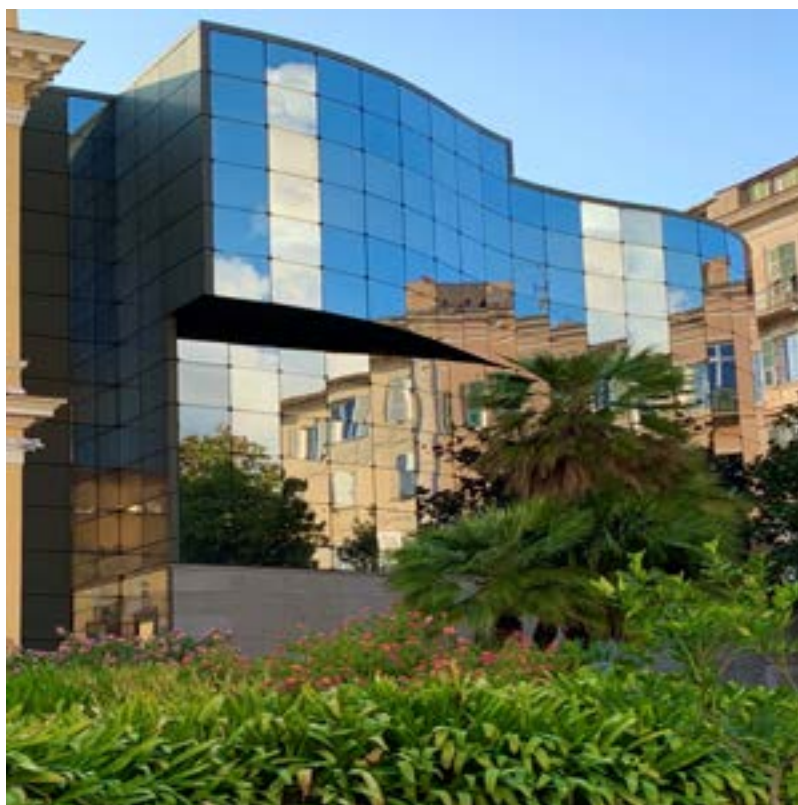


Andà è vene : una libertà

**Transports externes :
repenser la desserte de la Corse**





Andà è vene : une libertà

Transports externes :
repenser la desserte de la Corse

Rapport adopté à l'unanimité des suffrages exprimés lors de la séance plénière du CESECC le 28 juillet 2026



Table des matières

Table des matières.....	3
Avant propos de Frédéric Benetti.....	4
Introduction.....	6
Le fonctionnement de la commission	6
Préambule	6
I - La DSP, un outil donné pour essentiel à la garantie de la continuité territoriale en Corse.....	7
1.1 - Un droit reconnu et encadré	7
1.2 - Une nécessité structurelle liée à l'insularité	7
1.3 - Le rôle des délégations de service public	8
II - Un système sous tension : coûts, risques juridiques et de concurrence	9
2.1 - Une enveloppe de la DCT sous dimensionnée	9
2.2 - Déséquilibres économiques et effets pervers	10
2.3 - Contentieux et fragilité juridique	11
III - Vers une réforme du système : quelles pistes pour un modèle plus équitable et durable ?.....	14
3.1 - Ajustement du dispositif actuel.....	14
3.2 - Renforcement des modalités d'attribution des DSP	14
3.3 - Changer de modèle	14
3.4 - Prérequis du futur modèle ?	15
IV - Intégration des enjeux environnementaux	17
4.1 - Réglementation européenne et internationale.....	17
4.2 - Application au transport maritime	18
4.3 - Application au trafic aérien	18
4.4 - Conséquences	19
4.5 - ETS : Contraintes ou opportunités, vers la transition industrielle des transports	19
V - Préconisations	21
5.1 - Moderniser les infrastructures portuaires de Corse.....	21
5.2 - Assurer des liaisons aériennes fiables et adaptées aux besoins de l'économie	22
5.3 - Insertion dans le PADDUC	23
5.4 - Améliorer le transport ferroviaire	23
5.5 - Améliorer l'intermodalité dans son ensemble : une piste stratégique	23
Conclusion	25
Annexes	26
Annexe 1 : Liste des sigles et abréviations.....	26
Annexe 2 : Liste des membres du groupe de travail.....	27
Annexe 4 : Liste des auditions réalisées	30
Annexe 5 : Tableau récapitulatif des propositions, préconisations et pistes d'amélioration.....	31

Avant propos de Frédéric Benetti

Président du groupe de travail

La Corse, île française de Méditerranée, fait face à une réalité géographique singulière qui la distingue du reste du territoire métropolitain : son insularité.

Cette spécificité implique une forte dépendance aux transports afin d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises entre l'île et le continent.

Dans ce contexte, la dotation de continuité territoriale (DCT) est un outil clé permettant à la Collectivité de Corse de compenser certaines lignes maritimes et aériennes jugées essentielles.

La raison majeure de la DCT est de compenser les surcoûts liés à l'insularité, en particulier dans le domaine des transports maritimes et aériens. A noter que cette DCT est une composante à part entière de la Dotation Générale de Décentralisation.

De facto, de par sa situation, la Corse dépense plus pour assurer des liaisons avec le continent. La DCT sert donc à garantir l'égalité de traitement et l'accessibilité aux transports pour la Corse et les corses, malgré les contraintes géographiques liées à son insularité.

Historiquement, le principe de la continuité territoriale a été défini dans les années 1970 afin d'atténuer les contraintes liées à l'insularité (coût/isolément).

Initialement, il s'appliquait au transport maritime puis a été étendu à certaines lignes aériennes.

En 1991, la loi portant statut de la Collectivité territoriale de Corse change la donne en versant directement la dotation à la Collectivité de Corse.

L'office des transports de la Corse (OTC) est créé dans la foulée, 1992, pour gérer les liaisons Corse-continent et assurer les délégations de service public.

Désormais, l'Etat verse la DCT à la Collectivité de Corse qui la reverse à l'office des transports (OTC), qui l'utilise pour compenser les déficits d'exploitation.

La redistribution interne de cette dotation concerne plusieurs volets :

- Le fret dans le maritime ;
- Les réductions tarifaires pour les résidents Corse ;
- Le soutien aux services publics de transport (liaisons régulières, fréquences, obligations de service public.).

Cependant ce système suscite de nombreuses interrogations. Entre coûts élevés, accusations de distorsion de concurrence, pressions européennes et enjeux écologiques, la DCT Corse apparaît à la croisée des chemins.

Dès lors, comment concilier dotations liées à la continuité territoriale de Corse avec les exigences de libre concurrence et de performance économique dans les secteurs aérien et maritime ?

Comment la DCT peut-elle apporter une plus-value à la vie des corses et à leur nécessité de déplacement vers le continent, qu'il s'agisse de :

- Déplacements professionnels ;
- Déplacements sanitaires ;
- Déplacements permettant de maintenir un lien avec nos compatriotes de la Diaspora.

Comment éviter un conflit entre les besoins et les nécessités de la continuité territoriale et la logique de marché ?

Les pistes de réflexion sont nombreuses tant pour l'évaluation du modèle économique actuel des DSP corses que pour l'étude de l'impact des subventions sur la concurrence avec des alternatives possibles comme la libéralisation partielle ou un partenariat public privé.

Pour formuler et répondre à toutes les questions que suscite ce thème, a été créé, lors de la séance plénière du 23 avril 2024 (délibération 2024/11), une commission ad hoc au sein du CESEC de Corse.

L'exposé des motifs rappelle l'importance de participer activement, à l'adaptation, voire à l'évolution profonde des conditions de développement actuelles de la continuité territoriale, pour le bien du territoire dans tout ce qu'il comprend. Principalement sur les volets sociaux et économiques et plus particulièrement autour de la question vitale du transport

Les conseillers du CESEC ont activement participé à l'élaboration de ce rapport en leur qualité de représentants de la société civile.

Un esprit pragmatique a couronné l'édification de cet écrit. En effet, les conseillers du CESEC ne sont pas décideurs, mais leurs travaux permettent, en revanche, d'éclairer « le politique » afin de prendre les meilleures décisions.

Ainsi, il ne s'agit pas de se limiter à un constat mais de « performer le système » afin de trouver les moyens d'assurer et de garantir la continuité territoriale dans un environnement institutionnel, juridique, commercial et environnemental mouvant, d'améliorer l'empreinte carbone, et pour la forme actuelle de la continuité territoriale, qui comprend les diverses DSP, d'identifier les effets pervers de ce système autant que possible.

Le transport en Corse transcende la simple dimension économique pour constituer l'artère vitale conditionnant le désenclavement de l'île, sa cohésion sociale et son développement futur. Le système actuel, hérité d'une histoire complexe et articulé autour du principe cardinal de «continuité territoriale», se trouve aujourd'hui à un point de rupture manifeste.

Ce rapport, destiné à l'Assemblée de Corse, vise à fournir une analyse exhaustive et prospective, synthétisant les auditions d'experts, d'opérateurs et de responsables institutionnels. Son ambition est de dépasser la seule analyse des contrats de DSP pour proposer une vision intégrée, articulant les dimensions économiques, sociales, juridiques et environnementales avec les défis de la mobilité interne et de l'aménagement du territoire. Il s'agit de poser les bases d'un débat éclairé pour la définition d'une stratégie de connectivité durable, cohérente et résiliente pour les deux prochaines décennies.

Tout est à discuter pour proposer une modernisation dans l'investissement public.

Introduction

Le fonctionnement de la commission

Les **36 conseillers** de cette commission ad hoc se sont réunis en commission par **9 fois** dans la période 2024/2025.

La première réunion a déterminé la méthodologie de travail du groupe.

Elle s'est décidée collectivement à **scinder l'Etude en 3 parties** :

- La première concernant le transport externe avec la question de la DSP et l'impact d'une éventuelle perte de la DSP du fait notamment de la nouvelle localisation d'Air France, la question de la diaspora.
- La deuxième traitant la problématique du transport ferroviaire avec notamment le fret passager et produit.
- Et enfin, l'intermodalité, le transport collectif avec notamment l'accès rural/urbain.

Ce rapport intermédiaire traite uniquement du sujet du transport externe avec la question de la DSP.

Préambule

Etat des lieux et diagnostic :

Analyse de la situation actuelle : mobiliser les sources de données actualisées, construire un consensus sur l'existant, sur ce qui fonctionne correctement et sur ce qui dysfonctionne et réaliser un benchmarking avec d'autres cas similaires, insulaires ou non.

Renforcement de ce qui fonctionne :

A choix constants, stabiliser les dispositifs et les réseaux : Repérer les fragilités actuelles ou les déficits d'efficacité et comment y remédier, anticiper sur les problèmes à venir, les moyens à mobiliser, les compétences à conforter.

Mais la convergence de pressions juridiques européennes, de contraintes budgétaires croissantes, d'un impératif environnemental non négociable et de mutations profondes du marché impose une réévaluation fondamentale du modèle qui a prévalu jusqu'à présent. La fixation sur les conditions des Délégations de Service Public (DSP), bien que légitime, ne doit pas occulter la nécessité d'une réflexion plus large sur les fonctions attendues du transport et les enjeux stratégiques à relever.

