

PRIMA SESSIONE URDINARIA DI U 2024
RIUNIONE DI I PRIMU E 2 DI
FERRAGHJU DI 2024

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 2024
REUNION DES PREMIER ET 2 FEVRIER 2024

2024/ 01/003
2024/ 01/011

REPONSE DE MONSIEUR GILLES SIMEONI, PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE
AUX QUESTIONS DEPOSEES PAR :
MADAME SERENA BATTESTINI AU NOM DU GROUPE CORE IN FRONTE ET PAR
MONSIEUR JEAN-PAUL PANZANI AU NOM DU GROUPE FA POPULU INSEME

**Objet : Où en est le projet de GECT sur les rotations maritimes entre la Corse et la Sardaigne /
Coopération transfrontalière et liaisons maritimes Corse-Sardaigne**

Madame la Conseillère, Monsieur le Conseiller,

Merci pour vos questions parce qu'elles permettent d'essayer de poser sereinement un débat que je vais prendre par le point d'entrée des liaisons entre la Corse et la et la Sardaigne.

D'abord pour rappeler qu'historiquement, pour des raisons politiques, la Corse et la Sardaigne se sont tournées le dos pendant des décennies contre l'évidence géographique, culturelle, linguistique, économique, et que tout notre système économique, et donc y compris notre système de transport, qui se construit pendant des décennies dans un sens de verticalité exclusif vers Paris et dans une logique de dépendance totale et que notre vision politique mise en œuvre dès 2015, y compris dans le

domaine des transports, mais pas seulement, a consisté à faire que la Corse se repense politiquement, économiquement, y compris en termes de transport, comme une île de Méditerranée ayant vocation naturelle à se connecter à l'ensemble de son environnement, le continent français bien sûr, mais également le continent italien, les îles de Méditerranée au premier rang desquelles la Sardaigne à 11 km, et enfin, même si c'est un peu plus lointain, un peu plus difficile, pourquoi pas vers la Catalogne, voire la rive sud et les pays du Maghreb, donc ça, c'est une vision politique nécessaire, indispensable, mais qu'il convient ensuite de décliner en intégrant l'ensemble des contraintes politiques, institutionnelles, et budgétaires.

Pour répondre à Serena Battestini : oui, j'ai bien en tête les efforts qui ont été faits, notamment avant Flora Mattei, notamment pour constituer un GECT, un groupement européen de continuité territoriale. Nous avons commencé à travailler sur le sujet dès décembre 2015. Nous l'avons formalisé en 2017, étant précisé qu'il y avait d'autres urgences à gérer, y compris dans le domaine des transports. Et je voudrais quand même dire à ceux qui s'impatiente, et je comprends votre impatience et nous sommes également impatients, que le GECT, s'il est porté à titre principal par la Collectivité de Corse et la Région autonome de Sardaigne, ne peut pas se passer d'une validation, d'une part, des États membres, d'autre part, de l'Union européenne. Donc je voudrais très brièvement, pour vous démontrer que nous avons été dans ce dossier comme dans beaucoup d'autres, tout à fait diligents et me semble-t-il irréprochables.

Vous rappelez qu'en février 2019, le 16 février exactement, la Giunta Regionale de la Région autonome de Sardaigne a approuvé des statuts et la convention du GECT, que nous avons co-construits. Le 25 avril 2019, il y a eu une délibération de l'Assemblée de Corse en des termes identiques, que nous avons transmise, dès la semaine suivante, auprès de la préfecture de Corse, qui a transmis à la DGCL (la direction générale des collectivités locales) laquelle doit délivrer un agrément dans le courant de l'année 2019. Des précisions complémentaires ont été demandées, le 22 août, réponse le 26 août. Le 27 août, accusé de réception. Nous avons relancé, en 2019, nous attendions le décret de l'État français. Le décret de l'État italien a été pris. Nous avons relancé en 2021 le ministère des Transports et la préfecture et le SGAC. Et puis finalement le décret est paru le 13 janvier 2020, mais hors délai pour 6 mois ! Donc, l'Union européenne, qui avait validé en son principe le GECT, a constaté la carence de l'État français et nous a invité à redéposer un dossier et nous sommes repartis en instruction, qui se poursuit actuellement.

Je pense donc que, premièrement, il faut constater que ce qui devait être fait par la Collectivité de Corse a été fait et bien fait.

Deuxièmement, il y a eu, malheureusement, une carence de l'État français alors que la Sardaigne et l'État italien avaient fait diligence.

Et troisièmement, lorsqu'on nous demande à quoi peut servir l'autonomie d'un point de vue concret, je dirais qu'on a un exemple me semble-t-il topique dans cette affaire. On a prévu dans notre délibération sur proposition du Conseil exécutif, du 5 juillet, que nous puissions négocier directement avec l'Union européenne sur les questions de coopération transfrontalière, si nous avons pu le faire, nous n'aurions pas eu besoin d'attendre un agrément qui, jusqu'à aujourd'hui ne nous a jamais été notifié.

Donc il convient de rappeler quand même d'abord que la ligne indispensable Bunifaziu/ Santa Teresa di Gallura est prise en charge par la Région autonome de Sardaigne,

C'est elle qui la gère et, sauf à leur demander d'améliorer leurs exigences vis-à-vis des délégataires, nous ne pouvons pas nous immiscer dans les horaires, ni dans le choix des bateaux, ni dans les décisions opérationnelles.

