

AVISU CESEC 2026-12¹ **AVIS CESEC 2026-12**

Rilativu à a
Relatif à la

Presa in carica d'una parte di i supracusti ligati à u sistema ETS chì anu un'impattu nant'à e delegazione di serviziu publicu relative à a sfruttera di u trasportu marittimu di mercanzie è di passageri cuncluse cù a cumpagnia Corsica Linea è a cumpagnia La Méridionale²

Prise en charge d'une partie des surcoûts ETS présentant une incidence sur les délégations de service public relatives à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers conclues avec la compagnie Corsica Linea et La Méridionale

Vu le Code général des Collectivités territoriales, notamment ses articles L. 4422-34 à L. 4422-37, R.4422-4 à R. 4425-6 ;

Vistu u Codice generale di e Cullettività Territoriale, in particolare i so articuli L. 4422-34 à L. 4422-37, R.4422-4 à R. 4425-6 ;

Vistu a lettera di presentazione di u 17 di luddu di u 2026 di u Sgiò Presidente di u Cunsigliu Esecutivu di Corsica chì dumanda l'avisu di u Cunsigliu Econmicu, Suciale, di l'Ambiente e Culturale di Corsica relativu à a **Presa in carica d'una parte di i supracusti ligati à u sistema ETS chì anu un'impattu nant'à e delegazione di serviziu publicu relative à a sfruttera di u trasportu marittimu di mercanzie è di passageri cuncluse cù a cumpagnia Corsica Linea è a cumpagnia La Méridionale** ;

Vu la lettre de saisine du 17 juillet 2026 par laquelle Monsieur le Président du Conseil Exécutif de Corse demande l'avis du Conseil Economique Social, Environnemental et Culturel de Corse sur *la Prise en charge d'une partie des surcoûts ETS présentant une incidence sur les délégations de service public relatives à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers conclues avec la compagnie Corsica Linea et La Méridionale* ;

¹ Adopté à l'unanimité des suffrages exprimés

Votants : 48

NPAV : 2 (NOVELLA.C ; SANTONI.P)

Pour : 46

² Rapport AC 2026/E5/172 et Rapport AC 2026/E5/173

Après avoir entendu, Monsieur Jean-Felix ACQUAVIVA, Président de l'OTC de la Corse ;

À nant'à u raportu di Marie-Désirée NICOLAI-MARCELLINI, per a cummissione sviluppu ecunomicu, turisimu, affari suciali, impiegu, è pruspettiva, adunita ghjovi u 23 di luddu di u 2026 ;

Sur rapport de Marie-Désirée NICOLAI-MARCELLINI, pour la commission Développement économique, tourisme, affaires sociales, emploi et prospective, réunie jeudi 23 juillet 2026.

***U Cunsigliu Ecunomicu, Suciale, di l'Ambiente e Culturale di Corsica
Adunitu in seduta pienaria Marti u 28 di luddu di u 2026, in Bastia
Prununzia l'avisu chì seguita***

CONTEXTE JURIDIQUE ET TRAJECTOIRE NORMATIVE EUROPÉENNE

Le modèle d'accessibilité et de continuité territoriale de la Corse fait face à un bouleversement réglementaire issu de la feuille de route environnementale de l'Union européenne. Par sa Directive (UE) 2023/959 publiée le 10 mai 2023, le Parlement européen et le Conseil ont étendu le champ d'application du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (dit « Système ETS ») aux activités de transports maritimes.

Cette évolution, récemment transposée en droit interne, s'inscrit dans l'application de la Directive historique 2003/87/CE visant à favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions économiquement efficaces.

Le Système ETS impose désormais une obligation de conformité stricte : les compagnies maritimes opérant sur les lignes commerciales et de service public doivent acquérir et restituer chaque année un volume de quotas d'émission proportionnel au dioxyde de carbone (ou équivalent) émis par leurs navires. Ce nouveau mécanisme réglementaire génère, par nature, un accroissement sensible et immédiat des charges d'exploitation de l'outil naval.