Changements profonds à opérer :

Explorer les mutations qui s'imposent : se projeter dans de nouvelles mobilités dans un effort de prospective, pour avancer de façon significative, y compris à travers des formes de rupture avec l'existant.

De multiples questions ont été abordées à cette occasion :

- Le coût supporté par l'utilisateur ;
- Le fret ;
- Le transport est un grand émetteur de CO₂ ;
- Peut-on se permettre d'avoir **4 aéroports** dans l'île et - **ports principaux** (+Bunifaziu) dans l'île ?
- Quid de la prochaine DSP avec le désengagement potentiel de la société AIR France ?
- Est-ce qu'Air France mettra sa filiale Transavia en concurrence dans la DSP contre Air Corsica ?
- Quid également de la destination vers Paris dans la future DSP ;
- L'enveloppe de dotation de continuité territoriale trop faible et non réindexée, l'action doit porter sur la pérennisation de l'indexation ;
- Existence des lignes de transports maritimes et aériennes qui fonctionnent hors DSP (exemple : la méridionale ligne en dehors DSP viable Isula Rossa/Toulon) ;
- Flexibilité des calendriers, dans l'idée d'un étalement de la saison touristique ;
- Création d'une **compagnie régionale** ;
- Tarification de la diaspora Corse du continent trop élevée.

L'ensemble des questions, privilégiant une durabilité et une pérennisation certaine du système de la DSP, ont été toutes évoquées sous le prisme de la nécessité de remodeler le système et de l'améliorer en fonction de l'évolution économique, sociale, environnementale et juridique.

I - La DSP, un outil donné pour essentiel à la garantie de la continuité territoriale en Corse

1.1 - Un droit reconnu et encadré

Le principe de continuité territoriale est inscrit dans le droit national et reconnu par le droit de l'Union européenne sous certaines conditions. Il repose sur la possibilité, pour les autorités publiques, de financer des services de transport répondant à des besoins d'intérêt général lorsqu'ils ne peuvent être satisfaits par le seul jeu du marché.

La loi de décentralisation et la jurisprudence européenne autorisent ainsi le versement d'aides publiques dans le cadre de services d'intérêt économique général (SIEG), sous réserve du respect de critères stricts : transparence des procédures, proportionnalité des compensations, absence de surcompensation et démonstration d'une carence de l'initiative privée.

D'autres territoires insulaires européens bénéficient de dispositifs comparables, notamment la Sardaigne, les Balears ou les Açores. Ces exemples confirment la légitimité du recours à des mécanismes de soutien public pour garantir l'accessibilité de territoires insulaires ou périphériques.

1.2 - Une nécessité structurelle liée à l'insularité

L'isolement géographique de la Corse rend indispensable l'existence de liaisons régulières, fiables et accessibles avec le continent. Les habitants doivent pouvoir se déplacer pour des raisons de santé, d'éducation, d'emploi ou d'administration dans des conditions compatibles avec les exigences de la vie contemporaine.

Le transport maritime et le transport aérien constituent les seuls moyens permettant la circulation des personnes et des marchandises entre la Corse et la France continentale. Cette réalité confère au système de transport externe une dimension stratégique majeure.

Schéma du transport maritime

Il y a actuellement **22 liaisons maritimes régulières**.

La Corse compte **6 ports principaux** (Ajaccio, Bastia, L'Isola, Calvi, Prupia, Portivechju), et en 2022, ces ports ont accueilli environ **4,5 millions de passagers** et 1,35 millions de véhicules sur les lignes de ferry. Les compagnies Corsica Linea et La Méditerranée continuent d'assurer environ 90 % du trafic maritime entre la Corse et le continent.

Schéma du transport aérien :

Les **4 aéroports principaux** (Ajaccio, Bastia, Calvi, Figari) desservent principalement des **vols nationaux** (environ **90 %**) et **internationaux** (**10 %**). En 2022, ils ont enregistré près de 3,1 millions de passagers, avec des destinations majeures comme Paris, Marseille, et Nice.

Passagers - Transport maritime et aérien (2023) :

Environ 7,6 millions de passagers (+600000 croisiéristes) ont été transportés via les ports et aéroports de l'île, un chiffre relativement stable comparé à 2022. Le trafic aérien représente environ 53 % des voyageurs, tandis que le transport maritime est plus important en haute saison estivale. Les ports de Bastia et de L'Île-Rousse ont connu une croissance du nombre de passagers, avec par exemple 2,07 millions de passagers pour Bastia en 2023.

Marchandises – Transport de fret :

Le fret maritime a légèrement diminué, avec une baisse d'environ 7 % par rapport à 2022. Ces tendances sont à mettre en relation avec le PIB régional, qui en 2022 s'élevait à 10,3 milliards d'euros, avec un PIB par habitant de 29 300 euros, le plus faible des régions métropolitaines. La part du marché maritime reste supérieure à 60 %, avec une croissance annuelle de l'ordre de 4,5 % sur le long terme.

Cette réalité rend indispensable l'existence de lignes de transport accessibles, fiables et régulières.

1.3 - Le rôle des délégations de service public

Les délégations de service public constituent aujourd'hui le principal outil opérationnel de mise en œuvre de la continuité territoriale. Elles permettent à la Collectivité de Corse de confier l'exploitation de certaines lignes maritimes et aériennes à des opérateurs, en contrepartie d'une compensation financière destinée à couvrir les déficits d'exploitation liés aux obligations imposées.

Dans le domaine maritime, cinq DSP sont en vigueur pour la période 2023–2030, principalement au départ de Marseille vers Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio et Propriano. Dans le domaine aérien, une DSP principale couvre la période 2024–2027 et comprend douze lignes reliant les aéroports corses à Paris, Marseille et Nice.

Corsica Linea et la Mériidionale dans le maritime et Air Corsica (en partenariat avec Air France pour la ligne Paris) dans l'aérien assurent l'ensemble des lignes mises en œuvre dans le cadre de la DCT.

Ces DSP permettent de **maintenir des liaisons toute l'année**, indépendamment de la saisonnalité de la demande. Sans ce soutien public, de nombreuses lignes, notamment en basse saison, ne seraient pas exploitées de manière régulière.

En effet, face au manque de certaines liaisons- notamment en basse saison- la Collectivité de Corse a choisi de mettre en place des délégations de service public permettant ainsi de confier à des entreprises (souvent locales, comme Air Corsica pour l'aérien ou Corsica Linea pour le maritime) l'exploitation de ces lignes en compensation d'un déficit commercial.

Elles permettent de garantir un service minimal, toute l'année, pour les Corses, en particulier entre les aéroports insulaires (Ajaccio, Bastia, Figari et Calvi) et les villes comme Paris, Marseille ou Nice.

Les DSP maritimes garantissent, quant à elles, l'approvisionnement et l'acheminement des marchandises, d'où la nécessité de maintenir les prix du fret à un niveau raisonnable et éviter une dépendance logistique qui ferait grimper les prix sur le territoire insulaire.

En 2024, le budget des DSP aériennes consacré par l'OTC est de 80.4 millions d'euros soit 321.6 millions d'euro pour la période 2024-2027.

Le budget de l'OTC pour les DSP maritimes est de 85 millions d'euros par an soit 680 millions d'euros pour la période 2023-2030.

II - Un système sous tension : coûts, risques juridiques et de concurrence

2.1 - Une enveloppe de la DCT sous dimensionnée

Le montant totale de la **DCT**, non revalorisé depuis 2009, est de **187 millions d'euros** (réparti approximativement en 90 millions d'euros pour l'aérien et 97 millions d'euros pour le maritime). * Voir évolution de la DCT dans le tableau en annexe

Jusqu'en 2008, la DCT était indexée sur l'enveloppe nationale de la DGF (Dotation Globale de Fonctionnement)

Cette enveloppe n'a pas été revalorisée depuis 2009, alors même que les coûts d'exploitation des transports ont connu une hausse significative, en particulier en raison de l'augmentation des prix des carburants et du renforcement des normes environnementales.

Cette absence d'indexation oblige régulièrement la Collectivité et l'État à recourir à des rallonges budgétaires exceptionnelles. Ces ajustements ponctuels, bien que nécessaires, fragilisent la lisibilité et la soutenabilité du dispositif à moyen terme.

Cette carence provoque un sentiment d'injustice permanente et positionne les députés insulaires dans un rôle de « quémendeur ». Malgré cela, ils ont pu obtenir ponctuellement 33 M€ en 2022, 40 M€ en 2023, 50 M€ en 2024, 2025 et 2026. De facto, une question surgit : si tel est le cas et que des « rallonges » sont accordées, c'est qu'il y a bien conscience de la part de l'Etat qu'il y a déséquilibre.

C'est même en cela qu'il est indispensable, non seulement de la conserver, mais de la pérenniser en l'indexant sur les coûts structurels.

Le tableau ci-dessous résume bien les besoins en dotation que le système nécessite :

Montants engagés pour les années 2023 et 2024			
Secteur	Type de contrat	Montant 2023 (Estimé / Réalisé)	Montant 2024 (Budget / Prévisions)
DSP Maritime	Fret & passagers (cargos)	~128 M€ (Dont 21 M€ surcoût carburant)	~107 M€ Base contrat Hors aléas carburants
DSP aérienne	Passager uniquement	~95 M€	~80 M€
Fonctionnement OTC	Frais de structure	~ 5 M€	~5 M€
TOTAL	Coût global	~228 M€	~192 M€ Base théorique

Note : Le total dépasse l'enveloppe de 187 M€. En 2023, l'État a versé une rallonge exceptionnelle de 40 M€ pour combler le déficit. Pour 2024, une demande similaire de rallonge (d'environ 50 M€) a été formulée idem pour les années suivantes.

Détail par Secteur

La DSP Maritime (Dominante fret)

Cette subvention finance les compagnies **Corsica Linea** et **La Mériidionale** au départ de Marseille.

- **Le principe** : La compensation couvre le déficit d'exploitation des «Cargos Mixtes». Ces navires doivent partir tous les soirs, même s'ils sont à moitié vides, pour garantir l'arrivée des marchandises (**fret alimentaire, médical, colis**) le lendemain matin.

- **Montant contractuel (2023-2030)** : Le nouveau contrat signé début 2023 prévoit une compensation moyenne de **106,6 M€ par an**.

- **Réalité 2023** : Avec la flambée du prix du fioul marine, la facture réelle a grimpé, nécessitant environ **21,3 M€** supplémentaires.

La DSP Aérienne (Passagers)

Cette compensation finance **Air Corsica** et **Air France** sur les lignes de «bord à bord» (Marseille, Nice) et de Paris-Orly.

- **Le principe** : Elle permet de plafonner les **prix pour les résidents** (tarifs fixes) et de garantir des fréquences élevées matin et soir.

- **Budget 2024** : Avec le coût élevé du maritime (prioritaire pour l'approvisionnement), l'enveloppe restante pour l'aérien est sous tension, tournant autour de **80 à 85 M€**.

- **Nouveau contrat 2024-2027** : Il a été conçu pour stabiliser ces coûts, mais reste très exposé aux taxes environnementales et au prix du kérosène.

