

SECONDA SESSIONE URDINARIA DI U 2021
RIUNIONE DI I 16 E 17 DICEMBRE 2021

2EME SESSION ORDINAIRE DE 2021
REUNION DES 16 ET 17 DECEMBRE 2021

2021 / E5/050

**REPONSE DE MADAME FLORA MATTEI A LA QUESTION DEPOSEE PAR
MONSIEUR JEAN-MICHEL SAVELLI AU NOM DU GROUPE UN SOFFIU
NOVU**

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

Monsieur le Conseiller, je vous remercie pour cette question qui soulève de nombreux points auxquels le Conseil exécutif souhaite répondre avec méthode et précision devant cette Assemblée.

Ce que nous vivons en ce moment est loin d'être banal, cela ne se limite absolument pas à avoir réussi à maintenir un certain niveau d'investissement de la part de la Collectivité de Corse dans cette affaire, loin de là ! Notre Collectivité a refusé d'inscrire une dette à son budget supplémentaire, c'est un acte courageux et symbolique.

Un acte voté par l'Assemblée de Corse grâce au choix politique fort de Fà Populu Inseme et de Core in Fronte, et qui était d'ailleurs le seul choix à faire pour faire passer l'intérêt de la Corse avant même l'intérêt partisan.

Un acte auquel vous n'avez pas souscrit, vous, et qui a malgré tout porté ses fruits au prix d'âpres négociations et d'un impressionnant travail de fond dans la coopération entre les parlementaires et les exécutifs.

Rappelons-nous qu'il y a quelques semaines seulement, au pied du mur, il nous fallait payer, et l'on nous proposait alors des facilités d'étalement, pour s'acquitter intégralement de la dette.

Non, non : nous ne sommes pas en passe de sortir d'un contentieux compliqué, M. Savelli, nous arrachons une première victoire politique majeure dans un dossier au passif multigénérationnel avec un plus juste rééquilibrage des responsabilités.

Ceci étant, vous avez raison cela ne doit absolument pas occulter le fait que notre mission est désormais de préparer la desserte maritime de demain, de la sécuriser au plan juridique, en harmonisation des droits interne et communautaire. Nous en sommes conscients, nous sommes au cœur de la Méditerranée donc au cœur de l'Europe, et à ce titre nous devons nous conformer à un certain nombre de règles. Il nous faut également stabiliser cette desserte dans un temps long, plus long, un temps nécessaire pour anticiper les enjeux climatiques qui feront à eux seuls l'actualité de demain. Loin de la bataille navale qui se livre depuis des décennies en Méditerranée, et à laquelle la puissance publique assiste sans dire mot ; un temps plus long pour permettre enfin l'émergence d'une vision d'ensemble de la desserte maritime de la Corse, en visant l'exemplarité pour mieux préparer le verdissement des flottes et mettre en place une stratégie environnementale et une régularisation maîtrisée de ce secteur particulièrement émetteur.

Repositionnons le curseur deux minutes au juste niveau de pragmatisme et de réflexion. La DSP est-elle à bout de souffle ? Ou est-ce le système global dans lequel elle est engluée depuis des années qui l'est ? La DSP ne semble pas être une exception ne confirmant pas la règle selon les instances européennes.

Pour preuve, l'Italie organise ses délégations de service public (DSP) entre ses îles et son continent de manière sereine, sécurisée, structurée.

Les lignes sous DSP et OSP cohabitent sans « touché-coulé ».

Je reformulerai peut-être donc en précisant que la DSP Corse-continent est une exception épineuse pour la Commission européenne.

Les DSP en effet sont parfaitement admises par le droit européen et ce qui ressort de cette analyse est un sentiment très ambivalent sur le traitement de ces questions hautement stratégiques pour le développement des territoires insulaires. Un traitement qui ne serait donc pas équitable d'un Etat membre à l'autre.

Aucune desserte comparable depuis 2020 n'est allée aussi loin dans l'approfondissement de la segmentation des marchés fret/passagers. Ceci répond donc pleinement aux observations de la Commission européenne mais aussi de l'Autorité de la concurrence française.

Alors la question est : la délégation de service public est-elle dépassée ? Pouvez-vous dire, vous, moi, n'importe quelle personne résidente, Corse, de cette Assemblée qu'il ait manqué quoi que ce soit pendant les périodes de confinement strict, dans le contexte de pandémie mondiale dont nous ne sommes toujours pas sortis ?

Dans un silence généralisé le plus total, la continuité territoriale pour l'acheminement des marchandises, entre autres, a été assurée malgré les grandes difficultés de logistique de fret inerte et de passe sanitaire.

Mais là encore, et dans malheureusement beaucoup de domaines, les points positifs sont peut-être un peu trop tus ? Situations de conflits et situations de crises sont tellement plus tapageuses dans les médias !

Cette continuité de service public a pu se faire grâce aux conventions passées dans le cadre de cette délégation de service public. Cette continuité de service, soumise à l'impact du Covid-19, a pu être abondée grâce aux économies réalisées depuis 2016, puisqu'il faut parler de dotation de continuité territoriale et de reliquat.