Il existe donc un télescopage temporel entre l'entrée en vigueur de cette norme européenne et le calendrier contractuel de la continuité territoriale insulaire.

En effet, c'est par une délibération en date du 20 décembre 2022 (n°22/188 AC) que la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse (OTC) ont notifié et conclu les conventions de Délégation de Service Public (DSP) relatives à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers entre la Corse et Marseille.

Ces contrats majeurs sont entrés en vigueur le 1er janvier 2023 pour une échéance fixée au 31 décembre 2029.

L'offre finale des délégataires ayant été remise en novembre 2022, soit antérieurement à la publication de la directive européenne de mai 2023, les conséquences économiques du système ETS n'avaient pu être intégrées dans les équilibres financiers initiaux des candidats.

Les rapports n° 2026/E5/172 et n° 2026/E5/173 présentés visent à traiter de façon simultanée mais individualisée les requêtes formulées par les deux armateurs partenaires de la Collectivité de Corse au titre de la continuité territoriale.

Le périmètre Corsica Linea (Rapport 173) :

Le premier volet concerne les liaisons de service public dévolues à la compagnie Corsica Linea, qui exploite une part prépondérante des lignes de fret et de passagers :

- Lot n°1 : Liaison entre les ports d'Aiacciu et Marseille, opérée en groupement conjoint avec La Méridionale ;
- Lot n°2 : Liaison exclusive entre Bastia et Marseille ;
- Lot n°4 : Liaison exclusive entre Pruprà et Marseille ;
- Lot n°5 : Liaison exclusive entre L'Isula et Marseille.

Le périmètre La Méridionale (Rapport 172) :

Le second volet traite de la situation de la compagnie La Méridionale, co-attributaire de la desserte de la Corse :

- Lot n°1 : Liaison entre Aiacciu et Marseille, co-exploitée au sein du groupement avec Corsica Linea ;
- Lot n°3 : Liaison exclusive entre le port de Portivechju et Marseille.

L'ACTIVATION DE L'ARTICLE 11.4 ET LA MÉTHODOLOGIE DE PARTAGE DU RISQUE

Face à la réalité des coûts financiers induits par l'acquisition des quotas carbone, portés à la connaissance de l'autorité délégante lors de comités de suivi environnemental, économique et juridique, l'OTC et les délégataires ont activé les clauses de sauvegarde du contrat.

Les conventions de DSP prévoient explicitement à leur article 11.4 un mécanisme d'ajustement en cas d'évolution normative environnementale.

Cette clause stipule que :

« Les Parties conviennent de se rencontrer [...] en cas d'entrée en vigueur de toutes normes environnementales [...] instaurant des limitations d'émission de gaz à effet de serre [...] afin d'en déterminer les conséquences financières [...] étant précisé que leur survenance ne dispense pas le Déléataire de son obligation d'exécution ».

L'OTC a donc mis en place une méthode de travail rigoureuse pour collecter les données effectives et appliquer les clés de répartition analytiques définies dans les contrats.

Cette expertise technique a permis d'isoler les coûts liés au Service d'Intérêt Économique Général (SIEG), excluant de fait les activités commerciales hors-SIEG des compagnies qui demeurent entièrement à leur charge.

Pour les années 2024 et 2025, la valorisation des surcoûts réels se décline ainsi :

Compagnie	Lignes / Lots impactés	Surcoûts Évalués 2024	Surcoûts Évalués 2025
Corsica Linea	Lot n°1 (Aiazzu)	577 500 €	906 834 €
	Lot n°2 (Bastia)	1 493 322 €	1 964 684 €
	Lot n°4 (Prupia)	810 307 €	1 126 533 €
	Lot n°5 (L'Isula)	363 332 €	561 806 €
La Méridionale	Lot n°1 (Aiazzu)	584 411 €	1 324 260 €
	Lot n°3 (Portivechju)	601 980 €	1 208 683 €

LA MISE EN PLACE DES PROTOCOLES TRANSACTIONNELS

Alors que les délégataires s'estimaient contractuellement fondés à exiger une compensation intégrale (100 %) des charges ETS sur la base de l'article 11.4, l'Office des Transports de la Corse a imposé une négociation stricte visant à préserver les deniers publics et à responsabiliser les opérateurs maritimes.

