

**SECONDA SESSIONE URDINARIA DI U 2022**  
**RIUNIONE DI I 30 DI GHJUGNU E PRIMU DI**  
**LUGLIU DI 2022**

**2EME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2022**  
**REUNION DES 30 JUIN ET PREMIER JUILLET**  
**2022**

2022 / E3/046

**REPONSE DE MADAME FLORA MATTEI A LA QUESTION DEPOSEE PAR LE GROUPE FA  
POPULU INSEME**

**Objet : Liaisons maritimes entre la Corse et la Sardaigne**

Caru Cunsiglieru,

Je vous remercie pour cette question portant sur l'organisation et la mise en place d'un service public de desserte maritime pérenne entre la Corse et la Sardaigne. Les actualités -et d'ailleurs une question récente de Core in Fronte m'avait été posée- nous poussent à nous interroger sur son recadrage et une mise en place de continuité transfrontalière au moyen d'une délégation de service public de qualité.

Pour recontextualiser, l'Office de Transports de la Corse, avait été nommé chef de file avec la Collectivité de Corse et la Région Autonome de Sardaigne. Un consortium qui permettait une mission visant à gérer une continuité territoriale transfrontalière européenne pour les passagers et les marchandises entre la Corse et la Sardaigne.

Permettez-moi de rappeler le contexte de ces derniers mois 2021 et 2022, dans le cadre de l'élaboration et de l'amélioration des tracés des schémas maritimes entre la Corse et le Continent. Avec un travail dense auprès des services, entre la Collectivité de Corse, l'Office des transports, le Secrétariat général des affaires européennes mais aussi la Commission européenne, pour sécuriser au maximum, et pour en tous cas renforcer et consolider une DSP de 7 ans entre la Corse et le Continent.

Dans le prolongement de l'attribution des différents lots de cette desserte Corse-Continent, à partir de 2023 et seulement à ce moment-là, nous pourrions développer et renforcer d'autres liaisons, comme celles entre la Corse et la Sardaigne.

Ainsi, nous pourrions enfin obtenir un complément de la ligne Marseille-Corse, qui renforcerait l'intérêt des ports secondaires – je pense à Prupia comme vous l'évoquiez sur la ligne Prupia/Porto Torres - par exemple.

Parallèlement, une solution peut être recherchée sur les financements européens, et nous avons pour cela, avec ma double casquette (l'Europe et les transports), des liaisons maritimes qui pourraient être identifiées dans le cadre du nouveau programme INTERREG Italie-France 2021-2027 avec des actions précises, dans le cadre d'une meilleure gouvernance :

1. La première action serait une action en appui des Groupements européens de coopération transfrontalière (GECT),
2. La seconde action consiste à mettre en place une stratégie de gouvernance et l'alignement au niveau des infrastructures et des transports.

Cette priorité permettra de relancer de fait avec des financements encore plus sécurisés – car vous savez que la dotation de continuité territoriale ne pourra pas être mobilisée du tout sur ce projet – en tout cas sur le tronçon Corse / Sardaigne - ; le GECT pourra donc être un outil de gouvernance le plus adapté pour la mise en œuvre de cette stratégie.

C'est une DSP sous maîtrise d'ouvrage de la Région autonome de Sardaigne et essentiellement axée sur la desserte des passagers entre Bunifaziu et Santa Teresa di Gallura ,pour le premier volet, et puis par effet miroir, côté Office des transports, on pourrait prendre à notre charge, le tronçon marchandises, donc « fret » entre Prupia et Porto Torres.

Pour cela, un coordonnateur spécifique sera en charge du développement des coopérations entre les deux îles sœurs, ainsi que d'ailleurs de la reprise des négociations comme vous l'évoquiez, et du pilotage de la remise à flot du GECT, forclos depuis 2020. Avec, bien sûr, l'appui juridique et technique, de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT), organisme d'ingénierie et d'appui auquel nous sommes toujours adhérents.

L'Office sera donc en mesure, dès 2023, dans le prolongement de la DSP Corse – Continent, de proposer et mettre en œuvre une procédure de consultation en vue de désigner un opérateur en charge de la desserte.

Pour rappel, une procédure similaire n'avait pu aboutir en 2019, et le marché avait donc été déclaré infructueux, du simple fait que nous n'avions – à l'Office des transports – reçu aucune offre. Avec la nouvelle DSP Corse- Continent d'une durée de 7 ans, nous aurons plus de stabilité pour pouvoir inciter certains opérateurs à se positionner sur la continuité corso/sarde.

Dans l'intervalle, un travail de fond est mené par la Collectivité depuis près d'un an, pour accentuer et amplifier les coopérations entre la Corse et la Sardaigne. En effet, cette desserte ne sera vertueuse que si elle y trouve un équilibre ( économique, humain, culturel et environnemental) sur les différents échanges entre la Corse et la Sardaigne ; elle s'effectue tant au niveau des flux de passagers que des marchandises ; tous les échanges que nous avons construits avec nos plus proches voisins italiens, projets de coopération publics, privés, institutionnels, professionnels, pourront se voir renforcés par la mise en place d'une desserte entre la Corse et la Sardaigne.

En conclusion, l'ouverture de de la Corse aux îles méditerranéennes fait partie de nos fondamentaux, c'est une ouverture que nous voulons, c'est une décision importante au niveau politique, au niveau de la Méditerranée. Cette ouverture sera d'autant plus garantie par la consolidation d'une véritable qualité de service public pluriel et transfrontalier, s'articulant autour de la fiabilité et la fréquence, de la qualité mais aussi de l'impact environnemental des différents navires qu'il faudra quantifier entre la Corse et la Sardaigne.

Je vous remercie.