

COMPTE RENDU IN EXTENSO

PRIMA SESSIONE URDINARIA DI U 2022

REUNIONE DI I

28 E 29 D'APRILE DI U 2022

1^{ÈRE} SESSION ORDINAIRE DE 2022

REUNION DES 28 ET 29 AVRIL 2022

(1^{ÈRE} JOURNÉE)





**1^{MA} SESSIONE URDINARIA DI U 2022
RIUNIONE DI I 28 È 29 D'APRILE
1^{ERE} SESSION ORDINAIRE DE 2022
RÉUNION DES 28 ET 29 AVRIL**

JOURNÉE DU JEUDI 28 AVRIL 2022

Prise de parole de Monsieur Gilles SIMEONI, Président du Conseil exécutif 10

**Ouverture de la séance des questions orales à 10H18 sous la présidence de
Monsieur Hyacinthe VANNI 11**

QUISTIONE URALE / QUESTIONS ORALES

**Question n° 2022/O1/027 - Annulation de la cartographie des ESA, posée par Mme
Paula MOSCA au nom du groupe « Fà Populu Inseme » 11**

Réponse de M. Julien PAOLINI, Président de l'Agence d'Aménagement durable,
d'Urbanisme et d'Énergie de la Corse 13

**Question n° 2022/O1/029 - Enfance et éducation, posée par Mme Cathy COGNETTI-
TURCHINI au nom du groupe « Un Soffiu Novu - Un nouveau souffle pour la Corse »
16**

Réponse de Mme Lauda GUIDICELLI-SBRAGGIA, Conseillère exécutive 18

**Question n° 2022/O1/024 - Négociations avec l'Etat, posée par M. Xavier LUCIANI
au nom du groupe « Avanzemu » 21**

Réponse de M. Gilles SIMEONI, Président du Conseil exécutif de Corse 22

Question n° 2022/O1/026 - Protection de l'abeille et de la filière apicole, posée par Mme Eveline GALLONI D'ISTRIA au nom du groupe « Fà Populu Inseme » 24

Réponse de M. Dominique LIVRELLI, Président de l'Office du Développement Agricole et Rural de Corse 25

Question n° 2022/O1/030 - État des routes dans la vallée de la Casaluna, posée par Mme Marie-Claude BRANCA au nom du groupe « Core in Fronte » 28

Réponse de M. Gilles SIMEONI, Président du Conseil exécutif de Corse 29

Question n° 2022/O1/025 - Quel avenir pour les eaux d'Orezza, posée par Mme Vanina LE BOMIN au nom du groupe « Avanzemu » 32

Réponse de M. Gilles SIMEONI, Président du Conseil exécutif de Corse 34

Question n° 2022/O1/028 - Fragilité du système des urgences en Corse, posée par M. Jean-Marc BORRI au nom du groupe « Fà Populu Inseme » 37

Réponse de Mme Bianca FAZI, Conseillère exécutive en charge de la Santé et du Social 38

Suspension de séance pour 5 minutes

Reprise à 11H35

Appel nominal des conseillers par le Secrétaire de séance, M. Don Joseph LUCCIONI 40

Ouverture de la séance à 11H38

Allocution de M. Gilles SIMEONI, Président du Conseil exécutif 41

M. Jean-Martin MONDOLONI sollicite que chaque groupe puisse réagir au regard de la nature de l'intervention du Président du Conseil exécutif 49

M. Hyacinthe VANNI

Prise(s) de parole : 50

M. Jean-Martin MONDOLONI

M. Saveriu LUCIANI

Mme Josepha GIACOMETTI-PIREDDA

M. Paul-Félix BENEDETTI

M. Don Joseph LUCCIONI

**APPROVAZIONE DI U PRUCESU VERBALE DI A SESSIONE DI
L'ASSEMBLEA DI CORSICA DI I 31 DI MARZU È 1^{MU} D'APRILE DI
U 2022 / APPROBATION DU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DES
31 MARS ET 1^{ER} AVRIL 2022**

Vote :

Un soffiu novu : **POUR**

Fà Populu : **POUR**

Avanzemu : **POUR**

Core in Fronte : **POUR**

**LE PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DES 31 MARS ET 1^{ER} AVRIL 2022 A
ETE APPROUVE** 60

LINGUA CORSA / LANGUE CORSE

**Raportu n° 105 : Cunvenzione relativa à u finanziamentu di i centri in immersione
di Corsica di u Cismonte per l'annu sculare 2021/2022**

Rapport n° 105 : Convention relative au financement des centres d'immersion
linguistique du Cismonte pour l'année scolaire 2021/2022.

Présentation du rapport du Conseil exécutif par M. Gilles SIMEONI, Président du
Conseil exécutif. 60

Vote de l'urgence : 61

Un soffiu novu : **POUR**

Fà Populu : **POUR**

Avanzemu : **POUR**

Core in Fronte : **POUR**

Lecture du rapport de la Commission de l'Éducation, de la Culture, de la Cohésion
Sociale et des Enjeux Sociétaux par Mme Frédérique DENSARI, *rapporteuse* 62

Lecture de l'avis de la Commission des Finances et de la Fiscalité par M. Joseph
SAVELLI, *rapporteur* 63

<i>Prise(s) de parole :</i>	63
M. Saveriu LUCIANI	
M. Romain COLONNA	
M. Jean-Martin MONDOLONI	
M. Paul-Félix BENEDETTI	
M. Saveriu LUCIANI	
M. Pierre GHIONGA	

M. Gilles SIMEONI, Président du Conseil exécutif, en réponse aux interventions	71
--	----

Vote :	74
Un soffiu novu : POUR	
Fà Populu : POUR	
Avanzemu : POUR	
Core in Fronte : POUR	

LE RAPPORT EST ADOPTE A L'UNANIMITE	74
--	----

Suspension à 13H09

MOTION DE RENVOI

Examen de la motion de renvoi

N° 2022/O1/009 déposée par le groupe « Un Soffiu Novu » : **Délégation de Service Public Maritime entre la Corse et le Continent**

M. Hyacinthe VANNI préside
Il rappelle la procédure de l'examen de la motion de renvoi. 74

M. Jean-Martin MONDOLONI intervient pour rappeler les raisons qui motivent la demande de renvoi 75

Le président Hyacinthe VANNI interroge l'Assemblée de Corse : un intervenant POUR, un intervenant CONTRE

<i>Prise(s) de parole :</i>	75
M. Jean-Martin MONDOLONI	
M. Jean-Félix ACQUAVIVA	
M. Jean-Felix ACQUAVIVA intervient contre la motion	76

Mme Flora MATTEI, Conseillère Exécutive, Présidente de l'OTC, en réponse. 76

VOTE SUR LA DEMANDE DE RENVOI 80

Pour : un Soffiu Novu

Contre : Fà Populu Inseme, Avanzemu, Core in Fronte.

MOTION DE RENVOI REJETEE 80

**INFRASTRUTTURE E TRASPORTI / INFRASTRUCTURES ET
TRANSPORTS**

Raportu n° 102 : Delegazione di serviziu publicu di trasportu marittimu Corsica-Cuntinente 2023-2029.

Rapport n° 102 : Délégation de Service Public de transport maritime Corse-Continent 2023-2029.

Présentation du rapport du Conseil exécutif par Mme Flora MATTEI 81

Lecture du rapport de la Commission du Développement Économique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement (rapport n° 2022/O1/007) par Mme Vannina CHIARELLI-LUZI, *rapporteuse* 88

Lecture du rapport de la Commission des Finances et de la Fiscalité (rapport n° 2022/O1/019) par M. Joseph SAVELLI, *rapporteur* 92

Prise(s) de parole : 95

M. Paul QUASTANA

Mme Vannina BORROMEI

M. Jean-Michel SAVELLI

M. Paul-Félix BENEDETTI

Mme Josepha GIACOMETTI

M. Paul-Félix BENEDETTI

M. Joseph SAVELLI

M. Jean-Martin MONDOLONI

M. Jean-Félix ACQUAVIVA

Mme Flora MATTEI, en réponse aux intervenants. 135

Président Gilles SIMEONI, en complément.	142
Président VANNI : interroge l'AC sur son souhait d'examiner les amendements en séance ou en commission	156
Président Gilles SIMEONI : souhaite apporter des précisions techniques pour l'examen des amendements nécessitant une réunion de la CDENATE élargie à la CFF.	
Suspension 19h00	
Reprise à 21h52	
L'Assemblée de Corse prend acte de la dérogation relative au temps de travail des agents du SGAC.	
Reprise de l'examen des amendements DSP Maritime Corse-Continent (Rapport n° 102)	
Amendement n° 1 sous-amendé déposé par le groupe Un Soffiu Novu	
POUR : Un Soffiu Novu, Fà Populu Inseme, Core in Fronte.	
NON-PARTICIPATION : Avanzemu	
Amendement sous-amendé adopté	159
Amendement n° 2 déposé par le groupe Core in Fronte	
Présentation de l'Amendement par M. PF BENEDETTI	159
Avis défavorable du Conseil Exécutif	161
VOTE	
POUR : Core in Fronte, Avanzemu	
CONTRE : Un Soffiu Novu, Fà Populu Inseme	
NON-PARTICIPATION : Mme Josepha GIACOMETTI	
AMENDEMENT REJETE	162
22 h 07 : Demande de suspension sollicitée par M PF BENEDETTI	163
22 h 08 : reprise	
Le secrétaire de séance, M. Don Joseph LUCCIONI, procède à l'appel nominal pour procéder au vote.	163
VOTE :	
POUR : Fà Populu Inseme, (32 voix)	
CONTRE : Core in Fronte (6), Mme Josepha GIACOMETTI (1 voix)	

NPPV : Avanzemu (7)

ABSTENTION : Un Soffiu Novu (17)

RAPPORT N° 102 ADOPTE

164

TURISIMU / TOURISME

Rapportu n° 100 : Guida di l'aiuti di u turisimu 2022-2027

Rapport n° 100 : Guide des Aides au Tourisme 2022-2027

Présentation du rapport du Conseil exécutif par Mme Angèle BASTIANI, Présidente de l'Agence du Tourisme de la Corse 165

Communication de l'avis du rapport de la Commission des Finances et de la Fiscalité (rapport n° 2022/O1/016) par M. Joseph SAVELLI, *rapporteur* 172

Communication de l'avis du rapport de la Commission du Développement Économique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement (rapport n° 2022/O1/006) par Mme Vannina CHIARELLI-LUZI, *rapporteuse* 173

Prise(s) de parole : 173

Mme Vanina CHIARELLI-LUZI

M. Georges MELA

Mme Josepha GIACOMETTI-PIREDDA

Mme Véronique PIETRI

M. Paul-Joseph CAITUCOLI

M. Pierre GHIONGA

Mme Vannina LE BOMIN

Mme Angèle BASTIANI, en réponse aux intervenants. 186

Amendements n° 1 et 2 déposés par le groupe Un Soffiu Novu 188

Amendements présentés par M. Jean-Martin MONDOLONI

Avis favorable du CE sur l'Amendement n°1 189

Avis défavorable sur l'amendement n°2 190

Amendement n°2 retiré 190

Pour : Un Soffiu Novu, Fà Populu Inseme, Core in Fronte, Avanzemu

Non-Participation de M. Pierre GHIONGA

Absentes : Mmes Valérie BOZZI, Christelle COMBETTE, PF BENEDETTI,
P. QUASTANA

NPPV : Mme Josepha GIACOMETTI

VOTE SUR LE RAPPORT N° 100

POUR : Un Soffiu Novu, Fà Populu Inseme, Core in Fronte, Avanzemu

CONTRE : Pierre GHIONGA

Absentes : Mmes Valérie BOZZI, Christelle COMBETTE, PF BENEDETTI,
P. QUASTANA

NPPV : Mme Josepha GIACOMETTI

RAPPORT AINSI AMENDE ADOPTE

193

Suspension à 23 h 26.

Ouverture de la séance des questions orales à 10 h 30 sous la présidence de M. Hyacinthe VANNI.

M. Hyacinthe VANNI

S'il vous plaît, si tout le monde veut bien regagner sa place, on va commencer. À ringrazià vi.

Salute à tutte è à tutti. On va commencer cette session et d'abord, excuser la présidente MAUPERTUIS qui est à Bruxelles au comité des régions. C'est moi qui présiderai pour la journée et elle nous rejoindra demain.

Avant de commencer nos questions orales, une petite pensée pour notre collègue et amie Chantal PEDINIELLI qui a perdu sa maman, une petite pensée pour elle dans ces moments difficiles.

On peut commencer notre session avec les questions orales, si vous en êtes d'accord.

Un mot de M. le président du Conseil exécutif.

M. le Président Gilles SIMEONI

Je voulais simplement, au nom du Conseil exécutif de Corse, nous associer à la douleur de notre collègue et amie Chantal PEDINIELLI et de sa famille. Je pense que nous sommes nombreux à l'avoir eue au téléphone ou à l'avoir vue. On sait qu'elle est très affectée par le décès qui la touche. Nous sommes à ses côtés dans ces moments difficiles.

Puisque l'occasion aussi m'en est donnée, je voudrais rapidement rendre hommage à l'ancien maire de la commune de Monacia d'Orezza, M. FANTINI, qui est décédé, qui est le père du maire actuel. Adressez en notre nom les condoléances du Conseil exécutif et de la Collectivité de Corse.

Enfin, je l'ai fait publiquement déjà, mais je pense qu'on ne peut pas commencer cette session sans avoir également une pensée pour Maître Ursule AGOSTINI-TERRAMORSI, le bâtonnier qui a été une avocate exceptionnelle, qui a prêté serment en 1945, qui a marqué le siècle, qui a incarné la défense.

Beaucoup d'entre nous, je parle de ceux qui ont épousé la profession d'avocat, ont eu le privilège de la connaître, de plaider sous son regard toujours affectueux et bienveillant, de bénéficier de ses conseils.

Je crois que c'est vraiment quelqu'un qui a marqué, et le barreau, et Bastia, et la Corse. C'était une femme engagée, y compris en politique, une femme aux côtés toujours de ses clientes et clients, qui en a incarné la défense et qui incarne aussi quelque part les avancées de la condition féminine parce que, que ce soit une femme qui a incarné dans la Corse, la 2^{ème} moitié du XX^{ème} siècle avec tellement de talent et un tel rayonnement ce métier d'avocat, je crois qu'elle a véritablement marqué son époque.

Je tenais donc à lui rendre cet hommage au seuil de cette session.

Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, M. le président.

On va commencer par les questions orales.

La première question sera posée par Paola MOSCA. Vous avez la parole, Mme MOSCA.

Je rappelle que le port du masque est obligatoire, sauf pour celui qui pose des questions. Je vous prie donc de vous munir de votre masque, au moins quand vous ne parlez pas.

QUISTIONE URALE / QUESTIONS ORALES

* **Question n° 2022/O1/027** - Annulation de la cartographie des ESA, posée par Mme Paula MOSCA au nom du groupe « Fà Populu Inseme »

Mme Paola MOSCA

Merci.

Monsieur le Président,

Alors que la question d'autonomie au sens large mais aussi d'autonomie alimentaire, sont au centre des débats, comment ne pas faire écho à leur essence à savoir notre terre, sa préservation, sa mise en production ?

Comme chacun le sait ici, les ESA, qui constituent les terres ayant le plus de potentiel agricole réparties sur l'ensemble de notre territoire, sont des espaces classifiés comme inconstructibles, réservés à la production agricole.

Nous continuons à affirmer que les Espaces stratégiques agricoles sont un frein à la spéculation et une chance majeure de développement pour notre terre et notre peuple.

Au-delà de la volonté de les préserver, il est fondamental que ces terres agricoles soient mises en production afin d'atteindre notre objectif d'autonomie alimentaire à l'horizon 2050.

D'une part mieux définir donc mieux protéger quantitativement et qualitativement les Espaces stratégiques agricoles, d'autre part les mettre en production, sont donc les deux piliers de notre stratégie.

Ceci étant dit, l'actualité nous conduit à nous rappeler certains éléments du passé.

Suite à l'annulation par le Tribunal Administratif de la cartographie des ESA en mars 2018, il aura fallu attendre novembre 2020, pour que le vote de l'Assemblée de Corse rétablisse une carte des ESA opposable.

Ainsi, pendant ces 2 ans, le défaut d'une carte opposable des ESA a été un des éléments conduisant à ce que de nombreux permis soient accordés sur des terres ayant vocation à être classées en ESA.

A ce titre, l'État doit prendre sa part de responsabilité, car c'est à lui d'exercer le contrôle de légalité concernant les permis de construire.

Sur proposition du Conseil exécutif de Corse, l'Assemblée de Corse avait voté en faveur d'un dispositif permettant de vérifier que les permis accordés ne l'étaient pas sur des ESA, à charge pour la Collectivité de Corse d'agir en justice chaque fois qu'elle considérait que le contrôle de légalité de l'État aurait dû s'exercer.

L'État avait refusé de valider ce dispositif.

La situation actuelle est encore plus alarmante qu'hier : la bétonisation progresse à une vitesse inquiétante, sans aucune adéquation avec les besoins du peuple Corse en termes de logements, et la pression sur les terres agricoles ne cesse de s'accroître.

Aujourd'hui, la très grande majorité des Corses, jeunes ou moins jeunes, peinent à accéder à la propriété, de nombreux agriculteurs ont des difficultés à s'installer faute de terrains à exploiter...

Et c'est dans ce contexte, que le 8 avril dernier, le rapporteur public a demandé l'annulation totale de la cartographie des ESA au Tribunal Administratif.

Je rappelle que l'Assemblée de Corse, sur proposition du Conseil exécutif, avait validé une approbation de la nouvelle carte dans le cadre d'une procédure de modification du PADDUC, procédure certes plus longue que l'adoption directe préconisée par certains, mais visant à sécuriser juridiquement la nouvelle cartographie.

Or, le rapporteur public a indiqué qu'il aurait fallu passer par une procédure de révision, procédure plus lourde et plus longue, qui accroîtrait d'autant le délai à passer sans cartographie opposable.

Si le Tribunal administratif décidait d'accéder aux demandes du rapporteur public, nous serions donc contraints d'évoluer sans cartographie des ESA opposable, comme cela avait été le cas entre 2018 et 2020 entraînant les mêmes craintes, les mêmes effets et les mêmes dérives, et avec une incertitude sur la procédure à mettre en oeuvre pour adopter la cartographie nouvelle.

Nous devons donc impérativement envoyer un signal fort pour anticiper ces risques et pour renforcer nos moyens de lutte pour pallier l'absence, plus ou moins longue, de cartographie.

Ainsi, Monsieur le Président, qu'envisagez-vous de faire si le tribunal administratif devait à nouveau annuler la carte des ESA ?

À ringrazià vi.

M. Hyacinthe VANNI

Merci. C'est M. Julien PAOLINI qui va répondre.

Vous avez la parole.

M. Julien PAOLINI

Merci, M. le vice-président.

Madame la Conseillère, désolé pour ce petit retard, mais j'avais déjà pris connaissance de votre question par écrit.

Comme vous l'avez rappelé, le 8 avril dernier, le rapporteur public a demandé une nouvelle fois l'annulation de la cartographie des Espaces Stratégiques Agricoles en soulevant deux moyens principaux :

1. Le rétablissement de la cartographie adoptée par l'Assemblée de Corse en 2020 porterait atteinte à l'économie générale du PADDUC, nécessitant ainsi non pas une modification telle que mise en oeuvre en 2018, mais une procédure de révision du PADDUC

2. La modification des pages 48 et 143 affecterait les critères d'identification des ESA et donc la situation juridique de nombreux terrains en Corse.

Comme vous l'imaginez, nous sommes en total désaccord avec ces conclusions et cela pour plusieurs raisons :

1. L'économie générale du PADDUC n'a nullement été modifiée ; les objectifs de protection des terres agricoles ont seulement été réduits de 3%, soit environ 3000 hectares (passant de 105 000 à 102 000 hectares), afin notamment d'actualiser l'urbanisation intervenue entre 2015 et 2020 (sur la base des données plus récentes).

2. Les critères de définition des ESA n'ont nullement été modifiés ; ils sont rigoureusement identiques à ceux adoptés en 2015.

3. La cartographie qui en découle n'a donc nullement été modifiée ; les objectifs quantitatifs, commune par commune, ont été affectés de manière très marginale.

4. Enfin, il convient de rappeler que le critère de la pente « inférieure ou égale à 15% » ne constitue pas un critère impératif de qualification des ESA ; un terrain de pente supérieur à 15% peut être classé comme ESA et c'est d'ailleurs déjà le cas pour de nombreux espaces insulaires.

Bien entendu, nous avons fait valoir l'ensemble de ces arguments dans une note en délibéré auprès du juge qui doit statuer sous quinzaine.

Vous m'interrogez par ailleurs sur les actions envisagées par le Conseil Exécutif, en cas d'une nouvelle annulation de la cartographie par le tribunal administratif.

Je vous confirme que nous sommes déterminés à agir autour de trois objectifs :

1. Entreprendre un recours devant la Cour d'appel de Marseille en cas d'avis défavorable du TA,

2. Garantir le rétablissement des ESA dans un calendrier resserré tout en respectant les exigences de consultation et d'information, soit dans le cadre d'une modification, soit dans le cas d'une révision, selon les conclusions du TA,

3. Enfin, faire respecter les orientations règlementaires du PADDUC, et si nécessaire, s'opposer aux documents ou autorisations d'urbanisme qui ne les respecteraient pas (élaboration ou révision de PLU ou de permis de construire).

Pour conclure, suite à l'annulation de la cartographie en 2018, un protocole de sécurisation des ESA avait été proposé à l'Etat et notamment à la Préfète Josiane Chevalier qui avait refusé de le signer.

Nous allons solliciter à nouveau le Préfet pour obtenir la signature d'un protocole d'accord visant au renforcement du contrôle de légalité, par la création d'une commission mixte Etat/Collectivité de Corse en charge d'exercer une vigilance accrue notamment sur les permis de construire.

L'accès aux informations permettrait à notre collectivité d'engager des recours dès lors qu'elle jugerait que ces permis sont illégaux ou contraires aux dispositions du PADDUC.

Pour terminer, je souligne que l'accès aux données sur les permis de construire est d'une importance capitale pour le bilan de l'application du PADDUC engagé depuis novembre 2019 mais également dans le cadre de l'observatoire des marchés fonciers et immobiliers, hébergé par l'Agence d'aménagement, d'urbanisme et d'énergie.

Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

Merci.

Si Paola veut rajouter, vous avez 30 secondes ? Tout a été dit.

On peut passer à la question suivante posée par Mme COGNETTI. Vous avez la parole, chère collègue.

* **Question n° 2022/O1/029 - Enfance et éducation**, posée par Mme Cathy COGNETTI-TURCHINI au nom du groupe « Un Soffiu Novu - Un nouveau souffle pour la Corse »

Mme Cathy COGNETTI TURCHINI

Merci, M. le vice-président.

L'école porte le germe de l'avenir des communautés qui se veulent sereines notamment par la transmission de leur histoire. Sans une bonne éducation, la langue et la culture corses sont menacées de disparition.

Je souhaitais vous parler à tous d'une autre Corse, d'une Corse que vous avez tous ici connue dans cet hémicycle. Celle de vos parents et de vos grands-parents, celle où il était inconcevable de ne pas saluer avec respect une personne âgée...

C'est pourquoi il est de notre responsabilité collective aujourd'hui, après tous les événements de ces dernières semaines, de repenser la Corse et de lui redonner les valeurs qui ont fait sa force et sa réputation : l'honneur, l'audace, la rigueur, la générosité, l'hospitalité.

Et je crois qu'en ces temps, on a besoin de se souvenir de ces anciens qui travaillaient et ne se plaignaient jamais.

Ma conviction est que du développement et de l'épanouissement de notre jeunesse dépendra l'avenir de l'île. Plus nos enfants seront en mesure d'assumer leur avenir socio-professionnel, plus ils pourront enraciner notre culture dans cette terre...

Deux ans déjà ! Deux ans où les conséquences économiques de la crise du COVID-19 sont largement débattues. Mais d'autres, tout autant destructrices à long terme devraient aussi nous préoccuper sérieusement, à commencer par l'impact de cette crise sur le sort des enfants.

Un rapport que vient de publier l'UNICEF est un cri de désespoir. Jamais, depuis soixante-quinze ans, la situation de ces populations dans le monde ne s'est autant dégradée.

Cette pandémie menace d'effacer tous les progrès enregistrés ces dernières années en matière d'éducation, de santé ou encore de logement.

La déscolarisation s'est accrue avec la fermeture des écoles et de plus en plus de jeunes, âgés de 15 à 19 ans, n'étudient pas mais ne cherchent pas pour autant un

travail. Ils ne croient plus ou n'ont jamais cru pouvoir trouver un emploi. Ces jeunes, en perte de confiance vis-à-vis des institutions chargées pourtant de les aider, se résignent de plus en plus à la fatalité et à la précarité. Les entreprises peinent à trouver de la main d'œuvre s'agissant de contrats d'apprentissage et même de contrats à durée indéterminée.

Dans le contexte de la crise actuelle, la lutte contre le décrochage scolaire au niveau national s'est adaptée afin de prendre en compte la situation des élèves les plus fragiles qui ont pris leur distance avec l'école.

Cependant notre action au sein de cette collectivité doit être commune avec l'État et nous devons déployer des plans d'actions afin d'organiser le maintien du lien avec chaque élève.

Des mesures de soutien doivent être mobilisées et développées (tutorat, remise à niveau, remobilisation scolaire) avec une aide supplémentaire que le fonds école avec les communes ou les EPCI.

Enfin, il serait souhaitable que la Collectivité de Corse mette en place une campagne de communication active sur les réseaux sociaux et dans les médias afin de rappeler aux jeunes qu'il faut "s'accrocher" et les incite à recontacter leur établissement scolaire.

De plus, l'école n'est pas aussi inclusive malgré des améliorations indéniables quand elle prend en charge des enfants, adolescents porteurs de handicap.

Non, nous ne sommes pas dans une école qui s'adapte aux besoins de l'enfant mais qui attend l'inverse : que l'enfant s'adapte. C'est une école intégrationniste et non inclusive.

Parce que leur présence répond d'abord aux besoins du système et non aux besoins de l'enfant. Parce que leur existence donne bonne conscience aux décideurs et évite de réfléchir à une transformation profonde du système scolaire qui, pourtant, serait bénéfique à tous et pas seulement aux élèves à besoins particuliers.

Tout est affaire de budget et de choix politiques et notamment à Corte, je tenais à le soulever, une école est en manque d'AVS pour l'encadrement. Chaque fois, on nous dit que l'Etat a trouvé les mesures, mais ce n'est pas le cas. Il y a 5 enfants handicapés au sein de l'école de Poretta et d'autres qui sont en attente d'une reconnaissance. Lorsque les AVS sont absentes, il n'y a pas de remplacement.

Je voulais aussi rajouter quelque chose parce qu'on a été sollicité par des parents, mais je sais que ça concerne la présidente Bianca FAZI, c'est le problème de la crèche « a CIUCCIARELLA » à Bastia, mais j'ai déjà eu l'occasion d'en discuter avec elle.

Dans ce cadre, *U pattu di a Ghjuventu* marque un tournant dans l'approche par notre institution, la Collectivité de Corse, de sa jeunesse, de ses aspirations, de ses problématiques, et de sa place dans la construction de la société insulaire en faveur des 15-30 ans.

L'enjeu est d'aider chaque jeune à construire son parcours éducatif et professionnel vers l'autonomie et un emploi durable.

Le COPIL di *U pattu di a Ghjuventu* avec la commission éducation et culture de la CDC pourraient être ce lieu de réflexions. Nous avons au sein de cette collectivité, tous les leviers pour les aider.

Rappelons-le : l'Éducation est notre bien le plus précieux et il convient d'accompagner notre jeunesse dans cette construction de parcours.

Ùn ci resta più ch'à riescia in seme cume dite sempre, tocca à noi.

Vi ringraziu per e vostre risposte.

M. Hyacinthe VANNI

À ringrazià vi, cara cunsigliera.

A parolla ghjè à l'esecutivu.

Mme Lauda GUIDICELLI-SBRAGGIA

Merci.

Madame la Conseillère à l'Assemblée de Corse, Cara Cathy,

Merci pour votre question. Pour vos mots qui sont toujours le reflet de toute l'attention, et j'allais dire l'affection, que vous portez à notre jeunesse. Nous avons souvent tendance à dire « c'était mieux avant », en parlant de cette époque que l'on regarde aujourd'hui avec beaucoup de bienveillance. Mais le temps aide à gommer les moments difficiles pour ne garder que les bons souvenirs. Je dirais donc, « n'idéalisons pas trop le passé ».

Ne sous-estimons pas non plus les difficultés des jeunes aujourd'hui, et vous l'avez bien mentionné.

Pè i giovani, sò parechje l'incertezze : sicialmente, in quantu à l'avvene è à l'opportunità prufessionale, in quantu à l'ambiente, à a parità.

Nombreux sont les jeunes qui perdent confiance en l'avenir et dans un sens, je les comprends.

Mais je veux aussi leur garantir mon engagement entier pour que notre Collectivité soit à la hauteur et propose la meilleure politique pour les accompagner. Je ne reviendrai pas en détail sur les actions identifiées dans le Pattu di a Ghjuventù et toutes celles qui ont été mises en place en matière :

D'information jeunesse, de prévention, d'accès à la culture, d'engagement citoyen à travers l'Assemblea di a Ghjuventù, les Assises, les caffè citadini, tous les dispositifs que nous mettons en oeuvre pour écouter les jeunes mais aussi leur donner l'opportunité de faire entendre leur voix, notamment à travers le RDA jeunesse voté à l'unanimité par votre assemblée en janvier.