2.2 - Déséquilibres économiques et effets pervers

Le «**Fret Maritime**» coûte plus cher à la Collectivité que le transport de passagers aérien. C'est le **poste de dépense n°1 de la continuité territoriale** (environ **55 à 60 % du budget**), car c'est lui qui assure la vie économique quotidienne de l'île (importations).

Le bilan en chiffre s'avère révéler des couts élevés, des inégalités et des conflits de modèles. Il est contrasté et marqué par des déséquilibres profonds.

Le coût du fret maritime vers la Corse est présenté par certains opérateurs comme l'un des plus élevés au monde. Le **prix du mètre linéaire** sur les lignes sous DSP est estimé à près de **100 €**, subventions incluses, alors que des liaisons concurrentes non subventionnées affichent des tarifs commerciaux bien inférieurs. Ce surcoût se répercute inévitablement sur les prix à la consommation. Selon l'INSEE, les **prix en Corse sont en moyenne 7% plus élevés** qu'en France de province, avec un écart atteignant **+14% pour les produits alimentaires**, pour lesquels le transport représente une part significative du coût final.

Ce système est également façonné par le déséquilibre structurel des flux : la Corse **importe entre 90 et 96 %** de ce qu'elle consomme tandis que la **production locale représente entre 4 et 10%**. Le mécanisme de tarification du fret, qui facture le retour des remorques qui repartent le plus souvent à vide, a pour effet de subventionner de fait les importations. Ce modèle, bien qu'installé dans les pratiques, entretient une dépendance économique et constitue une forme de concurrence pour la production locale, qui ne bénéficie pas du même soutien pour ses exportations. Le système de transport n'est donc pas économiquement neutre : il favorise un modèle basé sur la consommation de biens importés au détriment d'un modèle basé sur la production locale, agissant comme un outil de régulation économique implicite qui garantit l'approvisionnement mais freine l'émergence d'une économie productive endogène.

Il convient également de rappeler que deux dispositifs coexistent aujourd'hui dans le maritime : la DSP maritime entre Marseille et la Corse, principalement centrée sur le fret, et les OSP maritimes au départ de Marseille, Toulon et Nice, davantage orientées vers le transport de passagers résidents. Cette coexistence complexifie fortement la séparation des coûts et des recettes dans le cadre des contrôles européens et des contentieux liés aux aides publiques.

Par ailleurs, plusieurs acteurs soulignent une dégradation progressive de la qualité de service sur certaines lignes, notamment en période d'arrêt technique des navires, avec des conséquences directes sur l'attractivité des ports secondaires pour les professionnels. Certains ports ne sont aujourd'hui desservis directement que deux fois par semaine par des cargos rouliers.

Le débat est également polarisé par un conflit de modèles sociaux. D'un côté, les défenseurs du pavillon français 1er registre (Corsica Linea, La Méridionale) mettent en avant un modèle social protecteur pour les marins, mais structurellement plus coûteux. De l'autre, des opérateurs comme Corsica Ferries utilisent des pavillons communautaires, comme le pavillon italien, qui offrent des coûts de main-d'œuvre significativement plus bas (une masse salariale estimée 62% moins chère), une pratique qualifiée de «dumping social» par les tenants du modèle français. Enfin, le système génère de profondes inégalités tarifaires. Si les résidents bénéficient de tarifs plafonnés sur les lignes de service public, les non-résidents et la diaspora corse subissent des prix très élevés, voire prohibitifs, en période de

pointe. Cette «rente de monopole» accordée aux compagnies sur les non-résidents crée un sentiment d'injustice et un frein potentiel au développement touristique. La question récurrente du «tarif diaspora», bien que votée à plusieurs reprises par l'Assemblée de Corse dans le cadre des transports aériens, reste non résolue, butant sur des questions de faisabilité juridique (droit interne ou européen) et de soutenabilité budgétaire. Il est à noter que l'Etat italien par décret du 9 septembre 2025 a renforcé à compter de janvier 2026 son dispositif de «tarif diaspora» très avantageux dans les transports aériens sous DSP au profit de nos voisins sardes résidant en terre ferme en appliquant des critères très larges pour en déterminer les bénéficiaires (entre autres critères, avoir des parents jusqu'au troisième degré résidant en Sardaigne...).

2.3 - Contentieux et fragilité juridique

Le fondement même de la DSP est juridiquement précaire. Le droit européen, notamment le règlement «cabotage» de 1992, n'autorise les aides d'Etat que s'il est prouvé une «carence de l'initiative privée». Or, cette justification est de plus en plus difficile à soutenir en Corse, où de nombreux opérateurs privés démontrent la rentabilité des lignes, particulièrement en haute saison. Le fait qu'un opérateur privé transporte la majorité des passagers maritimes sans subvention est un argument puissant contre la thèse de la défaillance généralisée du marché.

De plus, la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union Européenne, notamment l'**arrêt «Altmark» de 2003**, impose des conditions très strictes pour qu'une compensation de service public ne soit pas qualifiée d'aide d'Etat illégale. Le risque de «surcompensation», qui a été au cœur de la chute de la SNCM, demeure une épée de Damoclès permanente sur les contrats de DSP, alimentant des contentieux récurrents qui fragilisent les opérateurs et la collectivité.

Bien que la DSP maritime 2023-2029 ait été validée par la Commission européenne, cette validation reste fragile. Elle repose quasi exclusivement sur le fret, et un recours contentieux d'un concurrent comme Corsica Ferries contre cette décision pourrait ouvrir une nouvelle période d'incertitude juridique pour les années à venir.

Toutefois, plusieurs analyses juridiques rappellent que le droit européen laisse aux États membres une marge d'appréciation importante dans la définition des besoins de service public. En pratique, seule l'erreur manifeste d'appréciation est susceptible d'être sanctionnée par les juridictions européennes.

De plus, la Commission européenne admet désormais qu'une DSP puisse également avoir pour effet d'améliorer la concurrence lorsqu'il n'existe pas de réelle substituabilité entre plusieurs ports ou plusieurs dessertes, notamment lorsque les distances dépassent 100 kilomètres ou qu'elles impliquent des temps de trajet supérieurs à une heure.

- Obligation d'appels d'offre transparents et non discriminatoires
- Dimensionnement légitime des montants de compensation

Dans le domaine maritime

- Règlement n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats (dit règlement cabotage)

- De nombreux contentieux « SNCM » en matière d'aide d'Etat, notamment de Corsica Ferries pour contester l'existence de surcompensation *(Trib. UE, 1er mars 2017, SNCM, aff. T-366/13) : « test SNCM » pour identifier les OSP* (état de la demande, carence du marché, proportionnalité des OSP)

- La philosophie du texte s'appuie sur le fait qu'un opérateur n'a pas le droit de faire de bénéfices excessifs (notion assez floue) avec une DSP puisque les crédits publics viennent boucher le trou que le déficit de marché a engendré.
- Concernant les OSP, il s'agit des obligations de service public d'intérêt économique général. Dans notre système, les DSP permettent justement de répondre aux OSP.

- Une appréciation du règlement à la lumière d'un arrêt important « Altmark » (CJCE, 24 juillet 2003, aff. C-280/00) qui établit les critères de la compensation de service public

- Un besoin réel de service public qui est lié à des obligations de service public
- Des critères préalablement établis pour définir la compensation / clé d'imputation, ce dernier permettant de mesurer le coefficient rationnel entre l'activité réelle et l'activité normale.
- Une absence de surcompensation / dimensionner un « bénéfice raisonnable de l'opérateur »
- Une sélection transparente, conformes aux règles de DSP/ directive concession 2014/23.

Néanmoins, certains acteurs ressentent une concurrence déloyale.

Corsica Ferries accuse les DSP de créer une inégalité d'accès au marché.

Problème de double statut : opérateurs privés contre entreprises soutenues par des fonds publics.

Les acteurs privés, notamment Corsica Ferries dans le maritime, ou certaines compagnies aériennes en période touristique, dénoncent une forme de concurrence faussée.

Ils estiment que les entreprises bénéficiant des DSP peuvent pratiquer des tarifs plus bas grâce à l'argent public, ce qui déséquilibre le marché et freine l'ouverture à de nouveaux opérateurs.

De plus, comme les subventions sont données aux opérateurs propriétaires des moyens de transport, ces crédits vont abonder le capital comme dans un rapport de locataire à propriétaire. Le contribuable, à travers la subvention publique, devient dépendant de l'opérateur sans possibilité de devenir propriétaire de ses moyens de transport.

Cette situation soulève la question de l'équilibre entre service public et ouverture à la concurrence mais aussi la problématique sociale, Air Corsica et Corsica Linea comprennent en majorité des emplois d'insulaires malgré leur nature capitaliste privée.

- Dispositif de l'Etat d'accueil, codifié aux articles L. 5561-1 et suivants et R. 5561-1 et suivants du code des transports. Il vise à garantir l'application de règles uniformes en matière de droit du travail, d'effectifs minimaux, de rémunération minimale et de protection sociale à bord des navires pratiquant le cabotage maritime ou réalisant une prestation de service dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, quel que soit leur pavillon.

Des PV d'infraction ont été dressés par les autorités françaises à l'encontre de Corsica Ferries, et il n'est pas impossible qu'une suite judiciaire soit donnée.

Dans le domaine aérien

- Règlement n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté – art. 16.

1. Un État membre peut, à la suite de consultations avec les autres États membres concernés et après en avoir informé la Commission, les aéroports concernés et les transporteurs aériens qui exploitent la liaison, imposer une obligation de service public au titre de services aériens réguliers entre un aéroport situé dans la Communauté et un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un aéroport situé sur son territoire, si cette liaison est considérée comme vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport.

- Cette obligation n'est imposée que dans la mesure nécessaire pour assurer sur cette liaison une prestation minimale de services aériens réguliers répondant à des normes fixes en matière de continuité, de régularité, de prix ou de capacité minimale, auxquelles le transporteur aérien ne satisferait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial.

- Les normes fixes imposées sur la liaison soumise à une obligation de service public de ce type sont établies d'une manière transparente et non discriminatoire.

2. Au cas où d'autres modes de transport ne peuvent assurer un service continu avec au moins deux fréquences quotidiennes, les États membres concernés peuvent prévoir, dans le cadre de l'obligation de service public, que tout transporteur aérien communautaire qui compte exploiter la liaison doit garantir qu'il l'exploitera pendant une certaine période, à fixer, conformément aux autres conditions de l'obligation de service public.

L'ensemble des règles Européennes et des contrôles qu'elles permettent sur ce type de contrat que sont les DSP, occasionnent dans certains cas des remises en question des DSP et des condamnations de la Collectivité de Corse.

L'union Européenne autorise les aides d'Etat pour des services d'intérêt économique général (SIEG) mais impose des règles strictes : transparence, appels d'offre ouverts, neutralité. Or, la Corse a connu plusieurs conflits juridiques à ce sujet.

Corsica Ferries, concurrent privé de Corsica Linea a saisi la justice européenne à plusieurs reprises, dénonçant des aides publiques jugées illégales ou mal attribuées. Ces litiges ont abouti à des condamnations et à des remises en cause du cadre existant.