Pour information, avant 2015 aucune mention de reliquat n'apparaissait alors au compte administratif. Il faut désormais, je pense, essayer de regarder en arrière quand les signaux émis par une mandature actuelle font état d'une bien meilleure et plus saine gestion de cette enveloppe.

Mais, votre présentation dans cette question orale montre que nous avons une vision radicalement différente d'un modèle d'organisation et de gestion des transports maritimes pour la Corse ; elle caractérise un modèle remettant en cause le principe même d'un véritable service public dans le domaine maritime.

Je note d'ailleurs que vos positions sont en contradiction avec notamment les propos tenus en séance publique par le Président de votre groupe Laurent Marcangeli, mais identiques à ceux de M. Jean-Martin Mondoloni lors de la DSP passée. Il vous appartiendra donc en interne de clarifier vos positions.

Pour rappel, la dotation de continuité territoriale s'élève à 187M€ par an et n'a jamais été indexée depuis 2009 ; en parallèle, trouvez-vous que le niveau de vie, lui, a stagné de manière similaire ? Je ne pense pas. C'est pourquoi, il a été mis en place par mes prédécesseurs -je ne sais pas s'ils sont présents- que je salue et que je respecte, Vanina Borromei et Jean-Félix Acquaviva, dans l'aérien, une tarification résidente à partir de 2020, et dans le maritime, des baisses respectives du tarif fret, et tout cela grâce à une contractualisation et une renégociation précise de la couverture carburant.

De plus, la mise en place d'une tarification incitative à la production locale et à l'export bénéficie également aux entreprises insulaires. Ainsi donc, grâce à ce conventionnement dans le cadre de la DSP, mécaniquement, le coût de la vie est atténué en allégeant le budget de consommation et de transports des ménages corses.

L'ensemble de ces baisses a été pratiqué à budget constant, soit 187M€, et correspond au principe de continuité territoriale de meilleur tarif pour les résidents pour que nous puissions, nous, Corses, franchir cet obstacle géographique naturel majeur qu'est le bras de mer entre la Corse et le continent pour pouvoir vivre, se soigner, travailler, et se déplacer librement comme le ferait n'importe quel citoyen d'Europe continentale.

Je ne rentrerai pas dans les chiffres, juste une petite correction au passage : le montant de 93M€ / an que vous mentionnez dans votre question est erroné du simple fait qu'il s'agit d'une période de 17 mois et non d'un an.

La compensation totale en termes de montant de crédit annuel est d'environ 171M€, 166M€ dédié à la compensation prévisionnelle allouée aux compagnies délégataires, 2M€ au titre de tarif export matières premières et 3M€ de crédit de fonctionnement.

Cet état des dépenses générant un reliquat de 15M€ que nous pouvons réaffecter dans les infrastructures portuaires et aéroportuaires, notamment.

J'en profite pour dire qu'un appel à contributions a été lancé en décembre par l'OTC pour améliorer la desserte maritime Continent/Corse et évaluer le besoin en service public pour la période future.

Trois étapes successives jalonnent cette étude :

- L'analyse de la situation en cours,
- L'analyse d'une éventuelle carence sur les marchés définis précédemment,
- La façon dont la puissance publique pourra identifier et traiter une éventuelle carence de marché.

Cette procédure découle à la fois de l'encadrement communautaire et de la jurisprudence dite « test SNCM ».

Par ailleurs, les questionnaires mis en œuvre ont été inspirés de méthodes déployées par l'Italie et par la Commission européenne elle-même dans le cadre d'opérations de concentration de transports aériens.

Alors oui, nous sommes en lien avec le Secrétariat général des affaires européennes et la Commission européenne. Pensez-vous que cette étude initiale que l'office des transports a lancée et qui caractérisera le besoin de service public, débouchera par la suite sur un cahier des charges exigeant en cohérence et juridiquement indéfendable à Bruxelles ? Alors même que ces méthodes ont été éprouvées par la Commission ?

Je terminerai sur le quid de la compagnie « régionale » et les différentes conclusions que nous pourrions en tirer.

Nous continuerons à défendre auprès du gouvernement français et des instances européennes, notre choix d'une compagnie territoriale à capital majoritairement public dans le domaine maritime.

En ce qui concerne l'exploitation, et l'option d'une SEM d'investissement en ce qui concerne tout ou partie de l'outil naval, nous demanderons à la Commission européenne de nous dire en quoi ce modèle qu'elle avait dans un premier temps accepté pourrait contrevenir aux règles de droit européen.

Nous sommes prêts à améliorer notre position afin de trouver la solution qui permettra de mettre fin aux risques que font peser les contentieux successifs sur la Corse, et plus largement à une situation dont notre île souffre depuis trop longtemps.

Compte-tenu de l'importance de cette question et de l'avenir de notre île, nous souhaitons proposer la mise en place d'un espace de dialogue entre le Conseil exécutif et les groupes politiques de l'Assemblée de Corse, par exemple, dans le cadre de la Commission du développement économique qui puisse permettre à chacun de pouvoir s'exprimer sur la vision du modèle de gestion de la desserte maritime à mettre en œuvre en Corse durablement.

Je vous remercie.