A sapete chì in stu duminiu u Cunsigliu esecutivu hà l'ambizione riusuluta di cunduce una pulitica chì sia à l'altezza di e sfide. Avemu sviluppatu un accostu trasversale di e pulitiche à prò di a giuventù, emu urganizatu è strutturatu u dialogu cù i giovani è l'attori à u serviziu di a giuventù, chì hè sbuccatu nantu à i documenti strategichi è arnesi. Vulemu dinù dispone di una vera valutazione di l'azzione purtate da a nostra Cullettività è da u so Usservatoriu di a giuventù. Di sicuru sò avviati acchisi di prugressu cum'è l'avvicinera di certi servizii o a pilutera trasversale di l'inseme di e pulitiche à prò di a giuventù.

Pour notre part, et pour les compétences qui nous concernent, nous nous engageons.

En revanche, pour reprendre la philosophie de votre question, oui, l'école joue un rôle important. Je ne peux que regretter les choix étatiques en la matière. Et je vois que nous nous rejoignons sur ce point. Un Etat qui investit moins en faveur de son Ecole, c'est un Etat qui, délibérément, investit moins dans l'avenir de sa jeunesse. La déscolarisation est un fléau. Le décrochage est un échec pour l'institution, pour la société. Vous parlez du manque d'AVS dans une école cortenaise. Je crois savoir que ce problème est présent ailleurs également. Je le regrette.

Mais ce sujet ne dépend pas de notre Collectivité. Le financement et la gestion de ces personnels relève de la Direction des Services départementaux de l'Education nationale et du Rectorat.

Nous l'avions d'ailleurs déjà évoqué lors d'une question orale en septembre dernier, et je m'étais d'ailleurs rapprochée de la Rectrice à ce moment-là.

Je veux d'ailleurs ici saluer le travail des AESH et des enseignants qui, à chaque rentrée et jusqu'à l'été, font tout leur possible pour accompagner les enfants de Corse dans leur apprentissage.

Pour revenir au périmètre qui nous concerne en tant que Collectivité de Corse, la Direction générale adjointe affaires sociales et sanitaires a prévu de garantir aux enfants accompagnés au titre de l'aide sociale à l'enfance l'accès au dispositif de soutien scolaire servi par la fédération de Corse du secours populaire français. C'est un rapport qui a été présenté en commission permanente le mois dernier.

Dans notre périmètre aussi, il y a les établissements du secondaire et les infrastructures sportives qui jouent beaucoup dans la réussite, et pas seulement scolaire, de nos jeunes. Je vous garantis qu'avec Antonia LUCIANI, nous y consacrons toute notre énergie.

Je vous rejoins par ailleurs sur l'intérêt que nous aurions à communiquer sur la nécessité pour les jeunes de « s'accrocher ».

Hè quessu un tema da prupone à u *Copil* di u Pattu è in lu quattu di e prussime Assise. Aiutà ogni giovanu à custruì u so propriu parcorsu educativu è prufessionale è creà un quattu beneficu pè a so spannata è u so benistà, sò propiu i scopi di u Pattu.

Enfin, Madame la Conseillère, sachez qu'un travail commun du Comité de Pilotage du Pattu et de la Commission éducation et culture est envisageable et j'y suis favorable. Je sais que nous pourrons compter sur l'engagement de sa Présidente, Muriel FAGNI. Nous ne privons pas de débat, de lieu de réflexion, si cela peut aboutir à trouver des solutions pour notre jeunesse, pour l'aider à construire son parcours éducatif, son parcours de vie, parvenir à son autonomie et donc à son bonheur.

À ringrazià vi.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Mme la conseillère exécutive. Je pense que vous avez répondu à la question. On peut passer à la question suivante. Saveriu LUCIANI, vous avez la parole.

* **Question n° 2022/O1/024 - Négociations avec l'Etat**, posée par M. Xavier LUCIANI au nom du groupe « Avanzemu »

M. Saveriu LUCIANI

Merci, M. le président.

M. le président de l'exécutif, chers collègues,

Le 22 octobre 2021, l'Assemblée de Corse, réunie à notre initiative, adoptait à l'unanimité une résolution solennelle, demandant la levée du statut de DPS pour les membres du commando ERIGNAC, leur rapprochement rapide et leur libération.

Nous ne savions pas encore, ce jour-là, que la suite serait tragique, endeuillant une île toute entière.

Cela fait plus d'un mois qu'Yvan Colonna est parti et nous ne referons malheureusement pas l'histoire avec des si. Nous savons désormais que la fin de non-recevoir de l'Etat, suite cet épisode, a marqué un tournant de notre histoire contemporaine.

L'analyse du scrutin de l'élection présidentielle en Corse en est incontestablement un signe fort, tout comme l'a été depuis le 2 mars la réaction de toute une jeunesse corse que je salue, et, au-delà, celle d'un peuple toujours debout.

Cette jeunesse a su se montrer digne d'une vieille lutte, qui a remis le mouvement national en action et amené l'Etat, au bout de plusieurs semaines de mobilisations populaires, à faire déplacer le ministre de l'intérieur dans notre pays.

Si le vote Le Pen, de Carpinetu à Guagnu, de Bonifaziu à Ruglianu, traduit un décalage fondamental entre les élections territoriales, locales et présidentielles, il faudra bien que les législatives reflètent la volonté des corses et le message sans équivoque de la Corse à l'Etat.

Car prenons garde : ce n'est pas l'abstention qui a gagné mais une conception de l'Etat, ce même état qui a nié 2015 et 2017, qui ne reconnaît pas les 68 % de voix d'un peuple qui aspire au changement du rapport politique et institutionnel.

Cet Etat qui ne peut nous faire rêver d'une autonomie constellée de tabous, au premier rang desquels il place la question du rôle et du statut de notre langue.

Aujourd'hui, les nationalistes réaffirment ici leur volonté de voir impulser une inflexion déterminante dans les rapports entre la Corse et Paris.

D'abord parce qu'il nous faut très vite placer le curseur politique d'une revendication ayant pour objectif majeur l'émancipation d'un peuple. Ensuite parce qu'il en va de la qualité de cette revendication, laquelle conditionnera une suite décisive, que nous voulons apaisée et féconde.

Cette suite ne pourra déboucher que sur la construction d'une nation corse moderne, en Méditerranée, et non d'une simple expression géographique.

En vous posant cette question, dans un hémicycle souverain qui n'a pas vocation à devenir un super conseil général, nous n'attendons pas un énième rappel des fondamentaux, mais une réponse claire et si possible, sans points de suspension :

Monsieur le Président, êtes-vous disposé à relancer, sans délai ni réserve et en amont des Législatives, le processus de dialogue esquissé ces dernières semaines, dont il fut dit qu'il transcenderait les périodes de tensions, pour s'inscrire dans un processus de solution politique pour notre pays ?

Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, M. le conseiller.

Réponse du Président du Conseil exécutif

M. le Président Gilles SIMEONI

Caru cunsigliere territoriale, caru Saveriu,

Ùn sò micca surprisu di a vostra quistione, ùn sarete mancu surprisu di a mo risposta.

Diceraghju chì di sicuru scumpartimu parechji punti fondamentali ramintati ind'è a vostra quistione :

U rispettu di u votu di i Corsi, u rispettu di e stituzione di a Corsica, u rispettu di a demucrazia, ciò chì hà mancatu assai in a pulitica di u Statu dipoi seculi è più particularmente dipoi 5 anni.

A vulintà di mette in ballu u più prestu pussibule ind'è e simane è mesi à vene una suluzione pulitica glubale à prò di a qualessa ci battimu dipoi tanti è tanti anni.

À u livellu istituziunale, un'autunumia chì sia un'autunumia di pienu dirittu è di pienu eserciziu, una rivendicazione fundamentale, accoppiata à tant'altre ch'è no cunniscimu : a cuufficialità di a lingua corsa, a ricunniscenza di u nostru populu è di i so diritti.

Tuttu què hè davanti à noi. Allora rispunderaghju prestu è po dopu di manera appena più cumpleta ind'un discorsu ch'e aghju privistu di prununcià davanti à a vostra Assemblea.

Di sicuru chì a sola strada, eri cum'è oghje, ma ancu più oghje, hè quella di a demucrazia, hè quella di un prucessu di neguziatu à livellu storicu è issu prucessu ci vole ch'ellu s'apri subbitu subbitu, senza aspittà, ind' i ghjorni à vene. Averaghju l'occasione di dà unepoche di precisione davanti à a vostra Assemblea, di fà une poche di pruposte.

Dunque, di sicuru è po per contu nostru, diceraghju per quelli chì si battenu à prò di a nazione è di u populu corsu, l'avemu digià detta, l'uni è l'altri, avà ci resta à falla u megliu è u più prestu pussibule, saria inde l'interessu di a Corsica è di u so populu ch'è no trovimu i mezi per travaglià ingiru à un prugettu glubale, micca solu à livellu istituziunale, à livellu di a suluzione pulitica glubale, micca solu trà i naziunalisti, diceraghju tutti i Corsi chì si volenu impignà à prò di u populu è di a nazione, per andà ind'a neguziazione incù u Statu ind'a situazione a più favurevule è a più forte pussibule.

Custì dinù avemu un travagliu impurtante chì ci aspetta. Ùn dubbiteghju micca chè no circheremu tutti à fà la ind'è e cundizione e più aggalabate.

A ringrazià vi !

M. Hyacinthe VANNI

À ringrazià vi, o Sgiò Presidente di l'esecutivu.

Emu da passà à a prossima questione chì hè posta pà Mme Eveline GALLONI D'ISTRIA.

Avete a parolla, cara cunsigliera.

* **Question n° 2022/O1/026 - Protection de l'abeille et de la filière apicole**, posée par Mme Eveline GALLONI D'ISTRIA au nom du groupe « Fà Populu Inseme »

Mme Eveline GALLONI D'ISTRIA

Monsieur le Président,

Les chiffres de l'ONU sont sans appel : « sur les 100 espèces végétales qui fournissent 90 % de la nourriture dans le monde, plus de 70 % dépendent des abeilles pour leur pollinisation » a insisté le directeur du PNUE (programme des nations unies pour l'environnement) à l'occasion du rapport rendu public en mars 2011, ajoutant que « la manière dont l'humanité gère, ou gère mal, le potentiel de la nature, notamment les pollinisateurs, définira en partie notre avenir collectif au cours du XXI^{ème} siècle ».

En Corse, la tradition apicole existe depuis des milliers d'années.

L'AOP Mele di Corsica, obtenue en 1998, a accentué la notoriété du miel Corse, modernisé l'activité apicole et permis le développement de la filière. Plus de 160 installations d'apiculteurs en AOP exploitent 21 000 ruches réparties sur l'ensemble du territoire, pour une production de miel estimée à 240 tonnes par an depuis 2017, alors qu'elle était de 345 tonnes il y a quelques années.

En effet, depuis plus de 10 ans maintenant, les colonies d'abeilles insulaires sont menacées, confrontées à des problématiques toujours plus aiguës, ayant de graves conséquences sur l'ensemble de la filière apicole.

En cause principalement : le changement climatique et l'alternance de phénomènes météorologiques intenses, qui ne font que s'amplifier. Mais aussi, le varroa destructor, le cynips ravageur du châtaignier, et surtout le risque de voir arriver, le frelon asiatique, l'Aethina tumida, coléoptère qui fait des ravages dans le sud de l'Italie.

En 2021, les apiculteurs corses estiment une perte de 25 % à 30 % du cheptel des abeilles et une baisse de 50 % à 60 % de la production, avec l'obligation de recourir au nourrissage des abeilles depuis 2017.

Cette année encore, la sécheresse perdurant, les apiculteurs auront beaucoup de mal à produire du miel ce printemps. Pire encore, l'état des colonies insulaires n'ayant pas permis d'entreprendre les indispensables travaux d'élevage et de renouvellement des reines, les cheptels sont d'ores et déjà en difficulté pour l'année prochaine.

Devant le risque de voir disparaître cette filière, les apiculteurs ont lancé un appel solennel afin d'obtenir une aide d'urgence pour maintenir la qualité des cheptels mais aussi le devenir des exploitations.

Un monde sans abeilles n'est tout simplement pas envisageable. Car sans abeilles, il n'est plus de biodiversité. Sans abeilles, c'est la flore et la faune qui disparaissent peu à peu.

- L'avenir des abeilles corses et de notre apiculture mérite la plus grande attention et la mobilisation de tous.
- Il est de notre devoir de lutter contre la disparition de l'apis mellifera mellifera Corsica et de soutenir notre filière apicole et il est de notre responsabilité de maintenir pour les générations futures une véritable biodiversité à laquelle les abeilles contribuent grandement.
- Face à cette situation d'urgence qui menace l'abeille Corse, quelles mesures de soutien pérennes envisagez-vous pour soutenir et sauvegarder la filière ?

Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Mme la conseillère.

La parole est à l'exécutif.

M. Dominique LIVRELLI

Merci, Madame la Conseillère, pour cette question qui met en lumière la difficile situation des apiculteurs corses.

Depuis quelques années, la production de miel en Corse est en diminution permanente comme l'illustrent des irrégularités contrastées entre les différentes miellées d'une année à l'autre. En effet, en 2003, puis en 2007 et encore en 2017, les différents problèmes climatiques (sécheresse, pluies intenses, tempêtes...) ont impacté les exploitations mais les apiculteurs ont réussi à y faire face. La crise sanitaire qui a touché la châtaigneraie a également entraîné des pertes conséquentes.

Toutefois, il est également à noter que, depuis 2012 et en dehors de ces raisons spécifiques, les rendements diminuent sur l'ensemble de la production de miel de Corse sans que cela ne s'explique, mettant en situation critique les exploitations apicoles du territoire.

Ainsi, en 2020, les apiculteurs ont été confrontés à l'effondrement de près de 75% de la production des miels de « Printemps » et de « Maquis de Printemps », situation jamais rencontrée depuis l'obtention de l'AOC Miel de Corse - Mele di Corsica en 1998.

Devant l'effondrement de ces rendements, les jeunes agriculteurs mais également les exploitations déjà bien installées se sont retrouvées en grande difficulté, après des années difficiles de baisse de production et de pertes de cheptel.

Afin de répondre à cette crise sans précédent, une aide d'urgence de plus de 300 000€, basée sur la perte de production en AOP a été mise en place par la Collectivité de Corse au travers de l'ODARC.

En parallèle, un comité scientifique et technique apicole a été mis en place par l'ODARC avec le Syndicat AOP Miels de Corse.

En partenariat avec l'INRAE, l'Université de Corse, l'Office de l'Environnement, l'Institut Technique et Scientifique de l'Apiculture (ITSAP) notamment, ce comité a pour objectif d'identifier les facteurs liés aux conditions de l'environnement, à l'apiculteur et aux abeilles qui ont un impact sur les miellées irrégulières et la baisse de production de miel. Afin de mener ces travaux, l'ODARC a employé un CDD dédié à ces missions et a intégré trois stagiaires pour mener des enquêtes de terrain et des études notamment sur les pratiques des apiculteurs, les aspects phyto-sociologiques, les paramètres météorologiques et les données de production spécifiques aux emplacements exploités.

En complément, l'ODARC accueille le Syndicat AOP Miel de Corse au pôle de compétences d'Altiani au sein duquel un espace « ruchers », un laboratoire de sélection et de multiplication de l'abeille corse et une miellerie lui sont mis à disposition. De plus, l'ODARC accompagne, dans le cadre du plan ambition, les activités menées par le syndicat en allouant annuellement une subvention de 320 000€.

Enfin, dans le cadre du FEADER, une aide à la pollinisation de 18€ par ruche est mobilisable par les apiculteurs en AOP dès lors qu'ils respectent certaines pratiques de transhumance.

Comme vous pouvez le constater, l'engagement de la Collectivité de Corse au travers de l'ODARC auprès des apiculteurs corses est très important, conscient de l'importance de cette filière pour l'agriculture et la biodiversité de la Corse.

Aujourd'hui, force est de constater que les difficultés rencontrées par les apiculteurs ne sont plus conjoncturelles et, même si des travaux de recherche ont

débuté, ils ne permettront pas de régler la situation à court terme. Il est donc important de réfléchir à de nouvelles pistes d'accompagnement des exploitations apicoles existantes.

Tout d'abord, dans le cadre des travaux de rédaction du prochain volet Corse du Plan Stratégique National, l'ODARC a d'ores et déjà intégré la poursuite de l'aide FEADER à la pollinisation.

Celle-ci sera relevée à 20€ par ruche et le cadre permettant sa mobilisation sera allégé de façon à permettre au plus grand nombre d'apiculteurs de pouvoir mobiliser cette aide. Ce sont ainsi près de 1,5 M€ qui seront directement dédiés à la filière sur la prochaine programmation.

En parallèle, une analyse sur la possibilité de notifier un régime spécifique d'aide à l'élevage/nourrissement est à l'étude à l'ODARC. En effet, en dehors d'une aide exceptionnelle dans le cadre du régime de minimis, aucun dispositif réglementaire existant ne permet d'accompagner les surcoûts engendrés par le maintien en état des colonies dans un contexte de pénurie de production de miel persistant et durable. Le montant et les conditions d'obtention de cette aide feront l'objet d'échanges avec les acteurs de la filière et dépendront des modalités réglementaires et des financements disponibles.

Enfin, il semble indispensable de mettre en place un moratoire de l'installation dans cette filière, à l'instar de ce qui avait été fait en filière castanéicole lors de l'apparition du Cynips. En effet, cette situation est déjà très difficile à surmonter pour les exploitations dont l'assise économique et la maîtrise technique sont sécurisées. Les jeunes installations, dont les investissements sont très importants, sont, elles, menacées à très court terme. Il semble déraisonnable, dans ce contexte, de poursuivre la politique d'installation en apiculture tant qu'une perspective plus favorable ne le permette à nouveau.

Je tenais également à remercier in fine les apiculteurs, et le syndicat AOP miel.

Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

Merci pour votre réponse. On peut passer à la question suivante. Mme BRANCA, vous avez la parole.

* **Question n° 2022/O1/030 - État des routes dans la vallée de la Casaluna**, posée par Mme Marie-Claude BRANCA au nom du groupe « Core in Fronte »

Mme Marie-Claude BRANCA

O Sgiò Presidenti,

In tutti i rughjoni di Corsica, monda stradi sò in cattivu statu è rapresentani un priculu pà tutti.

Oghji, vulemu prisintà u prublemu chì ci ani posti l'eletti è l'abitanti di a vadda di Casaluna.

Dans le cas présent, les 7 communes de Vallerustie (Carticasi, Cambia, San-Lurenzu, Rusiu, Erone, Lanu, Aiti) sont aujourd'hui desservies par des routes obsolètes et dangereuses.

La D39 au départ de l'intersection avec la T20 (Pont sur le Golu) jusqu'à Carticasi est l'axe principal de la vallée de la Casaluna. Cette route empruntée par de nombreux usagers, chaque jour, est devenue difficile au cours de ces dernières années. Elle est également dangereuse par la présence quotidienne de nombreux camions sur cet axe routier. Malgré quelques interventions sporadiques, l'état général de la route laisse à désirer avec de nombreux manquements : pas de barrières de sécurité dans les endroits dangereux, pas de lignes blanches, des évacuations d'eau de pluie manquantes ou non entretenues...). A cela s'ajoute le pont de la Casaluna, détruit lors des intempéries du 24 Novembre 2016 et toujours pas reconstruit.

Les D139 et D239, d'une longueur de 7,3 km, desservant Rusiu et Erone sont dans un état indigne et à la limite du praticable. Le village de Lanu est également desservi par la D239 sur 2 km au départ du Pont de Lanu. Là aussi une sécurisation de la chaussée s'impose pour accéder en toute sécurité au village.

Certaines portions de routes faisaient partie de l'ancien réseau du Conseil Général qui, aujourd'hui, n'est pas encore intégré au réseau territorial. Comme vous le savez, les potentiels travaux à réaliser sont trop lourds pour des communes ou des intercommunalités.

Avemu intesu dì chì sariani privisti i travaddi in su rughjonu. Cì pudeti dì s'idda c'hè una data pricisa è un prugrammu pricisu pà sti travaddi impurtantissimi pà la ghjenti d'issu locu.

Vi ringraziemu.

M. Hyacinthe VANNI

À ringrazià vi.

A parolla à l'esecutivu.

M. le Président Gilles SIMEONI

Vi ringraziu pè a vostra quistione.

Nous parlons donc de la vallée de la Casaluna et plus particulièrement des 7 communes de la Pieve de Vallerustie (Aiti, Carticasi, Cambia, Erone, Lanu, Rusiu et San Lurenzu).

Un mot pour rappeler que la situation est difficile dans cette Pieve, mais elle l'est aussi dans d'autres régions de Corse. Je ne reviens pas sur la situation du réseau routier actuel et notamment, mais pas seulement, de l'ancien réseau routier départemental singulièrement celui de Haute-Corse ; une situation historique qui n'est pas réglée au moment où nous parlons et qui est aggravée objectivement par des contraintes naturelles dans le Cismonte, en particulier à cause de la présence d'amiante naturelle rendant les travaux beaucoup plus contraints au plan réglementaire et beaucoup plus coûteux.

Je rappelle également qu'au moment où nous parlons, il y a une distorsion entre nos besoins de remise en état d'un certain nombre de réseaux routiers et les moyens que nous pouvons mobiliser, notamment parce que les grands instruments de contractualisation prévus avec l'Etat ne sont pas finalisés et cela sera un des objets de la discussion stratégique à venir.

Je veux quand même insister là-dessus car ce n'est pas une question seulement technique, c'est une question fondamentalement politique.

Je vous rappelle par exemple et cela a un lien avec l'ensemble de la réflexion, que nous avons eu des discussions extrêmement tendues avec l'ancien Préfet de Corse, qui considérait qu'il n'était pas nécessaire d'investir sur les réseaux routiers départementaux pour des raisons de rentabilité économique.

Nous défendons pour notre part une vraie vision politique de nos transports intérieurs, de la revitalisation des zones rurales et de montagne. Cette analyse politique sera déclinée ensuite dans un document stratégique : la Programmation Pluriannuelle des Investissements, que nous allons finaliser ensemble, en entamant la discussion,

notamment sur le financement, avec l'Etat afin d'apporter des solutions à la hauteur des enjeux.

Ceci étant précisé, et pour entrer directement dans le sujet de la question sur une région particulièrement impactée, on peut citer :

- Des marchés de revêtement,
- Des marchés de maintenance,
- Un inventaire patrimonial des ponts et des murs en cours ; cela n'avait jamais été fait sur les ouvrages d'art et cela nous a conduits à intervenir en urgence sur des situations qui n'étaient pas pré-identifiées et qui auraient pu conduire à des incidents et accidents graves. Nous sommes intervenus dans plusieurs régions et notamment dans la région de la Castagniccia et dans la région du Cap Corse,
- Des marchés d'études,
- Des marchés d'entretien spécifique en cours de consultation,
- Des visites de terrains ; moi-même et le Conseil exécutif, les services, en concertation avec les élus intercommunaux et maires.

L'idée est d'engager des travaux réalistes et efficaces avec une hiérarchisation des priorités.

Concernant la Pieve dont vous parlez, vous demandez quel est l'état concret des travaux prévus ou réalisés.

Sur l'ex RD39, il y a eu une reconstruction après l'effondrement partiel d'un mur de soutènement ; quant aux travaux de maintenance réalisés depuis 2 ans ou en cours de programmation, ils s'élèvent à 1,6 millions d'euros, comme en atteste la liste de travaux en annexe.

Sur les investissements, sur l'ex RD39, les travaux à Carticasi, sur une longueur de 5 kilomètres, des travaux de modernisation ont été entrepris l'année dernière pour un coût de 1,8 millions d'euros HT et nous engagerons les travaux de revêtement dans les semaines à venir pour un montant de 700.000 €, travaux qui seront programmés lors de la prochaine CAO mi-mai 2022. Donc un coût total d'opérations et d'engagements d'ores et déjà acté et en partie réalisé pour 2,5 millions d'euros HT.

Un focus particulier sur le pont de la Casaluna. Celui-ci a été emporté, vous le savez, par la grande crue de 2016, il était configuré par rapport à une hypothèse de crue centennale de 150 m3. Les impératifs règlementaires actuels imposent de construire le nouvel ouvrage par rapport à une hypothèse de crue centennale de 640 m3.

La première hypothèse de travail qui a été retenue était celle de reconstruire, sur le même site, le pont qui avait été détruit. Cette hypothèse a été écartée car elle ne permettait pas de répondre aux hypothèses de crue centennale, puisque l'on aurait pu aller au maximum à 175 m3. Dès lors que l'on aurait écarté le premier site, il aurait fallu donc en trouver un deuxième.

Il s'agit néanmoins du seul site permettant de reconstruire un pont, plus large et moderne, plus adapté, intégrant les contraintes règlementaires est en aval de l'ancien ouvrage.

Dès lors se pose la question de conserver ou pas les pylônes et les vestiges de l'ancien pont.

Ces vestiges ne font l'objet d'aucun classement patrimonial. Il n'en demeure pas moins qu'il y a un attachement patrimonial objectif d'habitants de la région à cet ancien pont.

L'hypothèse privilégiée était de voir s'il y avait des possibilités de travaux de consolidation et de confortement, y compris du nouveau pont, permettant de conserver les vestiges.

Au terme des études réalisées, la réponse actuelle des experts est que l'on ne peut pas conserver les anciens vestiges, sauf à faire peser un risque majeur en cas de crue centennale sur le nouveau pont.

Cette analyse est confirmée et reprise par la DDTM.

Il y a eu ensuite une mobilisation sur place, le Conseil exécutif y était représenté, j'ai redit aux gens mobilisés que je comprenais leur attachement à ce pont mais que s'il n'y avait pas d'autres solutions techniques, on ne pourrait aller que vers une destruction.

Il faut prendre une décision, je le redis devant votre Assemblée, si possibilité il y a, nous allons aller au bout des expertises techniques, s'il y a une possibilité de conserver les vestiges de l'ancien pont, y compris dans le cadre d'une mise en valeur patrimoniale, on le fera ; s'il n'y a pas de possibilité, je prendrai la responsabilité de faire procéder à la destruction des vestiges.

Je ne peux pas, ni politiquement, ni financièrement, ni juridiquement, prendre la responsabilité de conserver un ouvrage en partie détruit qui ferait peser un risque majeur sur le nouvel ouvrage et sur les usagers ! Il faut donc l'entendre, et il faudra donc prendre les décisions qu'il y a à prendre.

Un dernier mot, il y a urgence car vous me demandez le montant des investissements sur ce nouveau pont dont la vallée à un besoin absolu, on a mis 3 millions d'euros HT pour le nouvel ouvrage, intégré, fonctionnel, supportant le passage des camions, etc. Et cela a été financé grâce au PEI ; il y a donc un impératif de programmation car on ne peut pas se permettre de perdre ce financement !

Donc, je crois que j'ai été clair de ce côté-là. Je resterai à l'écoute de l'ensemble des acteurs de terrain et si nécessaire, on refera une nouvelle réunion sur site pour prendre des décisions qu'il y a à prendre.

Dernier mot, dans le secteur Rusiu, Erone Lanu et Aiti (rive gauche de la Casaluna), concernant les ex RD 139 et 239, il est envisagé de traiter l'itinéraire avec des techniques adaptées à ces sections de montagne ; une étude est en cours pour lancer les travaux en 2023.

En conclusion, Madame la Conseillère, nous sommes sur un total de travaux d'ores et déjà réalisés et en cours de 7 millions d'euros HT depuis le début de la mandature sur le réseau routier de la vallée de la Casaluna ; il y a donc eu un engagement significatif, qui ne permet pas d'être au niveau attendu par les populations, mais qui démontre bien notre intérêt pour cette Pieve de l'intérieur, comme pour l'ensemble des régions de l'intérieur et de montagne de l'île.

Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Monsieur le Président.

La question suivante est posée par Madame LE BOMIN. Vous avez la parole, chère collègue.

* **Question n° 2022/O1/025 - Quel avenir pour les eaux d'Orezza**, posée par Mme Vanina LE BOMIN au nom du groupe « Avanzemu »

Mme Vanina LE BOMIN

Monsieur le Président du Conseil exécutif,

Vous avez signé, le 3 juin 2021, deux actes notariés garantissant à la CdC la pleine propriété des moyens de production des Eaux d'Orezza, après des mois d'une négociation très difficile.

L'histoire, nous la connaissons.

Un bien public laissé à l'abandon, comme, hélas, tant d'autres par le pouvoir politique de l'époque. Un entrepreneur, originaire de la région, qui décide d'investir son argent et son savoir-faire, une réussite économique et sociale, et une eau dont la renommée franchit nos frontières.

Nul ne saurait contester à Monsieur MORRACHINI la réussite totale de son pari, et, pour ceux qui l'ont connu, l'attachement qu'il portait à sa région. Quand il décède, ce sont son épouse et sa fille qui reprennent les rênes de l'entreprise.

J'étais conseillère départementale quand j'ai eu connaissance de la fin prochaine de la convention qui liait les deux parties alors que nul n'en faisait état au Conseil Départemental.

Je me suis alors rendu compte que le pouvoir politique s'était, encore une fois, désintéressé de la chose, au point d'avoir laissé l'exploitant construire des équipements structurants sur une parcelle privée, de ne pas avoir exigé les bilans et comptes de la société, et d'avoir laissé l'exploitant ne pas payer sa redevance pendant trois années consécutives.

Sans parler de l'avenant sorti du chapeau par Madame Mora à quelques jours de l'échéance, prolongeant la convention, avenant signé de la main de M Paul GIACOBBI, Président du Conseil général de l'époque, mais dont les services n'avaient aucune trace.

Vous avez donc hérité, en 2018, d'une situation peu claire et d'un partenaire plutôt coriace. Vous êtes arrivés, au terme de trois ans et demi, à trouver un accord sur la compensation financière pour les biens de reprise et surtout pour la parcelle en question.

Cependant, vous avez dû concéder à Madame MORA un nouveau délai de quatre ans d'exploitation. Vous y avez été contraint par la négociation mais aussi par le retard pris, dans le travail sur le cahier des charges du futur contrat d'exploitation.

Le protocole d'accord fait état de divers objectifs, notamment sur le plan des emplois et des retombées économiques et sociales pour la région. Qu'en est-il, à l'heure actuelle ?