Deuxièmement, vous dire également et répondre notamment du côté de Propriano. Nous avons des amis communs qui sont exaspérés par la situation, que nous avons effectivement, par délibération en date du 20 décembre 2019, prévu une convention de délégation de service public entre la Corse et la Sardaigne, qu'aucun candidat ne s'est présenté ; nous avons dû constater à cet égard que, alors même que nous avons travaillé, le cahier des charges par rapport aux compagnies qui pouvaient éventuellement se positionner et leur permettre de le faire utilement, personne n'a souhaité le faire et donc nous avons dû constater la carence.

Sur la situation actuelle, c'est une chose de dire qu'on veut renforcer nos liaisons maritimes et aériennes avec la Sardaigne, c'est une évidence. Mais nous devons faire avec l'ensemble des contraintes qui sont les nôtres. Nous travaillons depuis plusieurs mois, voire plusieurs années avec Air Corsica. Pour qu'Air Corsica, se positionne pour répondre à tout ou partie des besoins de la Sardaigne en matière de transport aérien.

Dans le domaine maritime, nous avons, je vous le rappelle, défendu avec obstination le port de Prupia, dont la Commission européenne voulait démontrer qu'il était substituable avec celui d'Aiacciu et voulait le faire disparaître du périmètre de service public dans le cadre de la DSP française, nous avons conservé le port de Prupia. Il y a aujourd'hui le port de Bunifaziu. Il y a le port de Portivechju, le maire est présent.

Ces 3 ports à des degrés différents ont vocation à desservir la Sardaigne. Donc nous continuons d'avancer sur le GECT. Nous devons aussi, et je l'ai fait, solliciter notamment nos délégataires actuels, celui qui dessert Portivechju, et celui qui dessert Prupia pour qu'ils puissent optimiser sa flotte et éventuellement renforcer l'offre de transports avec la Sardaigne. Donc ces discussions sont en cours et je pense que, dans les semaines à venir, il y aura des bateaux de ces 2 compagnies qui iront également vers la Sardaigne.

Il y a d'autres compagnies qui ne sont pas délégataires, qui ont vocation à se positionner. On travaille sur le GECT, mais je veux aussi et pour terminer, souligner deux points.

Premièrement, s'il on va au bout du GECT et que l'on arrive à mettre en place une DSP, il faudra la financer, je vous rappelle que l'enveloppe de continuité territoriale est aujourd'hui structurellement insuffisante pour près de 50M d'euros pour couvrir les besoins de service public avec la France continentale.

Deuxièmement, je vous rappelle que la dotation de continuité territoriale ne peut, aux termes de la loi, que financer des lignes entre la Corse et le continent français. Ce qui veut dire que, si nous devons financer une DSP avec la Sardaigne, se posera la question des crédits ; on demande aujourd'hui au Conseil exécutif et on le voit, y compris à travers les questions orales et les motions, tous les acteurs, dans tous les domaines, demandent les renforcements des aides, et c'est normal : les associations, les associations sportives, les agriculteurs, le BTP, la commande publique, tout le monde demande en permanence toujours plus. Et la Collectivité de Corse voit ses recettes s'effondrer parce qu'elle est très dépendante et des droits de mutation et des droits de consommation des tabacs et que donc, si à un moment donné nous ne réfléchissons pas, y compris dans le cas du processus d'autonomie, sur le pacte budgétaire, économique, fiscal global, nous allons nous trouver face à un plafond de verre.

Dernier élément, je réponds aux 2 conseillers territoriaux qui m'ont questionné, la DSP, par exemple, avec la Sardaigne, elle a une partie passager et une partie fret. Nous avons fait une étude sur la structure actuelle des rapports économiques. La structure des rapports économiques entre la Corse et la Sardaigne, la réalité de ces rapports c'est quoi ? C'est qu'aujourd'hui la Corse n'exporte rien et n'est pas en mesure d'exporter vers la Sardaigne, et que la quasi-totalité de ce que la Sardaigne importe en Corse vient alimenter le secteur du logement et de la construction avec des aires de référence très précises autour de Portivechju, autour de Pruprà et autour d'Aiacciu et que si on met en place une DSP dans les conditions actuelles, sans concertation avec les professionnels de ce secteur, et les emplois qu'ils génèrent, sans avoir construit l'écosystème qui va avec, et sans avoir réfléchi en intégrant les entreprises corses, vous allez avoir les entreprises corses qui vont bloquer le port en disant : « on vient nous faire concurrence avec des TVA moins élevées, avec des coûts extrêmement bas par rapport aux nôtres ». Donc il faut y réfléchir aussi. Nous avons commencé à y réfléchir, mais ça mérite un vrai débat de fond qui montre bien qu'on fait le constat d'une situation qui est insatisfaisante. Mais lorsqu'on veut faire évoluer de façon rationnelle et opérationnelle un système, il y a des obstacles juridiques et institutionnels. Il y a des constructions économiques globales à mettre en œuvre.

Et la vision, je crois qu'elle est claire maintenant, elle est à partager avec l'Assemblée, avec le maire de Portivechju, avec le maire de Pruprà et avec le maire d'Aiacciu, les 3 ports principaux assurant des liaisons avec la Sardaigne. Mais voilà, à mon avis, comment il faut essayer d'identifier le chemin en mettant tout le monde dans la boucle.

Je vous remercie.