Les deux protocoles soumis à l'approbation de l'Assemblée de Corse reposent sur un équilibre synallagmatique identique :

1. Une prise en charge publique partielle : L'OTC limite sa participation financière à 85 % du préjudice validé, laissant une quote-part structurelle de 15 % à la charge définitive de chaque délégataire au titre de sa propre gestion du risque carbone.

2. Une extinction totale des risques contentieux : En contrepartie du versement de cette indemnité forfaitaire par la Collectivité de Corse, les compagnies Corsica Linea et La Méridionale renoncent expressément à émettre toute réclamation supplémentaire, à demander des compléments au titre des exercices 2024 et 2025 ou à introduire une action indemnitaire devant les juridictions administratives.

OBSERVATIONS DU CESEC DE CORSE :

Le CESEC prend acte du choix de la Collectivité de Corse (CdC) et de l'Office des Transports de la Corse (OTC) de recourir à un protocole transactionnel fixant une prise en charge à hauteur de 85 % des surcoûts ETS sur le périmètre du Service d'Intérêt Économique Général (SIEG) pour les années 2024 et 2025, laissant un reste à charge de 15 % aux délégataires (ainsi que la totalité des surcoûts hors SIEG).

D'un point de vue juridique :

Le CESEC entend :

- Les fondements juridiques mobilisés, à savoir l'activation de l'article 11.4 des contrats de DSP qui organise un dialogue en cas d'évolution normative environnementale imprévue ;
- Que l'accord transactionnel permette, a priori, de purger le risque d'un recours indemnitaire immédiat devant le juge administratif pour les exercices 2024 et 2025 même si cela ne garantit en rien l'éventuel recours d'un tiers ;
- Que la théorie de l'imprévision ne puisse plus être invoquée à partir de 2026, la réglementation européenne étant désormais connue ; la Dotation de Continuité Territoriale (DCT) n'ayant pas vocation à compenser de manière permanente une fiscalité environnementale, la CDC se retrouve dans une insécurité juridique majeure pour les années restantes du contrat (jusqu'en 2029).

D'un point de vue plus général :

Le Conseil s'interroge sur la soutenabilité financière des contrats : face à l'envolée des coûts des quotas carbone. Les délégataires ne risquent-ils pas de se retrouver en situation déficitaire structurelle, menaçant la continuité même du service public maritime ou poussant à une rupture de la DSP en cours d'exécution ?

Dès 2026, l'augmentation des coûts ETS se traduit directement par des hausses tarifaires.

Aussi, **le CESEC alerte** sur le surcoût répercuté sur la chaîne logistique et sur l'approvisionnement des ménages et des entreprises corses. De plus, l'arrivée annoncée de la nouvelle réglementation "ETS2" à l'horizon 2027 (s'appliquant aux carburants) risque de provoquer un véritable choc financier cumulé.

Par ailleurs, **le CESECC entend** que la réglementation ETS favorise les grands groupes maritimes internationaux disposant de dizaines de navires et de capacités de mutualisation. Les compagnies opérant sur la Corse subissant donc de plein fouet l'effet d'échelle, rendant l'effort de transition beaucoup plus lourd à supporter pour une petite flotte.

Le Conseil note la différence d'adossement entre Corsica Linea et La Mériidionale (filiale du groupe mondial CMA CGM). Bien que l'égalité de traitement juridique s'impose dans la DSP, cette asymétrie pose la question de la capacité d'investissement respective des armateurs face aux exigences de décarbonation.

Le CESEC relaye également les interrogations exprimées sur le rôle de la puissance publique dans la commande et l'acquisition de nouveaux navires et **s'interroge** sur l'opportunité de faire évoluer la maîtrise de l'outil naval vers un modèle public ou mixte (type Société Économie Mixte - SEM) pour garantir que la modernisation de la flotte réponde prioritairement aux intérêts du territoire.