En outre, vous vous êtes engagés à fournir à notre assemblée un rapport annuel relatif à la mise en œuvre de l'exploitation des Eaux d'Orezza et des conventions de partenariat. Pouvons-nous envisager, Monsieur le Président, la présentation de ce rapport avant la fin du premier semestre 2022 ?

D'autre part, vous n'êtes pas sans savoir qu'en 2024, la loi imposera à tous les fabricants, le bouchon solidaire sur les bouteilles. Par conséquent, toute la chaîne d'embouteillage devra être modifiée.

Si ce n'est déjà fait, je doute que Madame MORA prenne à sa charge cet investissement alors que son contrat viendra à échéance quelques mois plus tard. Comment comptez-vous anticiper cette obligation ?

Enfin, Monsieur le Président, au vu de la complexité du dossier, de son importance économique et sociale mais aussi symbolique, dans ce qu'il représente pour l'ensemble du Peuple Corse, nous vous demandons la mise en place d'un comité de pilotage dédié avec la participation de tous les groupes de notre Assemblée.

M. Hyacinthe VANNI

Merci.

M. le Président Gilles SIMEONI

Madame la Conseillère territoriale, cara amica,

Merci pour votre question. Vous avez refait l'historique de ce dossier, vous le connaissez bien, nous le connaissons bien. Nous l'avons suivi et nous avons considéré ensemble, y compris d'ailleurs avec d'autres membres de l'Assemblée de Corse lors de la mandature précédente et lors de celle-ci, qu'il s'agissait d'un dossier stratégique et qu'il convenait d'essayer de rattraper ce qui n'avait pas été fait et surtout d'envisager l'avenir de façon sereine par rapport aux enjeux économiques, sociaux, de développement de l'intérieur que nous avons identifiés.

Je rappelle que nous sommes en l'état d'un contrat de location-gérance, reconduit, négocié de haute lutte dans des conditions difficiles, mais au terme d'une négociation qui nous a permis à l'époque de considérer que l'essentiel des intérêts que la Collectivité de Corse a vocation à défendre est d'abord l'intérêt public, puis ensuite, indirectement, l'intérêt économique et social des salariés et de la région qui accueille les eaux d'Orezza ; un contrat donc qui a préservé ces intérêts et qui arrivera à expiration vous l'avez rappelé, le 23 février 2025.

Très rapidement et sans entrer dans le détail, ce contrat prévoit que la SNEEMO doit réaliser le pompage, le transport, le traitement, l'embouteillage de l'eau au moyen de moyens adaptés et répondant aux normes.

La Collectivité doit de son côté prendre à sa charge tous les gros travaux et toutes les grosses réparations des biens loués, la SNEEMO en assurant l'entretien courant.

A l'issue de ce contrat de location-gérance, les biens et matériels nécessaires indispensables à l'exploitation, achetés par la SNEEMO, feront l'objet d'un rachat par la Collectivité de Corse, y compris, vous vous rappelez qu'il y avait la question des biens indispensables qui avaient été construits sur une parcelle qui n'appartenait pas à la Collectivité de Corse. Nous avons réglé cette question dans le cadre des négociations que nous avons eues. De même, et c'est une clause de sécurisation, aucun bien nouveau ne pourra être incorporé durant la dernière année d'exploitation sans accord explicite de la Collectivité de Corse.

Concernant le suivi de l'exécution, la transmission du bilan de l'exploitation doit nous être faite, dès qu'elle le sera, elle sera communiquée à l'Assemblée de Corse, premier élément de réponse à une des questions que vous avez posées.

En ce qui concerne le suivi, la DGA en charge du patrimoine, des moyens généraux et de la commande publique a mis en place un dispositif étroit de suivi de la mise en oeuvre de la convention de location/gérance et du contrôle du respect par la SNEEMO de ses obligations.

Des réunions régulières sont tenues notamment pour examiner les travaux à réaliser ; à titre d'exemple, les travaux en cours d'instruction ou de réalisation sont :

- Le changement des gouttières,
- La réflexion de l'étanchéité des toits,
- La réalisation des travaux de confortement des murs de soutènement de réseau pluvial,
- La construction d'une station d'épuration et de traitement des eaux.

Par ailleurs, la Collectivité de Corse a été sollicitée sur la réalisation d'un second forage, mais cette question relève d'une décision stratégique d'accroissement de la capacité de production et de la soutenabilité de cet accroissement.

C'est donc bien sûr une décision qui a vocation à être discutée et validée par l'Assemblée de Corse, deuxième élément de réponse à votre demande de mise en perspective d'un Comité de pilotage.

Ces points font l'objet d'un suivi en lien avec le directeur de la SNEEMO, les avocats de Madame Mora, dont vous avez rappelé qu'elle est notre interlocutrice, et qu'il y a la part de difficultés dans le dialogue que nous essayons de nouer avec elle.

Par ailleurs, les services de la Collectivité de Corse ont reçu les représentants des salariés, ils se sont rendus sur site avec eux, y compris tout récemment, afin d'évaluer au contradictoire des salariés, ce qu'ils considéraient être les besoins et les travaux à réaliser. A cette occasion, ils nous ont saisis de la problématique de la réglementation en cours d'évolution sur les bouchons solidaires.

S'agissant du remplacement des machines, le contrat est clair, la SNEEMO doit les remplacer si nécessaire, dès lors qu'elles sont indispensables à l'exploitation que la SNEEMO doit garantir.

Là aussi, nous aurons donc un droit de regard, et nous aurons la possibilité de les considérer comme des biens de reprise à la fin de l'exploitation.

Concernant la clause novatrice que nous avons introduite, c'est-à-dire, la contribution de la SNEEMO à la vie économique et sociale de la région et des différentes associations, je rappelle que la SNEEMO a l'obligation (du moins elle s'est engagée) de verser une somme de 130.000 euros et 100.000 euros par an les années suivantes ; nous avons tenu à ce qu'il n'y ait pas un droit regard, ni une immixtion de la Collectivité de Corse sur le choix des associations, certaines se sont rapprochées directement de la SNEEMO, par exemple l'association « *terra è ghjente d'Orezza* » ; nous savons qu'elle a saisi directement la SNEEMO et nous aurons l'occasion de faire le bilan du respect de cet engagement lors de l'évaluation annuelle.

Je termine en disant que je suis tout à fait favorable à votre proposition d'un Comité de pilotage, je pense même qu'il est indispensable. Je vous propose que nous l'organisions sur le modèle de celui de Petrapola en intégrant les spécificités du dossier « source d'Orezza ».

Je précise que notre objectif est clair, qu'il est difficile au plan juridique et qu'il justifie d'autant plus l'institution de ce Comité de pilotage ; notre idée est bien que ce contrat de location-gérance soit la dernière étape d'une transition, une transition qui doit nous conduire à identifier un modèle juridique, économique et social pérenne, et qui va nous permettre de concilier l'ensemble des enjeux stratégiques. Le chemin y

compris au plan juridique est difficile, vous savez que les avocats divergent, là aussi je souhaite que nous choissions ensemble et que nous fassions le choix le plus adapté.

Donc, oui sur le Comité de pilotage, nous nous voyons très vite pour en définir le périmètre, le contenu, et pour l'installer.

Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

Merci pour cette réponse complète.

Question suivante posée par M. Jean-Marc BORRI.

* **Question n° 2022/O1/028 - Fragilité du système des urgences en Corse**, posée par M. Jean-Marc BORRI au nom du groupe « Fà Populu Inseme »

M. Jean-Marc BORRI

Monsieur le Président du Conseil exécutif,

L'épidémie de COVID-19 a mis en exergue la fragilité de notre système de santé, qui se trouve aujourd'hui sous pression, face à l'ampleur de la demande de soins.

La Corse n'est malheureusement pas épargnée par ces difficultés structurelles, dues notamment à l'insularité, aux difficultés budgétaires de nos structures hospitalières ainsi qu'au retard historique que connaît notre territoire en matière d'infrastructures de santé. Ajoutant à cela la persistance de la crise COVID qui a frappé la Corse de plein fouet, mais aussi la problématique des déserts médicaux : les services d'urgence, notamment de Bastia et d'Aiacciu, se trouvent dans une situation d'extrême tension.

Les soignants, qui sont en première ligne depuis maintenant deux ans, sont confrontés à des difficultés quotidiennes grandissantes, avec pour conséquence un nombre important de personnels en arrêt maladie, et de nombreuses démissions.

Cette situation critique vient augmenter la charge de travail du personnel, dégradant fortement leurs conditions de travail ainsi que le bon fonctionnement des services. C'est d'autant plus inquiétant au regard de la saison estivale qui arrive.

Le personnel soignant n'est de ce fait plus en mesure d'exercer de manière sereine, ayant de graves répercussions sur la prise en charge des patients.

A ce manque de moyens humains, s'ajoute aussi le manque de moyens matériels.

Cette situation n'est pas acceptable.

C'est pourquoi, Monsieur le Président, il nous semble indispensable que le Gouvernement entende le cri d'alerte de nos personnels soignants.

En ce sens, pouvez-vous nous dire si des solutions, à court, moyen et long terme, ont été envisagées par ce dernier, afin de pallier ces trop nombreuses difficultés ?

M. Hyacinthe VANNI

Merci. La parole est à l'Exécutif.

Mme Bianca FAZI

Monsieur le Conseiller,

Je vous remercie pour votre question qui me donne l'occasion d'évoquer la situation des urgences en Corse, notamment sur Aiacciu, que je connais bien.

La crise COVID, vous l'avez dit, a été un révélateur des difficultés que connaît l'hôpital public depuis de nombreuses années, mais plus largement, elle a révélé la fragilité de notre système de santé tout entier.

Vous le savez en Corse, plus qu'ailleurs, nous souffrons dans ce domaine d'un retard structurel historique.

Alors, oui, je vous le confirme, les personnels soignants aux urgences d'Aiacciu et de Bastia sont à bout de souffle. Ils sont épuisés par les deux ans de crise Covid que nous venons de connaître et qui n'est pas encore terminée. Ils se sont mobilisés sans relâche, mais ils n'y arrivent plus.

Ils n'y arrivent plus car, à la crise liée au Covid, se sont rajoutés des besoins de prise en charge croissants de la population pour qui les urgences sont souvent l'unique solution, mais qui oublie que la vocation première des urgences est de faire des urgences.

Aujourd'hui, on dénombre une augmentation d'activité sur une année de près de 25 % (24,7 % exactement) sur l'hôpital d'Aiacciu.

Comme partout sur le territoire national, la situation des urgences est aujourd'hui extrêmement tendue. Les personnels paramédicaux m'ont confié leur épuisement et leurs inquiétudes ; à Ajaccio plusieurs d'entre eux sont en arrêt de maladie, en burn out.

Cela entraîne des vagues de démissions inédites des personnels médicaux et paramédicaux.

À titre d'exemple, au niveau médical sur l'hôpital d'Ajaccio, nous devrions être 16 ETP, c'est-à-dire 16 temps plein aux urgences ; nous sommes actuellement 5,5 ETP, le reste étant assuré par des intérimaires. Cela entraîne une désorganisation au niveau des urgences, mais de facto, une désorganisation de tout l'hôpital et de tous les services hospitaliers. Les urgences étant en souffrance, les services sont également en souffrance.

La réponse que devait apporter le Ségur de la Santé n'a pas été à la hauteur des attentes des personnels et des enjeux, il a généré « déception, frustration et colère ».

Et la loi Rist n'a fait que renforcer la problématique en entraînant une fuite des intérimaires. Ce constat est aujourd'hui partagé par l'ensemble de la communauté des soignants.

Nous sommes inquiets, très inquiets, d'autant plus à l'approche de la saison estivale avec l'afflux de population que nous connaissons.

À la différence d'autres territoires qui ont été contraints de fermer leur service des urgences, sur tout le national comme vous le savez, nous ne pouvons envisager ce type de solution. Nous sommes les seuls recours en cas d'urgences vitales.

Face à ce constat, nous avons besoin de solutions concrètes et rapides.

Nous avons alerté à plusieurs reprises le gouvernement sur la situation des urgences et plus spécifiquement sur l'hôpital public en Corse, et encore récemment dans un courrier signé par le Président du Conseil exécutif de Corse à l'attention de M. Olivier VERAN, Ministre de la Santé, qui par ailleurs n'est jamais venu sur notre île depuis qu'il a été nommé...

Nous sommes actuellement en discussion avec l'ensemble des soignants, médicaux, paramédicaux, libéraux, direction de l'hôpital et l'ARS de Corse afin que rapidement nos premières propositions soient validées.

Mais au-delà de ces réponses à l'urgence, c'est tout le système de santé qu'il faut à présent repenser. Je vous renvoie au Livre blanc des Régions de France, qui privilégie une solution d'aménagement médical du territoire, ce qui suppose un élargissement des compétences et des responsabilités des collectivités.

En Corse, forts de notre gestion pragmatique lors de la crise sanitaire du Covid, qui a démontré notre réactivité dans ce domaine, nous avons constaté l'efficacité d'une approche au plus près du terrain, de la réalité des acteurs et des besoins des populations.

Ce bilan a été partagé en mars dernier par l'ensemble des acteurs à l'occasion des Assises de la santé, et nous sommes arrivés à la conclusion qu'il faut rapidement engager la réflexion sur l'autonomie dans le domaine de la Santé.

A ringrazià vi !

M. Hyacinthe VANNI

Donc nous avons terminé notre série de questions orales.

Je vous propose qu'on suspende 5 minutes, de façon à reprendre nos travaux en faisant l'appel et en ouvrant la session.

Donc 5 minutes de suspension et on reprend.

La séance est suspendue à 11 h 20 et reprise à 11 h 35.

M. Hyacinthe VANNI préside la séance.

M. Hyacinthe VANNI

Donc, on va faire l'appel. Monsieur LUCCIONI, vous avez la parole pour faire l'appel.

M. Don Joseph LUCCIONI, Secrétaire de séance, procède à l'appel nominal des conseillers.

M. Hyacinthe VANNI

A ringrazià vi. Donc le, le quorum est atteint.

Ouverture de la séance à 11 h 40.

M. Hyacinthe VANNI, Vice-Président, préside la séance en remplacement de Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS.

M. Hyacinthe VANNI

Je rappelle qu'il faut faire parvenir les pouvoirs au secrétariat général, puisqu'apparemment on n'a pas tous les pouvoirs de tous les absents, à moins qu'ils ne soient présents après, donc on vérifiera.

Donc, la session est ouverte.

Je vais donner la parole au Président du Conseil exécutif qui va faire un discours introductif.

M. le Président Gilles SIMEONI

Merci.

Je salue la Présidente de l'Assemblée de Corse, vous l'avez dit, elle est retenue devant le Conseil des régions, où elle est rapporteuse d'un important rapport consacré notamment à la prise en compte attendue de l'insularité. Donc bien sûr, nous sommes à ses côtés politiquement et par la pensée dans ce moment important pour la Corse.

Mesdames et Messieurs les élus, Chers collègues,

Cette session de l'Assemblée de Corse se tient donc, hasard du calendrier, quelques jours après l'élection du président de la République ; élection déterminante dans le système politique français et donc déterminante aussi pour toutes les raisons que nous connaissons pour le présent et l'avenir de la Corse.

Au terme de ce suffrage, Emmanuel MACRON a été réélu Président de la République française, au terme d'un 2^{ème} tour qui l'opposait à Madame Marine LE PEN.

Comme c'est la règle en démocratie, j'adresse mes félicitations au Président de la République pour ce nouveau mandat qui lui a été confié par le peuple français et par le suffrage universel.

Au-delà de ce résultat électoral et de ses conséquences politiques, je souhaite revenir un instant sur les chiffres du second tour en France, mais également dans notre île.

À l'échelle de la France, Emmanuel MACRON atteint certes un score plus élevé que certaines projections, y compris dans les tous derniers jours avant le scrutin,

ne le laissent prévoir. Mais ce résultat, facialement bon, ne peut pas conduire à oublier que son résultat est globalement en retrait en pourcentage et on voit, par rapport à l'élection de 2017, que le scrutin a également été marqué par une abstention record depuis 1969, ainsi que par plus de 3 000 000 de votes blancs ou nuls.

Emmanuel MACRON a gagné. Sa victoire ne souffre aucune contestation, mais elle n'empêche pas d'attirer l'attention sur ces résultats et de rappeler également que, entre 2022 et 2002, le représentant, ou la représentante du Front national est passée à l'élection présidentielle d'un score au 2^{ème} tour de 17 % en 2002 à un score de 42 % en 2022, et ce score interroge doublement :

D'abord au fond, sur les raisons de cette progression de l'extrême droite, parce que je considère que Marine LE PEN reste une candidate d'extrême droite.

Il interroge également sur la stratégie politique électorale qui a été mise en œuvre. Je citerai simplement, pour nourrir la réflexion, la remarque de Lionel JOSPIN, qui lui était resté à la porte du 2^{ème} tour en 2022, mais qui dans une interview dans la presse écrite, indiquait qu'Emmanuel MACRON et ses soutiens politiques avaient tout fait pour, je le cite, « que se reproduise au 2^{ème} tour le face-à-face ultime avec une extrême droite qu'il jugeait plus facile à vaincre ».

Quoi qu'il en soit, ces chiffres confirment que la France est confrontée à une grave crise politique, économique, sociale et sociétale.

Et que, au-delà des frontières de la France, l'Europe et le monde se retrouvent pris aujourd'hui dans une logique à la fois de tensions, de conflits, de risques majeurs, y compris dans le domaine environnemental et climatique, et que ce cumul de contraintes et de crises conduit donc à une situation extrêmement difficile et extrêmement inquiétante.

Au-delà de l'élection présidentielle, il est donc évident que pour le Chef de l'État ainsi réélu et son gouvernement, qui sera désigné dans les heures ou jours à venir, un changement radical non seulement de politique, mais aussi de rapports au pays et au peuple, sans doute également aux différentes forces politiques qui représentent la diversité du paysage politique français, un changement radical donc s'impose, sauf à ce que les mois et les années à venir ne débouchent en France sur des tensions majeures et une situation ingouvernable.

Il me semble que ce constat est encore plus vrai en Corse, surtout si on regarde la façon dont la question corse a été traitée lors du premier quinquennat d'Emmanuel MACRON ; je dirais plutôt la façon dont la question corse n'a pas été

traitée, ou, pour être plus précis encore, comment la question corse a été mal et radicalement mal traitée.

Disons-le ici aussi et constatons-le, Marine LE PEN est arrivée en tête en Corse, largement au soir du 2ème tour.

Je respecte ce résultat électoral. Le peuple s'est exprimé et il faut respecter le choix du peuple, y compris lorsqu'on est en désaccord fondamental avec celui-ci. Je le dis et je tenais à le dire devant votre Assemblée, je considère que ce résultat est à la fois un motif de tristesse et une forme de désaveu et d'échec pour toutes celles et tous ceux qui refusent et combattent l'extrême droite et ses idées, au premier rang desquels se situe clairement le Conseil exécutif de Corse et la majorité territoriale.

Le parti qui soutient la majorité territoriale, avait clairement appelé à n'apporter aucune voie à une candidate dont le projet, les valeurs et la vision de la société sont aux antipodes, non seulement de notre vision globale, humaniste, mais également aux antipodes de l'idéal pour lequel, avec d'autres, nous nous sommes battus depuis un demi-siècle.

Les résultats électoraux sont donc, pour nous, paradoxaux et contradictoires. Le scrutin territorial de juin 2021 a donné une majorité absolue à « Fà populu in seme », il a conduit près de 70 % des électrices et électeurs insulaires a voté en faveur de listes nationalistes. Moins d'un an après, l'élection présidentielle donne une large avance à une candidate qui se situe clairement aux antipodes de ces idées. Et je rappelle que dans les derniers jours de sa campagne, elle a eu l'occasion, premièrement, de dire qu'elle était opposée à l'enseignement des langues régionales, donc la langue corse, elle l'a considérée comme une langue régionale dans le système éducatif. Elle a eu des positions en matière de politique pénale aux antipodes de celles que nous avons toujours défendues. Et enfin, elle a clairement dit, cette candidate, ce qui est son droit mais ce qui nous conduit là encore à être en désaccord total avec elle, qu'elle était opposée à un statut d'autonomie.

Donc, nous constatons ce résultat électoral, il nous interpelle bien évidemment, il doit également nous conduire à renforcer les réponses de fond qui s'imposent et qui s'imposeront comme des antidotes puissants aux discours et aux propositions de l'extrême droite. Et ce, quelle que soit l'échéance électorale, même si, mais ce n'est pas le lieu ici, une analyse affinée de l'abstention, de celles et ceux qui s'abstiennent d'une élection à l'autre, des reports de voix, démontrent bien qu'il n'y a aucune corrélation significative entre le vote nationaliste et le vote en faveur de l'extrême droite.

Le résultat du 2ème tour des présidentielles en Corse, indépendamment de ce premier constat, est aussi, je le pense sincèrement, à titre principal, le fruit amer, vénéneux de la politique menée par l'État en Corse depuis 5 ans.

Je voudrais rappeler un instant qu'au 1^{er} tour de 2017, les candidats MACRON et LE PEN avaient obtenu exactement les mêmes scores que lors du 1er tour de 2022 : 18 % pour Emmanuel MACRON ; 28 % pour Marine LE PEN.

Ces résultats, à l'époque, laissaient entrevoir une large victoire de la candidate Marine LE PEN en Corse.

Si Emmanuel MACRON est finalement arrivé en tête au 2^{ème} tour en 2017, avec 51,5 % des voix, c'est à titre principal parce qu'une partie de la majorité territoriale nationaliste de l'époque a appelé à voter en sa faveur et a pu mobiliser de façon crédible et forte autour de cet appel, à partir de deux engagements du candidat MACRON en cas de victoire.

Le premier engagement réitéré par le candidat devant la famille des condamnés, c'était le rapprochement immédiat des prisonniers politiques en cas d'élection, et notamment des membres du commando dit Erignac.

Le deuxième engagement, c'était la mise en œuvre d'un pacte girondin, avec une perspective, certes insuffisante à notre sens, mais une perspective quand même de solution politique globale.

J'ai moi-même à l'époque assumé, après un débat interne à la majorité territoriale de la mandature précédente, qui nous a conduits à prendre des positions différentes, après un débat interne au sein du mouvement dont je suis issu et où des opinions différentes s'étaient également exprimées, nous avons fait et j'avais fait le choix clairement expliqué et assumé d'appeler, pour les raisons que je viens d'exposer, d'abord pour faire barrage à Marine LE PEN, ensuite pour permettre au candidat MACRON, en cas d'élection, de tenir ses promesses, notamment celle relative au rapprochement immédiat des prisonniers. J'avais donc fait le choix et assumé ce choix d'appeler à voter en faveur d'Emmanuel MACRON.

Il a été élu en 2017, nous savons toutes et tous que les engagements pris n'ont pas été tenus.

Je ne veux pas ici rouvrir des débats que nous avons eus souvent, redire ce que nous avons eu l'occasion de dire avec patience, avec abnégation, avec le souci constant de la démocratie et de sa promotion, je ne veux pas redire ici autrement que par une phrase ce qui a été la réalité des 5 années que nous venons de passer: la Corse, ses

élus, son peuple, le suffrage universel, la démocratie ont été bafoués et méprisés pendant cinq longues années.

Il a fallu l'assassinat, dans des conditions atroces et constitutives d'ores et déjà d'un scandale d'État, il a fallu donc l'assassinat d'Yvan COLONNA et une mobilisation populaire sans précédent, dans laquelle la jeunesse corse a pris une part déterminante, il a fallu donc cet assassinat et cette mobilisation pour qu'enfin le rapprochement qui était refusé pour des raisons exclusivement politiques, au mépris assumé de la volonté unanime exprimé par l'Assemblée de Corse, au mépris assumé du droit, il a fallu cet assassinat et il a fallu cette mobilisation pour que le rapprochement soit enfin mis en œuvre.

Il a fallu cet assassinat et il a fallu cette mobilisation populaire pour qu'enfin le principe d'un processus de négociation à vocation historique soit enfin acté, initié et, malheureusement, quelques jours après, suspendu.

Je rappelle que malgré les différentes sollicitations publiques en ce sens, malgré les échanges que j'ai pu avoir avec des représentants du gouvernement, le programme d'Emmanuel MACRON ou ses déclarations de campagne n'ont fait aucune référence ni à ce processus de négociation et à son contenu, ni à une solution politique globale, ni à la perspective d'autonomie de plein droit et de plein exercice voulue par une majorité de Corses et soutenue, par exemple, par l'Association des régions de France.

Comment dans ces conditions s'étonner que de nombreux Corses, et notamment dans l'électorat nationaliste, aient décidé, sans pour autant bien évidemment voter, y compris à travers un vote sanction, en faveur de Marine LE PEN ?

Comment s'étonner que de nombreux Corses aient décidé en leur âme et conscience de ne pas donner ou renouveler leur confiance à Emmanuel MACRON ?

Je signale d'ailleurs, même si comparaison n'est pas raison, que c'est exactement la même dynamique et, me semble-t-il, le même mécanisme politique qui ont conduit les départements et régions d'outre-mer, qui pour la plupart avait choisi le candidat MACRON en 2017, à le désavouer massivement en 2022.

Le premier mandat d'Emmanuel MACRON a donc été en Corse et pour la Corse, celui des occasions manquées. Je tenais à le redire aujourd'hui, au terme de ce premier quinquennat.

Ce qui s'est passé pendant 5 ans ne peut pas être oublié.

Ce qui s'est passé pendant 5 ans a été et a eu des conséquences, y compris en termes de défiance vis-à-vis de l'État, d'interrogations sur l'écoute que l'on avait à Paris pour le suffrage universel, a eu des conséquences aussi sur le sentiment de révolte qui renaît avec force dans la jeunesse, mais pas que dans la jeunesse. Il fallait donc le rappeler.

Mais avec la même force, je veux dire devant vous, je veux dire en Corse, je veux dire au gouvernement actuel et à celui qui va venir, je veux dire à Gérard DARMANIN, qui nous a expliqué qu'il serait certainement en cas de victoire d'Emmanuel MACRON, confirmé dans la mission qui lui a été donnée.

Je veux dire enfin au nouveau président de la République élu depuis dimanche dernier que, si nous gardons à l'esprit ce qui s'est passé pendant 5 ans, nous sommes plus que jamais déterminés à construire une solution politique dans un cadre démocratique par le dialogue avec Paris, le Gouvernement et l'État.

Le premier mandat d'Emmanuel MACRON a été celui des occasions manquées ; le deuxième doit être celui qui permettra de clore définitivement un cycle de 50 ans basé sur la logique de conflit et de l'abnégation de ce que nous sommes collectivement, un peuple, pour ouvrir une phase nouvelle des relations entre la Corse et l'État et nous permettre à nous, et d'abord à nous parce que c'est notre responsabilité avant celle de tous les autres, de construire une société et un pays démocratique, émancipé, rayonnant, développé au plan économique, construit sur des valeurs universelles de solidarité, de fraternité, d'ouverture sur le monde méditerranéen, l'Europe et le monde.

Oui, nous sommes aujourd'hui prêts, le Conseil exécutif de Corse, la majorité territoriale et je le pense et l'espère sincèrement, l'ensemble des forces politiques représentées dans cet hémicycle et ailleurs, nous sommes prêts à nous engager de toutes nos forces et loyalement dans le processus de négociation à vocation historique, acté oralement et par écrit à travers la signature de Gérard DARMANIN et la mienne ; Gérard DARMANIN, qui avait été mandaté à cet effet par le Gouvernement et par le Président de la République.

Nouvelle relation à construire fondée sur le dialogue, le respect réciproque et la définition et la mise en œuvre d'une solution politique globale conforme aux intérêts collectifs du peuple Corse.

La première réunion effective avait été suspendue. Je souhaite et je l'ai dit à Gérard DARMANIN, comme vous, qu'elle se tienne le plus rapidement possible.

La date qui a été actée et que je vous propose de retenir est celle du 18 ou du 19 mai, pour une première réunion à Paris entre les élus de la Corse et le ministre Gérald DARMANIN, si dans les jours à venir, à l'occasion de la formation du nouveau gouvernement, il est confirmé dans la mission qui lui a été donnée en amont de l'élection présidentielle.

J'aurai l'occasion de m'entretenir directement avec Gérald DARMANIN en amont de cette réunion et je lui redirai ce que je vous ai dit ici, et nous purgerons si nécessaire les difficultés issues des dernières semaines ou en tout cas, nous les aborderons comme nous aurons sans doute vocation à les aborder dans un cadre plus large.

Cette première réunion, qui doit permettre à l'ensemble des courants politiques représentés dans cette Assemblée d'être impliqués directement a, à mon sens, vocation à préciser la méthode de travail : une méthode de travail qui doit impliquer l'ensemble des élus, des forces politiques et des forces vives dans le processus.

La construction de cette solution politique globale doit impliquer nécessairement, bien évidemment l'ensemble des nationalistes, bien évidemment l'ensemble des forces représentées dans cet hémicycle. À mon sens, il faut trouver des modalités d'élargir cette implication en ayant en tête le souci de l'efficacité, il faut définir un contenu programmatique et opérationnel aux discussions.

Il y a l'aspect politique, historique, symbolique.

Il y a l'aspect institutionnel avec clairement pour nous la perspective d'un statut d'autonomie de plein droit et de plein exercice dont les contours sont d'ores et déjà identifiés, mais dont nous aurons à préciser la portée en essayant, c'est en tout cas la proposition que je réitère, de trouver un accord le plus large possible sur ce que nous attendons exactement de ce statut d'autonomie.

Au-delà de l'aspect institutionnel, il y a, vous le savez et nous le savons, de fortes attentes dans le domaine économique, il y a de fortes attentes dans le domaine social. Et je rappelle que parmi les faiblesses identifiées du processus de Matignon de l'époque, figurait le fait que la question sociale n'avait pas été intégrée dans le périmètre des discussions.