Ainsi nous observons que des points de vigilance perdurent :

- Pas à l'abri d'un nouveau recours Corsica Ferries (comme en 2017)
- Condition d'attribution des contrats : respect des exigences de transparence et d'une mise en concurrence suf-

fisante des contrats de SP – risque de contentieux contractuel sur le calcul de la compensation et adaptation dans l'exécution du contrat de DSP

- Un test de marché uniquement fondé sur le fret (tracté / non tracté) – donc dépend du flux d'échanges et une position assez rare par rapport aux autres îles en Europe.
- Enjeux du bas carbone par rapport à l'aérien – voire si exigences spécifiques selon les navires

III - Vers une réforme du système : quelles pistes pour un modèle plus équitable et durable ?

3.1 - Ajustement du dispositif actuel

Pistes de réflexion à initier :

- Concentrer les compensations sur les périodes creuses (hors saison touristiques), selon le principe qu'il n'y aurait aucune justification à maintenir un CT lorsque la demande est forte.
- Moduler les compensations entre périodes creuses et hautes de trafic
- Réduire progressivement les aides sur les lignes très rentables. Ici nous pouvons introduire la notion de bénéfice « raisonnable » qui permettrait de moduler en fonction des situations.

Cette réflexion suppose néanmoins une **segmentation** beaucoup plus fine des **besoins de service public**, tant dans le maritime que dans l'aérien. Cette segmentation pourrait porter sur :

- Les périodes de l'année ;
- Les catégories d'usagers (résidents, professionnels, étudiants, motifs sanitaires ou sociaux) ;
- Les capacités réellement nécessaires ;
- Les amplitudes horaires adaptées aux contraintes des résidents ;
- Et les dessertes devant être considérées comme stratégiques pour le territoire.
- Réduire progressivement les aides sur les lignes très rentables. Ici nous pouvons introduire la notion de bénéfice « raisonnable » qui permettrait de moduler en fonction des situations.

Mais il convient de signaler que les attributaires locaux des DSP (les autres comme Air France et La Mériidionale ont d'autres logiques) montrent des difficultés de rentabilité. Air Corsica est en difficultés (il y a probablement des erreurs de gestion et une charge excessive en personnel) et on a le sentiment que la DSP ne lui offre pas de perspective de croissance. Et la Corsica Linea perd de l'argent sur les lignes de Corse, malgré les aides liées aux DSP, et compense avec les lignes du Maghreb.

3.2 - Renforcement des modalités d'attribution des DSP

Ce scénario consiste à conserver le modèle de la DSP en le rendant plus robuste, efficient et en phase avec les nouveaux enjeux. Il s'agirait de renforcer les cahiers des charges en y intégrant des **clauses sociales et environnementales plus contraignantes** (maintien du pavillon français 1er registre, objectifs chiffrés de décarbonation, obligation d'utiliser les branchements à quai).

Une transparence accrue serait exigée, en rétablissant une véritable expertise économique des offres et une évaluation contradictoire des coûts pour mieux maîtriser les compensations. Enfin, des clauses de flexibilité permettraient d'adapter l'offre à la demande réelle (reprogrammation de traversées, optimisation du remplissage). Si ce scénario est le moins disruptif politiquement, il ne résout ni la fragilité juridique fondamentale liée à la justification de la « carence de marché », ni le conflit structurel avec les opérateurs hors DSP.

3.3 - Changer de modèle

Le débat sur la DSP se concentre presque exclusivement sur la liaison externe, négligeant un aspect crucial : la performance du transport externe est intrinsèquement liée à l'efficacité de la mobilité à l'intérieur de l'île.

Les auditions ont révélé une **déconnexion quasi-totale** entre la planification des **transports externes** et celle des **transports internes**. Les observations recueillies montrent également que les coefficients de remplissage demeurent élevés toute l'année sur les ports principaux, imposant des réservations très anticipées, parfois plusieurs semaines à l'avance, tandis que les ports secondaires connaissent des situations de sous-utilisation prolongée. Cette asymétrie interroge directement l'adaptation réelle des capacités aux besoins du territoire.

Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse (PADDUC), document de planification stratégique, a longtemps ignoré la question de la continuité territoriale, illustrant une vision en silo des politiques publiques.

Cette rupture de charge a des conséquences concrètes. Pour le fret, la chaîne logistique s'arrête au port. La distribution sur l'île repose ensuite quasi exclusivement sur le transport routier, sur un réseau saturé et peu performant, ce qui ajoute des surcoûts et des délais importants à l'acheminement final des marchandises. Pour les passagers, l'arrivée dans un port ou un aéroport marque le début d'un parcours du combattant, le plus souvent dépendant de la voiture individuelle face à une offre de transports en commun lacunaire et peu lisible. La congestion urbaine, particulièrement critique à Ajaccio et Bastia, annule une partie des bénéfices d'une desserte externe efficace.

La géographie de la Corse impose des contraintes fortes. L'île est une **montagne dans la mer**, et son réseau routier, colonne vertébrale des déplacements internes, est sinueux, souvent dangereux – avec un taux d'accidentalité supérieur à la moyenne nationale – et ne permet pas des liaisons rapides entre les principaux bassins de vie. Les grands projets d'amélioration de ce réseau sont par ailleurs de plus en plus freinés par des contraintes environnementales et des coûts de réalisation élevés.

Face à cela, les alternatives sont sous-développées. Le **réseau ferroviaire**, bien que modernisé, reste **sous-utilisé**, notamment pour le **transport de fret** qui pourrait désengorger l'axe central routier. Le réseau de cars, essentiel pour la desserte des territoires ruraux, est peu développé, manque de coordination et de lisibilité pour les usagers. L'absence de véritables pôles d'échanges multimodaux, où les usagers pourraient passer facilement d'un mode de transport à un autre (bateau/train, avion/car, voiture/train), est un frein majeur au développement d'une mobilité durable.

Scénario 1 : La rupture par le marché et l'aide à la personne (modèle Baléares)

Ce scénario propose une rupture en abandonnant la DSP au profit d'un marché concurrentiel, régulé par des Obligations de Service Public (OSP) ciblées sur les besoins essentiels (exemple : garantir une liaison fret toute l'année). La subvention aux opérateurs serait remplacée par une **aide directe aux usagers**. Le modèle de référence est celui des Baléares, où plusieurs compagnies sont en concurrence et où les résidents bénéficient d'une réduction de 75% sur leurs billets, financée par l'État espagnol. Ce modèle est juridiquement plus solide face au droit européen et potentiellement moins coûteux pour la collectivité grâce à la concurrence. Il comporte cependant des risques majeurs sur l'emploi (probable abandon du pavillon français 1er registre), sur la stabilité du service en basse saison et sur la perte d'un levier stratégique de politique publique pour la Collectivité.

Scénario 2 : La maîtrise publique de l'outil stratégique (Compagnie régionale)

Ce scénario repose sur la **création d'un outil naval public ou semi-public** (Société d'Économie Mixte - SEM, ou Société Publique Locale - SPL), sur le modèle de la réussite d'Air Corsica dans le secteur aérien. Ce projet, voté par l'Assemblée de Corse en 2016, n'a jamais été mis en œuvre faute d'anticipation des investissements et de continuité dans la volonté politique. Il impliquerait la création d'une société d'investissement pour acquérir progressivement des navires modernes et écologiques, qui seraient ensuite mis en location auprès d'opérateurs qui interviendraient directement sur les lignes stratégiques. Ce modèle offre une maîtrise totale de la stratégie (transition écologique, politique sociale, tarification) et constitue un outil de souveraineté économique. Il nécessite toutefois des capacités d'investissement initial très importantes que la Collectivité ne possède peut-être plus, et comporte des risques de gestion et de rentabilité inhérents à toute entreprise publique.

Scénario complémentaire : L'ouverture stratégique sur l'espace méditerranéen

Quelle que soit l'option retenue, elle doit s'intégrer dans une vision géostratégique plus large. Il est impératif de sortir de la dépendance quasi exclusive au hub de Marseille pour le fret et de diversifier les approvisionnements en développant des lignes régulières avec l'Italie (Sardaigne, Toscane), dans une logique d'arc latin. Le droit européen prévoit des outils pour cela, comme les **OSP transnationales**, qui permettent à deux régions (exemple : Corse et Sardaigne) de cofinancer une ligne d'intérêt commun. Des cadres politiques comme le traité du Quirinal et des projets de coopération comme GEECCTT-Iles offrent des leviers pour concrétiser cette ambition. Cette diversification permettrait de sécuriser les approvisionnements, de réduire potentiellement les coûts grâce à la proximité géographique, et de renforcer l'intégration économique de la Corse dans son environnement méditerranéen naturel.

3.4 - Prérequis du futur modèle ?

1. Envisager l'OSP comme un instrument de pilotage et de politique publique

En premier lieu s'interroger sur la définition exacte de l'OSP est primordiale.

Pour être simpliste dans l'explication une OSP c'est le « QUOI ». C'est une exigence, une contrainte imposée par la puissance publique à un opérateur. Elle définit la mission d'intérêt général.

- Concrètement : C'est l'État ou la Mairie qui dit : « Tu dois desservir ce village isolé même si ce n'est pas rentable », « Tu dois pratiquer des tarifs sociaux pour les étudiants », ou « Tu dois assurer une permanence la nuit ».

- Nature : C'est une charge, une mission. Sans cette obligation, une entreprise privée normale ne le ferait pas spontanément car ce n'est pas assez rentable.

Si l'on raisonne ainsi il faudrait alors, et ce dans un souci d'efficacité :

Engager une remise à plat systémique : Lancer des « **Assises du Transport Corse** » associant l'ensemble des acteurs (Collectivité, État, opérateurs, société civile, experts) pour définir une vision stratégique à 20 ans. Ce processus doit s'appuyer sur une expertise économique et juridique indépendante et contradictoire, afin de sortir des débats idéologiques et de fonder les décisions sur des analyses objectives des coûts et des bénéfices de chaque option.

Fonder le service public sur de nouvelles bases : Utiliser l'**impératif environnemental et l'intermodalité** comme les nouveaux piliers juridiques pour redéfinir les Obligations de Service Public. Des OSP fondées sur l'atteinte d'objectifs de décarbonation et sur l'intégration de la desserte externe dans une chaîne de mobilité interne seraient plus robustes et légitimes face au droit européen.

Adopter un modèle de financement durable : Obtenir de l'État l'indexation de la Dotation de Continuité Territoriale sur un indice pertinent pour garantir sa pérennité. Parallèlement, explorer des financements innovants (Fonds social pour le climat de l'UE, partenariats public-privé) pour accompagner la transition écologique et la modernisation des infrastructures.

Envisager l'application du règlement 1370/2007 sur les contrats de service public de transport : Justifier l'articulation des lignes maritimes avec le réseau de transport national (par ex. intermodalité ferroviaire à Marseille)

2. Observer les autres modèles : La Sardaigne

Le système de transport de la Sardaigne repose également sur le principe de la Continuité Territoriale (Continuità Territoriale).