Enfin, à la suite des questions soulevées lors des débats, **le CESEC sollicite** la communication de l'étude comparative (*benchmark*) évoquée par M. le président de l'OTC afin d'évaluer la qualité de notre service public.

D'un point de vue environnemental :

Le CESEC souhaite que les indemnités versées au titre des compensations financières ne se résument pas à un soutien passif sans impact direct sur la transition écologique.

Les sommes publiques mobilisées pour absorber les surcoûts ETS doivent constituer un levier d'investissement. **Le CESEC préconise** que toute aide ou compensation accordée par la CDC soit obligatoirement fléchée vers le verdissement direct des navires (propulsion propre, électrification à quai, carburants alternatifs).

L'urgence climatique et la pression fiscale européenne imposent que les futures DSP maritimes intègrent dès leur cahier des charges une exigence stricte de "flotte propre".

Seule une démarche vertueuse crédible permettra à la Corse de faire valoir ses arguments auprès des instances européennes.

Sur ce point des ETS, **le CESECC rappelle par ailleurs** le contenu de son avis N°2026-01 :

*« Relativement aux ETS (directive du 10 mai 2023), et concernant le système d'échange de quotas d'émission de l'Union Européenne visant à encourager la réduction des émissions de gaz à effet de serre (tarification des volumes des gaz qui peuvent être émis par les compagnies maritimes et restriction des volumes années après années), **le CESECC, même s'il est attentif aux arguments avancés** visant à démontrer que ce dispositif est extrêmement difficile à respecter pour de petites compagnies en termes d'investissement et qu'il n'était pas en vigueur au moment où elles ont répondu à l'appel d'offre, **ne peut que rappeler** que cette directive européenne a été adoptée en 2023 et qu'il a été **pourtant régulièrement rassuré** (dans le cadre de ses précédents avis et questionnements) par la CDC concernant le respect et l'anticipation de ce dispositif par les opérateurs.*

Les compagnies, qui devront s'acquitter cette année d'une somme comprise entre 15 et 16 M€, répercutent déjà – et cela est dommageable - ce coût sur les usagers avec une augmentation du tarif du mètre linéaire de fret de 5 € sur les ports principaux et de 8,50 € sur Porto Vecchio.

Si le CESECC entend sur ce point les arguments de M. le conseiller exécutif visant à mettre en place, et à négocier, une exonération et un système de décarbonation plus approprié à l'insularité et aux DSP, il ne peut qu'être inquiet que ces exonérations, si elles venaient à voir le jour, pour des motifs juridiques et face au principe d'égalité, ne s'appliquent in fine à toutes les compagnies (hors insularité et hors DSP) ; ce qui aurait un impact catastrophique sur la santé des habitants et sur la lutte contre le dérèglement climatique.

De plus, il considère qu'il conviendrait, plutôt que d'une exonération totale, de s'orienter et de négocier une nouvelle méthode de taxation adaptée, construite avec les différents opérateurs économiques et sociaux selon une temporalité progressive, même s'il est conscient de l'importance de la crise actuelle et des risques croissants de déstabilisation du système.

En effet, le CESECC est convaincu qu'une exonération totale produirait un effet pervers (non-prise en compte des efforts de certains) et que les progrès perçus jusqu'ici en termes de décarbonation seraient nécessairement impactés ; cela serait, de surcroît, en contradiction avec le principe « pollueur / payeur ».

Concernant la somme récoltée reversée par l'Union européenne à l'Etat (15 à 16 M€), le CESECC partage la vision selon laquelle celle-ci devrait être redistribuée localement et servir la décarbonation en Corse afin que les compagnies se dotent de flottes propres et que la CDC, propriétaire des ports, procède à leurs aménagements frugaux en énergie et en production GES ».

Le CESEC rend un avis favorable sur le rapport relatif à la prise en charge d'une partie des surcoûts ETS présentant une incidence sur les délégations de service public relatives à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers conclues avec les compagnies « Corsica Linea » et « La Méridionale ».

La Présidente,



Marie-Jeanne NICOLI