Je rappelle que des notions essentielles pour nous, comme la question du statut d'officialité de la langue corse, la question de la reconnaissance du peuple corse, la question du statut de résident ont vocation à être intégrées dans le périmètre de discussion.

Et je rappelle également qu'au-delà des thématiques institutionnelles, économiques, sociales, environnementales, il y a également des problématiques sociétales. Les avancées que nous voulons construire sont indissociables du renforcement d'une société de démocratie réelle qui fasse reculer l'ensemble des forces et des mécanismes qui ne s'accommodent pas de la véritable logique démocratique.

Enfin et à côté de ces orientations et choix stratégiques, je rappelle que la relation nouvelle que nous souhaitons entre la collectivité de Corse et l'État doit permettre d'avancer rapidement et de façon significative sur tous les grands dossiers qui ont souffert des relations dégradées, notamment avec certains représentants de l'État en Corse ; relations dégradées qui ont caractérisé les mois et les années écoulées.

Nous avons devant nous, « nous » Conseil exécutif et Assemblée de Corse, « nous » Collectivité de Corse et État, un champ immense de travaux et de dossiers urgents et stratégiques : la lutte contre la spéculation foncière dans toutes ses déclinaisons ; la question sociale ; la question des déchets ; la question de l'énergie ; la question du PTIC ; du CPER ; des contractualisations, y compris avec les communes et intercommunalités ; les grandes programmations, y compris avec l'Union européenne ; la question des infrastructures ; la question des transports maritimes, nous allons en parler cet après-midi ; aériens, derrière, avec la DSP à défendre et à conforter avec notamment les enjeux pour Air Corsica et les enjeux sociaux pour les personnels d'Air France ; la question des prix des carburants et des produits de consommation courante.

C'est aussi le sens des deux réunions de travail extrêmement constructives que j'ai eues avec le nouveau Préfet de Corse. Et je forme le vœu, bien évidemment, que ce nouveau climat, cette nouvelle relation s'inscrive dans la durée et nous permette, chacun dans le respect de nos compétences, chacun dans le respect de nos prérogatives, chacun dans le respect de nos fonctions et nous, notre fonction, elle implique d'appliquer à la lettre le mandat qui nous a été donné par le peuple, en continuant de nous inscrire dans le fil historique du combat qui nous porte depuis 50 ans. Je forme le vœu donc que ce climat s'installe durablement.

Les semaines et les mois à venir seront déterminants.

Nombreux sont les sujets d'inquiétude, au premier rang desquels le fait que l'absence de perspectives politiques conduit la société corse d'un état d'optimisme dominant lors des dernières années à une sorte d'inquiétude forte, avec des risques que nous connaissons tous et qui existent.

Je le redis solennellement, il ne peut pas y avoir de retour en arrière. Il ne doit pas y avoir de retour en arrière.

Il n'y a pas d'autre chemin que celui de la démocratie comme méthode et comme objectif.

La solution politique globale, l'enracinement irréversible de la paix, le traitement dans toutes ses dimensions de la question des prisonniers politiques et des suites judiciaires de ce qui s'est passé, les avancées significatives dans tous les domaines du quotidien sont à portée de main, il est de notre devoir et de notre responsabilité, à Paris comme en Corse, de concrétiser cette opportunité historique.

Je veux vous assurer, Mesdames et Messieurs les élus, Cari amichi, Cari culleghi, et à travers vous, je veux assurer les Corses et l'ensemble de notre peuple dans l'île et dans la diaspora que nous serons ensemble au rendez-vous de l'histoire.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Monsieur le Président du Conseil exécutif.

Donc si vous voulez bien, on va continuer notre session jusqu'à 13 heures, on va suspendre, on va déjeuner et après, on reprend à 15 heures avec le dossier du maritime.

Je pense que l'Exécutif nous a fait parvenir les dossiers qu'il voulait faire passer jusqu'à 13 heures. Donc, il s'agit du rapport...

M. Jean-Martin MONDOLONI

Président, juste une question d'ordre.

Le Président de l'Exécutif vient de s'exprimer sur un sujet suffisamment prégnant, suffisamment grave pour que, me semble-t-il, comme c'est l'usage désormais, puisque ce n'est pas un discours ordinaire que l'on vient d'entendre, pour qu'à minima il y ait une réaction de chaque groupe de 5 minutes.

La question n'est pas d'y passer la matinée, mais je pense que la nature des propos appelle à minima une réaction de notre Assemblée, si vous en êtes d'accord. Et je pense qu'on aurait pu d'ailleurs anticiper hier en commission permanente, non pas d'une connaissance du contenu, mais enfin de la nature de l'intervention.

M. Hyacinthe VANNI

Si tous les groupes en sont d'accord, moi, je n'y vois pas d'inconvénient. Et si l'Exécutif est d'accord, mais il m'a déjà fait signe qu'il l'était, moi je ne vois pas

d'inconvénients de donner la parole 5 minutes à chaque président de groupe, de façon à ce qu'il puisse s'exprimer sur l'actualité qui est une actualité, c'est vrai, assez préoccupante.

Donc Monsieur MONDOLONI, vous avez la parole, si vous le souhaitez, et après, je donnerai la parole à chaque président de groupe s'ils le souhaitent.

M. Jean-Martin MONDOLONI

Oui, très spontanément et à brûle-pourpoint, parce que beaucoup de choses ont été dites ; certaines que nous pouvons avoir eu en partage.

D'abord, sur l'analyse du scrutin.

Monsieur le Président, vous vous êtes exprimé 35 minutes, vous avez passé 1/4 d'heure sur une analyse que vous avez probablement affinée depuis dimanche dernier. Ça relèverait presque de la prestidigitation...

Vous êtes président, vous êtes celui qui exerce la plus haute autorité politique de cette île. Au terme de 3 semaines, celle qui a précédé le premier tour, puis les deux tours, on ne sait pas, la Corse ne sait pas, les Corses ne savent pas ce que dans le secret des urnes à bon droit, vous avez vocation à masquer. Mais on ne sait pas pour qui a voté la première autorité politique et morale de l'île !

Je pose cela comme question ouverte.

Deuxièmement, sujet non pas de dissensus, mais en tout cas de questionnement.

D'aucuns défendent l'idée qu'il y aurait une porosité de l'électorat. On comprend mal pourquoi 70 % de gens il y a 10 mois se seraient prononcés sur des thèses nationalistes corses (je caricature pour fixer les esprits) et pourquoi 10 mois plus tard, on a 60 % de l'électorat ou presque qui se positionnent sur une candidate qui a, en effet, des thèses radicalement opposées.

Alors, que ce soit des scientifiques qui convoquent la méthode de régression linéaire ou que ce soit du domaine de l'intuition, deux thèses s'affrontent : ceux qui pensent qu'il y a porosité et ceux qui pensent que ce ne sont pas les mêmes.

Il n'y qu'une seule façon de le vérifier : c'est de demander, mais c'est un travail de bénédictin auquel personne ne cédera, de vérifier les listes d'émargement pour savoir si oui ou non, ce sont les mêmes.

On peut craindre qu'une bonne partie de ceux qui vous ont soutenus, ou une partie, je ne sais pas si c'est une bonne partie, se soit prononcée à la fois pour un processus d'autonomie, en tout cas c'est l'interprétation que vous faites à chaque scrutin, que les gens qui vous soutiennent, vous soutiennent pour faire nation. Nous, on n'a pas du tout la même approche : on pense qu'on vous soutient pour faire région et vous pensez qu'on vous soutient pour faire nation. En tout cas, cette question n'est jamais tranchée.

Et 10 mois, plus tard, on a, on peut avoir en tout cas, une lecture inverse.

Donc, soit on tranche cela en disant « on vérifie toutes les listes d'émargement », soit on restera toujours dans quelque chose qui relève de l'ambiguïté.

Troisième formule gênante et ça me donne l'occasion d'y revenir.

Il y a eu des mobilisations, il n'est pas question de les contester. Et vous savez, au moins sur la part d'indignation qui a touché l'assassinat innommable d'Yvan COLONNA, combien nous aussi nous avons été indignés et dans quelle mesure nous avons manifesté notre émotion et notre compassion à l'égard de la famille.

Mais il y a cette petite musique de fond qui consiste à dire « la jeunesse corse s'est mobilisée ». « LA jeunesse corse », avec l'article défini.

Salon très précis, il y a une jeunesse corse qui s'est mobilisée, il n'est pas question de le contester. Et vous l'avez dit d'ailleurs, il n'y a pas que la jeunesse, il y a une jeunesse corse. Mais ces termes globalisant laisseraient penser de façon un peu excessive que toute la jeunesse corse s'est sentie concernée. Il y a une jeunesse qui s'est sentie concernée, de façon du reste plus ou moins pacifique.

Voilà pour les sujets sur lesquels on peut continuer à contraster. En revanche, nous partageons l'idée, en tout cas dans l'analyse qu'on peut faire spontanément de ce scrutin, qu'il y a eu en effet un rendez-vous manqué entre Emmanuel MACRON et la Corse, qui va de l'absence d'action, en passant par des choix de hauts fonctionnaires discutables, jusqu'à la faute désormais avérée. On verra si c'est un scandale d'État, je pense que vous allez un peu vite en besogne, mais il y a bien une faute de l'administration pénitentiaire qui est désormais prégnante et on ne doit pas se le cacher. Et tout cela est constitutif, en effet, d'un rendez-vous manqué.

Maintenant, il faut regarder vers l'avenir. Nous avons dit, nous le répétons, que nous serons très actifs dans le processus qui s'engage.

Nous, on considère qu'il y a en effet deux pans que vous avez plus ou moins décrits, ce qu'on va appeler le politico symbolique, on ne sera pas tout le temps d'accord. Et puis il y a un pan que vous avez rapidement couvert dans un spectre beaucoup plus général : il y a le social, il y a l'économique, il y a le sociétal, il y a tout ce qui concerne des dossiers en suspens sur lesquels nous allons revenir cet après-midi à l'occasion de notre session où nous aurons besoin du concours de l'État. Nous aurons besoin, je le répète ici, comme j'ai eu l'occasion, comme nous avons l'occasion de le dire à l'occasion des précédentes sessions, il faudra qu'on monte à Paris unis.

Donc, il va falloir aussi qu'entre nous, on dégage sinon des consensus, en tout cas des plus petits dénominateurs communs qui nous permettent de dépasser ce qui pourrait apparaître comme des divisions, et ce qui serait le pire puisque l'expression des régions qui auront à débattre sur ce sujet est très claire, il ne faut pas arriver divisés à Paris.

Tout ça pour vous dire que, oui, il y a un rendez-vous manqué.

Nous, on souhaite que désormais il y ait un rendez-vous acté ; c'est le cas. Il y a une promesse, elle vaut ce qu'elle vaut. Nous, on pense que le ministre est allé un peu vite en besogne en parlant de statut à la polynésienne. On pense que de ce point de vue-là, la promesse qui a été formulée est un peu précipitée. Nous verrons bien.

Ce qu'il faut avoir à l'esprit, c'est que le rendez-vous de décembre, il faut oublier. On ne va pas aller à marche forcée sur des choses qui engagent la Corse pour un avenir à long terme.

Donc il y a eu un rendez-vous manqué, il y a un rendez-vous qui est désormais acté, il y aura un rendez-vous voté, parce qu'on est très attachés au principe du référendum et il y aura surtout, et on espère et on y contribuera, un rendez-vous réussi.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Cher collègue. Vous avez légèrement dépassé, mais je n'ai pas voulu vous interrompre, mais je demanderai à ce qu'on respecte les 5 minutes exceptionnelles.

Donc s'il y a d'autres personnes qui veulent s'exprimer au nom d'autres groupes, je leur donne volontiers la parole.

M. LUCIANI.

M. Xavier LUCIANI

Je crois que la question qu'on posait ce matin me semble extrêmement claire, je pense que le président y a répondu même hier en partie, il y a répondu tout à l'heure.

« Rendez-vous manqué », Jean-Martin, si je me réfère à l'histoire de la Corse, on en a manqué beaucoup et Paris en a manqué beaucoup aussi avec nous, parce qu'on a souvent donné des rendez-vous qui ont été manqués et pas forcément de notre faute, et depuis pratiquement 1978, 1979, en tous les cas juste après l'affaire d'Aleria.

Sur le reste, il est évident que le mot-clé pour nous, que nous martèlerons autant que faire se peut au cours de ces discussions, c'est bien sûr, la notion de peuple. Nous avons quelques convergences quand même, pas mal de points que nous partageons depuis longtemps, notamment l'idée d'une coofficialité pour la langue qui pour nous semble non négociable.

Je crois qu'on ne peut pas aujourd'hui nous demander, et je le dis dans la question, de nous reconnaître comme une expression géographique, nous ne sommes pas le Cap Sicié ou le Cap Cerbère. Nous sommes une nation et nous sommes un pays qui a vocation à exister au-delà de 2022 et au-delà de la place Beauvau, ça c'est important de le dire aussi.

Donc l'idée, bien entendu, d'une convergence, est de ne pas aller à Paris avec nos mains dans les poches, avec chacun sa chanson. Donc c'est important que la Corse parle d'une voix sur un projet, en tous les cas sur l'ébauche de quelque chose qui soit une véritable route pour la construction nationale, je crois que c'est une évidence.

Pour le reste, et je le disais dans la question, ce qui est dramatique, c'est que nous avons voté tous ensemble, y compris vous, avec nous en octobre dernier, une délibération qui aura peut-être, on ne le savait pas à l'époque, sauver la vie de quelqu'un qui est mort depuis. Ça, je crois que c'est un grand regret pour nous, c'est-à-dire que Paris, à ce moment-là, a raté un rendez-vous aussi.

Et pour le reste, bien entendu, je crois que les responsabilités sont posées. Nous, en tant que groupe politique, nous prendrons les nôtres, bien sûr, et nous participerons, je l'espère, à construire une trame qui soit une trame qui permette non pas de satisfaire Paris, ou en tous les cas de calmer le climat social et politique, mais d'entrer pleinement dans une véritable époque qui soit celle de la reconnaissance d'un peuple et, bien entendu, de la reconnaissance d'une nation en Méditerranée.

Je terminerai sur un point, je ne serai pas très long, vous voyez.

Vous dire que 2017... Alors moi, je ne vais pas rentrer dans l'abstention, les consignes, les non-consignes. Nous, nous étions pour pas de soutien et pas de consignes. Les gens, il me semble, dans l'auto-détermination de ce peuple, se déterminent en conscience et collectivement et individuellement. Donc là-dessus, je crois qu'il n'y a pas de chiffrages ou de pourcentages à évoquer.

Moi, je reviens sur ce qu'a dit le Président, et là-dessus on converge, c'est qu'en 2017, le nationalisme était quasiment uni et il avait été déterminant dans le scrutin qui avait eu lieu au second tour de l'époque.

Voilà. Donc, je pense que c'est une bonne leçon à retenir pour tout le monde : l'idée d'avoir une unité de vue avant d'aller le 18 ou le 19 mai à Paris.

M. Hyacinthe VANNI

D'abord Josépha et après Paul-Fé, s'il en est d'accord.

Mme Josépha GIACOMETTI-PIREDDA

En quelques mots, puisque nous sommes invités à nous exprimer.

Je ne vais pas rentrer dans l'analyse d'un scrutin comme ça, au doigt mouillé, dans l'improvisation, parce que ce serait un peu simple et simpliste. Mais en revanche, je souhaite aussi justement que nous n'ayons pas de raisonnement caricatural, parce que je crois que quand j'entends de certains qu'il y aurait, et Jean-Martin, je ne dis pas que c'est vous qui avez tenu ces propos, mais quand j'entends de la part de certains qu'« il y aurait une transposition parfaite entre le vote nationaliste des territoriales et le vote nationaliste français de Marine LE PEN », je trouve ça très excessif et je dirais même, pour avoir analysé un petit peu, en revanche, certaines communes : faux ! Totalement faux !

Je crois qu'il y a là, si nous voulons nous livrer à de véritables analyses, une analyse du corps électoral de ceux qui s'expriment lors de territoriales, de ceux qui s'abstiennent lors de territoriales et qui s'expriment lors de présidentielles ; notamment le corps électoral composé de nouveaux arrivants mais pas seulement. Et je ne vais pas être caricaturale, donc je vais m'arrêter là.

Mais ne soyons pas excessifs dans nos propos puisque je crois que ce serait très malvenu et je crois que nous pourrions d'ailleurs être surpris.

Pour notre part, nous avons appelé, tout le monde le sait, à Corsica Libera, pour l'abstention et l'abstention a été aussi importante, très importante en Corse, donc

très certainement quelque chose à noter. Alors, d'autres ont appelé à l'abstention, comme nous, nous n'en tirons pas...

De la même façon, et je ne vais pas être caricaturale et en tirer une gloire, mais je crois que c'est effectivement aussi à comprendre dans l'analyse, si l'on veut être juste, il y a eu en Corse aussi une expression à travers cette abstention et des partis indépendantistes, dont celui que je représente ici, ont appelé à s'abstenir pour signifier à un gouvernement qui voudrait nous donner par-là, et ça aussi je l'ai entendu, peut-être des leçons de démocratie en disant « il faut aller aux urnes ». Nous n'avons pas d'ailleurs interdit aux Corses qui souhaitaient y aller d'y aller. Nous avons donné, nous, notre sentiment et ceux qui souhaitaient se rendre aux urnes étaient, bien entendu, libres de le faire.

Mais c'est un peu là-aussi complexe de recevoir des leçons de démocratie lorsque la démocratie a été, durant 5 années, le Président de l'Exécutif, l'a rappelé et je le rejoins sur ce point, la démocratie en Corse a été foulée aux pieds par le chef de l'État. Donc, l'exercice démocratique, c'est selon que ça intéresse.

Nous, nous avons appelé à l'abstention aussi parce que nous avons 2 candidats qui restaient pour ce second tour : un candidat du mépris réitéré durant 5 années, du déni de démocratie et une candidate qui est aux antipodes, aux antipodes des thèses qui sont les nôtres, puisque si nous partageons le vocable de nationalisme, et d'ailleurs beaucoup dans nos rangs en discutent à juste titre, nous, nous sommes dans un nationalisme de libération et non pas dans un nationalisme de négation tel que le portent les thèses de l'extrême droite. Ça, je pense que c'est très clair.

Donc ensuite sur la question des discussions à ouvrir avec Paris, oui, il faut qu'elles reprennent très vite. Nous le réitérons comme nous l'avons dit ici le mois dernier, lorsque nous avons eu à discuter de la nécessité d'ouvrir des discussions à un niveau véritablement historique pour que le soient les lignes rouges qui sont posées par, aujourd'hui le Président de la République, hier par le Ministre de l'Intérieur DARMANIN, et je ne sais pas quel sera son rôle dans les dans les jours à venir et s'il restera le « Monsieur Corse », mais les lignes rouges, pour nous, sont le seuil minimal de discussion.

Mais de tout ça, il va falloir discuter : la reconnaissance de ce peuple, de ses droits à vivre sur sa terre, le statut de résident, la coofficialité de la langue, un véritable statut d'autonomie qui est pour nous le pouvoir de légiférer.

Ça, c'est ce que nous avancerons ; on verra ce qui nous sera avancé.

Nous allons avec la volonté de participer loyalement, mais être loyal, c'est être clair. Donc pour l'instant d'un côté, nous avons des lignes rouges et d'un autre, il y a un seuil minimal, on verra si les lignes se croisent, se rencontrent et convergent. Mais pour l'heure, nous n'y sommes pas.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Chère collègue, vous êtes restée dans les temps.

Paul-Félix BENEDETTI.

M. Paul-Félix BENEDETTI

Rapidement, un commentaire d'élection en restant simple, mais en restant quand même dans les mathématiques.

La plus grande porosité, Jean-Martin, c'est le glissement des 26 % FILLON à 6 % PECRESSE. Très, très gros glissement !

Le courant indépendantiste unanime a appelé à la non-participation et on a réussi par rapport à un score national à faire tomber la participation de plus de 12 % : + 6 % de votes blancs et nuls.

Ce qui fait que, de manière contributive, je pense que chacun a son lot de miséricordes à faire.

Mais l'analyse, je pense qu'elle doit être faite de manière globale. Il n'y a pas de grand raccourci à faire, il y a un contexte à comprendre.

Il y a un mal-être en Corse qui est à deux niveaux :

Il est au niveau politique, constitutionnel et institutionnel, par cet irrespect permanent qu'a manifesté la France impérialiste et jacobine à nos revendications légitimes qui se sont manifestées par trois fois sur des scrutins majoritaires où les nationalistes ont gagné non seulement les élections, mais gagné l'estime de toute la Corse et aussi, je l'espère, l'estime de ceux qui sont aujourd'hui nos adversaires politiques.

Mais il y a aussi le malaise social, avec un niveau de vie de plus en plus bas et un modèle économique, où on n'a pas su se développer sans se préserver, qui fait qu'il y a de plus en plus d'inégalités. Et lorsqu'on ouvre la porte de l'injustice, à ce moment-là, il y a des réactions qui sont des réactions de rupture et elles se sont traduites par un vote

qui peut être considéré comme un vote extrémiste de droite, mais moi je l'assimile plus comme un appel au secours de tout un peuple qui demande à ce qu'on ait une solution globale.

Et c'est là où il y a le deuxième volet : ce sont les négociations, négociations politiques.

Il faut qu'elles soient au moins consensuelles et fortes pour ce qui concerne ce que moi je considère la majorité politique patriotique, celle qui a amené cette prise de conscience à voter nationaliste à toutes les élections importantes internes à la Corse, dans des formats où on est quasiment sur un quantum des 2/3.

Et ensuite, je pense que ce quantum minimum, c'est une autonomie large, avec une dévolution de pouvoirs de plein droit à l'égal de ce qui est fait dans les autres îles de l'arc méditerranéen et latin.

Ensuite, c'est à nous de convaincre nos partenaires, qui dans ce cadre-là ne sont plus des adversaires politiques, qu'on doit faire chose commune de cette proposition et qu'on doit remonter à Paris avec une demande, si possible, qui soit une unanimité du moment et qu'on n'ait pas à chercher un arbitrage au niveau ministériel et étatique qui ne pourra se faire qu'au détriment de l'intérêt collectif et général de la Corse.

Donc moi j'ose espérer qu'on puisse partir de Corse avec un socle commun unanime. Et si ce n'est pas fondamentalement le cas, qu'on parte au moins sur la matrice patriotique qui soit unanime.

M. Hyacinthe VANNI

Merci. Don Jo LUCCIONI, pour « Fà populu in seme ».

M. Don Joseph LUCCIONI

A ringrazià vi.

Parechji elementi.

Prima, ghjirami versu à u cullegu Jean-Martin MONDOLONI è d'ì li ch'ì u muvimenti ch'ì sustegna è ch'ì appoggi à maggiurità territoriali, vene à d'ì « Femu a Corsica » hè statu chjaru nant' à u sicondu ghjiru d'issa ilizzioni presidenziali francesi, ramintendu ch'ì nisun votu ùn divia andà à a candidata du Rassemblement national,

Marine LE PEN, chî porta un prugettu, ideï è una visioni di a sucietà in generali è di a Corsica chî sò cuntrarie à i nosci valori è à i nosci principii i più fundamentali.

Moi et nous, nous sommes nationalistes corses. Nous ne sommes pas nationalistes, tout court, nous sommes nationalistes corses et ça, c'est fondamental è mi pari propiu impurtanti di ramintà la.

Ensuite, Monsieur le Président du Conseil exécutif l'a dit, en 2017, notamment au second tour, il y a eu un positionnement en faveur du candidat MACRON, qui s'était positionné sur le pacte girondin et qui avait pris des engagements, y compris vis-à-vis des familles des prisonniers politiques s'agissant de leur rapprochement et force est de constater que, après 5 années de négation de ce que nous sommes, de nos droits, de mépris et de régression politique, il ne pouvait pas être possible pour nous, nationalistes corses et majorité territoriale, mouvement politique, d'appeler à voter pour ce président sortant, nonobstant l'ouverture, quoique suspendue au moment du second tour, d'un processus qualifié à vocation historique.

Vous ne serez pas étonnés si je vous dis que je partage l'analyse du Président du Conseil exécutif et pour rejoindre Monsieur BENEDETTI, puisque nous avons les mêmes références, 25 % de votes FILLON en 2017, et je ne remonterai pas jusqu'en 2007 ou en 2012, avec le candidat SARKOZY ou avant, avec le RPR et les candidats gaullistes successifs ; 6,33 % en 2022 pour Valérie PECRESSE

Dans le même temps, Emmanuel MACRON ne progresse pas au premier tour et est en régression de près de 10 000 voix au second tour, Marine Le PEN stagne au premier tour, Éric Zemmour fait 12 %, pour ajouter à l'analyse de Monsieur BENEDETTI, 12 % en Corse. Voici pour l'analyse.

Et de manière plus générale, ouvrir la question du contexte et de ces élections, a ghjuventù, il a été dit, Monsieur MONDOLONI, ci hè una ghjuventù chî s'hè mubilizata, chî hà utu l'uccasione di sprimà a so collera, a so rivolta leghjittima, ma di modu generali, a ghjuventù hè vera, ùn hè micca sola a ghjuventù naziunalista, ma ci hè una situazione d'angoscia, di paura, ma dinò di speranza, in a ghjuventù di stu paese, ch'edda fussa naziunalista o micca.

Les dernières semaines ont permis de démontrer à quel point la situation était complexe, tendue, sensible, délicate au niveau de la jeunesse.

La semaine dernière, il y a une session de l'Assemblea di a Ghjuventù qui s'est tenue dans cet hémicycle, mercredi dernier, Monsieur le Président de l'exécutif était là, la présidente de l'Assemblée également, Madame Antonia LUCIANI, Madame Lauda GUIDICELLI, pour le Conseil exécutif, y étaient, Monsieur COLONNA et moi-même,

y assistions. Des débats riches ont eu lieu, notamment sur la situation politique de la Corse, comme notre Assemblée avait pu les tenir le mois dernier.

Il faut souligner la qualité de ces débats, la qualité des interventions, dans cette instance qui se fait la caisse de résonance des mots, des préoccupations, des angoisses mais aussi des espérances de la jeunesse Corse dans la diversité de ses convictions et de ses composantes. Et, il faut souligner également le pluralisme, qui s'exprime d'un point de vue politique dans cette Assemblée, de la gauche à la droite, en passant par la diversité des composantes du mouvement national, y compris au sein de la jeunesse.

Donc on a eu des interventions de qualité et tous, nonobstant les divergences qui ont pu se faire jour et qui existent et que l'on connaît, ont insisté sur la nécessité de trouver un débouché politique pour tourner la page de 50 ans de conflit, de tensions et pour ouvrir une nouvelle ère des relations entre la Corse et Paris et, pour inscrire la Corse sur un chemin qui soit irréversible, u caminu di a paci, di a demucrazia, di l'imencipassioni, di u sviluppu economicu è siciali è di u travagliu. È quissa, ci vole à tene la a menta, è pensu chì ghjè un segnu positivu mandatu da a nosca ghjuventù, da i ghjuvani à u nosciu populu è a i so ripresentanti.

M. Hyacinthe VANNI

A ringrazià vi à tutte è à tutti per i vostri intervrenzioni.

Avà pudemu passà à l'urdine di u ghjornu, avec l'approbation du procès-verbal de la séance du 31 mars et du 1^{er} avril.

**APPRUVAZIONE DI U PRUCESSU VERBALE DI A SESSIONE DI
L'ASSEMBLEA DI CORSICA DI I 31 DI MARZU È 1^{MU} D'APRILE DI U 2022 /
APPROBATION DU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DES 31 MARS ET
1^{ER} AVRIL 2022**

M. Hyacinthe VANNI

Donc je le mets aux voix. Je demande à chaque président de groupe de donner sa position.

M. Jean-Martin MODOLONI

Pour le groupe « Un soffiu novu » : **POUR.**

Mme Paola MOSCA

Pour le groupe « Fà populu in seme » : **POUR.**

M. Jean-Christophe ANGELINI

Pour le groupe « Avanzemu » : **POUR.**

M. Paul-Félix BENEDETTI

Pour le groupe « Core in fronte » : **IN FAVORE.**

M. Hyacinthe VANNI

A ringrazià vi.

Le procès-verbal est approuvé.¹

Pudemu passà à i cartulari ch'ellu hà sceltu l'executivu.

LINGUA CORSA / LANGUE CORSE

* **Raportu n° 105 : Cunvenzione relativa à u finanziamentu di i centri in immersione di Corsica di u Cismonte per l'annu sculare 2021/2022.**

* **Rapport n° 105 : Convention relative au financement des centres d'immersion linguistique du Cismonte pour l'année scolaire 2021/2022.**

M. Hyacinthe VANNI

C'était un rapport qui était prévu en commission permanente, mais à la demande d'un groupe, il est aujourd'hui présenté à la session.

Donc, l'exécutif à la parole pour présenter ce rapport, Monsieur le Président.

M. le Président Gilles SIMEONI

Rapport qui est, bien sûr attendu par le bénéficiaire de la convention, si votre Assemblée de Corse décide de l'entériner.

¹ Délibération N° 22/048 AC

Alors, un point d'ordre : ce rapport avait été inscrit à la commission permanente, tout simplement parce que nous étions toujours dans les délais pour le faire et qu'on souhaite aller le plus vite possible. Il y a une demande du groupe « Avanzemu » pour qu'il vienne en session plénière. Bien sûr, nous avons été favorable, ça nous permet de faire un point et nous ne perdons qu'un jour par rapport au calendrier initial, mais nous n'avons pas sollicité l'Assemblée de Corse sur le fondement de l'urgence, même si l'urgence est constituée puisqu'en gros, sans rentrer dans le détail, vous savez que les centres d'immersion linguistique sont des piliers importants de notre politique linguistique générale, il y en a indè u Cismonte, indè u Pumonte. Ils sont financés de façon importante par la Collectivité de Corse, notamment dans le cadre du CPER, et la difficulté de contrat de plan État région et la difficulté que vous savez, nous avons acté un principe de doublement des crédits consacrés à la politique de la langue dans le futur contrat de plan, mais ce contrat de plan n'est pas signé.

