



QUINTA SESSIONE STRASURDINARIA DI U 2021  
16 È 17 DI DICEMBRE  
5<sup>EME</sup> SESSION EXTRAORDINAIRE POUR 2021  
16 ET 17 DECEMBRE

**2021/E5/050**

**Question orale déposée par Jean-Michel SAVELLI  
au nom du Groupe « Un Soffiu Novu »**

**Objet : Quel modèle de gestion pour la desserte maritime de la Corse ?**

Monsieur le Président,

Nous sommes en passe de sortir de l'épisode compliqué lié au contentieux maritime avec la Corsica Ferries. Heureusement, l'abondement ou plutôt la compensation de 50 millions d'euros de la part de l'État dans le cadre du PTIC va permettre à la CDC de conserver des capacités d'investissement.

Mais cela ne doit pas occulter le fait que le modèle de gestion actuelle via des DSP est à bout de souffle et apparaît condamné puisque juridiquement indéfendable à Bruxelles. Cet épisode risque d'en appeler d'autres avec la procédure en cours relative à la DSP maritime 2013-2016 dont le risque encouru est évalué à 40M€ et l'enquête pendante des instances européennes sur la DSP 2018-2020; ces deux litiges posant d'ailleurs la question du provisionnement qu'il va falloir aborder.

Depuis 2018, les reliquats de la DCT sont en baisse. La DSP maritime nous coûte désormais 93M€ par an sans oublier le surcoût COVID de 20 M€ en 2020, et l'aérienne, avec la baisse des tarifs résidents qu'il a fallu compenser, environ 84M€. Ce sont donc à minima 177M€, hors effet COVID, sur les 187M€ de la DCT qui sont utilisés chaque année. Reste le reliquat annuel de 10M€ et le double risque de la déspecialisation : le saupoudrage budgétaire et la remise en cause du bien-fondé de l'enveloppe de continuité territoriale versée à l'Office des transports.

Nous le savons tous. La DSP est une exception pour les instances européennes. Elle l'était déjà lors de l'approbation de la DSP de 2007-2013. En conséquence, cette situation doit amener la Collectivité de Corse à définir en urgence les contours d'un nouveau modèle plus équitable, mieux maîtrisé financièrement, sécurisé juridiquement et plus conforme à l'esprit du droit européen.

La tendance est de plus en plus favorable à la liberté de circulation et à la loi du marché.

Dans ce contexte, la compagnie régionale que vous préconisez, via une SEMOP censée être opérationnelle d'ici deux ans, n'a pas d'avenir possible puisqu'on serait dans un schéma encore plus éloigné du droit européen avec une gestion en direct des transports maritimes.

Comptez-vous malgré tout persévérer dans cette perspective ?

Cette réflexion devrait nous inviter à rompre avec ce système dépassé, à nous pencher de façon prospective sur la question de la viabilité ligne par ligne, sur la mobilisation de la DCT au mètre linéaire transporté sans contrat de DSP, ou sur le recours à des OSP renforcées et compensées dans le respect des équilibres économiques et sociaux.

Monsieur le Président, il est important que l'Assemblée connaisse votre position sur ce dossier crucial, ainsi que vos évolutions éventuelles par rapport à votre vision d'origine, jusqu'alors uniquement axée sur une compagnie publique.

Je vous remercie.