment pour le verdissage de la flotte. Avec la même enveloppe, il faut payer un prix qui est majoré par l'augmentation du carburant, par l'augmentation du capital et par l'inflation du coût de la vie. Donc c'est une équation qui est quasiment impossible, lorsque vous nous dites toujours dans votre présentation et évoquez dans votre question orale que le coût du fret a augmenté de 12%, il a augmenté par rapport à 2018 et 2019. Mais par rapport à 2015, dans un monde où tous les prix ont explosé, avant notre arrivée au pouvoir avec des majorations à la hausse du fait du prix du carburant le transport d'une remorque entre la Corse et le continent coûtait 1450€ ; dans la DSP actuelle que nous venons de voter - sans vous - cela va coûter 1120€, nous sommes à - 35% par rapport au prix de 2015, dans un contexte au tout explosé d'un point de vue des coûts.

Ne venez pas à nous quereller, - même si vous avez le droit de le faire – mais, vos arguments sur ce que nous avons payé, ce que nous avons obtenu, ce que nous avons fait ne résistent pas à l'examen. Je vous l'ai dit, nous avons sauvé le service public maritime, nous avons sauvé les ports principaux et secondaires, nous avons sauvegardé les emplois et nous l'avons fait au juste prix validé par la Commission européenne, par un mécanisme de vérification de la compensation qui ne permet pas que nous payons 1€ de plus que là juste compensation due pour le service public.

A travers votre question vous recherchez à opposer l'aérien et le maritime ! Nous, nous n'avons jamais fait cela, nous n'avons jamais divisé l'intérêt de la Corse ; l'intérêt de la Corse, c'est d'avoir un service public maritime préservé dans son périmètre, au juste coût, avec des garanties sociales, notamment celles données par le pavillon français, premier registre, et l'intérêt de la Corse, c'est d'avoir un service public aérien, avec un vrai périmètre, avec un tarif pour lequel nous nous sommes battus comme le tarif résident, la diminution historique, tellement promise par des gens qui parlent beaucoup mais qui ne font rien, est enfin mis en œuvre ! Et les Corses le savent. Nous allons donc maintenir ces acquis et continuer à nous battre pour cela, sous le contrôle de la Commission européenne.

Je vais vous dire un mot sur la loi climat et résilience, toujours pour Air Corsica, le coût des taxes carburants en 2022 s'élève à 5M d'euros au titre de la loi carbone, en 2023, c'est 6M d'euros, en 2024, c'est 7M d'euros, en 2025, c'est 13M d'euros, en 2026, c'est 17M d'euros, en 2027 c'est 20M d'euros à la fin de la délégation, que nous nous apprêtons à négocier sous réserve des résultats ; c'est un appel d'offres, c'est un appel public. Mais à supposer par hypothèse qu' Air Corsica ou Air France soient renouvelés dans leur caractère de délégataire, ça veut dire qu' Air Corsica, à la fin de la période, aura eu à supporter 40M d'euros en plus au titre de la fiscalité. Et vous pensez que ça ne va pas impacter l'équilibre financier global de la DSP ?

Il faut une fiscalité particulière pour les îles parce qu'on ne peut pas taxer le transport aérien - même quand on est partisan du développement durable comme nous - dans une île, comme on le taxe sur un territoire continental.

Chez nous, si vous ne prenez pas l'avion, vous ne pouvez pas prendre le train ou la voiture pour aller à Marseille, Paris, ou Nice. Il faut donc une fiscalité spécifique mais tant qu'on ne l'a pas, les opérateurs sont obligés de nous répercuter, et donc, à un moment donné, dans la négociation, même si on défend pied à pied, les intérêts de la Corse il y a un impact ! Le pire, c'est de nous demander de continuer à financer ça avec une enveloppe qui n'a plus bougé depuis 2009 ! C'est là que je vous attends, la majorité et l'opposition !

Vous pensez que nous devons nous contenter de cette aumône qui nous a été faite à titre exceptionnel pour un an ? Et repartir sur une enveloppe à 187M d'euros ? Je me tourne vers les salariés d'Air France, vous la connaissez, la stratégie de votre direction aujourd'hui, vous savez qu'elle se désengage d'Orly. Vous savez que la loi consistant à supprimer les vols aériens pour les trajets de moins de 250 km conduit à se désengager des aéroports de proximité, et que la stratégie d'Air France aujourd'hui, elle n'est peut-être pas de continuer à se positionner sur la délégation de service public en Corse. Le combat que mène le Conseil exécutif, et nous en avons parlé, y compris avec les syndicats, c'est de défendre le périmètre du service public ! C'est de défendre les emplois, c'est de respecter la règle du jeu parce qu'elle nous est imposée en matière de respect de la concurrence ; mais notre ligne politique est claire et elle s'articulera autour de ça.

Je ne peux pas décider de mettre 10.000, 20.000, 30.000 sièges en plus au titre du service public ; je suis obligé de configurer le service public par rapport au besoin tel qu'il est identifié, notamment par les tests de marché sous le contrôle de la Commission européenne et c'est ce travail que nous avons fait en permanence et que nous allons continuer à faire. C'est une équation budgétaire et juridique extrêmement complexe, et nous allons continuer à la résoudre ou en tout cas essayer de la résoudre toujours avec le même souci de l'emploi en Corse, de la qualité du service public, et de la défense des intérêts de la Corse et du peuple corse.

Je vous remercie.