Et donc, en l'état de la situation actuelle, il y a une difficulté budgétaire énorme qui a conduit la PEP, gestionnaire du centre d'immersion, à nous saisir dans l'urgence, dans la mesure où l'absence de subvention et l'absence de cadre juridique pour verser la subvention, parce que le cadre juridique, c'est le contrat de plan État-Région, nous interdit de le faire et qu'aujourd'hui ils sont en difficulté, y compris sur le paiement des salaires.

Donc, ce qui vous est proposé à travers le présent rapport, c'est de mettre en place un véhicule juridique de transition, une convention, qui nous permettra de verser des sommes attendues par la PEP, dans le cadre de la gestion des centres d'immersion concernés, dans l'attente de la signature du CPER.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Monsieur le Président. Il faut d'abord voter l'urgence d'abord. Donc, je vais mettre aux voix l'urgence par groupe comme tout à l'heure.

M. Jean-Martin MODOLONI

Pour le groupe « Un soffiu novu » : **POUR.**

Mme Paola MOSCA

Pour le groupe « Fà populu in seme » : **POUR.**

M. Jean-Christophe ANGELINI

Pour le groupe « Avanzemu » : **POUR.**

M. Paul-Félix BENEDETTI

Pour le groupe « Core in fronte » : **POUR.**

M. Hyacinthe VANNI

Très bien.

Il y a un rapport de la commission culture. Mme DENSARI.

Mme Frédérique DENSARI

Merci Monsieur le Président.

Donc, ce rapport a été présenté par Monsieur Bernard FERRARI, directeur de la langue corse.

Madame Vanina LE BOMIN, donc, est intervenue pour indiquer que son groupe demandera que ce rapport passe en session, donc ce qui est le cas aujourd'hui.

Madame Marie-Claude BRANCA a demandé des précisions sur la durée de la Convention.

Les services ont indiqués que normalement, la convention pour les centres d'immersion est établie pour toute la durée du CPER et était renouvelée annuellement par voie d'avenant.

L'absence actuelle de CPER ne permettant pas son renouvellement par avenant, ce qui expliquait la convention bipartite qui était proposée pour permettre aux centres de fonctionner.

Madame Françoise CAMPANA s'est interrogée sur les raisons de l'absence de CPER. Elle a également rappelé le travail formidable qui était accompli dans ces centres d'immersion.

Madame Véronique PIETRI a déploré l'absence de CPER qui risquait de rendre problématique toute sorte d'actions, au-delà même du problème financier et de remettre en cause toute la politique de la langue, y compris le plan de formation. Elle a estimé que cela pouvait s'assimiler à une régression.

Les services ont précisé que ce n'était pas contractualisé avec l'État, n'était pas remis en cause.

Monsieur Romain COLONNA partageant certaines craintes et interrogations des commissaires, a souligné qu'il fallait distinguer ce qui relevait de l'urgence et ce qui relevait d'une politique dans sa globalité où les actions engagées à la seule initiative de la Collectivité de Corse, vont de pair avec celles qui sont contractualisés.

Madame Véronique PIETRI a estimé que l'absence de référence pour la langue et de la Commission dédiée était aussi un handicap.

Monsieur Romain Colonna a rappelé que le référent était le Président de l'Exécutif.

La Commission a émis un avis favorable avec une non-participation du groupe « Un soffiu novu ».

Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

A ringrazià vi. Dunque, c'hè un raportu di a cummissione di e finanze. O sgiu SAVELLI Joseph, avete a parolla.

M. Joseph SAVELLI

Alors, avis favorable avec la non-participation de « Core in fronte » et du « Un soffiu Novu ».

M. Hyacinthe VANNI

Très bien. Est-ce qu'il y a des demandes d'intervention ?

M. Saveriu LUCIANI

Merci, président.

On a demandé le déplacement, le transfert à la session pour plusieurs raisons, comme dirait le président, c'est presque un prétexte, mais en tous les cas c'est important qu'on puisse parler de langue Corse au sein de l'Assemblée plutôt qu'en commission permanente qui, malgré tout, accordez moi le, est un peu plus confidentielle.

D'autant que ça aborde la question de l'immersion, qui est pour nous, fondamentale depuis des années et que ce problème d'immersion mérite d'être traité, y compris, vous l'avez vu au travers l'an dernier de la loi Molac et un certain nombre de blocages issus de Paris, notamment du Conseil constitutionnel, qui finalement

n'empêche pas l'immersion, empêche carrément à un moment donné, remet en cause même carrément, l'enseignement des langues et cultures dites régionale.

Je ne reconnais pas d'ailleurs le vocable régional, je préfère le vocable minoritaire pour la langue Corse puisque c'est une langue qui est parlée aussi en Sardaigne, le Gallurais, étant une variété pour nous très parlée, 400 000 personnes qui parlent une variante qu'on peut qualifier pratiquement de Corso-Sarde, qui est donc très proche du Corse-du-Sud, du parler de Sartenais et, je dirai

Juste quelques interrogations.

D'abord, c'est important, alors je ne vais pas polémiquer parce que un dossier qu'on connaît bien et qu'on continue de connaître puisque on y participe encore avec l'université, mais c'est important quand même qu'on sache, bon, moi j'avais posé une question orale en septembre, à l'heure où on parle, on n'a pas encore les chiffres de la rentrée, des effectifs primaires, secondaires, des élèves qui suivent cet enseignement. C'est fort regrettable, d'autant que quelque part, c'est aussi, passez-moi l'expression, une arme dans la négociation au sens où il y a quand même plusieurs milliers d'élèves inscrits et il ne faudrait pas que ça entraîne, parce que je sens sur terrain quand même, puisqu'on est sur le terrain, une certaine démobilisation du corps enseignant qui attend de voir comment ça va se passer.

Donc c'est important pour nous, on a évoqué le CPER, que ce CPER qui théoriquement devait avoir débuté en 2021, puisse au moins débuter en 2022, même si les centres d'immersion ne sont pas forcément, je dirai, dépendants financièrement de cette manne de l'État, puisque c'est essentiellement financé par la CdC. Je crois que sur le bord, il y a très peu d'implications, en tous les cas sur la gestion des centres, l'apport financier, c'est pratiquement tout pour la CdC.

Mais en tous les cas, ce CPER et surtout bien entendu dans la perspective d'une négociation avec Paris, l'idée de pouvoir poser de manière très claire la question du statut, parce qu'à l'heure où on parle, moi, je vais pas revenir sur le scrutin, Marine LE PEN, les langues régionales et compagnie, je laisse, s'il y a encore du papier à écrire, le soin aux journalistes. En tous les cas, ce qui est sûr, c'est que nous, on nous le disait, on le répète, ce n'est pas négociable. Le statut de la langue aujourd'hui, pour nous, est aussi un des fondamentaux à poser sur la table de Darmanin, place Beauvau ou demain peut-être Être à l'Élysée ou au Palais-Bourbon.

En tous les cas, ce qui est sûr, c'est qu'aujourd'hui, au-delà de l'immersion, c'est tout un enseignement qu'il faut dynamiser.

Alors moi, je ne reviendrai pas sur les propos de Véronique PIETRI, qui quelque part est aussi partie-prenante puisqu'elle est aussi enseignante et qu'elle voit bien sur le terrain qu'il y a des interrogations prégnantes.

On a eu, suite à la loi Molac, le fameux Conseil national de l'enseignement des langues qui, quelque part, a édulcoré la partie dite régionale, puisqu'on y a adjoint les langues de l'Antiquité et les langues étrangères. Si tant est qu'on puisse nous qualifier d'Antiquité ou de langue étrangère à nous aussi. En tous les cas, ce qui est sûr, c'est que depuis lors, nous n'avons pas de signes très forts de la part de l'État. Je prends pour preuve, et je l'ai porté exprès, la lettre-cadre la lettre cadre que l'on l'avait rédigée en décembre 2020, j'ai l'impression qu'il y a 1 000 ans. Cette lettre cadre, elle est sortie en mars 2022, o zitelli ! Je la lis, il y a notamment des choses qu'on a négociées à l'époque et qui sont toujours en jachère.

Donc, moi je crois que c'est important au-delà du rapport, que nous voterons bien sûr, parce que, vous l'avez rappelé, l'immersion c'est essentiel et notamment au travers de ces centres, mais pas que. Je crois qu'aujourd'hui, il faut absolument dynamiser toutes les filières immersives parce qu'elles sont, je vous rappelle quand même que nous avons financé dans une autre vie, une méthode d'apprentissage de la lecture au CP, Corse français à la mode catalane, puisqu'on avait fait venir des Catalans à l'époque et que c'est une méthode aujourd'hui est toujours dans les tiroirs, elle a été financée à hauteur de 150 000€ par la collectivité dans le programme Canope.

Donc c'est important de vous dire que, bon le prétexte était bon pour en parler là. Je pense qu'on partage tous, et je regarde tous les bancs de cette Assemblée, on partage tous, je pense, le même objectif.

O zitelli, u tempu core, è noi passemu. Je crois qu'à un moment donné, il faut qu'on pense aux générations qui viennent, il ne faut pas qu'on revienne, un peu comme pour un lieu géographique, à du folklore ou à ce que je vois maintenant, y compris au Pays basque où les interrogations sont les mêmes, ils ont un office public de la langue basque, ils sont en situation d'échec. Je ne parle même pas du reste.

Je crois que là aujourd'hui nous nous avons obligation de mettre dans ce pot commun, entre tous les cas, de revendicatifs qu'évoquait tout à l'heure Paul-Félix, puisqu'on parlait de ne pas monter à Paris les mains dans les poches, d'avoir cette question de la langue dans le dans notre dans notre valise, pour ceux qui monteront, dans votre valise et surtout de peser, parce qu'on ne peut pas entendre Macron dire, lorsqu'il présente son programme aux présidentielles, « on en parle plus, il n'est pas question d'officialité, parce que quand on parle d'officialité, on parle de reconnaissance du peuple.

Je crois que les curseurs il faut les mettre là où ils sont pour nous et ils ne sont pas, apparemment, au juste au niveau.

Aujourd'hui, quand on parle de langue on parle de peuple et si on parle on parle de peuple sans langue, vous avez bien compris, que c'est le rond-point de Baleone, le rond-point de Furiani, et rien d'autre, pour prendre une image très simple. Et, comme la route est longue, quelqu'un a dit un jour : tamanta strada, elle n'est pas finie, elle ne fait que commencer.

C'est important aujourd'hui de le redire et ce message-là donc, au-delà de ce rapport qui quelque part est conjoncturel, c'est surtout de réaffirmer aujourd'hui que nous sommes sur une revendication qui ne peut pas reculer, aussi bien en direction de Paris, mais aussi je pense qu'il faut faire un effort important, pour ne pas dire plus, avec la Collectivité, pour booster ce qui se passe aujourd'hui parce qu'on est en situation, moi je le vois puisqu'on est à la formation aussi des personnels, on voit bien qu'il y a une stagnation, il faut absolument relancer, relancer l'idée d'une langue qui n'est pas simplement et n'est plus simplement un vecteur éducatif de promotion et de développement, il faut qu'elle déborde largement sur son volet sociétal et le volet sociétal, je le renvoie à la question de septembre, c'est le CPER, 30 millions dont 6 millions dévolus à la part sociétale.

Je termine en disant que bien entendu nous sommes prêts à vous accompagner sur cette route-là.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Monsieur LUCIANI. Monsieur Romain COLONNA.

M. Romain COLONNA

À ringrazià vi, o Sgiò Presidente. Salute à tutti è à tutte.

Simplicemente pà dì, postu ch'ellu si parla di l'immersione è di i centri immersivi ch'accoglianu publichi par qualchi ghjorni, chì mi si pari chì à l'Assemblea di Corsica, a Cullettività in modu generale, ci tocca à pinsà, ma hè stata detta à pena, ma aghju da insiste di più, ci tocca à pinsà l'immersione in a so glubalità, ùn hè micca solu, ancu puru s'ell'hè u pretestu oghje, mà solu l'immersione ind'è ssi centri quì.

L'immersione pà l'avvene di a lingua corsa, ghjè, a vogliu ramintà, perchè ghjè qualcosa chì m'imprega assai, ghjè dinò un cuntrattu trà u statu è a Cullettività tarritoriale, in u 2016 par apre scole immersive publiche, puru s'ell'ùn purtanu micca quellu nomu d'immersione, ma sò parecchi scole, sò centinai di sculari dipoi avà

parechji anni, chì battenu tutt'i ghjorni, chì ridenu, chì ghjocanu, ch'amparanu in se scole immersive pubbliche. È parmittitemi, pà piacè, di rende umaggiu à tutti l'insignanti di u publicu chì si battinu à spessu, senza troppu mezzi, à u nivellu publicu pà l'immersione.

L'immersione, in e scole pubbliche, sta sperimentazione postu ch'ell'hè prisentata cusì cù u statu, ghjunghje à a so fine. Dunque, quandu no pinsemu l'immersione, avà ci hà dà vulè à pinsà dinò l'accrescimentu forte, potente, di l'immersione in u publicu à u nivellu di u statu, chì ghjunghjemu à a fine di a sperimentazione, ùn si pò micca scaricà di e so rispunsabilità.

L'immersione, hè stata detta, sò i centri cume Savaghju, cum'è Bastelica, è qui dinò à rende umaggiu à tutti quelli chì i facenu campà in modu cutidianu ; ch'accoglianu stu publicu, è oghje, di sicura, vutemu un raportu pà accumpagnà.

L'immersione dinò, vogliu pinsà soprattutto à Scola Corsa, sò dinò tutti l'iniziativi associative chì portanu u mudellu educativu complementariu, è sò quì pà aiutà, sò quì pà mettesi à u serviziu di l'immersione, è quì dinò rende umaggiu à tutti l'attori chì battenu à prò di l'immersione.

L'immersione ghjè dinò, ci hè una iniziativa, pensu un pocu à u parcu naturale regionale di Corsica, cù una chjama à prugetti, dunque sò dinò tutte se chjame à prugetti chì a Cullettività lampà, chì l'instituzione, liatte à a Cullettività, lampanu in giru à l'immersione.

Dunque, ci hà dà vulè in e simane à vene, micca à prisintà l'immersione unicamente cum'è un centru, mà viramente cum'è una pulitica glubale, generale.

Una pulitica di a lingua corsa, sottupona, hè stata detta à pena in cummissione, sottupone una pulitica cum'è tutte e pulitiche generale, cù uni pochi d'ogettivi, uni pochi di mezi cù un calendariu è una valutazione.

Simpliciamenti pà dì, è vogliu ramintà quantunque parchè ghjè impurtante di dilla, chì a lingua corsa sin'à avà, è ghjè sempre u casu, hè stata elaborata da u Cunsigliu esecutivu, ma sott'à una direzione di a lingua, quandi ci hè parechje pulitiche pubbliche à a Cullettività chì binifizieghjanu di mezi assai più impurtante à u nivellu istituzionale.

Dunque, ùn piattu micca un secretu chì a Cullettività di Corsica è l'esecutivu, chì hè statu annunziata dinò in u documentu d'orientazione bugettariu è u documentu di pulitica generale, pà dì chì a Cullettività è l'esecutivu sò in traccia di rifletta à una strutturazione più democratizata, diciaremu, è più putenta di a lingua, perchè tuttu

ognunu possi piglià è mette a so petra nant' à ssu muru chè no vulemu cunstruisci in giru à a lingua.

È dicendu, pà compie dinò, hè stata detta, ma aghju da rinfurzà à pena u prupositu, ch'ella sippia pà u CPER, o pà u cuntrattu relativu à l'insignamentu è à l'immersione, chì a pulitica di a lingua, pudemu dumandà ciò chè no vulemu à u statu, pudemu cullà in Parigi à dumandà ciò chè no vulemu à u statu, ma ci tocca dinò à noi à stabilizà una pulitica impurtante versu a lingua, pà dì à u statu : noi femu à u nostru passu, cum'è l'emu sempre fatta sin' à avà, vulemu stabiliscia è securizà u statutu di a lingua, vulemu soprattuttu, metta in ballu una pulitica cuntratualizata cù u statu. A Cullettività territoriale, ùn pò micca fà senza u statu, ùn dicu micca ch'ell' ùn pò fà nulla à l'ingiru di a lingua, ci vole à capiscia, vistu a putenza publica di u statu, vistu chì l'educazione naziunale dipenda di u statu, ùn pudemu micca fà senza cuntratualisazione cù u statu.

Avà, ci hè parecchje cuntratualisazione chì sò à finì, ci hà da vulè cullettivamente, aiutendu u cunsigliu esecutivu, chè no possimu andà soprattuttu à u nivellu di du CPER, pà cuntratualizà cù u statu in modu ambiziosu in giru à a lingua è in gira à l'immersione. Mà sottupone dinò una strutturazione nova di a Cullettività di Corsica pà permette à l'inseme di a riprisentazione democratica di fà u so passu è di fà un passu cullettivu à prò di a lingua.

A ringrazià vi.

M. Hyacinthe VANNI

A ringrazià vi, caru cunsigliu. Jean-Martin MONDOLONI, vous avez la parole.

M. Jean-Martin MONDOLONI

Oui, très rapidement. Rappeler au nom de notre groupe, l'adhésion, d'une façon générale, à ce dossier mais, mais plus largement au concept d'immersion, dont il n'est pas anodin, est en tout cas pas normal, qu'il soit régulièrement remis en cause.

Oui ou non, les langues régionales doivent être préservées ? La réponse est oui.

Oui ou non l'immersion est-il un attribut fondamental de la sauvegarde et du développement des langues, dites minoritaires ? La réponse est oui. Ce n'est pas parce qu'on l'affirme, c'est parce que tout ça est scientifiquement établi.

Je me souviens d'une réunion à laquelle Xavier participait, où ces choses-là avaient été actées au ministère, et nous avons tous été d'accord pour dire que cette politique de soutien aux pratiques immersives était une politique au long cours, ce n'était pas uniquement un one shot, ce n'était pas uniquement un amorçage, c'était quelque chose qui devait durer et qui devait s'inscrire, en tout cas très durablement dans le temps.

Donc aujourd'hui, on est sur une déclinaison, une convention qu'il s'agit de financer et Romain a raison de rappeler, et tout ça devrait être sinon automatique, en tout cas systématique, lorsqu'on négocie des programmes contractualisés, la question de l'immersion aujourd'hui devrait être automatiquement inscrite et le concours de l'État est nécessaire parce que ces questions-là ont déjà été tranchées. Elles ne doivent pas être remises en cause chaque fois qu'au détour d'un dossier de déclinaison, on a à débattre de ces sujets.

Donc tout ça pour vous dire naturellement que nous adhérons à la fois les démarches et l'esprit et que nous voterons pour ce dossier.

M. Hyacinthe VANNI

Merci est ce qu'il y a d'autres demandes d'intervention ? Oui, M. BENEDETTI.

M. Paul-Félix BENEDETTI

Hè piuttosto nant' à u fondu, di parchi u cuntrattu di pianu, per u mumentu ùn hè micca adupratu. Tutti l'altri lochi di Francia, t'anu i so cuntratti chì so stati messi in piazza, vutati, à parti più o menu di u mesu di farraghju 2021. No, sè ùn emu nunda, ci vole à dumandassi cume emu da fà soprattutto pà a lingua, pà ingaghjà, parchi discutimu di l'annati 2021, 2022, parchi per i sculari simu sempri nant' à i duie annate fiscale, mà vò di chì ci hà da essa podassi u stessu prublema, à parte di sittembre di 2022, parchi tandu em' à attaccà l'annati 22-23.

Saria podassi bè avà, subitu, di fà un votu pà permette di fà una crescita di a cunvizione per francà i primi mesi di l'annata sculare 22-23, parchi pè u mumentu, ssu pianu di sviluppu ùn socu micca induva hè, quandu hà da esse prisintatu, quandu hà da esse actualisatu, è ùn si sà micca s'eddu ci hà dà essa una vera piazza pà l'immersione è pà a vera lingua è cultura corsa, parchi podassi chè oghje, pà via di ciò ch'anu fattu à u nivellu di u statu è di a cuntradizione à u nivellu cunstituzionale, ch'eddi ci dicessini chì i finanziamenti di u statu, ùn ci poni micca esse.

Tandu, ci vole à dumandassi cume anu da fà sè u statu ùn mette micca i 120 000 €. Podassi chè no dinò, quì, di piglià una disposizione economica pà esse in capacità di mettele u tempu chì u statu sia in capacità di signà una convenzione, parchì pensu chè avà, sè no ùn emu micca dattu ssi soldi in un'annu, vo di chì ghjè un'associu, a PEP, chì u face nantu i so fondi d'iniziu. Ma, ùn deve avè tant'affare, parch'ùn sò micca, soprattuttu ciò chì tocca à l'educazione, ùn anu micca i soldi in capacità per tene una tesoreraria, un'annu, un'annu è mezu.

Allora, Presidente, vi dicu avà di cambiallu è di preparà à pagà dinò una meza annata pà 2022-23 sculari, mà pà u nosciu bughjettu ghjè quellu di 2022, è di falla chè una volta, è avà.

M. Hyacinthe VANNI

A ringrazià vi. Saveriu LUCIANI vulia di dinò duie parolle.

M. Saveriu LUCIANI

Una precisione, aghju seguitatu à pena ciò ch'ella dicia Romain, t'hà a raghjò. U fattu di stà quì quandu vo firmetu un CPER, un cuntrattu di pianu, à tempu ci vole à mette in piazza una convenzione d'obbiettivi, ch'ella sia per u primariu, a scola materna, u cullegghju è u liceu. Sta convenzione veni à parù. Metti i mezi, è chì dumandemu, dicu n'impurta chè, u nivelli B2 in finu di terza per esempiu. Dunque a convenzione d'obbiettivi hè liata stretta stretta à a firma, diciaraghju, di stu cuntrattu di pianu, i ritorni l'anu signatu di marzu, 2016 Bruno Belkacem, quandu semu cuddati in Parigi, tandu, per dumandà l'immersione.

In u frattempu, ci hè quantunque un pianu di furmazione ancu pè u secundariu, perchè a quistione di u secundariu si pona dinò, a qualità di e filieri bilingue di u secundariu à u cullegghju, u liceu ùn ni parlu mancu. Dunque, quì dinò ci hè una interruzione. È dopu, sè vi leghju a famosa lettera di u rettore « Méthode d'enseignement bilingue immersif dès la petite section de maternelle, un cursus spécifique intensif par la méthode dite immersive peut être proposée aux élèves ».

Dunque ci simu ! Avà, tocca à noi, quessu l'emu capitu certa, diceraghju, mà à mumentu datu ci hè dinò u fattu chì ci vole à di à u statu, u fattu di signà u cuntrattu di pianu, ghjè una ricunniscenza per noi di ciò chè no femu, perchè anu da mette i soldi quant'è noi. Noi emu messu 8 milione mi pari l'ultima volta, quì u cuntrattu mi pare ch'ellu sia di 30 milione, dunque 15 è 15. Dunque ci hè una ricunniscenza da u statu nant'à sta pulitica quì. O femu o ùn femu.

Avà, simu sempre à chì feremu, ùn si pò più aspetta, emu persu un'annu avà, a ghjente si dumanda, l'insignenti si dumandanu, o allora ùn ci aghju capitu nunda. Ghjè cusì l'affari. L'affari so sempri in francese.

M. Hyacinthe VANNI

A ringrazià vi. Pierre GHIONGA a dà di duie parolle dinò.

M. Pierre GHIONGA

O sgiò Presidente, ùn vulia micca parlà perchè so d'accunsentu incù tuttu ciò chì hè statu dettu quì, ma mi pari chì tuttu u mondu pensa chì a salvezza di a lingua, ùn passa chè par l'insignamentu. L'insignamentu hè impurtantissimu, mà ci hè tornu un pilastru sucietale è un pilastru economicu.

Indù hè u nostru pianu, per esempiu, per fà chì a nostra amministrazione sia un'amministrazione chì possi parlà è scrive in corsu ? Ùn la vecu micca. L'aiutu ch'avimu datu à tutti l'intrapresi, perchè lu ci sia una prumuzione di a lingua corsa in l'intrapresi, ùn la vecu micca.

Dunque u statu hè rispunsivule di u fattu chì l'insignamentu bislingu ùn sia micca messu in ballu, ma noi, chi femu ? Punimu sta questione torna.

M. Hyacinthe VANNI

A ringrazia vi, o sgiò cunsiglieru. Dunque a parolla à u cunsiglieru esecutivu, è tramandà a lingua corsa.

M. le Président Gilles SIMEONI

À a lestra. Pensu chì ghjera impurtante chè n'appiamu sta discussione, a qualità è a diversità di e prese di parolla mostranu bè ch'emu una primura scumpartuta di migliurà a nostra andatura generale à prò di a lingua, di a cultura.

Ripetu una volta di più chì ci vulia à fà passà stu cartularu u più prestu pussibile, avemu pussutu sceglie di fallu passà, videndu l'urgenza l'emu scrittu à a cummissione, ma simu felici à un ghjornu vicinu, è postu chè l'assemblea hà ricunnisciutu à l'unanimità u caratteru d'urgenza, simu felice assai di pudè avè su dibattitu sanu, in sessione piena. U primu puntu.

Secondu puntu, nant'à i CPER, per risponde à Paul-Félix BENEDETTI, tutte e regione ùn anu micca signatu, è quelle chì anu signatu, volenu rivene à dossu perchè ci

hè statu un ingaggiamentu di u candidatu MACRON di fà una ecunomia di 10 miliardi di euro nanta e spese à prò di e cullettività, è hà dettu dinò, s'hè ingaggiatu davant' à i meri, chè st'ecunomie, ùn serianu micca fatte per raporti à i cumuni. Vale à dì chì quelli chì anu cuntribuitu u più à u sforzu prumessu, sarianu e regione, è dunque a Cullettività di Corsica.

Dunque e regione dicenu, ind'è su sensu quì, quelli chì ùn anu micca zifratu, ùn zifremu micca, è quelli chì anu zifratu, simu pronte à rimette in ballu una discussione. Quelli ghjè à u nivellu generale.

È per cuntinu nostru, diceraghju chì u fattu ch'ùn appia micca sbuccatu nantu à u CPER, face parte di a difficoltà glubale chè n'emu autu ind'è a discussione incù u statu, cù tutti i documenti strategichi di cuntrattualisazione.

Secondu puntu, nant' à quistione d'immersione, a quistione di a lingua, vi ramentu ch'emu previstu ind'è u prugettu, ch'ella sippia duppiata a somma prevista per a lingua è per l'insignamentu è a diffusione di a lingua. Dunque s'ella hè ritinuta sta pruposta, a dimessa nant' à u principiu da u statu sin' à oghje, vale à dì chì u cuntrattu di pianu, urganiserebbe veramente un sforzu impurtante. Dunque, saria un puntu pusitivu. St'avanzata chì resta à cuncretizà, ùn pò micca cunducia à passà à palesu l'affare ch'ùn vani micca. Per esempiu, hè statu ramintatu, ùn avemu micca a valutazione, e sciffre di l'Educazione nazionale nant' à nostra pulitica di furmazione, nant' à sta pulitica di diffusione linguistica, nant' à e resultati cuncreti di furmazione d'i sculari in terma di cursufunia. Questu, ùn l'avemu micca.

Quartu puntu, i centri d'immersione. Vogliu ramintà chì sò arnesi impurtantissimi, chì si sò rinfurzati è allargati, pensu, à a creazione di u centru d'immersione di Bastelica, à traversu una vulintà pulitica di rinfurzà st'arnesi, chè no cuntribuimu, noi, assai di più chè u statu, a sapete, assai di più chè u statu a u nivellu finanziariu à u funziunamentu di ste strutture ch'ùn sò micca tutte ind'è una situazione ghjuridica à paru, postu chì per esempiu u centre di Savaghju, i lucali, a sapete, ùn cunveninu più, ci hà dà esse grossi travaglii, ci vole à riflette à come si hà da passà l'affare per rimette tutte à l'assestu.

Dunque ci sò assai problemi.

Vi vogliu ramintà dinò, chì a nostra dimarchja pulitica glubale, hà permessu di sbuccà nant' à una pusizione à l'unanimità di e regione di Francia, nant' à a cunstituzionalisazione di l'insignamentu à traversu l'immersione, hè una pruposta purtata di l'associu regiunale di Francia, chè lu ci sia à l'uccasione di a mudifica di a Cunstituzione, l'articulu cunsacratu à e lingua chì dicerebbe, a Repubblica cuntribuiscia à u spannamentu di e lingue regiunale à traversu l'insignamentu immersivu, ciò chì

permetterebbe di securizzà a u nivellu ghjuridicu a pratica di l'immersione, ch'ella sia à u nivellu di u serviziu publicu di l'educazione, à quale simu particularmenti attaccate, è ancu e sperienze assuciativi chè no sustinimu, a sapete, ancu puru s'hè n'avemu autu un dibattitu internu incù tutte l'attore perchè ùn vulemu micca chì st'iniziativi assuciativi sbucchinu annantu à un'addibulimentu di l'educazione naziunale.

Dunque quessu l'avemu à capu.

Vulemu andà più luntanu ind'è u nostru prughjettu di cuntrattualisazione cù u statu, urganizendu a generalizazione d'immersione a u nivellu di e scole materne. Què ghjè un puntu impurtantissimu. È sapemu dinò chì i maestri, nant'à u terrenu, avà sò un pocu, ùn diciaraghju micca, stumacati perchè tenenu sempre a listessa fede ma sò un pocu sfiatati perchè anu l'impressione, è ùn hè micca solu un'impressione, ghjè una realtà pulitica, chì ùn ci hè micca a vulintà di a parta di u statu, d'esse veramente un attore ingaghjattu, è dunque farà parte di a discussione incù u Prifettu per u cuntrattu di pianu, incù u rettore novu, chì hè ghjuntu qualchi mese fà, hà utu à gestì dinò ciò chì si hè passatu dipoi un mesu è mezu, ma pensu chè u novu rettore, Jean-Philippe AGRESTI, hà a vulintà d'esse ind'un raportu assai più forte, custruttivu per raportu à a nostra visione di a lingua.