Le Volet Aérien : Une DSP par «rounds» successifs

Le système aérien est ultra-encadré juridiquement mais structurellement très instable.

Le Mécanisme : Le réseau repose sur des Délégations de Service Public (DSP) avec compensation financière de la Région. Faute de compagnie régionale propre, ces DSP sont remises en jeu lors d'appels d'offres fréquents et de courte durée (généralement 1 à 2 ans). Les compagnies opératrices changent donc régulièrement (ex: Aeroitalia, ITA Airways).

Les Lignes Protégées : Le service public se concentre uniquement sur les liaisons reliant les 3 aéroports de l'île (Cagliari, Olbia, Alghero) aux deux grands hubs du continent italien : Rome (Fiumicino) et Milan (Linate).

Les Tarifs : Les résidents sardes bénéficient de tarifs fixes et plafonnés toute l'année sur ces lignes. En été, les compagnies ont l'obligation d'augmenter les fréquences pour garantir des sièges aux locaux face au flux touristique.

Le Volet Maritime : Un modèle mixte et libéralisé

Le transport maritime combine des obligations de service public d'un côté, et une forte ouverture commerciale de l'autre.

Le Fret et les Lignes Vitales : L'État et la Région imposent des obligations de service public (fréquences minimales et transport de marchandises) toute l'année pour relier les grands ports de l'île (Olbia, Porto Torres, Cagliari, Golfo Aranci) au continent (Gênes, Livourne, Civitavecchia, Naples).

La Concurrence Privée : Contrairement à l'aérien, le marché est dominé par de grands armateurs privés (Moby, GNV, Grimaldi Lines). Sur les lignes ultra-rentables en été, ces compagnies fonctionnent selon la loi du marché libre (tarifs variables pour les touristes) mais ont l'obligation légale d'accorder des réductions aux résidents sardes.

IV - Intégration des enjeux environnementaux

La transition écologique est une évolution incontournable vers un nouveau modèle économique et social qui apporte une solution globale et pérenne aux grands enjeux environnementaux et de santé (concept « one health ») de notre siècle ainsi qu'aux menaces qui pèsent sur notre planète dont celles causées par les effets du dérèglement climatique.

Elle est devenue une obligation réglementaire et financière incontournable qui bouleverse le modèle économique. Les entreprises la subissent comme une contrainte et peinent à s'adapter notamment pour atteindre l'un des enjeux majeurs de cette transition : la lutte contre le changement climatique par la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

En effet, les émissions de gaz à effet de serre contribuent au changement climatique en entraînant des conséquences dramatiques pour les personnes, la santé, les infrastructures, la biodiversité, l'économie de l'île comme en témoignent la fréquence et l'intensification d'aléas climatiques catastrophiques : pluies torrentielles, inondations, fortes tempêtes et vagues de submersion marine, canicule, sécheresse, érosion côtière, réchauffement des eaux de mer et de rivière, arrivée d'espèces invasives etc.

Les principales victimes sont les personnes vulnérables qui sont en nombre dans l'île ; région la plus pauvre de France.

L'objectif est donc d'atteindre la neutralité carbone, c'est-à-dire un équilibre entre les gaz à effet de serre émis par les activités humaines et ceux absorbés de façon naturelle par les océans, les forêts et les sols et des solutions technologiques, en 2050.

Or, Les **transports** représentent aujourd'hui un des **principaux émetteurs de gaz à effet de serre : 34 % dont 94% pour les transports routiers** qui sont vitaux pour la Corse.

Cela préoccupe fortement les institutions scientifiques et politiques depuis une quinzaine d'années. Pour atténuer ce phénomène, elles apportent **deux types de réponses** axées sur l'adaptation au changement climatique :

1. **Les orientations stratégiques globales** : le plan en compte 40, parmi lesquelles figurent des actions spécifiques pour la qualité de l'air, comme la réduction des émissions des navires à quai.
2. **Les orientations sectorielles** : elles visent des domaines précis, avec notamment pour objectif de réduire l'impact environnemental du transport de marchandises.

Depuis se sont ajoutées les prérogatives européennes répercutées par la France au sein des lois loi climat et résilience, énergie climat et le plan pour le changement climatique.

D'ailleurs, dans son rapport de présentation du SCRAE de la Corse à l'horizon 2020-2050, qui vaut plan régional pour la qualité de l'air et sera intégré à la révision du PADDUC, le Président du conseil exécutif a installé la question des émissions de gaz à effet de serre, et leurs conséquences sur le climat, « parmi les enjeux relatifs à la construction d'un mode de vie socialement et économiquement viable.

Or, la pollution des transports externes maritimes et aériens, estimée à 14 % en 2013, calculée uniquement sur les résidents, est de plus en plus conséquente. Cela est à mettre en corrélation avec la création de lignes aériennes supplémentaires tout au long de l'année et une augmentation du trafic maritime qui a cependant une certaine tendance à stagner. Chaque entreprise de plus de 500 salariés, c'est à dire les opérateurs aériens et maritimes desservant la Corse (article 29 de la loi Energie climat) doit publier son BEGES (bilan des émissions de gaz à effet de serre) annuellement et adopter un plan de transition en conséquence.

4.1 - Réglementation européenne et internationale

L'ETS, ou SEQUE-EU, ou marché du carbone, est un mécanisme européen (directive 2003-87) de plafonnement et d'échange(s) de quotas carbone transposée au niveau national dans le code de l'environnement ; principalement dans la section « quotas d'émissions de gaz à effet de serre ».

Le principe : Chaque année, les entreprises concernées doivent mesurer et déclarer leurs émissions de dioxyde de carbone (CO2). Elles ont l'obligation de restituer à l'État un nombre de « quotas d'émission » équivalent aux volumes

pollués. Par règle générale : 1 quota d'émission = 1 tonne de CO2 émise.

L'évolution de la loi :

- **ETS 1 (depuis 2005)** : Concerne les grands secteurs industriels et de la production d'électricité.
- **ETS 2 (mis en place progressivement)** : Étend ce système aux secteurs du transport routier et du bâtiment.

4.2 - Application au transport maritime

Depuis 2024, les compagnies maritimes doivent obligatoirement adopter un plan de surveillance pour mesurer leurs émissions. L'obligation d'acheter et de restituer des quotas de CO2 est progressive : les compagnies doivent couvrir **40%** de leurs émissions en 2024, **70%** en 2025, pour atteindre **100%** en 2026.

Plus une compagnie émet de gaz à effet de serre, plus la facture des quotas est lourde. C'est un défi majeur pour les opérateurs maritimes desservant la Corse (notamment dans le cadre de la Délégation de Service Public), dont l'activité génère d'importants volumes de carbone.

Grâce aux investissements déjà réalisés pour verdir sa flotte et réduire son empreinte écologique, la compagnie La Méditerranée — considérée comme la plus avancée dans la transition environnementale — devrait logiquement supporter des coûts de quotas inférieurs (ou «à minima») par rapport à des flottes moins vertueuses.

En outre, depuis le 1er mai 2025, la mer Méditerranée est devenue une zone de contrôle des émissions de soufre (SECA), obligeant les navires à utiliser un carburant à très faible teneur en soufre (0,1%) ou à s'équiper de systèmes de lavage des fumées («scrubbers»). Cette mesure entraîne une hausse significative et immédiate des coûts d'exploitation pour tous les armateurs qui n'ont pas modifiés leurs navires.

Réglementation Environnementale	Entrée en Vigueur	Obligation Principale	Impact Financier Estimé (DSP Maritime 2023-2029)
Zone SECA Méditerranée	1er mai 2025	Teneur en soufre du carburant $\leq 0.1\%$ ou usage de scrubbers	Augmentation du coût du carburant ou investissement/maintenance des scrubbers
SEQUE-UE (ETS Maritime)	1er janvier 2024	Achat de quotas pour les émissions de CO ₂ (100% en 2026)	Coût variable selon le prix de la tonne de CO ₂
Total Cumulé	2024-2029	Conformité aux deux réglementations	≈ 66 millions d'euros

Sources : Auditions et documents de l'UE.

4.3 - Application au trafic aérien

Pour le trafic aérien c'est le « CORSIA », mécanisme mondial de compensation des émissions de Co2, qui s'applique à l'initiative de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale). Le système « CORSIA » est intégré au SEQUE-EU en gardant sa singularité c'est à dire une application progressive après une phase pilote, et cela par palier : 2024-2026 et 2027-2035 avec indication d'un seuil, la Baseline, au-dessous duquel on est exempté. Les vols liés à une obligation de service public sous réserve que la capacité ne dépasse pas 50 mille sièges par an (annexe 1 directive 2003/87/CE) sont donc exemptés.

Par ailleurs, afin de compenser leurs émissions, les exploitants doivent investir dans des projets de reforestation et de séquestration de carbone sous le contrôle et l'égide de L'OACI.

Le règlement « REFUEL EU aviation » fixe un cadre pour le déploiement de carburants d'aviation durable dans l'union Européenne : 2% en 2025, 6% en 2030, 70% en 2050, sachant que les avions modernes peuvent accueillir ce genre de carburant.

Le Système SEQUE Eu aérien est donc plus élaboré et intelligent que celui en vigueur dans le maritime et donc à apprécier différemment.

4.4 - Conséquences

Cette montée en puissance des règlements environnementaux, pourtant annoncée et progressive, n'a pas été assez anticipée par les compagnies de transports maritimes et aériens desservant la Corse notamment celles prestataires des DSP comme le souligne, par exemple, l'avis CESECC n°2026-01 relatif aux conclusions de l'audit des comptes 2023 de la DSP maritime 2023-2029.

Cela entraîne, malgré les efforts de décarbonation effectués par les compagnies aériennes et maritimes, une augmentation des gaz à effet de serre avec des conséquences sur la santé des populations résidentes, ou en visite, avec des pics très inquiétants en période touristique notamment dans les ports. EnviroScore, qui mesure les résultats tangibles des régions en matière de transition écologique, classe la Corse en avant dernière place pour la **santé environnementale avec un score de 6,7 sur 20**.

4.5 - ETS : Contraintes ou opportunités, vers la transition industrielle des transports

Le paiement non anticipé de ces ETS maritimes, et bientôt aériennes, est de nature à créer un préjudice financier pour les compagnies qui vont le répercuter sur les entreprises par le prix du fret (augmentation de 8€ par mètre linéaire par le prix des passages), sur les passagers et, in fine, sur les consommateurs pour les denrées alimentaires. Le **surcoût estimé est de 66 millions d'euros sur la seule durée du contrat de DSP maritime** (somme non provisionnée dans la dotation de continuité territoriale).

Pour ne pas se répercuter in fine sur le pouvoir d'achat des corses il pourrait être absorbé par une augmentation de subventions publiques.

Ainsi, l'Etat italien aide-t-il ses compagnies maritimes effectuant la liaison entre l'Italie et ses îles à supporter le surcoût engendré par les ETS.

Néanmoins, le fait de demander leur suppression serait nier le principe du pollueur payeur institué par la loi climat résilience (voir avis du CESECC), contraire à la politique de lutte contre le dérèglement climatique et ses effets de plus en plus prégnants définie par la collectivité de Corse et l'Etat, et contraire au plan régional santé de la Corse PRS 2018-2028 révisé en 2023.

