

TERZA SESSIONE URDINARIA DI U
2025
RIUNIONE DI I 26 E 27 DI GHJUGNU
DI 2025

3EME SESSION ORDINAIRE DE 2025
REUNION DES 26 ET 27 JUIN 2025

2025 / E3/040

REPONSE DE MONSIEUR JEAN-FELIX ACQUAVIVA A LA QUESTION DEPOSEE PAR MONSIEUR
ROMAIN COLONNA AU NOM DU GROUPE FA POPULU INSEME

Objet : Potentielle vente de La Méridionale : quelles conséquences pour la DSP et l'emploi en
Corse

Monsieur le Conseiller,

Merci pour cette question dont on attend évidemment la réponse avec beaucoup d'intérêt au sein du Conseil exécutif, face à cette situation.

D'abord, je tiens à m'associer à vos salutations concernant la délégation de la compagnie maritime La Méridionale, que nous sommes amenés à rencontrer dès aujourd'hui. Vous l'avez indiqué : certains médias se sont fait l'écho d'une potentielle — à ce stade — vente de La Méridionale par son actionnaire principal, à savoir le groupe CMA-CGM.

À ce jour, premier élément de réponse : nous n'avons reçu aucune confirmation officielle de cette information, ni été destinataires des intentions réelles et définitives du groupe concernant la compagnie maritime.

Il est important de considérer, à court terme, que dans le cadre actuel des délégations de service public (DSP) maritimes 2023-2029, le principe de continuité territoriale prévoit juridiquement ce type de

situation. Il n'y aura donc pas de rupture du service de continuité territoriale. C'est, à l'heure actuelle, de l'ordre du fantasme. Il ne faut pas anticiper ce qui pourrait se produire, et je vais vous en expliquer les raisons.

Vous l'avez rappelé, La Méridionale exploite en co-délégation la ligne Aiacciu-Marseille et, en opérateur unique, la ligne Purtivechju-Marseille. Il existe un cadre contractuel spécifique pour chacune de ces lignes, garantissant à la fois les intérêts de la continuité territoriale et ceux de la Collectivité de Corse tout au long des différentes phases de discussion, ainsi que la continuité de service.

Au regard du droit, le groupe CMA-CGM peut se retirer soit par un processus de cession, soit par un processus de liquidation.

Il convient également de prendre en compte la situation financière de l'entité La Méridionale, à la lumière des comptes d'exploitation prévisionnels réactualisés. À ce titre — sans entrer dans le détail — l'Office des Transports a développé une compétence d'évaluation et de contrôle dans les contrats, nous permettant d'avoir un regard précis sur la situation financière, ligne par ligne, des compagnies délégataires.

Concernant la DSP Aiacciu-Marseille, comme pour celle d'Aiacciu-Purtivechju, en cas de liquidation ou de redressement judiciaire d'un membre du groupement, il y a résiliation de plein droit de la convention pour le membre concerné par la procédure collective, après mise en demeure de se prononcer sur la poursuite de la convention adressée par la Collectivité au liquidateur ou à l'administrateur judiciaire.

Un mécanisme de retrait du membre concerné est ensuite actionné, avec un préavis de six mois avant toute interruption de service. Cela signifie que, même si une notification intervenait — ce qui n'est pas encore le cas — une période de transition de six mois serait prévue.

L'autre membre du groupement, sur la ligne Aiacciu-Marseille, continuerait d'assurer l'exploitation des services. Il existe donc une obligation pour l'autre délégataire de poursuivre l'exploitation afin d'éviter toute rupture du service public. Cette situation ferait l'objet d'un avenant à la convention. Il est également important de rappeler qu'aucune indemnité n'est versée aux membres du groupement concernés par une procédure collective.

En cas de cession, celle-ci ne peut intervenir qu'après un agrément exprès, écrit et préalable de la Collectivité de Corse. Le bénéficiaire de la cession est alors subrogé au délégataire dans ses droits et obligations contractuels. À défaut d'agrément par la Collectivité, la cession est considérée comme irrégulière et inopposable, pouvant entraîner une résiliation pour faute.