Terzu puntu, ind'è e discussione glubale, ci hà da vulè à dimustrà chì u statutu d'ufficialisazione è tutte i dimensione di a pulitica linguistica sò indispensevule. Di sicuru, l'insignamentu è un puntellu maestru, ma ùn hè micca solu, l'insignamentu chì hà da permette à a lingua corsa di vive, di campà è di spannassi, a sapemu, ci hè una pulitica linguista glublale.

Eiu, vi prupongu, è compiu quì, face parte di i priorità di mandatura, cumencia avà u mandatu di u Presidente MACRON, noi prima à l'estata, è avete prupostu chè no travagliemu di modu più strettu insieme nant'à què, cunsiglieri esecutive è assemblea di Corsica, a lingua hè una primura maiò. Eiu, vi prupongu chè dà quì à a sessione di lugliu à u più tardi, appiamu adupratu un raportu, micca solu per parlà di i raporti incù u statu, un raportu chì venga à rinfurzà a nostra pulitica linguistica glubale, impignendu è assucindu tutti l'attore chì facenu campà a lingua. Quessa pensu chì hè veramente una priurità, è pensu chè no pudemu sbuccà nant'à stu raportu, à scrive à parechje mani, nanz'à l'estate. Hè un scopu chè vi prupongu di ritene per e simane à vene.

M. Hyacinthe VANNI

A ringrazià vi, o sgiò Presidente di l'esecutivu. Dunque aghju da metta à u votu stu raportu.

M. Jean-Martin MONDOLONI

Pour le groupe « Un soffiu novu » : **POUR.**

Mme Paola MOSCA

Per u gruppu « Fà populu in seme » : **À PRÒ.**

M. Saveriu LUCIANI

Per u gruppu « Avanzemu » : **À PRÒ.**

M. Paul-Félix BENEDETTI

Per u gruppu « Core in fronte » : **À PRÒ.**

M. Hyacinthe VANNI

U raportu hè ADUTTÀ a l'unanimita.²

Vi prupogu di suspende per andà a manghjà è di ripiglià a 3 h.

La séance suspendue à 13 h 10 est reprise à 15 h 15.

M. Hyacinthe VANNI

La séance est reprise.

Nous allons commencer, en attendant, le groupe de droite.

MOTION DE RENVOI

* **Motion de renvoi N° 2022/O1/009** déposée par le groupe « Un Soffiu Novu » : **Délégation de Service Public Maritime entre la Corse et le Continent.**

M. Hyacinthe VANNI

Procédure de l'examen de la motion : un pour un contre dans la limite de 5 minutes et après l'exécutif, et après le vote, bien sûr.

² Délibération N° 22/049 AC

Donc, si vous êtes prêt, à moins que vous attendiez vos collègues, vous me le dites, commencez à présenter la motion de renvoi ou alors on attend 2 minutes, comme vous voulez.

M. Jean-Martin MONDOLONI

Oui, M. le Président, on est bon.

M. Hyacinthe VANNI

Oui, vous avez la parole, Monsieur MONDOLONI pour présenter cette motion de renvoi concernant la DSP maritime.

M. Jean-Martin MONDOLONI

D'abord, on s'excuse pour ce retard qui n'est pas habituel chez nous, mais l'exception confirme la règle.

De quoi s'agit-il ? On est en passe d'aborder un dossier très important aujourd'hui et nous considérons, pour notre part, que ce dossier méritait d'être plus abouti concernant l'hypothèse, en tout cas l'alternative, qui est relative aux OSP renforcées.

On pense que tout ça a été un peu jeté avec l'eau du bain et que cette hypothèse alternative, sans pour autant, les choses vont mieux en les disant, que ce soit une hypothèse recevable à priori. Ça ne fait pas de nous des défenseurs invétérés du modèle, de ce qu'on appelle des OSP renforcées, mais nous allons revenir au cours du débat. Je pense qu'on pouvait aller plus loin sur la façon dont le service public en général, peut être aussi organisé depuis des obligations de service public.

C'est la raison pour laquelle la motion de renvoi que vous avez sous les yeux, vous est présentée de façon à ce que vous puissiez représenter le dossier qui serait assorti de cette étude complémentaire.

Voilà l'esprit, et je vous fais grâce d'une lecture intégrale du texte que vous avez, je pense, tous reçu en temps et en heure.

M. Hyacinthe VANNI

Alors, qui veut intervenir pour ? Si quelqu'un de droite veut intervenir pour, il peut le faire dans la limite de 5 minutes, ou d'un autre groupe. Très bien, qui veut intervenir contre ? Jean-Félix ACQUAVIVA.

M. Jean-Félix ACQUAVIVA

Merci, Monsieur le Président. Donc, nous prenons acte évidemment, de cette demande de report. Néanmoins, nous pensons de manière très simple que sur ce sujet, à la fois d'un point de vue stratégique, mais aussi dans son contenu technique et dans ces aléas et dans sa perspective, il est plus que temps de franchir une étape et il me semble que tous les éléments sont sur la table aujourd'hui, ils seront apportés par l'Exécutif pour avoir un débat responsable, sérieux et de mise en perspective sur ce qu'attend la Corse, des transports maritimes maîtrisés, fiables et au service des insulaires et de leur économie. Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

Merci. L'Exécutif ?

Mme Flora MATTEI

Merci, Monsieur le Président. Alors, je prends la parole sur cette motion qui est un petit peu surprenante, qui est un petit peu surprenante quand on sait tout le travail qui a été mis en œuvre depuis des mois sur l'établissement du besoin de service public, sur la communication qui a été faite, sur le sérieux que l'Office des transports a attaché à la mission justement de définir, en bonne et due forme, le périmètre de service public.

Ces obligations, ce sont des obligations qui sont internes à l'Office des transports, dans son organisation, dans le cadre adapté de chaque mode de transport, de fournir des services passagers au fret suffisants en termes de continuité, de régularité, de fréquence, de qualité et de prix et, le cas échéant, de capacité pour atténuer les contraintes liées à l'insularité. Faciliter ainsi, le développement économique de l'île, l'aménagement équilibré du territoire insulaire et le développement des échanges économiques et humains entre l'île et le continent.

La Collectivité, et donc l'Office des transports que je préside, avait la possibilité soit d'opter pour des OSP unilatérales s'imposant à toutes les compagnies, délégataires, non délégataires, soit opter pour un régime de délégation de service public permettant d'imposer des obligations de service public spécifiques à l'exploitant désigné et ensuite attributaire.

Je crois qu'il ne faut pas opposer les OSP et les DSP. Je pense qu'il faut justement voir une complémentarité.

Il peut y avoir une cohabitation entre des OSP et des DSP de tous les ports de Corse vers le continent. Et, c'est ce que nous avons attaché en tout cas, à démontrer grâce à ce test de marché, durant ces derniers mois.

Ce que vous me demandez aujourd'hui, ce que vous nous demandez aujourd'hui, Collectivité, avec ce renvoi, c'est un petit peu un aveu de refaire le test de marché, refaire intégralement le test de marché, refaire la première phase d'identification où il fallait que l'on cible spécifiquement des usagers spécifiques, à savoir les résidents, les non-résidents, les étudiants, les passagers qui se déplacent sur le continent pour des raisons médicales, les convoyeurs. Ça, c'était la première phase.

Deuxième phase et que vous savez, c'était la consultation et là concertation de toutes les compagnies maritimes délégataires et non délégataires. Il y a pas de biais, il n'y a pas de de préférence, il y a juste du dialogue et des visions qui sont complètement différentes.

On peut avoir des points de divergence. On peut aussi avoir des points de convergence. On a parlé à tout le monde.

Et, la troisième phase, c'est la phase qui nous appartient, c'est-à-dire nous, office des transports et Collectivité de Corse, pour justement mettre en place un système d'organisation de desserte maritime le plus pérenne, tout en limitant le moins possible l'impact sur le libre marché.

Cette étude a conduit à retenir que les obligations de service public unilatéral ne pourraient pas suffire pour répondre aux différents besoins du service public. De prime abord, le port de Propriano, le port à l'abandon, aucun opérateur privé ne peut assurer, en période creuse, un service efficace.

Devons-nous traiter différemment les passagers médicaux de Propriano que les passagers médicaux de Bastia ou d'Aiacciu, ou de l'Isula ? Je ne pense pas.

Il n'y a pas de traitement différencié entre les différents citoyens qu'ils soient de d'Ajaccio, de Bastia, Propriano etc. Ça, c'était le premier point.

Deuxième point, les OSP unilatérales ne permettent pas de fixer les horaires et les jours de dessertes fixes. Est-ce que vous savez qu'il y a des chaînes logistiques qui s'organisent à partir du moment que les marchandises rentrent et sont déposées sur le quai ? Chaîne logistique, avec des heures, avec du frais, de l'extra frais avec des heures de livraison.

Ensuite, les OSP unilatérales ne garantissent pas que le service sera effectivement réalisé. Je ne prendrai qu'un seul exemple, et puisque vous citez justement les deux villes de Bastia et Ajaccio : bon, allez, on ne va pas prendre 2021 parce que ce n'est pas une année de référence, étant donné qu'on était en année COVID, donc on va apprendre plutôt une autre année, on va prendre l'année 2019. En 2019, des traversées programmées initialement au nombre de 64 entre la semaine 14 et la semaine 19, ont été tout bonnement annulées. Je ne parle pas du passager médical, je ne parle pas du convoyeur, je parle du passager, tout simplement, qui voudrait se rendre sur le continent, qui achète son billet et qui se voit annuler, tout bonnement la traversée, pour pouvoir aller rejoindre son centre de soins ou pour pouvoir aller rejoindre son centre de distribution sur le continent, pour aller donc travailler pour vivre, pour faire comme ferai n'importe quel citoyen d'Europe continentale, assurer un service de continuité entre la Corse et le continent dans l'esprit de cette continuité territoriale.

Donc oui, Collectivité et office des transports, nous avons fait le choix d'opter pour une convention de délégation de service public et comme toute convention de délégation de service public, vous le savez, c'est un contrat, et un contrat, vous le savez, un contrat de mariage, contrat de concession, contrat d'assurance, ça oblige à de la qualité, à plus de qualité, à plus d'engagement, à garantir une desserte du port Corse de Propriano, par exemple, fret et passagers. Ça oblige à fixer les horaires de départ et d'arrivée en Corse pour que la chaîne puisse être un peu plus huilée, on va dire, et s'organiser le plus agréablement possible avec des livraisons, on va dire, les moins impactées.

Ce qui est particulièrement important pour le transport maritime de fret, certes, mais également aussi important pour les passagers qui partent sur le continent pour se faire soigner, les gens qui partent sur le continent pour se faire soigner, qu'ils soient de Propriano ou qu'ils soient de l'Isula, de Bastia, ce sont des gens qui sont dans un état affaibli, aussi bien psychologiquement que physiquement, tout simplement. Et, s'ils sont amenés à prendre les transports maritimes pour la bonne et simple raison que c'est prescrit sur leur prescription qui a été délivrée par un praticien insulaire, c'est bien que leurs conditions ne permettent pas de passer par un autre mode que le mode maritime.

Donc oui, une fréquence, une qualité avec une certitude de pouvoir prendre son bateau pour aller à ses batteries de rendez-vous sur le continent.

Ensuite, si la Collectivité de Corse et l'Office des transports ont opté pour la convention de délégation de service public, c'est parce que celui-ci permet tout simplement de garantir que le service de transport maritime sera effectivement assuré. Assuré, exactement comme je l'ai démontré, sans annulation, pour pouvoir permettre

que la continuité territoriale s'organise au mieux, même pendant les périodes creuses, même pendant les semaines et même pendant les moments, justement où il n'y a pas de recettes, ou il y a peu de recettes ou c'est moins lucratif pour les opérateurs privés.

Alors du coup, moi je demande évidemment ce rejet, en tant que délégant à l'Office des transports, par rapport à cette convention de délégation de service public qui oblige le délégataire, ce n'est pas le délégataire qui décide, c'est le délégant qui décide, et c'est le délégant qui décide depuis 2015 en tout cas, de manière très claire, il y a eu des améliorations pour ça.

L'étude de besoins de service public que l'on a diligentée, c'est une étude qui est rigoureuse, c'est une étude qui a été validée étape par étape par la Commission européenne, c'est une étude aussi qui est co-construite, il faut le dire, avec le secrétariat général des affaires européennes.

Je demande donc le rejet de ce renvoi parce que ça voudrait dire désavouer tout le travail qui a été mis en place par l'Office des transports depuis des mois, parce que ça voudrait désavouer également tout l'investissement et tout l'engagement personnel que j'y ai mis et que j'ai suivi avec l'Office des transports, avec les services, avec des assistances à maîtrise d'ouvrage comme on en parlait hier, spécifiques, avec un prestataire extérieur qui nous a fait une consultation publique, donc c'est un prestataire qui est aussi indépendant, consultation publique, concertation globale. Et, c'est aussi des avouer un petit peu mon caractère d'Européenne, européenne assumée, avec une sensibilité pour la concurrence qui apporte l'attractivité.

Donc je demande de manière très claire à ce que ce renvoi soit rejeté et aussi et surtout, par rapport au calendrier que vous connaissez parce que vous êtes représenté également au Conseil d'administration de l'Office des transports et que vous êtes au courant du calendrier contraint que l'on a cette année pour justement assurer la continuité de service public à l'horizon du 1^{er} janvier 2023. Ce sont des faits.

Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

Merci Madame la Présidente de l'office des transports. Donc, je vais mettre cette motion de renvoi aux voix par groupe.

Donc, je demanderai aux présidents de groupes de donner leur avis, pour ou contre.

M. Jean-Martin MONDOLONI

Pour le groupe « Un soffiu novu » : **POUR.**

M. Jean-Félix ACQUAVIVA

Pour le groupe « Fà populu in seme » : **CONTRE.**

Mme Vanina BORROMEI

Pour le groupe « Avanzemu » : **CONTRE.**

M Paul-Félix BENEDETTI

Pour le groupe « Core in fronte » : **CONTRE.**

M. Hyacinthe VANNI

La motion de renvoi est REJETEE.

Voilà, vous pouvez en poser une autre, la prochaine session si vous voulez.
Donc elle est rejetée.

Donc, on peut passer au rapport.

**INFRASTRUTTURE E TRASPORTI / INFRASTRUCTURES ET
TRANSPORTS**

* **Raportu n^u 102** : Delegazione di serviziu publicu di trasportu marittimu Corsica-Cuntinente 2023-2029.

* **Rapport n^o 102** : Délégation de Service Public de transport maritime Corse-Continent 2023-2029.

M. Hyacinthe VANNI

Madame la Présidente de l'Office de transport, vous avez la parole pour présenter ce rapport très important pour l'avenir de la Corse et des Corses et des transports maritimes. Donc vous avez la parole.

Mme Flora MATTEI

Merci, Monsieur le Président.

Alors, comme je le disais ça un petit peu, on va, dire déflorer l'introduction de ce rapport. Les objectifs qui ont été les miens, en tout cas depuis juillet 2021, ont été très clairs. Au niveau du Conseil exécutif, il était avant tout de garantir un périmètre de service public qui correspondait exactement et rigoureusement aux intérêts de la Corse et des Corses, un service efficace, un service de qualité bien sûr, un coût maîtrisé, un système économiquement, environnementalement et socialement vertueux avec, puisqu'on parle d'environnement, l'intégration strate par strate, du développement durable et des enjeux de la transition écologique dans cette desserte. Le tout, bien sûr, dans un cadre le plus juridiquement sécurisé.

Notre objectif a été de mettre en place le service public. C'est chose faite, et c'est chose faite, et je peux vous dire que l'on revient de loin.

Quand je dis que l'on revient de loin, les fondamentaux du service public étaient jusque-là, en tout cas il n'y a pas plus de 3 mois, jusqu'à niés, remis en question dans leur intégralité, pas d'existence de besoin de service public, pas de besoin de service public, au titre de cette continuité territoriale entre la Corse et le continent français.

Nous revenons de loin et c'est le cas de le dire, le périmètre de service public de continuité territoriale est sauvé aujourd'hui au niveau des passagers, au niveau du fret. La Commission européenne admet que la continuité territoriale participe d'un intérêt public légitime et qu'il existe un besoin de service public de transports maritimes entre la Corse et le continent.

Alors oui, c'est le fruit d'un long travail, un long travail coopératif avec les services de la DG Concurrence de l'Europe, de la Commission européenne, mais aussi avec et surtout le secrétariat général des affaires européennes, qui est notre porte-voix à l'Europe.

Il est difficile aussi de s'extraire de ce chaos parce que les instructeurs qui sont aujourd'hui à l'Europe, sont les mêmes qui ont instruit le même chaos de la SNCM précédemment. Très difficile à décorréliser une image en montrant patte blanche, en étant très volontaire et en disant on va structurer correctement la desserte maritime à l'horizon 2023 quand les mêmes instructeurs sont les instructeurs qui ont assisté au chaos SNCM.

De fait, les trois missions qui nous ont été confiées en tant que décideur politique, il s'agissait de solder l'héritage du passé pour mettre fin à ces condamnations

pécuniaires considérables de la Collectivité de Corse. Vous connaissez le contentieux fourni et vous connaissez le contexte de ces condamnations.

Ensuite et surtout, en tant que décideur politique, il est très important de voir l'avenir, de structurer l'avenir, c'est-à-dire de venir en appui dans un contexte le plus sécurisé juridiquement pour construire un système de desserte maritime conforme à nos objectifs initiaux.

Enfin, tout un jeu d'équilibriste, penser à cette procédure formelle d'examen qui est toujours ouverte à l'Europe et qui n'attend absolument pas de décision avant la fin de l'année 2022.

Ainsi, dans ce panorama particulièrement difficile, il a fallu satisfaire aux exigences européennes en matière d'aide d'étape pour l'organisation du cabotage maritime.

Avec toute conclusion des nouvelles délégations de service public, il a fallu faire une étude préalable qui est directement donnée par les prérogatives de la commission européenne qui sont de respecter les critères du test SNCM tels qu'ils ont été énoncés par le tribunal de la décision dite « SNCM ». Je ne reviendrai pas sur les différentes phases d'identification qui nous a valu une participation record de 1 000 participants quand la DSP passée, faute de communication, n'avait recueilli en tout et pour tout que 50 participations.

L'identification aussi de l'offre sur la base d'une consultation de compagnie, on en a parlé à tout le monde, comme je le disais en introduction, ce qui a permis de faire apparaître des divergences, non pas forcément structurelles, mais des divergences de vision.

Ensuite, la détermination d'un instrument d'intervention public le plus adapté pour répondre à l'éventuelle carence d'une initiative privée.

Sommes-nous en accord avec le droit interne, sommes-nous en accord avec le droit communautaire ? C'est la question qu'on s'est posée. Oui, nous le sommes et nous avons accompagné toutes ces études, les différentes réponses que nous avons pu produire à la commission européenne. Réponses pragmatiques, chiffrées, quantitatives, qualitatives, des réponses qui démontrent l'existence d'un besoin de service public.

Est-ce que l'on est conforme aux critères du test SNCM tels qu'ils ont été énoncés par le tribunal ? Oui. Je m'y suis engagée et ce travail a confirmé le besoin de l'existence de service public. La commission a été informée en temps réel, point par point, à chaque étape de la réflexion qui visait à organiser cette desserte à compter de

2023. Elle a pris note d'ailleurs des efforts de l'office des transports de la Collectivité de Corse de parvenir à une construction juridique particulièrement solide et à conforter les travaux qui avaient été effectués jusqu'à ce jour. Cela ne veut pas dire que c'est terminé, on passe à autre chose et on va, au contraire, continuer les cycles de discussions pour pouvoir continuer d'avancer avec les services concernés.

Il résulte de l'ensemble de ces discussions que l'offre privée n'est pas en mesure de satisfaire entièrement la demande de transport maritime vers Marseille, ce qui justifie de mettre en place des DSP. Cette conclusion est partagée par la commission européenne qui ne s'est pas opposée au cahier des charges qui lui a été présenté et a eu connaissance des projets de convention de délégation de service public, ainsi que des documents de consultation des entreprises, y compris le règlement de consultation des entreprises.

Cette méthode en elle-même constitue un changement majeur qui consolide la DSP et de fait, par effet de dominos, les conventions de délégation de service public passées.

La méthode déployée a permis une analyse approfondie des marchés pertinents de transport de passagers et de fret entre la Corse et le continent avec, pour la première fois, l'établissement d'une segmentation claire, justifiée et adaptée à la desserte de la Corse pour les passagers.

Chaque segment, je dis bien chaque segment, a été analysé et vous connaissez l'Europe, elle passe les choses au crible, chaque segment a été analysé en utilisant les méthodes définies au niveau européen. Je rappelle à toutes fins utiles que les questionnaires de besoins de service public que nous avons proposés à tous les usagers étaient également des questionnaires qui avaient été utilisés par la desserte maritime de l'Italie et de ses îles qui n'a pas été retoquée par l'Europe.

Egalement, cette étude de besoins de service public avec les questionnaires a été inspirée d'opérations de décentralisation pour des infrastructures aéroportuaires. Il n'y a pas eu de problème de restockage au niveau de la commission européenne.

Ces éléments d'appréciation ont été multiples, je ne rentrerai pas dans les détails, au niveau des infrastructures, au niveau du qualitatif, consultation, double consultation publique avec un prestataire indépendant, consultation des autorités portuaires, prestataire externe et complètement indépendant, historique, les trafics qui ont été observés, le retour d'expérience issue des grève ou du confinement, les quantitatifs, choc de prix, analyses du coût de la logistique globale. Tous ces éléments économétriques ont été mis sur la table et discutés avec la commission européenne.

Ceci est conforme à l'approche de la commission. Selon les termes de sa communication relative à la définition des marchés, elle adopte une approche souple en se fondant sur des éléments empiriques et en exploitant toutes les informations dont elle dispose et qui peuvent lui être utiles pour l'appréciation de cas concrets. Elle ne suit pas un ordre hiérarchique, rigide, de différentes sources d'information ou de différents types d'éléments de preuves.

Ce travail a été salué par la commission européenne. La représentation permanente a également été destinataire des avis de la commission européenne. Je ne rentrerai pas dans les détails, le passager non compensé au titre de la DSP, c'est un passager fictif, c'est un passager qui est juste dans un périmètre, il n'y a pas de dotations de continuité territoriale, pas un seul centime ne va à destination des passagers.

Ceci nous a permis de démontrer également que le passager médical dont nous parlions en introduction, est un passager résiduel pour certains, mais un passager lambda qui peut aller se faire soigner sur le continent de manière régulière. C'est un passager, comme je le disais, qui peut être affaibli psychologiquement, physiquement. C'est un passager qui n'a pas, à notre avis, à se soucier de s'il va y avoir un bateau ou non qui pourra l'amener à son centre de soins pour réaliser les différentes batteries d'examen qu'il va avoir à faire.

Ne rajoutons pas de la difficulté à la difficulté. D'ailleurs, je remercie « Inseme », l'association qui a oeuvré pour relayer l'information de ce besoin de service public. C'est grâce à cette association, entre autres, appuyée du Conseil exécutif qui a permis d'objectiver de manière très claire cette contribution passager qui est très importante nous, parce que nous ne considérons pas que les patients ou passagers médicaux sont des passagers résiduels. Dans cet hémicycle, qui peut s'exonérer d'une maladie ? Je crois que nous avons tous la réponse. C'est un choix.

A contrario et malgré tous nos efforts, on a appelé les établissements d'enseignement supérieur. J'avais d'ailleurs, lors du rapport d'information de janvier dernier, dit quelques mots sur le passager étudiant. Nous n'avons pas réussi à objectiver un flux de passagers étudiants. Nous l'avons confié à la commission européenne qui a pris acte et qui a noté tout simplement cet écart de ce périmètre en sachant qu'il est très difficile d'objectiver ces flux parce que les étudiants prennent leur voiture, prennent leur chargement, vont faire leur aménagement sur le continent là où ils font leurs études supérieures. Après, le reste du temps, une fois que le déménagement est fait, ils prennent l'avion comme tout le monde. Est-ce qu'on devrait les considérer également comme des passagers résiduels ? Je ne suis pas sûre.

Le dernier passager, le passager du convoyeur, le convoyeur qui travaille, qui doit acheminer des marchandises du continent vers la Corse parce qu'on est dépendant d'un fret particulièrement lourd.

La société corse est en pleine mutation. L'autonomie alimentaire n'est pas qu'un projet. Il faut bien entendu voir les évolutions, se donner le temps de pouvoir faire les choses correctement.

La carence de l'initiative privée sous les OSP, qu'elles soient renforcées, unilatérales, non compensées, etc., sur Propriano, il n'y a aucun débat, on l'a dit en introduction, nécessité. Sur les autres ports, il y a une offre sous OSP, qu'elle soit bleu, qu'elle soit rouge jaune, il y a une offre. Mais il y a une offre qui est en complémentarité d'un service public de qualité qui doit apporter fret et passagers entre la Corse et le continent.

Aujourd'hui, dans le sens nord, comme dans le sens sud, la notion de fret comme de passagers sont garantis au titre du service public et de convention dans délégation dans tous les ports de Corse. Il y a de ça quelques mois, je ne savais même pas en fait si je pouvais vraiment prononcer ce genre de phrase aujourd'hui.

Du coup, nous nous tournons vers l'avenir parce qu'il faut voir comme ceci, nous sommes décideurs politiques et donc, en tant que décideurs politiques, ce serait une faute de ne pas se tourner vers demain et de ne pas se tourner vers la construction d'un système beaucoup plus sain. Du coup, là pareil, il y aura peut-être quelques réactions au niveau de la durée de la DSP, parlons-en, c'est le jeu de la politique. On a été critiqués pour les DSP courtes, les DSP de transition, les DSP de raccordement, les DSP de 22 mois, les DSP qui ne permettaient pas une vision éclairée, qui ne permettaient pas d'avoir un programme abouti, trop lent, aveux d'échec pour la compagnie territoriale, pour mieux construire demain.

Aujourd'hui, qu'elle est un peu trop longue et aspire à plus de stabilité, stabilité avec un nouveau souffle, on nous dit que c'est trop long et que c'est un aveu d'échec pour la compagnie territoriale. Aujourd'hui, je peux vous dire que s'il n'y avait pas eu de service public, on n'aurait même pas eu à parler d'une compagnie territoriale. C'était un point très important qu'il fallait souligner.

Concernant la transition environnementale, je suis particulièrement engagée et j'engagerai les futurs délégataires, le ou les futurs délégataires à suivre le même chemin. Il devra prendre des engagements spécifiques sur les performances énergétiques des navires et définir un plan d'amélioration associé à des objectifs annuels.

Le futur délégataire devra donc présenter 3 projets d'expérimentation visant à réduire l'impact environnemental de la desserte maritime. Un point sera organisé à mi-parcours, histoire de voir le taux d'avancement des différents projets qui auront été initiés. C'est aussi une politique incitative qui nous permet, non pas d'avoir une relation avec les délégataires dans un cercle plus vertueux au niveau de l'environnement, mais surtout la possibilité d'avoir une politique incitative. On bonifie pour les 3 projets qui auront été les plus aboutis, on sanctionne pécuniairement parlant quand il y a absolument désengagement des compagnies délégataires.

On est aux affaires ne serait-ce que par rapport au carburant et à l'envolée des prix du carburant et de l'énergie que vous connaissez. Pour cette nouvelle délégation de service public, il y aura une maîtrise parfaite de cette compensation carburant, de simple fait qu'elle est complètement décorélée des autres compensations qui vont être allouées à l'exploitation et à l'investissement et la rémunération du capital. Pourquoi décorrelée, cette compensations carburant ? Il y a trois ans, une tonne de carburant marin coûtait à peu près 300 euros. Aujourd'hui, elle est à 900 euros la tonne.

En mars dernier, si nous n'avions pas consenti à réaliser cette couverture carburant, en début de convention de délégation de service public, la dernière donc qui est en cours, nous aurions eu à payer pour le maritime, un delta de 24 millions d'euros dans le maritime et dans l'aérien, il aurait fallu faire un surplus de 14 millions d'euros, rien que par rapport à l'envolée du carburant et du contexte géopolitique international. Des coûts maîtrisés.

Concernant le suivi de ces délégations de service public, la crise COVID a eu des effets dévastateurs et catastrophiques. Pour l'office des transports, nous avons appris à travailler également beaucoup plus proches de nos compagnies délégataires. Il y a eu des comités opérationnels qui ont été organisés sous la houlette de Vanina BORROMEI qui a suivi cela de manière très près, c'était donc quotidiennement dans la période COVID. Mais nous avons continué cette comitologie pour pouvoir créer du lien entre les différents délégataires de service public, entre les autorités portuaires, entre les différents acteurs de transport et de la chaîne logistique pour pouvoir avoir les remontées d'informations précises hebdomadaires sur le suivi, sur le trafic, sur les taux d'engagement, sur les différents flux fret et passagers.

Egalement et pour un meilleur suivi, fort de cette expérience, on a continué sur le comité économique et juridique qui se réunit à peu près tous les 2 ou 3 mois et qui permet une remontée directe des comptes d'exploitation réactualisés des compagnies délégataires face à l'autorité délégante, à savoir l'office des transports. Cela veut dire que nous avons aussi une visibilité précise des dépenses, des charges, charges variables, charges fixes, etc.

Dans l'optique toujours de maîtriser les coûts, le Conseil exécutif poursuivra sa politique de maîtrise pour la desserte maritime.

La compensation financière versées aux compagnies délégataires portera, comme c'est le cas depuis 2016, exclusivement sur les coûts qui résultent de l'exécution des obligations de service public, ce qui veut dire que toute la comptabilité analytique associée aux service public, c'est-à-dire pour les services d'économie générale, est complètement dissociée de la comptabilité analytique de celle qui est complètement faite en OSP, commerciale, absolument pas en lien avec le service public.