C'est pourquoi le CESECC, dans son avis 2026-01 relatif aux conclusions de l'audit des comptes 2023 de la DSP maritime 2023-2029, considère qu'il conviendrait, plutôt que de demander une exonération totale, de s'orienter, et de négocier, une nouvelle méthode de taxation adaptée et coconstruite avec les différents opérateurs économiques selon une temporalité progressive même s'il est conscient de l'importance de la crise actuelle et des risques croissants de déstabilisation du système. Il semblerait judicieux qu'une position commune soit adoptée conjointement par les îles méditerranéennes.

Si, en raisonnant dans l'immédiat, le monde économique subit ces mesures environnementales comme des contraintes, on peut en s'inscrivant dans la perspective d'un développement durable les envisager comme des moyens d'accélérer leur mutation nécessaire en matière de transition industrielle pour s'adapter notamment aux effets du dérèglement climatique.

Ces pertes peuvent devenir des gains et un investissement à plus long terme par les économies effectuées sur les coûts de fonctionnement et un moteur de croissance dans la perspective de la création d'emplois. La RSE norme ISO 26000 et ses trois piliers environnemental, social et économique trace le chemin sur la base du volontariat de l'entreprise du futur et constitue une excellente préparation pour atteindre les objectifs réglementairement obligatoires de la transition écologique.

Enfin paradoxalement, cette obligation d'évolution en matière environnementale pourrait devenir une opportunité juridique pour justifier le maintien de la DSP Corse continent aux yeux du droit Européen en application de ses directives pour un transport durable et concurrentiel. La CDC pourrait ainsi imposer dans son cahier des charges DSP des critères environnementaux d'obligation de service public stricts aux compagnies candidates.

C'est pourquoi, plutôt que de continuer à pratiquer une politique de rustines, il faudrait une approche systémique de la mutation des transports extérieurs vers une transition écologique valorisante à la fois pour les entreprises, pour le climat et la qualité de vie des habitants de l'île.

Voici quelques pistes :

- Encourager l'effort effectué par les compagnies bénéficiant de la DSP pour l'achat ou la rénovation de navires et avions les moins polluants en émission de Co2 ; 2030 étant un enjeu singulier en la matière comme celui d'imposer ces obligations environnementales à tout navire de transport de passagers de marchandises ou de croisière fréquentant les ports et les aéroports de l'île ;
- Une amélioration de l'efficacité énergétique : après 2030, le développement d'une nouvelle génération d'aéronefs plus efficaces :
 - Un plan d'investissement de 14 Md€ sur 2020-2027 (annoncé en 2020) pour accélérer la R&D et développer des avions plus efficaces sur chaque segment pour mise en service à partir de 2030 ;
 - Deux voies technologiques parallèles en développement : successeur de l'A320 et avion à hydrogène, des gains d'efficacité énergétique supplémentaires entre 15% et 30% selon les segments, pour une mise en service à horizon 2030-35
- Incitation pour des alternatives durables (intermodalité avec rail en interne et sur le continent)

Enfin, à l'heure de la transition écologique, la question environnementale ne peut plus être ignorée. Les transports aériens et maritimes sont fortement émetteurs de CO2. La Corse pourrait orienter ses DSP vers des acteurs innovants, investissant dans des navires moins polluants (GNL, ELECTRICITE) ou dans des avions à faible émission de CO2.

La transition écologique et la modernisation des flottes se heurtent à l'obsolescence et au **sous-équipement des infrastructures portuaires et aéroportuaires de l'île.**

L'électrification des quais, qui permet aux navires de couper leurs moteurs polluants lors des escales, est devenue une norme. Des compagnies comme Corsica Linea et Corsica Ferries ont déjà investi pour équiper une partie de leur flotte. Cependant, les ports corses, en particulier les plateformes majeures de Bastia et d'Ajaccio, accusent un retard important dans la mise en place de ces infrastructures de branchement électrique, rendant les investissements des armateurs inopérants et freinant la décarbonation.

Ces données posent avec une acuité encore plus prégnante la question du nouveau port de Bastia, sujet souvent abordé dans toutes ses composantes, y compris environnementales par nos élus, la population bastiaise, et encore largement évoqué avec ses conséquences environnementales par tous les candidats bastiais pendant la campagne des élections municipales des 15 et 22 mars 2026 (voir développement su sujet infra).

Ces critères écologiques pourraient et vont devenir un levier de sélection prioritaire dans les prochains appels d'offre.

V - Préconisations

La DSP en Corse est une réponse pragmatique à l'isolement insulaire, mais elle soulève aujourd'hui, plus qu'hier encore, des questions légitimes quant à son efficacité, son coût et sa compatibilité avec le droit de la concurrence.

Une réforme progressive, plus transparente et écologique, apparaît indispensable afin d'assurer un équilibre entre l'intérêt général, la viabilité économique, sociale et environnementale et le respect du droit européen. Néanmoins, ce système permet un minimum d'équilibre que ne pourrait pas prévoir d'autres systèmes comme l'ouverture à la concurrence.

Toutes ces questions relatives au transport externe permettent d'en définir les priorités.

5.1 - Moderniser les infrastructures portuaires de Corse

Et notamment :

Le cas du port de Bastia est emblématique. Le projet stratégique de nouveau port à la Carbonite est au point mort depuis des années. L'état actuel du port Saint-Nicolas est jugé inadapté, voire dangereux, face aux volumes de trafic, avec des plateformes exiguës et des manœuvres complexes qui relèvent de la performance des pilotes maritimes. Cette incertitude sur un projet structurant bloque tous les investissements de modernisation nécessaires, y compris pour l'électrification à quai.

- **Engager rapidement l'investissement dans un grand port pour Bastia**

Au projet d'un nouveau port dit de la carbonite a succédé un nouveau plus réduit, écologique et plus au sud dit Portu Novu (Deux autres scénarios existent pour agrandir le port actuel).

La Collectivité de Corse a déjà confirmé en 2020 la fin de la phase d'études et estime le coût de l'infrastructure à 800 millions d'euros. L'Assemblée de Corse doit faire son choix sachant que si le problème des contraintes environnementales (comme la destruction de 70 à 100ha de posidonies) est résolu par compensation dérogatoire, restent les risques pourtant calculés d'érosion du trait de côte avec des conséquences sur la plage de l'Arinella et de l'étang de Biguglia, l'impact sur la pêche côtière artisanale et un doute sur la prévision du trafic maritime pour lequel le port est dimensionné. Un questionnement se pose aussi sur l'augmentation du fret rentrant et donc de l'accroissement de la dépendance de la Corse vis à vis de l'extérieur au détriment de la production locale et des objectifs fixés comme celui d'atteindre l'autonomie alimentaire pour 2050.

Une enquête publique permettra à la population de se prononcer car il est urgent de lancer le projet d'une nouvelle infrastructure de port à Bastia doit maintenant être lancé et mené à terme rapidement.

Du point de vue économique, c'est le premier port de commerce de Corse pour le fret et les passagers.

Du point de vue sécuritaire, la CCI de Corse, dans le cadre d'un document publié en 2023 lors du passage du Président de la République, souligne que « son fonctionnement ne respecte plus ni les standards de qualité ni même ceux de sécurité avec des phénomènes météorologiques dégradés de plus en plus fréquents ».

Ce consensus ne devra cependant pas minimiser la prise en compte des conséquences d'une telle opération sur l'environnement aussi bien marin que terrestre (herbier de posidonies, érosion du trait de côte vers le sud, risques pour le cordon lagunaire, prise en compte de l'importance économique, faunistique et halieutique de l'étang de CHJURLINU...).

- **Accompagner la modernisation des autres ports du territoire**

Enfin, la question d'une rationalisation du nombre de ports et d'aéroports est régulièrement posée. Si le maintien de multiples plateformes se justifie par la géographie montagneuse de l'île et la nécessité de desservir les microrégions, leur spécialisation et leur complémentarité doivent être impérativement renforcées dans le cadre d'un schéma directeur des infrastructures, afin d'**optimiser les flux et les investissements**.

Il est l'heure de faire un choix entre rationalisation avec ses propres conséquences sociales et territoriales et la modernisation de l'acquis.

Les autres ports du territoire font l'objet d'investissements conséquents de la part des collectivités locales avec no-

tamment la modernisation du port de Porto-Vecchio et le projet d'Aménagement du fond de baie d'Ajaccio. Ces initiatives doivent être favorisées par l'ensemble des acteurs, afin de permettre le développement de nouvelles synergies, la diversification des activités, notamment celles liées à l'économie de la mer et doivent prendre en compte les logiques de multimodalité et de décarbonation des activités de transport maritime. Cette modernisation des infrastructures portuaires du territoire constituerait également une alternative efficace aux difficultés rencontrées par le fret routier.

- **Faire de la Corse un territoire pilote dans le développement du transport maritime décarboné**

Le projet "Corse Maritime Bas Carbone", porté par la CCI de Corse et Innoveol, visant à favoriser le développement du transport maritime bas carbone en Corse grâce à des solutions opérationnelles aujourd'hui ou à court terme, doit être soutenu : pour les liaisons Corse-continent des passagers et des marchandises, pour les activités locales (pêches, navettes touristiques...), pour des ressources énergétiques renouvelables dans les ports (électricité renouvelable, hydrogène...).

Cette dynamique passe aussi par une accélération de l'expérimentation du projet de la CCI de générateurs d'électricité utilisant des piles à "hydrogène vert". Ce projet s'inspire du « PRIORITÉ 6 démonstrateur Jupiter 1000 » en développement sur le port de Marseille. En parallèle, il est important de développer les solutions de branchement à quai afin de limiter les émissions polluantes dans les villes portuaires corses. De plus le territoire doit pouvoir proposer une offre de cabotage de fret et de passagers grâce à des navires adaptés et naviguant grâce à des énergies propres. Cette nouvelle offre de mobilité permettrait de désengorger les axes routiers des grandes agglomérations de l'île et de désenclaver des territoires côtiers en capitalisant sur les infrastructures portuaires existantes.

5.2 - Assurer des liaisons aériennes fiables et adaptées aux besoins de l'économie

L'aéroport de Figari est sous-dimensionné et voit sa qualité de service se dégrader. Les quatre plateformes aéroportuaires corses présentent d'importants besoins de mise aux normes et d'adaptation afin de répondre aux normes internationales, notamment en matière de sécurité. Tel est le cas notamment pour les pistes des aéroports d'Ajaccio, de Bastia et de Calvi.

- **Moderniser les infrastructures aéroportuaires du territoire afin de répondre aux normes internationales, l'évolution de l'ancienne structure aéroportuaire au profit d'une concentration des fonds sur 2 aéroports internationaux (Bastia, Ajaccio) répondant à tous les critères pour une viabilité économique, sociale, et environnementale pérenne, ce qui permettrait notamment de concentrer les budgets sur de vrais projets structurants en lieu et place de remises aux normes ponctuelles, souvent vite dépassées et à réactualiser.**

Idem concernant nos 6 ports principaux dont la Corse est dotée et qui ne peuvent correctement être infrastructurés à cause d'un manque de moyens financiers.

