

1MA SESSIONE STRASURDINARIA DI U 2026

29 È 30 DI GHJINNAGHJU

1^{ère} SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2026

29 ET 30 JANVIER

N°2026/E1/003

**REPONSE DE MONSIEUR JEAN-FELIX ACQUAVIVA A LA QUESTION
DEPOSEE PAR MONSIEUR DON-JOSEPH LUCCIONI AU NOM DU
GROUPE FA POPULU INSEME**

OBJET : Pour une continuité territoriale préservée : réponses immédiates et stratégie à moyen terme

Madame la Présidente,
Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers exécutifs,
Chers collègues, conseillers territoriaux,
Cher Don-Joseph Luccioni,

Je vous remercie pour votre question. Ma réponse vient en complément, évidemment, des développements qu'a déjà réalisé le Président du Conseil exécutif sur la réponse à Louis Pozzo Di Borgo, et je vais insister sur quelques points majeurs. S'il y a bien un domaine, il y en a d'autres, mais s'il y a bien un domaine qui fait l'objet, malgré les avancées, de crises régulières, cycliques et permanentes, sous le poids notamment d'agressions extérieures ou de décisions extérieures, c'est bien le transport en général, et en particulier le service public maritime et aérien, c'est-à-dire la continuité territoriale.

Le Président l'a dit pour la première fois dans l'histoire de ces institutions et de l'histoire de la continuité territoriale, et Dieu sait que ça n'a pas été un long fleuve tranquille du temps de la SNCM et CMN, je parle dans le maritime, avec les surcompensations financières, avec les gabegies sur le port de Marseille, avec les détournements de fonds, avec des salaires,

notamment sur le Maghreb, entre Marseille et Maghreb, payés sur l'enveloppe de continuité territoriale, c'était la réalité tangible constatée lorsque nous sommes arrivés aux responsabilités. Dans cette histoire tumultueuse, il y a eu un avant après 2015, il y a eu des tentatives, il y a eu des sécurisations, et il y a eu une décision historique qui est la décision de la Commission européenne, officialisée notamment le 30 décembre, qui reconnaît de manière forte l'argumentaire des compensations financières et du périmètre des besoins du service public aérien et maritime. Un socle, un fondamental, qui est reconnu enfin pour la Corse et pour ses intérêts, ainsi que pour sa desserte dans les territoires, parce qu'on reconnaît aussi la question de la nécessité d'avoir plusieurs ports de desserte sur le maritime, donc c'est un élément fondamental. Malgré cela, nous avons le poids de décisions et de situations externes qui agressent dans leurs fonts baptismaux la continuité territoriale.

Le premier niveau, c'est le bal qui se perpétue chaque année. Cela a été mentionné par le Président, avec des incertitudes majeures sur la dotation de la continuité territoriale. Chaque année, il faut remettre le couvert. En 2022, nous avons obtenu 30 millions d'euros au forceps, 40 millions en 2023, et cela a été une année blanche en 2024. Il faut se rappeler qu'il a fallu prendre sur les reliquats de l'Office pour compenser, ce qui a donné encore 25 millions. Maintenant, en 2026, la discussion porte sur la possibilité d'avoir les 60 millions d'euros. Sur ce plan-là, il est très clair que les contrats de délégation de service public aériens et maritimes ont fait l'objet d'une validation de l'Etat et de l'Union dans leur périmètre, dans leur financement, dans l'indexation des charges annuelles prévisionnelles qui augmentent et qui sont indexées de manière pluriannuelle, qui sont connues, et la rallonge demandée cette année de 60 millions correspond strictement aux besoins de ces contrats. Elle n'intègre pas les ETS, la fiscalité environnementale qui pèse sur les compagnies, mais elle ne pourrait pas le faire juridiquement. Parce que c'est un des arguments un peu frelatés du gouvernement, le Président l'a rappelé : « on a rallongé, vous pouvez compenser les ETS. »

Si nous utilisons une partie de cette enveloppe pour compenser la charge supplémentaire sur le maritime et l'aérien des ETS sur les compagnies, nous nous soumettrions à un risque de contentieux, parce que d'autres compagnies hors services publics, hors DSP, qui agissent sur les OSP, sont soumises aux ETS et n'auraient pas cette compensation. Il est hors de question, d'ailleurs le propos nous paraît assez irresponsable de la part du gouvernement, d'ouvrir un contentieux, une distorsion en la matière. Nous nous y refusons, parce que c'est la réalité juridique. Et financièrement, le besoin de rallonge ne couvre pas ce besoin-là des ETS.

Il existe donc une incertitude concernant les CT, pour lesquels nous souhaitons, logiquement, une indexation sur la TVA sur la base des contrats validés. Cette discussion politique n'est malheureusement pas soldée, et si nous n'avons pas 60, si nous obtenions uniquement 42,9 millions d'euros, puisque c'est un chiffre qui a été évoqué dans la loi spéciale, il y aurait un déficit chronique, cette année en 2026, pour le besoin de ces DSP maritime et aérien, de 6 millions d'euros sur les obligations du contrat. On peut donc le démontrer.

Le deuxième point, concerne les normes et la fiscalité environnementale. Il est évident que personne ici, et encore moins nous, exécutif, sommes contre la décarbonation dans le transport. Ce n'est pas ça le sujet. Nous sommes pour verdir les flottes, nous sommes pour aller plus loin pour la santé et pour l'environnement, ce n'est pas le sujet. Cependant, le sujet c'est la verticalité, la centralité, le centralisme décisionnel, bruxellois certes, mais aussi parisien, de l'État, qui a compétence en matière de défendre son île à Bruxelles, qui ne l'a pas

fait, contrairement à l'État grec, qui est un État insulaire, qui l'a fait, puisque dans le considérant de la directive dite ETS, un terme technique, mais la réalité est très simple, ce sont des quotas à payer pour les compagnies pour émettre des gaz à effet de serre.