C'est une ouverture, nous avons proposé en plus à la commission européenne des cycles de discussions fournies à compter de 2023 sur les différentes perspectives de cette desserte maritime.

La commission, à l'attribution définitive des conventions, procédera aux diligences nécessaires en vue de sécuriser les compensations issues de la DCT qui seront versées en contrepartie de l'exécution des conventions pour les SIEG (services d'intérêt économique général).

L'office des transports a réussi à ne pas franchir la ligne rouge passager et pourtant l'Europe nous l'avait suggéré. Il conviendra donc de discuter et de reprendre son bâton de pèlerin pour pouvoir vanter les mérites d'un système et les éléments qui seront en notre possession pour pouvoir assurer le bien-fondé d'une compagnie territoriale.

L'office continuera d'argumenter, de justifier également avec l'analyse future qui conduira à travailler sur la structure juridique à capitaux publics à créer pour porter la propriété des navires afin de sécuriser cet investissement.

Des clauses ont été introduites dans cette délégation de service public. Si elle le souhaite, la Collectivité pourra, après la réalisation des études appropriées par des experts spécifiques, procéder à l'acquisition de tout ou partie de l'outil naval des délégataires, mais aussi à la suite des discussions avec l'Europe, d'initier parallèlement un cycle de discussions dès 2023 pour échanger plus largement sur la question du cabotage maritime à l'échelle intra-européenne.

Les réflexions sur les façades maritimes transfrontalières qui entourent la Corse, pas que sur le continent français, et sur les enjeux de la transition environnementale qu'il va falloir renforcer. Pour cela, nous avons fait une demande à l'office des transports pour pouvoir être accompagnés de l'institut de la décarbonation de l'outil naval qui va nous appuyer sur ces questions-là.

Je ne parlerai pas du bureau d'étude que nous voulons créer pour avancer sur ces questions de compagnie territoriale. On ne s'invente pas armateur en 5 minutes. Les 7 ans sont un temps suffisamment long, les transports ont des effets à moyen et long termes. Nous serons donc tout à fait au travail pour pouvoir avancer tranquillement.

Le calendrier de passation en perspective, vous les connaissez, est particulièrement contraint également. A partir de juin, nous recevrons les différentes offres et nous avons les candidatures que nous analyserons. Il y aura ensuite une attribution en octobre 2022.

Voilà pour ce dossier. Il y a beaucoup de travail, il y a beaucoup d'intérêt pour limiter un débat à des positions posturales.

Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Madame la Présidente de l'office des transports.

Je rappelle les temps de parole : 20 minutes pour « Core in fronte », 20 minutes pour « Avanzemu », 30 minutes pour « Un soffiu novu », 40 minutes pour « Fà populu in seme ».

Il y a un rapport de la commission du développement.

Mme Vannina CHIARELLI-LUZI

Rappelant que les tests-marché consistent à valider une carence du service public et à conditionner le choix du dispositif, M. Jean-Michel SAVELLI a regretté que la commission ne soit pas l'occasion de les détailler, afin de mieux appréhender la base de la définition du service public.

Estimant qu'il est assez difficile d'imposer des fréquences et des horaires de départ dans le cadre des obligations de service public (OSP) unilatérales (Toulon et Nice / Corse), qui sont non compensées, il a souhaité connaître les raisons qui conduisent à écarter la possibilité de mise en œuvre d'OSP généralisées compensées (aux mètres linéaires transportés et passagers éligibles transportés), cette démarche ayant été recommandée par le rapport de l'autorité de la concurrence en date du 17 novembre 2020.

Il a rappelé que depuis le contentieux de 2016, la Collectivité de Corse n'était plus sensée financer le transport de passagers, sauf de manière marginale pour les transports sanitaires et les convoyeurs qui accompagnent les remorques. Il a constaté que malgré cela, le montant de la dotation allouée aux opérateurs avait connu une augmentation de 20 millions d'euros (72 M€ en 2016, 92 M€ en 2021) en raison de l'augmentation de la prise en charge des mètres linéaires.

Sur ce point, il a interrogé l'exécutif afin de se voir précisé si la collectivité est en mesure d'en mesurer l'impact sur le prix effectif des marchandises, mais également si cela ne conduit pas à sortir des préconisations de l'Union Européenne, de vérifier, enfin, si le niveau de compensation nécessaire n'était pas dépassé ; une telle situation étant de nature à créer des effets d'aubaine et par la même une distorsion de la concurrence.

Enfin, il a souhaité que soit précisée la clé de répartition entre le service compensé et le service commercial afin de déterminer si la CDC surcompensait ou pas le service.

M. Jean-François SANTONI, *Directeur de l'Office des transports de la Corse*, a indiqué en réponse que, d'une part, les différents documents relatifs au tests-marché avaient été diffusés sur le site de l'office et qu'ils étaient encore disponibles et que, d'autre part, ils n'avaient fait l'objet d'aucune remarque ou observation de l'Union Européenne, notamment en raison de leur conformité.

Sur la question du contrôle des OSP compensées, il a reconnu toute la difficulté de l'exercice en raison du caractère déclaratif du système (6 mois après la clôture de l'exercice). Il a par ailleurs indiqué qu'il n'y avait pas d'obligation réelle en termes de fréquence et d'horaire contrairement à la DSP.

Il a également rappelé les dérives du passé, indiquant que l'aide sociale avait été remise en cause à la fois par la Cour des Comptes, la Chambre régionale des Comptes et la Haute Autorité de la Concurrence.

Enfin, revenant sur le calcul de la compensation, il a précisé que dans le cadre du contrat actuel (2021-2022) les passagers, même s'ils sont éligibles au service public, ne bénéficient pas de compensation. C'est donc l'ensemble des recettes qui permet d'absorber le coût de transport des passagers (y compris les « résidents »).

Il a ajouté qu'à ce jour, aucune surcompensation n'avait été constatée, tant par les services de l'Etat que par les auditeurs financiers de l'office. Les recettes à valeur ajoutée du service commercial viennent en diminution des charges du service d'intérêt économique général (SIEG).

M. Jean-Michel SAVELLI s'est interrogé sur le passage d'un montant de compensation de 90 millions d'euros avec une compensation des passagers de base et du fret à un montant identique pour ne compenser que du fret, sans créer un effet d'aubaine qui peut être dénoncé. Il a estimé que dès lors que la CDC finance des coûts fixes un point mort est atteint au-delà duquel les compagnies réalisent de la marge. Il a appelé à la vigilance sur ce point.

Pour sa part, M. Jean-Baptiste ARENA a souhaité se voir précisé le différentiel existant entre les produits aidés à l'import et les produits aidés à l'export.

Il a par ailleurs sollicité l'exécutif sur la question de la simplification de certains dossiers d'aide à l'export, notamment dans le domaine agricole.

Rappelant que les tests-marché consistent à valider une carence du service public et à conditionner le choix du dispositif, M. Jean-Michel SAVELLI a regretté que la commission ne soit pas l'occasion de les détailler, afin de mieux appréhender la base de la définition du service public.

Estimant qu'il est assez difficile d'imposer des fréquences et des horaires de départ dans le cadre des obligations de service public (OSP) unilatérales (Toulon et Nice / Corse), qui sont non compensées, il a souhaité connaître les raisons qui conduisent à écarter la possibilité de mise en œuvre d'OSP généralisées compensées (aux mètres linéaires transportés et passagers éligibles transportés), cette démarche ayant été recommandée par le rapport de l'autorité de la concurrence en date du 17 novembre 2020.

Il a rappelé que depuis le contentieux de 2016, la Collectivité de Corse n'était plus sensée financer le transport de passagers, sauf de manière marginale pour les transports sanitaires et les convoyeurs qui accompagnent les remorques. Il a constaté que malgré cela, le montant de la dotation allouée aux opérateurs avait connu une augmentation de 20 millions d'euros (72 M€ en 2016, 92 M€ en 2021) en raison de l'augmentation de la prise en charge des mètres linéaires.

Sur ce point, il a interrogé l'exécutif afin de se voir précisé si la collectivité est en mesure d'en mesurer l'impact sur le prix effectif des marchandises, mais également si cela ne conduit pas à sortir des préconisations de l'Union Européenne, de vérifier, enfin, si le niveau de compensation nécessaire n'était pas dépassé ; une telle situation étant de nature à créer des effets d'aubaine et par la même une distorsion de la concurrence.

Enfin, il a souhaité que soit précisée la clé de répartition entre le service compensé et le service commercial afin de déterminer si la CDC surcompensait ou pas le service.

M. Jean-François SANTONI, *Directeur de l'Office des transports de la Corse*, a indiqué en réponse que, d'une part, les différents documents relatifs au tests-marché avaient été diffusés sur le site de l'office et qu'ils étaient encore disponibles et que, d'autre part, ils n'avaient fait l'objet d'aucune remarque ou observation de l'Union Européenne, notamment en raison de leur conformité.

Sur la question du contrôle des OSP compensées, il a reconnu toute la difficulté de l'exercice en raison du caractère déclaratif du système (6 mois après la clôture de l'exercice). Il a par ailleurs indiqué qu'il n'y avait pas d'obligation réelle en termes de fréquence et d'horaire contrairement à la DSP.

Il a également rappelé les dérives du passé, indiquant que l'aide sociale avait été remise en cause à la fois par la Cour des Comptes, la Chambre régionale des Comptes et la Haute Autorité de la Concurrence.

Enfin, revenant sur le calcul de la compensation, il a précisé que dans le cadre du contrat actuel (2021-2022) les passagers, même s'ils sont éligibles au service public, ne bénéficient pas de compensation. C'est donc l'ensemble des recettes qui permet d'absorber le coût de transport des passagers (y compris les « résidents »).

Il a ajouté qu'à ce jour, aucune surcompensation n'avait été constatée, tant par les services de l'Etat que par les auditeurs financiers de l'office. Les recettes à valeur ajoutée du service commercial viennent en diminution des charges du service d'intérêt économique général (SIEG).

M. Jean-Michel SAVELLI s'est interrogé sur le passage d'un montant de compensation de 90 millions d'euros avec une compensation des passagers de base et du fret à un montant identique pour ne compenser que du fret, sans créer un effet d'aubaine qui peut être dénoncé. Il a estimé que dès lors que la CDC finance des coûts fixes un point mort est atteint au-delà duquel les compagnies réalisent de la marge. Il a appelé à la vigilance sur ce point.

Pour sa part, M. Jean-Baptiste ARENA a souhaité se voir précisé le différentiel existant entre les produits aidés à l'import et les produits aidés à l'export.

Il a par ailleurs sollicité l'exécutif sur la question de la simplification de certains dossiers d'aide à l'export, notamment dans le domaine agricole.

M. Jean-François SANTONI a indiqué que des éléments chiffrés étaient disponibles. Pour l'import, il a précisé qu'étaient ciblés tous les produits au mètre linéaire. Pour ce concerne les produits à l'export, il s'est engagé à fournir les données chiffrées sous huit ou dix jours.

Enfin, sur la question de la simplification des démarches, il a indiqué être à l'écoute des utilisateurs (Chambres consulaires) et être tout à fait disposé à organiser une réunion de travail.

La commission a émis un avis favorable sur ce rapport.

Non-participations des groupes « Un soffiu novu » et « Avanzemu ». Abstention du groupe « Core in Fronte ».

M. Hyacinthe VANNI

Merci.

Un rapport de la commission des finances.

M. Joseph SAVELLI

M. Jean BIANCUCCI a fait observer que le rapport du Conseil exécutif contenait tous les éléments permettant de répondre aux interrogations qui sont apparues ces dernières années.

Le rapport fait état des incertitudes notamment celles relatives aux durées des DSP, des durées directement liées aux problèmes rencontrés. Rappelant qu'il a présidé la Commission de délégation de service public, M. Jean BIANCUCCI a rappelé que l'Office des Transports a multiplié ses interventions à la fois auprès du Gouvernement et au niveau européen pour parvenir à un dossier concis répondant aux nombreuses interrogations.

Évoquant la question du coût carburant, il a rappelé que la compagnie Air Corsica avait pris, durant sa présidence, des garanties pour l'alimentation en carburant pour qu'il n'y ait pas d'incidence sur le coût du carburant.

M. Jean BIANCUCCI a précisé qu'il souscrivait pleinement à ce rapport qui connaîtra une discussion enrichissante en séance publique.

Il a enfin rappelé que des garanties ont été prises au niveau de l'État et de l'Europe pour obtenir cette convention de 7 ans, avec l'option d'une année supplémentaire, offrant ainsi toutes les garanties que l'on pouvait attendre.

M. Paul-Félix BENEDETTI est intervenu, sur la forme, en regrettant que ce rapport n'ait été inscrit à l'ordre du jour de la Commission des Finances de manière officielle, rappelant que cela s'est toujours fait par le passé et que la Collectivité de Corse est engagée financièrement au travers de la consommation de la dotation de continuité territoriale.

Il a précisé qu'en fonction de la maquette de l'appel d'offres, la DSP engage les finances directes et annuelles de la Collectivité de Corse en fonction de la non-utilisation de l'enveloppe et de sa réinjection dans le budget général. Le fait de ne pas avoir inscrit ce rapport à l'ordre du jour de la Commission des Finances lui paraît totalement illogique.

Concernant la forme de l'appel d'offres, il a fait observer que dans les critères d'attribution, le prix demandé n'était qu'à 20 %, ce qui semble dire qu'on ne place pas le prix comme un critère prioritaire, alors que l'on est sur une enveloppe pouvant aller de 80 à 110 M€.

M. Paul-Félix BENEDETTI a estimé que l'on doit avoir dans la quantification de ce à quoi on veut arriver la maîtrise de la réponse ; sinon c'est l'enveloppe disponible qui va finaliser la réponse et l'on connaît la réponse des offres.

Il s'est dit défavorable au choix du port de Marseille pour une DSP de 7 ans, même si ce choix s'est justifié jusqu'à présent sur une DSP transitoire. Il n'est pas convaincu que sur la durée de la convention le choix d'une seule destination soit le plus logique.

Concernant la clause de retour, il a estimé qu'il faut imposer un prix des bateaux à la connaissance des offres avec un tableau de dévaluation et il faut intégrer un coût de retour sur tout amortissement en cours d'un achat de bateau par rapport au dispositif.

Concernant l'ensemble des documents de la DSP annexés au rapport, M. Paul-Félix BENEDETTI a fait observer qu'ils étaient vierges sans que soit mentionné l'offre de demande minimale de base, en termes de type de bateaux, de structure, d'offre navale, de capacités passagers et fret. Ces documents devraient, selon lui, être renseignés.

Il a fait remarquer que dans la genèse d'un DSP de 7 ans + 1 an, on abandonne de façon permanente l'idée d'une compagnie maritime régionale et que par conséquent, on s'oriente sur une attente par rapport à un système privatif de délégation de service public. Cela s'apparente à un changement complet de politique de la part de la CdC.

Revenant sur la mise à l'ordre du jour tardive de ce rapport en Commission des Finances, le Président Louis POZZO DI BORGO a précisé que c'est en accord avec la Présidente et le Directeur de l'Office des Transports qu'il a été convenu de son examen par notre Commission.

La Commission des Finances doit être saisie de ce type de rapport qui a des incidences financières importantes et son examen doit permettre aux commissaires d'avoir le même niveau d'information.

M. Jean-François SANTONI, Directeur de l'Office des Transports de la Corse, a précisé que :

- concernant la critérisation qui permettra d'établir le rapport devant être fourni à l'Assemblée de Corse : le volet financier est à 30 % : 60 % sur la valeur technique des navires, 30 % sur la valeur financière et 10 % sur le RSE ;
- concernant la valeur financière, il existe deux sous-critères : le montant de compensation demandée et la pertinence du plan financier afin de savoir si la ou les entreprises ont la capacité à apprécier le service dans le cadre du schéma de qualité tel qu'il est souhaité par l'Assemblée de Corse ;
- concernant la valeur des navires en cas de reprise ou de retour, le cahier des charges prévoit qu'il s'agit de la valeur vénale des navires déduction faite des investissements et des entretiens lourds que la Collectivité aurait été amenés à faire dans le cadre de l'exécution du contrat. Cette disposition est novatrice par rapport aux conventions précédentes ;
- sur le volet « compagnie maritime régionale », il est difficile d'y répondre en raison du caractère politique de la question ;
- sur les documents non-renseignés, le rapport du Président du Conseil exécutif comporte, ligne par ligne, les besoins minimaux de service public qu'il convient d'avoir, tant en terme de mètres linéaires fret qu'en terme de passagers et de typologie de passagers. Les documents produits en annexe par l'autorité délégante doivent être renseignés par les candidats afin de permettre d'apprécier la valeur de l'offre en terme global et pas seulement financier et ensuite de permettre au Conseil exécutif et à l'Assemblée de Corse de prendre une décision finale.

M. Paul-Félix BENEDETTI a fait observer que les tableaux renseignés sont exhaustifs et non figés ligne par ligne ; ils laissent l'ouverture à de l'interprétation car n'y figurent ni minima, ni maxima demandés, semaine par semaine, avec un échéancier.

Sur la partie valeur de retour des bateaux, il a estimé qu'il fallait arriver à la création d'une compagnie maritime régionale dans l'immédiat.

Dans 7 ou 8 ans, durée de la future DSP, il a fait observer que la compagnie candidate doit indiquer la valeur vénale des navires validée par des experts maritimes faisant autorité, au moment de l'offre.

Selon lui, la valeur vénale pose problème dans la mesure où la plupart des bateaux vont finir leur « carrière » à 32 ou 33 ans si l'on n'admet pas l'obligation de rééquiper la flotte.

Sur les bateaux achetés, il a estimé qu'il fallait acter que la clause de rachat c'est la valeur comptable des navires.

La Commission des Finances a émis un avis favorable sur ce rapport.

Non-participation des groupes « Un soffiu novu », « Avanzemu » et « Core in fronte »

M. Hyacinthe VANNI

Merci.

Le débat est ouvert. Qui veut intervenir ? M. QUASTANA, en respectant le temps de parole pour chaque groupe. Merci.

M. Paul QUASTANA

Je ne suis jamais très long.

Le premier point, c'est que cette DSP, apparemment, enterre définitivement la compagnie régionale ou du moins, pour autant qu'on puisse la déterrer, pas avant 2029. Principe voté en 2016 pour une mise en oeuvre au 1^{er} janvier 2023. On est loin du compte. Peut-être qu'on pourrait en reparler.

Le deuxième point, c'est un point financier. La DSP est prélevée sur l'enveloppe de continuité territoriale. Cette enveloppe n'a pas bougé depuis 2008. Donc, on distingue 2 périodes : 2008/201 avec une inflation faible, mais même à 1 % d'inflation par an, très faible, on en est à quelques millions de manque. Avec une

inflation à 4,5 % en mars 2021, si on la projette sur l'année, c'est-à-dire qu'on arrive au double à 8, ça va nous faire dans les 20, 30 millions qui vont manquer.

Donc, depuis 2008, ça n'a pas bougé. Est-ce qu'il y a des renégociations en cours ? Est-ce qu'elles ont démarré ou est-ce qu'elles vont démarrer ? Parce que si on continue à ce rythme-là, parce que l'inflation ne va pas stopper en 2022, ni même en 2023, on va se retrouver ou en cessation de paiement, ou de manière à ne plus avoir de reliquat pour d'autres opérations, reliquat que l'on avait sur les DSP précédentes.

Le troisième point, on est au coeur de la Méditerranée et depuis des lustres, depuis les temps modernes et la compagnie FRESSINET qui était dans les années mille à nove è centu è pesta, on a le cordon ombilical, comme avait dit un préfet célèbre, uniquement avec la France. Est-ce qu'on ne pourrait pas envisager en trouvant les moyens règlementaires, les moyens juridiques, les moyens financiers s'il faut, de sortir un peu de ce système franco-français et de se tourner vers l'Italie, vers la Sardaigne, pourquoi pas vers le Maghreb ou même l'Espagne, c'est à étudier ? On souhaiterait qu'on s'oriente vers ce type de recherches, de débouchés, de marchés et de lignes.

J'ai terminé, M. le Président. Merci.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Monsieur QUASTANA.

Vanina BORROMEI, vous avez la parole.

Mme Vanina BORROMEI

Merci, Monsieur le Président.

Mes chers collègues, cari amichi, un dossier qui, comme souvent, va certainement faire des débats très intéressants, un dossier qui, beaucoup d'entre vous le savent, me tient particulièrement à coeur compte tenu de l'énergie et du travail que j'ai pu lui consacrer pendant depuis plusieurs années.

Je pense qu'à la première lecture, ce rapport a dû choquer ou peut-être même faire sourire certains d'entre vous en tout cas, à mon avis, il n'a pas pu laisser les lecteurs indifférents.

Après avoir discuté dans cet hémicycle de compagnie maritime, de SEMOP, de DSP transitoire, d'appel d'offres infructueux, cela de manière trop récurrente sans

doute, nous voilà aujourd'hui devant un rapport qui nous propose une DSP pour le service public maritime de 7 ans.

Je dois vous dire d'ores et déjà que je peux comprendre et que je comprends bien sûr le système de DSP, en tout cas techniquement, c'est un système qui existe et que nous utilisons dans le cadre de ce service public qui existe d'ailleurs, chère Présidente, c'est le périmètre dont nous discutons, cette DSP existe depuis toujours dans notre système et donc, je considère que c'est une formule tout à fait cohérente.

En ce qui concerne la technique, je m'explique, si nous partons du contexte extrêmement complexe que nous connaissons depuis des années, je ne vais pas refaire tout le schéma, mais le fiasco SNCM, l'arrivée aux responsabilités en 2015, je me tourne vers le député ACQUAVIVA, une arrivée aux responsabilités où il n'y a plus de continuité territoriale, plus de liaisons dans le cadre du service public avec le continent, un projet politique que nous faisons, que nous faisons le choix de porter alors qu'il faut tout reconstruire à ce moment-là. Nous faisons le choix de mener de front cette nécessaire mise en place de ce service public et ce projet politique sur fond de contentieux systématique et de contentieux très lourd.

Je prends donc, vous l'avez compris, ma part de responsabilité et celle collective de la précédente majorité pour dire et assumer avec beaucoup de fierté, le travail qui a été mené de 2015 à 2021.

Aujourd'hui, si je rentre dans le détail de votre proposition, une DSP, fret, Marseille, 5 ports de Corse, du ligne à ligne, des passagers en tout cas de manière résiduelle, des étudiants, des passagers qui se déplacent pour raison médicale, cela me rassure et me réjouit, même si, même si vous le savez pour beaucoup d'entre vous, je pense, je ne cesserai de défendre les centaines de milliers de résidents qui sont de fait exclus de cette possibilité de bénéficier de la continuité territoriale maritime. Je considère, je l'ai toujours dit et assumé dans les précédentes DSP, que le résident doit avoir le choix et doit avoir cette possibilité. Mais les différentes études ne nous permettent pas d'aller assez loin et ça bien sûr, ce n'est pas du fait de l'exécutif.

Si je lis entre les lignes, j'y vois un service public de qualité qui respecte les objectifs essentiels de développement durable ; j'y vois également, je lis entre les lignes, j'ai lu aussi les lignes de la presse régionale ce matin qui me confortent, j'y vois également un excellent signal par rapport aux instances européennes puisque ce périmètre n'est pas nouveau. Ce périmètre est le périmètre que nous votons depuis plusieurs années et c'est surtout le périmètre que nous défendons. La méthode diodes évolue effectivement, on peut séquencer toujours de plus en plus, mais depuis 2015, la méthode a été juste et le travail a été régulièrement salué au niveau national, ce qui nous

a permis de discuter avec le soutien de l'Etat auprès des institutions européennes, ce que vous continuez de faire.

Donc, ça me rassure puisqu'il y a toujours une enquête en cours auprès des institutions européennes, auprès de la commission et j'imagine, en tout cas de ce que j'ai lu ce matin, qu'elle devrait être classée et je l'espère de mes vœux, j'y vois ce signal tout à fait favorable dans cette proposition. Une fois de plus, les tests ont démontré un périmètre de service public cohérent tel que nous le défendons.

Cette lecture technique aurait pu s'arrêter là pour vous permettre de revenir vers nous parallèlement avec un véritable projet politique. Aujourd'hui, dans ce rapport on trouve ça et là, 2 mots, quelques lignes, les biens de retour en suramortissements, une compagnie maritime, une SPL, des délais à 7 ans, un bureau d'étude intégré à l'office des transports, la mise à plat de la directive cabotage. Sur un rapport d'une quarantaine de pages, on se retrouve donc avec 3 lignes sur ce projet politique. C'est là à mon sens que le bât blesse. Soit, vous nous présentez une DSP pour sécuriser le schéma et vous menez parallèlement un projet politique, vous revenez vers nous, vous convoquez une session puisque, à mon avis, on peut faire des sessions spécifiques sur ce thème-là, ça serait très intéressant, ou la commission de faisabilité.

Mais ce rapport, en l'état, n'a pas de sens. Depuis 2015, le chemin n'a pas été un long fleuve tranquille. Ce chemin a été douloureux et nous avons fait des choix politiques et ces choix politiques sont basés sur du courage politique.

Aujourd'hui, qui ne souhaite pas une stabilité dans les transports maritimes ? Aujourd'hui, ce courage semble manquer considérablement dans ce rapport. On se retrouve avec 3 lignes d'une réflexion politique à mener. Nous avons fait, il y a quelques semaines, Madame la Présidente, lors d'une session, un débat sur un rapport d'information sur le maritime qui était fort intéressant, sur l'évolution politique de ce dossier, les contentieux, les discussions avec l'Union européenne.

Aujourd'hui, je vous le dis honnêtement, je vois dans ces 3 lignes pour les défenseurs d'une compagnie régionale maritime, un renoncement. Nous avons, dans un passé proche, dû nous adapter au rétropédalage de la commission européenne pour créer, tricoter, détricoter dans un travail de fourmi, des rapport pour préserver ce périmètre de service public et ce service public et pour défendre ce projet politique, tout en nous adaptant régulièrement au cadre de la commission européenne et en gagnant tous les contentieux au niveau national.

Aujourd'hui, on nous propose de valider une réflexion sur un éventuel projet politique. Lequel ? Ma question est : lequel ? Quel est ce projet politique ?

Je vois dans ces quelques lignes aussi pour ceux qui ne souhaitent pas un projet politique tel que nous, nous l'avons porté, un obstacle à un vote sur cette DSP puisqu'on a toujours cette référence qui finalement n'en n'est pas une. Je considère que la réflexion politique méritait mieux que ces quelques lignes qui finalement proposent de rouvrir une réflexion sur une éventuelle SPL viennent à mon avis court-circuiter un rapport technique intéressant.

Quand je vous parle de courage politique, je ne vous demandais pas aujourd'hui, je pense que tout le monde le sait et tout le monde en a conscience, d'arriver dans cet hémicycle avec un projet ficelé, fixe, définitif. Je connais mieux que personne les délais, les procédures et les négociations très complexes auxquels vous devez faire face. Mais je pense que ce courage politique aurait été de dire « voilà, aujourd'hui, on veut de la stabilité, voici une DSP – trop longue à mon sens - et notre projet politique arrivera dans un second temps (réunions, commission de faisabilité) » comme je le disais, il y a tout un tas de possibilités pour qu'on puisse échanger dessus.

Le courage politique aurait pu être aussi a contrario de dire : c'est un « renoncement » ponctuel. On aura eu au moins le mérite d'essayer, de tenter la SEMOP qui était au début validée par l'Union européenne, qui a fait ensuite machine arrière, on aura eu au moins le mérite d'essayer. Pour le moment, nous ne sommes pas en capacité de vous proposer autre chose politiquement, sachant qu'une DSP est, je le dis et je l'assume, pour moi tout à fait adaptée dans cette hypothèse-là. Mais vous ne pouvez pas aujourd'hui, venir nous demander de valider conjointement cette DSP de 7 ans avec ces quelques lignes d'une réflexion qui est à mener telle qu'elle est présentée ici.

Cette absence de projet politique, elle a été relevée bien au-delà de l'hémicycle (le CESEC, les différents syndicats avec qui on a pu s'entretenir). Je ne pense pas que ce soit de la négligence, je pense que certains ont pu être très choqués par la méthode. Ça peut vraiment surprendre puisqu'il n'y a pas eu de discussions préalables et donc, effectivement ça peut être assez brutal.

Je pense qu'il est fort heureux de pouvoir vous entendre dire dans une conférence de presse, mais je regrette de ne pas pouvoir le dire dans le rapport parce que ça nous aurait peut-être aidés à prendre une décision, que le classement sans suite est en bonne voie, que le périmètre de service public est validé.

Nous, aujourd'hui, nous n'avons rien de tout ça dans le rapport. Nous avons 3 lignes qui nous expliquent, je cite « que le délai est de 7 ans notamment parce que les services de la Collectivité de Corse ne sont pas en mesure d'assurer le suivi d'appel d'offres sur des durées trop courtes. C'est très malaisant de le dire et de le répéter.

Votre rôle, vous l'avez dit tout à l'heure, c'est de proposer, c'est d'impulser des choix politiques et c'est exactement ce qui nous manque aujourd'hui pour nous permettre de nous positionner dans ce rapport.

Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, chère collègue.

Est-ce qu'il y a d'autres demandes d'intervention ? M. SAVELLI.

M. Jean-Michel SAVELLI

Merci, Monsieur le Président.

Avant de revenir au rapport, je voudrais simplement faire deux petites précisions sur ce que vous avez dit, Madame BORROMEI, par rapport au tarif résident. Le tarif résident existe dans le maritime aujourd'hui, c'est un tarif qui existe au niveau des OSP. C'est un tarif qui est fixé, alors il n'est certes pas très accessible parce qu'il faut déclarer un certain nombre de justificatifs, mais il existe réellement.