Il existe de fait une disproportion des 360 000 habitants avec 4 aéroports et 6 ports : la multiplication de points d'entrée-sortie du territoire alors que chacun d'entre eux est faiblement connecté au reste du territoire.

Peut-être conviendrait-il d'envisager une mutation de ce schéma (6 ports et 4 aéroports) via une étude de faisabilité prospective ?

En réalité cette inflation est une réponse non concertée et non complètement consciente, accumulée au fil des décennies, à une **faiblesse structurelle des connections internes**. Ce nombre élevé de ports et d'aéroports est à mettre en relation avec un réseau routier déficient et qui peine à se mettre à niveau (réseau primaire saturé et réseau secondaire en mauvais état), et un réseau ferroviaire coûteux et trop peu utilisé (peu de lignes et pas de ferroutage).

Il va sans dire que cette décision supposerait que, dans le même temps, les connexions routières soient mieux assurées entre les zones « perdant » leur aéroport et la plateforme aéroportuaire la plus proche (dans les deux cas, ce serait probablement Bastia). Cette redistribution spatiale des infrastructures **représente un renouvellement profond de la vision d'ensemble du territoire**, qui implique de regarder de près les évolutions induites par les deux autres volets du travail de la commission, le ferroviaire et les transports internes et leur intermodalité.

- **En période estivale et de congés scolaires, permettre aux Corses de réserver des places en dernière minute en cas d'urgence (travail, santé...). Les nouvelles normes en matière de tri-bagages obligeront également à revoir les**

installations des quatre aéroports. Cette modernisation nécessite un besoin croissant en investissements pour assurer la mise aux normes des aéroports corses, dans une programmation d'ensemble à structurer

- **Œuvrer pour la linéarité des saisons en matière de flux touristique**

La pleine saison devait être plafonnée pour ne pas engendrer de surtourisme et permettre ainsi que les « ailes » de la saison (mai-juin et septembre-octobre) puissent se développer.

Pour rappel, l'Assemblée de Corse a approuvé à l'unanimité lors de sa séance du 30 mai dernier le premier rapport relatif au « renforcement, l'élargissement et l'annualisation des liaisons aériennes à destination de la Corse par achat de flux » ; rapport sur lequel le CESECC avait rendu son avis n°2024-16.

Constatant que le programme d'incitation à l'ouverture et au développement de nouvelles lignes aériennes actuellement mis en œuvre par la CCIC était insuffisant au regard de la nécessité de renforcer, élargir et annualiser les liaisons aériennes à destination de la Corse, il a été présenté à l'Assemblée de Corse un projet d'achat public de flux aérien, en précisant pour ce dernier qu'il ne s'agit pas de CT (et donc aucune forme de DSP).

Cela ne concerne pas les périodes où l'offre privée est déjà pléthorique et les modalités d'attribution veillent à éviter tout recours juridique lié à de la distorsion de concurrence.

L'annualisation des liaisons aériennes joue en effet un rôle clé dans la stratégie de déconcentration temporelle et géographique de la fréquentation touristique de l'île, et est une condition de la concrétisation de l'objectif visant à positionner la Corse comme une destination attractive au printemps et à l'automne

5.3 - Insertion dans le PADDUC

Insérer dans le PADDUC les nouvelles modalités de transports grâce à la procédure de révision en cours en vue d'améliorer le cadre général des déplacements externes/internes.

5.4 - Améliorer le transport ferroviaire

La géographie de la Corse impose des contraintes fortes. L'île est une montagne dans la mer, et son réseau routier, colonne vertébrale des déplacements internes, est sinueux, souvent dangereux – avec un taux d'accidentalité supérieur à la moyenne nationale – et ne permet pas des liaisons rapides entre les principaux bassins de vie. Les grands projets d'amélioration de ce réseau sont par ailleurs de plus en plus freinés par des contraintes environnementales et des coûts de réalisation élevés.

Face à cela, les alternatives sont sous-développées. Le réseau ferroviaire, bien que modernisé, reste sous-utilisé, notamment pour le transport de fret qui pourrait désengorger l'axe central routier. Le réseau de cars, essentiel pour la desserte des territoires ruraux, est peu développé, manque de coordination et de lisibilité pour les usagers. **L'absence de véritables pôles d'échanges multimodaux**, où les usagers pourraient passer facilement d'un mode de transport à un autre (bateau/train, avion/car, voiture/train), est un frein majeur au développement d'une mobilité durable.

Le réseau ferroviaire de Corse s'étend sur 232 km, avec 2 lignes principales. En 2022, le service ferroviaire a transporté environ **800 000 passagers**, et l'offre continue d'être majoritairement constituée de rames thermiques. La fréquentation reste particulièrement concentrée sur les trajets entre Ajaccio, Bastia, et Calvi, ainsi que sur les services périurbains autour d'Ajaccio et Bastia.

5.5 - Améliorer l'intermodalité dans son ensemble : une piste stratégique

Penser l'intermodalité n'est pas seulement une optimisation technique, c'est une manœuvre stratégique. Sur le plan juridique, l'expert Stéphane De la Rosa a identifié une piste majeure : en liant plus fortement la DSP maritime au réseau de transport national terrestre (ferroviaire, routier), il serait possible de faire passer le service sous l'égide du **règlement européen général sur les OSP de transport** (n°1370/2007). Ce règlement est plus souple et mieux adapté que le règlement « cabotage » qui régit actuellement la DSP maritime. Cette requalification du service de « simple traversée maritime » en « **maillon d'une chaîne de transport public intégrée** » renforcerait considérablement la légitimité du dispositif face à la Commission européenne.

Sur le plan opérationnel, le développement de l'intermodalité est une nécessité. La mise en place de services de fret ferroviaire depuis les ports, de navettes de bus coordonnées avec les arrivées de ferries et d'avions, ou encore

une billettique unifiée, permettrait de désengorger le réseau routier, de réduire l'empreinte carbone globale et d'améliorer significativement le service rendu aux usagers et aux entreprises. Le Schéma Régional d'Intermodalité (SRI) est l'outil désigné pour cette planification, mais sa mise en œuvre concrète accuse un retard important. La politique des transports doit être repensée comme l'outil principal de la mise en œuvre du PADDUC, un levier d'aménagement du territoire capable de structurer les flux et de rééquilibrer les dynamiques entre le littoral et l'intérieur

Repenser plus finement la segmentation des besoins dans les DSP aériennes et maritimes, en distinguant :

- Les besoins liés à la continuité territoriale des résidents ;
- Les besoins sociaux et sanitaires ;
- Les flux touristiques ;
- Les besoins économiques et professionnels ;
- Et les capacités réellement nécessaires selon les périodes de l'année.

Réintroduire une amplitude horaire adaptée aux contraintes des résidents, notamment pour les déplacements professionnels, administratifs et sanitaires, même lorsque cette exigence génère une moindre rentabilité économique des lignes concernées.



Conclusion

La continuité territoriale demeure un pilier fondamental de l'égalité territoriale et de la cohésion sociale en Corse. Elle doit également accompagner le développement économique, en facilitant la production et l'exportation des produits et services.

Toutefois, elle ne peut être envisagée comme un dispositif figé : les évolutions en cours imposent une remise à plat raisonnée, fondée sur un diagnostic partagé et une **vision stratégique de long terme**.

Il ne semble pas inutile par ailleurs de réfléchir à pouvoir associer à nos réflexions sur l'évolution de notre politique des transports des représentants des usagers. La question avait été abordée au sein de notre conseil lors de la présentation par le président de l'exécutif du nouveau statut des Chemins de Fer de la Corse. Notre proposition d'intégrer au sein du conseil d'administration de la nouvelle structure une représentation des usagers avait retenu son attention.

Le présent rapport d'étape vise à alimenter ce débat essentiel, dans un esprit de responsabilité, de transparence et de recherche de l'intérêt général.

Annexes

Annexe 1 : Liste des sigles et abréviations

BEGES : Bilan des Emissions de Gaz à Effet de Serre

CCIC : Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse

CdC : Collectivité de Corse

CESECC : Conseil Economique, Social, environnemental et Culturel de Corse

CGCE : Cour de Justice des Communautés Européennes

CORSIA : Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

CT : Continuité territoriale

DGF : Dotation Globale de Fonctionnement

DTC : Dotation de Continuité territoriale

DSP : Délégation de service Public

ETS : Emissions Trading System

GEECCTT : GEstion Européenne Conjointe des Connexions / Transports Transfrontaliers.

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

OTC : Office du Tourisme de la Corse

OSP : Obligations de Service Public

PADDUC : Plan D'Aménagement et de Développement DURable de la Corse

PRS : Plan Régional de Santé

R&D : Recherche et Développement

RSE : Responsabilité Sociétale des Entreprises

SCRAE : Schéma Régional Climat, Air, Energie.

SECA : Sulphur Emission Control Area (Zone de contrôle des émissions de soufre).

SEML : Société d'Economie Mixte Locale

SEQE-UE : Système d'Échange de Quotas d'Émission de l'Union Européenne.

SIEG : Société d'Intérêt Economique Général

SNCM : Société Nationale Corse Méditerranée

SP : Service Public

SPL : Société publique Locale

SRI : Schéma Régional d'Intermodalité

UE : Union Européenne



Annexe 2 : Liste des membres du groupe de travail

BENETTI Frédéric, Président,

OGLIASTRO Fabrice, Vice-Président

DAL COLLETTO Jean, Rapporteur

SALDUCCI Valérie,

SALVATORI Marie-Josée,

SANTONI Pierre,

TROJANI Paul.