L'État grec, avec d'autres, a obtenu dans un considérant la possibilité de déroger pour les îles de moins de 200 000 habitants. Cela correspond globalement à la typologie des îles grecques. Donc là, il y a eu un manque, évidemment, de défense de l'île à Bruxelles de la part de l'État membre, premier élément, et deuxièmement, une décision qui frappe de plein fouet les compagnies, mais en répercussion, puisqu'elles n'ont pas capacité à compenser, les Corses.

Puisque vous l'avez rappelé, la répercussion sera importante. On risque un vrai décrochage économique et social de grande ampleur. C'est à peu près aujourd'hui, sur la base de 70 euros la tonne de quotas, 16 millions d'euros environ qui devront être acquittés par les compagnies délégataires La Méridionale et Corsica Linea. Mais dans l'aérien, 12 millions d'euros, parce que, répercuté sur le tarif passager, donc à peu près 28 millions d'euros sur la base de 70 euros la tonne. Mais sur un marché dont le prix à la tonne évolue, puisque nous sommes déjà 85 aujourd'hui. Ce qui veut dire que les contributions demandées aux compagnies vont augmenter et donc la répercussion tarifaire sur le passager et le fret vont augmenter.

Je rappelle que nous avons 5 euros le mètre linéaire facturé aujourd'hui par les compagnies en janvier 2026, répercuté 8,50 euros à Purtivechju, parce qu'en plus, il y a une distorsion au nom du temps de trajet et du type de navire qui fait qu'il y a une différence entre ports qui déstabilise la desserte et donc qui risque de voir des chargeurs vouloir débarquer à Bastia et déstabiliser la desserte de la DSP. On est à la fois à une atteinte du principe de continuité d'un produit tarifaire auquel ont droit les corses et une atteinte d'organisation de la desserte, pourtant reconnue dans son organisation par la décision de l'Union européenne. On est donc vraiment sur quelque chose qui ne peut pas aller en l'état, qui demande une autonomie stratégique décisionnelle.

C'est pour cela qu'avec le collectif socioéconomique, où il y a une vraie convergence aujourd'hui entre l'institution de la Corse et ce collectif, nous demandons d'abord l'exemption, le temps de travailler à une adaptation, parce qu'il s'agit d'adapter le modèle.

Et puis, le troisième niveau, vous l'avez dit, c'est ce qui est la bataille navale. Nous sommes dans un monde brutal, de plus en plus brutal.

Ça l'est en géopolitique. On le voit chaque jour en allumant la télé avec des choses qui paraissent plus vraies qu'une fiction. Et ça l'est en termes économiques et notamment dans le maritime.

Nous n'avons pas compétence et nous n'avons pas à nous mêler non plus de ce qui se passe entre Sète et le Maghreb. Néanmoins, on ne peut pas faire de déni. C'est-à-dire que l'atteinte des compagnies délégataires dans leur viabilité économique peut avoir un impact majeur de court terme sur l'exercice du contrat si les délégataires ne peuvent plus être en mesure d'assurer le contrat du fait d'une déficience économique par une attaque extérieure.

Et ça, c'est la réalité que l'on vit quotidiennement aujourd'hui, qui fait que vous avez des syndicats de marins qui sont en grève : STC, mais aussi la CGT, puisque nous avons été destinataires, le Président du Conseil exécutif et moi-même, d'un mail de la CGT. Nous avons plusieurs questions qui se posent en la matière.

Vous avez la question de cette situation sur le Maghreb, qui peut impacter indirectement la Corse, et vous avez une situation aussi interne à la Méridionale, où la situation financière pose un problème. Et c'est pour cela qu'évidemment, il y a eu des discussions.

Nous avons été reçus le 22 janvier, vous l'avez dit, les syndicats de marins ont été reçus également, et évidemment, les collectifs aussi.

Profond désaccord sur les ETS, oui, puisqu'on nous renvoie à ce que la DCT puisse compenser, ce qui est une hérésie. Profond désaccord sur la façon de pouvoir en sortir. Donc, situation de crise, parce que ça veut dire tout simplement que les retombées restent en cascade.

Et il est évident que nous allons prendre l'initiative. Le collectif socio-économique va se réunir. Nos initiatives, en accord avec le Président, c'est évidemment de relancer le débat sur la desserte, à la fois pour clôturer d'ici 2030 cette desserte face aux risques.

Donc, par anticipation, il faut aller plus loin, oui, sur la maîtrise de la continuité territoriale, plus loin, oui, sur la maîtrise de nos transports, et cela passe par remettre les hypothèses sans tabou sur la table, y compris avec l'accord des compagnies qui sont d'accord pour y participer et des syndicats pour y participer. Il y aura donc un cycle de travail qui s'ouvrira dès février.

Concernant les ETS, nous allons prendre l'initiative, notamment avec Armateurs de France et la Confédération italienne des opérateurs maritimes, qui nous ont contactés pour faire une démarche commune, conjointe, y compris en s'alliant avec la région Sardaigne pour défendre la spécificité insulaire. Les contacts avec les armateurs ont eu lieu pas plus tard que ces quelques jours pour pouvoir faire en sorte que les Etats, et notamment l'Etat français, suivent cette capacité à pouvoir déroger à la directive et pouvoir arriver à un système de décarbonation plus favorable. Donc, en février, relance des discussions stratégiques sur l'avenir de la desserte, évidemment jusqu'à toutes les hypothèses qui avaient été posées par cette Assemblée depuis des années, et bien sûr, la mobilisation des acteurs économiques et sociaux sur la question des ETS.

Je vous remercie.