Ces éléments concernent les deux lignes, avec une spécificité pour la deuxième (Purtivechju-Marseille) : nous ne sommes pas dans un cadre d'obligation de reprise par l'autre délégataire. Il faudrait alors relancer une procédure, selon les règles encadrant une éventuelle cession ou un rachat de contrat par un nouvel opérateur.

Ce cadre contractuel en cours garantit donc une certaine prévisibilité. Nous ne sommes pas dans une situation de rupture, mais il existe une possibilité d'anticipation, selon les cas qui se présenteraient si une intention réelle venait à être confirmée — ce qui, je le répète, n'est pas le cas aujourd'hui.

D'une manière plus générale, au regard de la situation évoquée depuis plusieurs années, et plus particulièrement depuis quelques semaines, à la suite du Conseil d'Administration de l'Office des Transports de la Corse, ainsi qu'aux réponses que j'ai déjà apportées ici au nom de l'Exécutif, aux questions orales et lors des dernières Assises des Transports tenues le 6 juin dernier, auxquelles les

groupes ont été conviés — la Collectivité de Corse, le Président du Conseil exécutif et bien sûr l'Office des Transports de la Corse entendent prendre l'initiative.

Il s'agit, dans un premier temps, de se rapprocher rapidement du groupe CMA-CGM pour connaître plus précisément ses intentions. Nous rencontrerons également immédiatement les représentants syndicaux — notamment le STC — des salariés de la compagnie, pour aborder la question de la préservation de l'emploi et anticiper les évolutions possibles.

La même démarche sera opérée auprès de la compagnie délégataire Corsica Linea, mais aussi, plus largement, auprès des acteurs économiques et des chambres consulaires, comme cela a été fait lors des Assises des Transports, afin de réaliser un diagnostic commun et d'esquisser des pistes de travail selon deux temporalités.

Première échelle de temps : le court terme. Il s'agit d'obtenir les garanties suffisantes pour assurer une transition sans rupture de la continuité territoriale, dans son périmètre et fonctionnement actuels. Il convient également de tout mettre en œuvre pour préserver les emplois en Corse, garantir la maîtrise des actifs, et s'assurer du devenir de l'outil naval — question essentielle — dans un cadre garantissant le plus haut degré de maîtrise par la Corse de son économie, de sa société, et de son service public de transport maritime.

Deuxième échelle de temps : le moyen et long terme. Les travaux doivent s'intensifier dès maintenant en collaboration avec les forces politiques, syndicales, économiques et sociales. Ces travaux doivent conduire, d'ici 2029, à une évolution substantielle du cadre actuel des DSP maritimes. Il s'agit de créer les conditions d'un futur système de continuité territoriale entre la Corse et le continent, en parallèle des réflexions menées sur la continuité territoriale à l'échelle européenne.

Ce futur système devra intégrer, entre autres pistes — mais je souligne leur importance — :

- le devenir de l'outil naval et son niveau de maîtrise par la Corse ;
- l'évolution possible de la gouvernance juridique et politique de la continuité territoriale elle-même, y compris via des modèles de compagnies territoriales de navigation ;
- un financement pérenne, notamment à travers l'indexation de la dotation de continuité sur la TVA ;
- et enfin, les impératifs liés à la transition énergétique et environnementale dans le domaine maritime, enjeux désormais cruciaux, y compris sur le plan économique.

Telles sont les intentions du Conseil exécutif. Nous faisons preuve d'une vigilance extrême face à cette situation, car entre la question de la dotation de continuité (et son indexation, dès la loi de finances 2026) et cette éventuelle évolution concernant La Méridionale, nous pourrions être confrontés à une situation de crise qu'il convient d'anticiper et d'accompagner, afin de garantir à la Corse le plus haut degré de maîtrise de ses intérêts fondamentaux dans ce domaine.

Je vous remercie.