ACKER-CESARI Véronique,

ANDREANI Christian,

ANGELETTI André,

BARBE Michèle,

BARTOLI Anthony,

BATTESTINI Antoine,

BIAGGI Michèle,

BOUDA Gérôme,

BRASSET Pasquale,

BRIGNOLE Jean,

CANARELLI Jean,

CASABIANCA Charles,

CASABIANCA François,

CASANOVA Mathieu,

CHOURY Hyacinthe,

CLEMENCEAU-FIESCHI Patrick,

CLEMENTI Jean-Pierre,

CUCCHI-GENOVESI Laëtitia,

DE PERETTI Nicolas,

D’ORAZIO Xavier,

DUBREUIL-VECCHI Hélène,

FILIPPI Hélène,

FONDACCI François,

GODINAT Jean-Pierre,

LOTA René,

LUCIANI Denis,

LUCIANI Jean-Pierre,

MARCELLINI-NICOLAI Marie Désirée,

MIAS Patrick,

MINEO Fabien,

NOBILI Laura,

NOVELLA Christian,

OLLANDINI Jean-Thomas,

PANTALONI-BARANOVSKY Julie,

Le Président du Conseil
U Presidente di u Consigliu



Conseil Economique Social Environnemental et Culturel de Corse
Cunsigliu Economicu Sociale di l'Ambiente e Culturale di Corsica

DELIBERATION CESECC 2026/04 PORTANT DU RAPPORT « TRANSPORTS EXTERIEURS »¹

SEANCE DU 28 JUILLET 2026

L'an deux mille vingt-six, le vingt-huit juillet, les membres du Conseil économique, Social, Environnemental et Culturel de Corse, réunis en séance plénière, à Bastia, salle des délibérations de la Chambre des Territoires, sous la présidence de Madame Marie-Jeanne NICOLI, Présidente du Conseil Economique, Social, Environnemental et Culturel de Corse

ETAIENT PRESENTS :

ANDREANI Christian, BATTESTINI Antoine, BIAGGI Michèle, BRIGNOLE Jean, CAMPANA Marc-Antoine, CASABIANCA Charles, CASABIANCA François, CESARI Alexandra, CLEMENCEAU-FIESCHI Patrick, CLEMENTI Jean-Pierre, CUCCHI-GENOVESI Laetitia, DAL COLLETTTO Jean, DONINI Joseph, FARSETTI Franco, FEDERICI Dominique, FEDI Marie-Jeanne, FILIPPI Bernard, GIANNI Jean-Jacques, GIUDICELLI Jean-Pierre, GODINAT Jean-Pierre, LUCIANI Denis, LUCIANI Jean-Pierre, MARCAGGI Antoine, MARCELLINI-NICOLAI Marie-Désirée, MINEO Fabien, NAPOLI Anthony, NICOLI Marie-Jeanne, NINU Marc, NOVELLA Christian, PAT O'BINE, SALDUCCI Valérie, SALVATORI Marie-Josée, SIMONPIETRI Olivier, SUSINI Jean-Dominique, TOMINARO Paul ; VENTURINI Stefanu.

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

ACKER-CESARI Véronique à CLEMENTI Jean-Pierre ; ANGELETTI André à LUCIANI Denis ; BARBE Michèle à SALVATORI Marie-Josée ; BENETTI Frédéric à CASABIANCA François ; BOUDA Gérôme à GODINAT Jean-Pierre ; CHOURY Hyacinthe à DAL COLLETTTO Jean ; D'ORAZIO Xavier à

¹ Adoptée à l'unanimité des suffrages exprimés

Votants :46

NPAV : 0

ABSTENTION :10 (ACKER-CESARI V ; BRIGNOLE J ; CASABIANCA.C ; CLEMENCEAU-FIESCHI.P ; CESARI.A ; CLEMENTI JP ; D'ORAZIO X ; FEDI MJ ; MARCELLINI-NICOLAI MD ; MINEO.F)

CONTRE : 0

POUR : 30

MARCELLINI-NICOLAI Marie-Désirée ; DUBREUIL-VECCHI Hélène à NICOLI Marie-Jeanne ; SANTONI Pierre à NOVELLA Christian ; VITALI Pierre à BATTESTINI Antoine.

Le secrétariat était assuré par SALVATORI Marie-Josée, vice-présidente

LE CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL, ENVIRONNEMENTAL ET CULTUREL DE CORSE

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L.4422-37, R4422-14, R4422-16, R4422-17, R4422-20

Vu le règlement intérieur du CESEC de Corse adopté le 25 mars 2024 ;

Vu la délibération CESECC 2024-11 portant adoption d'une auto-saisine consacrée aux transports

Après en avoir délibéré

Article 1^{er} :

Adopte le rapport « sur les transports externes »

Ajaccio, le 28 juillet 2026

La Présidente du CESECC,



Marie-Jeanne NICOLI

Annexe 4 : Liste des auditions réalisées

Date de l'audition	Intervenant
14 janvier 2025	Monsieur Andrea FAZI , Maître de conférences en science politique à l'Université de Corse, Historique de la Délégation de Service Public et systèmes comparés (Sardaigne, Açores et autres)
	Monsieur Patrice SALINI , économiste des transports sur les possibilités d'évolution du transport insulaire dans le cadre de la Délégation de Service Public
	Monsieur Stéphane De la ROSA , Professeur de l'Université Paris-Est Créteil Val-de-Marne, Délégation de Service Public et problématiques juridiques Européennes
10 février 2025	Madame Flora MATTEI , Présidente de l'Office des Transports de la Corse (OTC), accompagnée de Monsieur Jean-François SANTONI, directeur de l'OTC
11 mars 2025	Mr Gilles GOSSSELIN directeur de l'Entreprise VOLOTEA prise en son directeur
	Monsieur Pierre-Antoine VILLANOVA , Directeur général de la société Corsica Linea
	Monsieur Pierre MURACCIOLI , Président de la société Air Corsica
08 avril 2025	Monsieur Pierre MATTEI , Président Directeur Général de la Corsica Ferries
13 mai 2025	Monsieur Jean-François WIDUCH , Directeur Régional Méditerranée d'Air France KLM
	Monsieur Pierre-Antoine VILLANOVA , Directeur général de la société Corsica Linea
02 juillet 2025	Monsieur Jean-Felix ACQUAVIVA , Président de l'Office des Transports de la Corse, succédant à Mme MATTEI Flora

Annexe 5 : Tableau récapitulatif des propositions, préconisations et pistes d'amélioration

Axe stratégique	Préconisations, propositions et pistes d'amélioration
Gouvernance & Modèle de financement	- Lancer les « Assises du Transport Corse » pour associer tous les acteurs (Collectivité, État, opérateurs, société civile, experts) et définir une vision stratégique à 20 ans basée sur des expertises économiques et juridiques indépendantes. - Pérenniser et réindexer la DCT auprès de l'État sur un indice pertinent pour couvrir la hausse des coûts structurels et sa stagnation depuis 2009. . - Explorer des financements innovants (Fonds social pour le climat de l'UE, partenariats public-privé) pour accompagner la transition écologique et moderniser les infrastructures. - Associer des représentants des usagers aux réflexions sur l'évolution de la politique des transports.
Ciblage & Ajustement des DSP	Repenser plus finement la segmentation des besoins dans les contrats en distinguant la continuité territoriale des résidents, les urgences sociales/sanitaires, l'économie professionnelle et les flux touristiques. - Traiter la question du tarif « Diaspora » - Réintroduire une amplitude horaire adaptée aux contraintes réelles des résidents (déplacements professionnels, médicaux ou administratifs), même si cela génère une moindre rentabilité économique. - Moduler les aides selon la saison en concentrant les compensations financières sur les périodes creuses et en réduisant progressivement les subventions sur les lignes très rentables (principe du bénéfice « raisonnable »). - Renforcer les cahiers des charges en y intégrant des clauses sociales et environnementales plus contraignantes (maintien du pavillon français 1er registre, décarbonation, branchements à quai). - Introduire des clauses de flexibilité pour adapter l'offre à la demande réelle (reprogrammation de traversées, optimisation du remplissage).
Réformes de rupture (Modèles alternatifs)	- Scénario 1 (Compagnie régionale maritime) : Créer une société d'investissement publique ou semi-publique (SEML ou SPL) pour acquérir progressivement des navires modernes et écologiques mis en location auprès d'opérateurs. - Scénario 2 (Modèle des Baléares) : Étudier l'abandon de la DSP au profit d'un marché concurrentiel régulé par des OSP ciblées (ex: maintien du fret à l'année) et remplacer la subvention aux opérateurs par une aide directe de 75 % aux billets des résidents. - Scénario complémentaire (Ouverture sur l'Italie / Arc latin) : Diversifier les approvisionnements et casser la dépendance exclusive vers Marseille en créant des liaisons régulières avec l'Italie (Sardaigne, Toscane) via des OSP transnationales cofinancées (en s'appuyant sur le traité du Quirinal).
Modernisation des infrastructures portuaires	- Lancer d'urgence la consultation en vue de la construction d'un grand port à Bastia (Portu Novu, projet plus réduit et écologique au sud succédant à la Carbonite) pour résoudre l'inadaptation et l'insécurité du port Saint-Nicolas, tout en gérant par compensation dérogatoire les impacts environnementaux (herbiers de posidonies, érosion côtière). - Accompagner la modernisation et la spécialisation des autres ports (Porto-Vecchio, aménagement du fond de baie d'Ajaccio) dans le cadre d'un schéma directeur renforçant leur complémentarité. - Développer le projet "Corse Maritime Bas Carbone" (CCI de Corse et Innoveol) : accélérer l'électrification des quais (branchement à quai) et l'expérimentation de générateurs d'électricité à hydrogène vert. - Créer une offre de cabotage maritime propre (fret et passagers) pour désengorger les axes routiers des grandes agglomérations et désenclaver les territoires côtiers.

Axe stratégique	Préconisations, propositions et pistes d'amélioration
Modernisation des infrastructures aéroportuaires & Trafic aérien	- Concentrer les fonds sur 2 aéroports internationaux (Bastia et Ajaccio) afin de garantir une viabilité économique, sociale et environnementale pérenne, travailler sur la structure actuelle à 4 aéroports via une étude de faisabilité prospective (en améliorant parallèlement les connexions routières avec les zones perdant leur aéroport). - Moderniser l'aérogare de Figari (actuellement sous-dimensionné) et mettre aux normes internationales les pistes d'Ajaccio, Bastia et Calvi, notamment pour intégrer les nouvelles règles de tri-bagages. - Garantir des places d'urgence de dernière minute pour les résidents en période estivale et de congés scolaires pour motifs impérieux (santé, travail). - Lisser la saisonnalité par l'achat de flux (sous réserve des retombées économiques et de sa légalité confirmée) : plafonner la pleine saison pour éviter le surtourisme et développer les « ailes » de la saison (mai-juin / septembre-octobre) via le dispositif d'achat public de flux aérien (distinct du cadre de la DSP). - Soutenir la R&D pour l'aérien vert : encourager l'intégration de carburants d'aviation durables (Refuel EU) et les technologies de rupture (avions plus efficaces ou à hydrogène vert via le projet DepHy) à l'horizon 2030-2035.
Intermodalité & Aménagement du territoire	- Changer de cadre juridique européen : Lier fortement la DSP maritime au réseau de transport national terrestre (ferroviaire, routier) afin de basculer sous l'égide du règlement européen n°1370/2007, plus souple et protecteur face à la Commission européenne. - Déployer le Schéma Régional d'Intermodalité (SRI) : rattraper le retard pour connecter les flux externes et internes (fret ferroviaire depuis les ports pour désengorger les routes, navettes de bus coordonnées aux arrivées des navires/avions, billettique unique). - Réviser le PADDUC : Profiter de la procédure de révision en cours pour y insérer ces nouvelles modalités de transports et briser la planification « en silo »
Transition environnementale & Marché du carbone (ETS)	- Négocier une transition pour les quotas carbone : Plutôt que de demander une exonération totale des taxes ETS maritimes et aériennes (contraire au principe pollueur-payeur et aux plans régionaux de santé), négocier une application progressive et co-construite avec les opérateurs économiques. - Transformer la contrainte environnementale en opportunité juridique en imposant des critères éco-responsables stricts et des clauses de transition RSE (Norme ISO 26000) comme leviers de sélection prioritaires dans les prochains appels d'offres de DSP.



CESEC de Corse

Courriel : presidence.cesec@isula.corsica

Tél : 04 20 03 95 10

Télécharger les rapports et les avis du CESEC de Corse sur le site www.isula.corsica/cesec/