Ensuite, vous disiez que le système de DSP est un bon système parce qu'il existe depuis longtemps et donc, ça veut dire qu'il a été prouvé. Je vous dirai oui et non, parce qu'en fait, le système de DSP, il est essentiellement lié à un environnement concurrentiel qui lui-même évolue en termes de marché, en termes de population, etc. N'oublions pas que depuis 2007, année où a été créé ce système de DSP et aussi de Test marché SNCM, c'est d'ailleurs pour ça qu'il s'appelle Test marché SNCM, depuis 2007 donc, la population de la Corse a évolué à peu près de 60 000 habitants, la flotte a doublé, les capacités ont doublé et le trafic a doublé. Donc, je veux dire que l'environnement concurrentiel, aujourd'hui, du marché maritime n'est plus du tout le même qu'en 2007. Ce qui pouvait justifier une DSP à l'époque, peut-être ne le justifie plus aujourd'hui d'où notre proposition d'OSP compensées et généralisées.

Je voudrais aussi préciser à Monsieur QUASTANA qui est parti, mais j'y reviendrai plus tard.

Je voudrais revenir à la présentation du rapport et vos commentaires, Madame la Présidente, que vous avez faits sur la motion de renvoi. Je ne vais pas revenir sur tout ce que vous avez dit, mais vous avez quand même dit une chose qui m'a interpellé. Vous dites qu'aujourd'hui, les OSP ne permettent pas de définir des créneaux horaires, etc. Oui, aujourd'hui, c'est vrai pour les OSP unilatérales, mais ce n'est pas vrai si on

passer sur des OSP compensées. J'ai l'impression que, et dieu sait si vous travaillé et mis du cœur à l'ouvrage, mais j'ai l'impression que vous confondez la notion d'OSP en tant qu'obligations de service public, mais au sens du cahier des charges et le régime DSP qui est un régime contractuel. Ce sont deux choses différentes. Les OSP, c'est un régime contractuel avant tout. Après, on utilise ce mot de manière abusive quand on dit qu'on définit les obligations. C'est le cahier des charges. On va être clair, les OSP, c'est un régime contractuel et ensuite, on a le cahier des charges, c'est ce qu'on définit nous, comme périmètre de service public et comme service. C'est important de le dire sinon, on ne va pas se comprendre.

Tout ça pour vous dire quoi ? Tout ça pour revenir un petit peu, sans vouloir faire d'exposé très long là-dessus, je voudrais expliquer un petit peu à cet hémicycle, c'est quoi des OSP compensées. Parce qu'en fait, l'Europe, quand elle a mis en place ce système de réglementation des transports en quelque sorte, il a prévu trois dispositifs : un dispositif où on dit : le marché fait le « job » et là, on n'intervient pas du tout. Ensuite, on peut intervenir de trois manières : une manière qui dit que pour ne pas qu'il y ait d'abus et notamment des opérateurs qui viennent écrémer le service à des moments où ce service-là serait beaucoup plus « juteux » de dire que « si vous voulez venir, vous ne pouvez venir qu'à l'année, avec un certain niveau d'interventions, mais à l'année ».

Aujourd'hui, sur la Corse, ce système d'OSP généralisées mais qui est vrai aussi bien pour les DSP que pour ceux qui sont en OSP unilatérales. Ce système d'obligations de fréquence et de tarif, puisque je rappelais que ce tarif « résident » existe, eh bien ce système d'OSP généralisées, il évite à ce que des opérateurs puissent venir à un moment donné l'été écrémer le trafic. Ça, c'est le premier point.

C'est quoi des OSP compensées ? Ce n'est rien d'autre qu'un compromis entre une DSP et des OSP unilatérales. Pourquoi, c'est un compromis ? Parce qu'il permet d'une part de compenser le service, et ce service-là, il pourrait être compensé au même niveau de ce qu'est la dotation aujourd'hui. Je suis d'accord avec Monsieur QUASTANA quand il dit que cette dotation-là, il faudra l'augmenter à un moment donné. Je suis partisan de dire « le maritime, on est à 87, on monte à 100 millions et on indexe ». On l'indexe sur des éléments de coûts variables qui pourraient être les carburants ou d'autres éléments. Là-dessus, on est complètement d'accord.

Je voudrais aussi répondre à Monsieur QUASTANA là-dessus, pourquoi on a pu réindexer cette dotation depuis 2016 ? Vous le savez pourquoi, vous pouvez me donner la réponse ou pas ? Non. Eh bien, moi je vous la donne. Parce qu'en 2016, il s'est passé quelque chose de complètement révolutionnaire, c'est qu'on a arrêté de financer les passagers.

Le contentieux de 2007/203, à quoi il a servi ? Il a servi à démontrer qu'à un moment donné, on ne pouvait plus financer des passagers parce qu'il y avait un opérateur qui opérait à partir d'un port qui est à 60 kilomètres de Marseille, et que la Cour administrative de Toulon a décrété qu'en termes de segment d'offre, Toulon était égal à Marseille.

Alors, c'est vrai, d'autant plus sur les passagers. Je sais que vous avez des arguments pour dire que Marseille, c'est mieux pour le fret parce que les plateformes logistiques sont plus proches de Marseille, mais en revanche, pour ce qui est du passager, il n'y a pas photo. Les touristes qui arrivent l'été par l'autoroute A7, eh bien quand ils arrivent à Aix-en-Provence, soit ils bifurquent vers Marseille, soit ils bifurquent vers TOULON. C'est la même chose. C'est important de le dire.

Je reviens maintenant sur les OSP compensées. Quel est l'avantage des OSP compensées ? C'est qu'à un moment donné, quand le marché devient de plus en plus concurrentiel, le fait de choisir un délégataire, ça devient toujours plus risqué, de plus en plus risqué. Quand on choisit un délégataire, ça veut dire qu'on en laisse un autre au bord du chemin et souvent sur des critères qui ne sont pas toujours objectifs ou justifiables.

Aujourd'hui, les OSP compensées, ce n'est rien d'autre que de dire qu'on peut continuer à financer un service sans avoir à choisir un délégataire. Du coup, la compensation, elle ne se fait pas en finances en des frais fixes, parce qu'on va y venir là aussi, elle se fait en payant le service qui est fait. Ce service, on le paye une fois qu'il est fait et justifié. Contrairement aux arguments qu'on m'a opposé à plusieurs reprises, notamment, je suis obligé de le dire Monsieur SANTONI, avec tout le respect que j'ai pour vous, vous me dites « oui, mais on ne peut pas le contrôler, on ne peut pas contrôler le système des OSP parce que chacun peut faire un peu ce qu'il veut ». Ce n'est pas du tout vrai, c'est absolument faux. Pourquoi ? Parce que depuis des années, il y a une réglementation européenne qui oblige pour des raisons de sécurité notamment, que toutes les marchandises soient déclarées une demi-heure après la fermeture des portes. C'est vrai pour les passagers et pour le fret. Pourquoi ? Parce que bien sûr qu'on peut mettre une bombe dans un bateau, bien sûr qu'il peut y avoir un original qui se pointe à un moment donné sur un bateau et qui crée un souci. Eh bien, tout cela est contrôlé parce que ça passe par des autorités qui sont les chambres consulaires, les chambres de commerce et la douane, les services des douanes. Une demi-heure après chaque fermeture de porte d'un bateau, tout le chargement en passager et fret est dispatché et informe toutes ces autorités. Donc, il faut arrêter de dire qu'on ne peut pas le contrôler.

J'ai peut-être anticipé sur ce que je vais dire plus tard, mais je voudrais quand même revenir sur la démarche, je voudrais qu'on redéroule la démarche.

Je reste objectif parce que ma position d'ancien Corsica ferries, il faut le dire, n'est pas facile et je me veux d'être objectif et au-dessus de tout soupçon.

Ce que j'ai fait, c'est que je me suis appuyé sur deux choses : le rapport de l'autorité de la concurrence et sur la remarques de la cour européenne de justice. J'ai été potassé tout cela. Je suis tombé sur tombé sur l'enquête en cours. C'est assez compliqué, mais c'est très intéressant.

Le rapport sur l'autorité de la concurrence, Madame la Présidente, sauf erreur, vous n'en parlez jamais dans votre rapport. Jamais, vous n'y faite référence ou très peu, en tout cas ça n'apparaît pas de manière évidente. Excusez-moi, si je me suis trompé.

La jurisprudence ALTMART, vous la connaissez, 4 points, on va y revenir plus tard. Mais elle peut nous inquiéter par certains points.

Je voudrais commencer d'abord par des failles méthodologiques dans votre manière de définir les besoins. Pour définir les besoins d'un service public, vous avez réalisé des tests marchés préalables, sensés identifier d'éventuelles carences d'offres sur la desserte de la Corse.

Ces tests sont fondamentaux puisqu'ils conditionnent le choix du modèle à retenir sur chacun des lots entre DSP, OSP compensées ou OSP unilatérales. Or, les OSP compensées dans votre rapport, vous n'en parlez jamais. Vous mettez systématiquement en opposition la DSP avec les OSP unilatérales. Comme on ne peut pas faire l'un, on est obligé de faire l'autre. Sauf qu'il y a une voie médiane et vous n'en parlez pas.

Sur la base des rapports d'étude, vous avez conclue qu'il existait une carence effective, je cite, vous concluez qu'il existait une carence effective d'offre de la part des opérateurs privés en place. Ça signifierait quoi ? Que la Corse est globalement en manque d'offres, sachant qu'il y a trois compagnies opérantes qui sont toutes privées. Ce n'est pas acceptable cette approche méthodologique. Vous ne pouvez pas amalgamer le statut juridique d'un opérateur, qu'il soit privé ou public, et le fait qu'il soit à un moment donné, délégataire d'un service public. Il faut repartir de la page blanche.

Enfin, de cette hypothèse, vous déduisez que la mise en place de DSP sur les 5 lignes est obligatoire et je vous cite, « car les OSP unilatérales, ne peuvent satisfaire à elles seules le service ». D'une hypothèse qui est plus ou moins approximative, vous faites une déduction qui devient presque aberrante.

Les doutes que nous émettons sur la méthodologie employée sont confortés par l'absence de transparence sur les conclusions des tests marchés, le rapport de l'autorité de la concurrence pointait d'ailleurs ce problème. Juste un extrait de ce que vous pouvez lire en page 34 :

« ... la Collectivité de Corse s'appuie sur des études préalables portant sur le périmètre du besoin... Toutefois, dans ces études préalables de la Collectivité de Corse, certaines faiblesses méthodologiques dans l'identification du besoin de service public conduisent à penser que le niveau actuel d'intervention publique pourrait être inadapté. En effet, la méthode de calcul du besoin réel de service public quantitatif employée dans ces études ne tient compte que de l'offre capacitaire du seul opérateur hors-DSP, depuis Toulon et Nice, et non des capacités disponibles des autres compagnies présentes pour répondre à la demande depuis chacun des trois ports continentaux ».

Ce n'est pas un détail, c'est déjà dit par le rapport de l'autorité de la concurrence. On ne peut pas considérer qu'il y a une carence d'offres si on ne prend en compte que ceux qui ne sont pas délégataires. Il faut prendre dans l'ensemble des acteurs privés qui sont sur le marché et qui sont en place depuis plus de 50 ans, qui ont fait leurs preuves chacun à leur niveau avec des qualités et des défauts, mais qui sont tous présents depuis 50 ans, voire 60 ans. Ça, c'est la première faille.

La deuxième faille, elle est nouvelle parce que c'est un élément qui n'a jamais été mis en avant devant des cours de justice, mais qui devient de plus en plus prégnant. C'est qu'il risque d'y avoir à un moment donné avec cette histoire-là, des risques de surcompensation. Pourquoi ? Alors là, ce n'est pas juridique, c'est économique ce que je vous dis, c'est de la gestion.

Depuis 2016 et en raison des contentieux qui se sont succédés en 2007 et 2015, la DCT ne concerne plus que le fret et très marginalement les passagers. L'enveloppe d'environ 100 M€ était descendue à 72 millions d'euros en 2016 pour ces raisons-là et aujourd'hui, elle est encore à 100 millions d'euros. Très bien. Mais qu'est-ce qui se passe aujourd'hui ? Quand un cargo mixte fait une liaison entre Marseille et Bastia, il reçoit une dotation qui aujourd'hui finance des coûts fixes. Et oui, qui finance des coûts fixes. Et à travers ce financement des coûts fixes, tous les passagers qu'il reste à transporter et Dieu sait s'il y en a puisque aujourd'hui les cargos mixtes ont des capacités qui vont entre 800 et 1 300 personnes. Sachant que dans le cadre du service public, il n'y a que 25 qui sont pris en charge aujourd'hui. Donc tous ces passagers-là, ils sont financés sur la base de coûts fixes qui sont payés par la dotation de continuité territoriale et ça, ça crée une distorsion de concurrence par rapport au service passager qui est réalisé depuis les ports de Toulon et de Nice. Ça, c'est le deuxième point.

Ensuite, et je vais faire vite parce que je dois laisser un petit peu de temps pour mes collègues, Jean-Martin, tu m'excuseras. Je vais simplement finir par deux mots sur les critères d'attribution et c'est très important.

Ces critères d'attribution, ils ont varié. Les pourcentages de pondération ont changé entre septembre 2019 et septembre 2022.

Alors, la partie technique est passée de 40 à 60 % ; la compensation financière reste toujours à 30 %, ce qui me semble très bas ; et le critère RSE a été rajouté, sachant que le critère développement durable qui pesait 20 % précédemment a été supprimé. Alors tout ça, il faudra expliquer.

Pourquoi il faut expliquer ? Parce que si vous faites des DSP sur 7 ans et que tous les deux ans, les critères de pondération qui permettent de déterminer le délégataire le mieux-disant ou le moins-disant, ça ne marche plus. Si vous prouvez qu'en 2 ans, les critères peuvent changer à ce point-là, ça veut dire que votre décision de 2 ans avant, à un moment donné, elle n'a plus de sens, vous comprenez ? Cela veut dire simplement que le marché, parce que je suppose que ces critères ont évolué parce que quelque part le marché évolue, notamment sur la RSE. Sauf que la RSE, elle a baissé au lieu d'augmenter, sachant que la loi MARPOL est obligatoire depuis janvier 2020. Ce qui est bizarre, au lieu d'augmenter, elle a baissé, c'est même un peu suspect, ce n'est pas grave.

Ce que je veux dire par là, c'est qu'on ne peut pas faire changer des pondérations en 2 ans à ce point-là.

Bon, après il y a des oublis, il manque beaucoup de choses. Vous ne parlez pas de l'Italie. Je reviens sur ce que dit Monsieur QUASTANA. Vous n'avez aucune réflexion non plus sur les traversées triangulaires qui permettraient d'économiser du carburant. Donc un avantage économique et un avantage environnemental qui pourrait être fait entre Ajaccio - Propriano et éventuellement des Marseille - Bastia - Porto Vecchio, etc.

Tout ça, c'est possible. La COVID nous a montré que c'était possible et c'est vertueux.

En conclusion, vous affirmez, lettre de la Commission européenne à l'appui que nous avons appris ce matin, non pas par vous, mais par la presse, que le modèle de DSP généralisée aux 5 lignes est désormais blindé juridiquement. J'en prends acte.

Pour autant, êtes-vous certain d'avoir exposé à ces instances de manière complète et objective, le contexte concurrentiel du marché maritime corse qui a évolué. Parce que ce n'est pas tout de dire « oui, c'est bon », mais j'espère que vous avez tout

bien expliqué, notamment cette histoire de risque de distorsion de concurrence et d'effet d'aubaine.

Êtes-vous certain d'avoir levé définitivement tout risque de contentieux juridique sur les deux sujets évoqués précédemment ? Donc ça, je ne le répète pas.

Et enfin je vous rappelle que le courrier du commissaire ne reste qu'un avis avisé, une interprétation au temps T.

Alors j'attire particulièrement votre attention sur ces points-là car on observe déjà des divergences entre les assurances que vous avez de la part de l'Europe et malgré tout, le rapport de l'Autorité de la concurrence qui reste une référence.

Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

Merci Monsieur SAVELLI. Juste une petite remarque, mais je sais que vous l'avez fait involontairement : évitez de vous adresser aux services en session, c'est toujours gênant pour eux, mais je sais que vous l'avez fait involontairement. Mais c'est toujours gênant pour les services d'être interpellés en session publique.

Mais j'ai vu que c'était fait involontairement, je le fais remarquer quand même très cordialement et très gentiment.

M. Jean-Michel SAVELLI

J'ai été maladroit, je m'en excuse.

M. Hyacinthe VANNI

Il vous reste donc 12 minutes, si vous voulez parlez maintenant ou après ? Comme vous voulez.

M. Jean-Martin MONDOLONI

Je les utiliserai plus tard, Monsieur le Président.

M. Hyacinthe VANNI

Très bien, on n'oubliera pas que c'est 12 minutes, c'est noté.

Qui veut intervenir ? Oui, Monsieur BENEDETTI.

M. Paul-Félix BENEDETTI

Je vais commencer par le fond.

D'abord pour vous dire ce qu'il me manque : moi, il me manque un schéma de transport maritime cohérent, avec une analyse, des options, des opportunités, des possibilités et des impossibilités.

Aujourd'hui, on me présente un scénario et Monsieur le Président, si vous étiez Hervé MORIN, Président de la Normandie, vous pourriez, dans le même cas que celui qui nous est présenté aujourd'hui, faire une DSP internationale pour ré-affrété le France 2, parce que des transporteurs routiers normands aiment bien aller avec leur camion à New York.

Aujourd'hui, aller à Marseille, pour moi, en faisant un grand raccourci, c'est un schéma d'il y a 50 ans que l'on a en héritage et on ne pourra pas s'en défaire aussi facilement, car il y a des obligations dans ce legs.

Mais il doit y avoir des possibilités d'accompagnement progressif. Or, aujourd'hui, la mesure que vous proposez est une mesure de continuité radicale, avec un schéma à 8 ans où on va rester figé dans un scénario qui est pour moi favorable à Monsieur MULLIEZ, Monsieur NAOURI et consortium.

C'est quelque chose qui ne convient pas à la Corse dans sa finalité.

Alors, il y a le hasard et la nécessité. Mais qu'est-ce qu'on pourrait faire autrement ? Déjà, c'est se donner les moyens d'une réflexion prospective.

Vous mettez en avant, dans le cahier des charges, les clauses de sauvegarde environnementales, la protection de l'environnement, la pollution, l'impact, les clauses sociales, tout ceci est fondamental.

Mais, le plus fondamental, c'est d'avoir le transport le plus rationnel, pour qu'on paye le moins cher possible, pour que notre compensation soit la plus efficiente possible pour faire baisser les coûts ou pour aller vers d'autres destinations.

Notre problème aujourd'hui, c'est d'acheminer plusieurs centaines de milliers de tonnes, d'essayer d'en exporter au maximum pour qu'on ait un coût de la vie qui soit raisonnable ou du moins équitable par rapport au reste de l'Europe.

On a une DSP aujourd'hui à 5 lignes : 300 000 habitants.

La Sardaigne a une DSP à 2 lignes. On peut se poser aussi des questions.

Pourquoi continuer dans ces schémas, qui sont des schémas sagittaux, mais avec aucun croisement de ligne ?

On fait un appel d'offres ligne par ligne. Globalement, c'est une bonne logique. Mais ça veut dire qu'on ne peut pas faire de repositionnement de bateau d'une ligne à l'autre, sauf à ce que ce soit le même délégataire et qu'on fasse des interférences entre un appel d'offres et l'autre. Parce que chaque ligne est un lot.

Ça veut dire que logiquement, on doit pouvoir envisager des bateaux qui, dans le cadre de la modernité, puissent naviguer à la bonne vitesse.

La bonne vitesse, c'est les bons temps de trajet, c'est la bonne heure de départ, la bonne heure d'arrivée, c'est la bonne consommation et c'est la possibilité d'avoir un bateau qui, au lieu de le garder immobilisé à un quai de 7 heures du matin à 7 heures du soir, eh bien qu'on puisse l'utiliser à faire autre chose qui soit un bien pour la Corse : par exemple, un bateau qui pourrait aller de la France, à Ajaccio ou à Propriano et aller à Porto Torres.

Par exemple, un bateau qui pourrait aller de la France (je dis « de la France » et je vous expliquerai dans cinq minutes pourquoi je dis « la France ») à Bastia. Et ensuite, dans la journée, aller à Livourne et revenir. A Gènes, il aurait du mal.

C'est ça les besoins aujourd'hui de la Corse.

Sauf qu'il n'y a pas de possibilité transversale de ré-affrètement, de cabotage, d'optimisation, de sécurisation, parce que on est sur du ligne à ligne dans le fond et dans la forme.

Les bateaux, oui, vous avez défini les moyens, les besoins, mais c'est flou. J'ai la liste de tous les bateaux qui peuvent répondre. Je n'ai pas pris tous les bateaux de Méditerranée. J'ai pris tout Corsica Linea, tout CMN, tout Corsica Ferries.

A part la CMN qui n'a que 3 bateaux, mais tous les bateaux rentrent dans le quantum des mètres linéaires et surtout des passagers et des voitures, puisque aujourd'hui il n'y en a plus.

Or, je vais en prendre un au hasard, est-ce que vous pensez qu'un Méga, qui peut faire 150 remorques ou 160 remorques, a la même capacité utile qu'un Piana ou qu'un Paoli ?

Est-ce qu'on charge et qu'on décharge avec la même rapidité ?

Est-ce qu'on sécurise le transport et est-ce qu'on a des moyens d'arrimage qui sont équivalents ? Pas forcément.

Est-ce que vous pensez que le nouveau bateau acheté par Corsica Linea, construit unilatéralement, sans aucun cahier des charges de la CTC et qu'aujourd'hui on va nous imposer à exploiter, est le bateau de la Corse de demain, tout simplement parce qu'il est au gaz ?

Est-ce que vous pensez qu'on a besoin d'un bateau de 208 mètres, qui ne naviguent qu'à 22 nœuds, et je voudrais voir les essais en mer parce qu'un bateau avec 20 000 chevaux, avec 20 000 kW et 22 nœuds, 200 mètres, je voudrais le voir dans le Cap Corse par mer agitée et à pleine charge, s'il est capable de durer, de tenir la durée !

Ça veut dire quoi ce que je veux vous dire ? Ça veut dire qu'un cahier des charges de transport maritime, si on veut aller à Porto Vecchio, si on veut aller à Bastia, il y a des temps imposés. Ne pas imposer un temps, ne pas imposer une vitesse, ça veut dire qu'on laisse la possibilité d'avoir des bateaux de 2^{ème} classe.

Et même des bateaux neufs, ce bateau de 208 mètres, il ne pourra aller qu'à Ajaccio. Et c'est le seul bateau neuf qui aujourd'hui est en construction.

Il n'y a aucune clause d'âge sur les bateaux.

Les précédentes DSP avaient mis des quantums d'âge.

Aujourd'hui, hormis ce bateau qui va être mis en service en mai, avec les essais en mer, sur la flotte de DSP, le bateau le plus jeune a 11 ans, c'est le Piana.

Ensuite, vous avez le Paoli, 19 ans.

Tous les autres ont entre 20 ans et 29 ans.

Une DSP à 8 ans, ça fait des bateaux qui vont arriver à 35 ans.

Où elle est la clause sociale ? Où elles sont les conditions de travail des marins ? Ça veut dire qu'on doit définir l'outil naval. Or, la DSP telle qu'elle est, elle impose implicitement un outil naval.

L'outil naval, lorsqu'il n'y a pas besoin de passagers, lorsqu'on a besoin d'aller vite, lorsqu'on a besoin d'être efficace, lorsqu'on a besoin pour rentrer à Bastia de ne pas dépasser 185 mètres, mais avoir 30 mètres de large pour pouvoir garder 2 500 mètres

linéaires de fret disponible, parce que c'est la quantité réelle qu'il faut pour Bastia quand on veut passer le nombre de remorques lorsqu'il y a des gros ponts de fériés et qu'on a une suraccumulation de remorques, entre autres, sur le port de Marseille.

Eh bien, pour avoir ce type de bateau, les nouveaux bateaux seront des bateaux rouliers. D'ailleurs, le consortium, ça a été son premier affrètement.

Ça pose un problème fondamental : l'équipage, les hommes. Parce qu'un bateau de ce type, qui est le bateau le plus adapté, il fait naviguer 180 remorques, 100 passagers avec 22 hommes d'équipage.

Aujourd'hui, un bateau comme le Paoli ou le Piana, il fait naviguer 180 remorques, 300 à 400 passagers avec 48 à 51 hommes d'équipage. Sur ces hommes d'équipage, les hommes machines sont les mêmes sur les 2 bateaux. Ce sont 18 hommes. Le reste, ce sont les hommes de service. Sauf que sur l'un, il y a beaucoup d'hôtellerie, 20 ou 22, plus une logistique d'encadrement qui fait qu'on arrive à ces effectifs.

Donc, aujourd'hui, le problème de fond qu'on a entre nos besoins et la réalité, c'est le problème social du maintien de l'activité et du maintien de l'emploi. Et ça, on ne le pose pas. Et dans l'appel d'offres, on attend qu'il y ait une clé miracle, la clé de répartition qui va permettre de faire la différenciation entre le personnel fondamentalement utile à la DSP et le personnel qu'il n'y est pas nécessaire, qui est dévolu à des tâches liées à l'affrètement touristique.

Est-ce que vous pensez que l'opérateur va être honnête, que la clé de répartition sera vraiment quantifiable, que le tableau de comptabilité analytique que nous attendons va être probant, va pouvoir être contrôlable ? C'est impossible.

Déjà, ce qu'il manque dans votre cahier des charges, c'est qu'il y ait la demande à ce que la compagnie soit une compagnie dédiée, exclusive à la Corse, qu'il n'y ait pas de bateaux rattachés à d'autres trafics que le trafic de la DSP.

Dans ce trafic de la DSP, bien entendu, il y aura une activité touristique. On ne va pas interdire à un bateau d'embarquer des passagers et de nous faire venir des touristes. Mais comment on le contrôle ? Comment on le quantifie ?

Globalement, ça serait presque simple.

On peut considérer que la totalité du personnel non-marin est un personnel d'hôtellerie qui sert au tourisme. Ça serait radical, ça serait peut-être excessif, mais ça va faire partie des questions à trancher, parce que si on ne le fait pas nous-mêmes, la

Commission européenne va venir le faire à notre place et ça risque d'être très douloureux à la fin avec les remboursements qu'il y aura derrière, pour des sommes payées indues, y compris sur l'amortissement des bateaux, les participations aux investissements, sur ce nouveau bateau qui vient d'être acheté, qui est un bateau tout autant commercial/touristes que commercial/marchandises, parce qu'il est prévu pour 1 000 passagers.

Comment on l'amortit nous ? Qu'est-ce qu'on paye sur ce bateau ? Les frais de fonctionnement, les frais d'affrètement, ça va être très compliqué.

Donc moi ce que je veux vous dire, c'est qu'aujourd'hui, l'appel d'offres permet l'interprétation économique. Il n'y a pas de grille de lecture objective, on n'aura pas les outils analytiques pour payer le juste prix. Et comme on n'a pas fait un plan de transport maritime et qu'on n'a pas géré le problème social de la sous-utilisation aujourd'hui de la flotte à venir par rapport à l'obligation DSP qui interdit de financer le transport de touristes et même de Corses, on va se retrouver confrontés à un problème de restructuration de l'offre maritime.

C'est pour cela que je considère qu'on ne peut pas attendre 8 ans. On doit faire une DSP transitoire et on doit mettre à profit ce laps de temps pour créer les conditions de rachat des flottes - je dis « des flottes » - pour qu'on crée notre compagnie. Dans 8 ans, ça sera trop tard, le monde aura changé, le monde maritime va se réorganiser. Il y a la crise du fioul, vous l'avez dit, vous avez basé vos estimations sur 900 €, sur du fioul très basse teneur en soufre. D'ailleurs, dans votre cahier des charges, vous mettez un prix à 400 et quelques euros pour du fioul à 3,5 %, qui est totalement interdit, j'aimerais que vous enleviez la ligne, parce qu'il serait dommage qu'un opérateur réponde avec ce type de fioul. Tous les moteurs peuvent marcher avec du fioul à très basse teneur. C'est sûr qu'il coûte deux fois plus cher.

Ça veut dire que moi, je vous demande, et j'ai fait un amendement que je déposerai, de ramener la DSP à 4 ans. 4 ans + 1 an, c'est 5 ans. C'est le quantum qui est admis par la Communauté européenne, par toutes les consultations qui ont été faites en contestation. Et à l'époque où la CTC était passée sur des DSP à 7 et 8 ans, ça avait été avec des dérogations âprement négociées.

4 + 1 ans, ça nous permet, ça nous permet, « nous », cette mandature, de le faire ce projet, ce plan maritime.

Sinon, qu'est-ce qu'on fait ? On laisse en héritage aux autres la patate chaude. On continue une destination, qui pour moi est une destination qui n'est pas efficiente, et on subit. Et on permet à une compagnie qui s'est accaparée un capital fondamental à la

Corse à se réancrer encore plus profondément et à devenir indéboulonnable et indéracinable.

Ensuite, pourquoi je vous ai dit « la France » tout à l'heure ? Parce que notre continuité, elle est transcontinentale au sens où on doit aller sur l'Italie demain, mais ça on le fera avec une compagnie maritime sur nos propres fonds, sans demander d'aides.

Mais lorsqu'on regarde aujourd'hui les économies, en termes de pollution, la meilleure économie, c'est la non-pollution.

Vous avez décrété qu'il n'y a pas besoin de DSP sur Toulon parce que Toulon est déjà pourvu par les privés. Mais, on pourrait faire une DSP avec, par exemple, sur 7 rotations, les deux ports principaux, Bastia et Ajaccio, en faire 4 à Marseille et 3 à Toulon, pour préparer progressivement un transfert des centres de redispaching routiers et arrêter ce monopole marseillais, qui aujourd'hui a un coût pour la Corse, rien qu'en carburant, de 20 M€ par an.

Vous savez, l'enveloppe carburant générale, en comptant la destination Marseille, le nombre de rotations, tous les bateaux, en prenant les vitesses les plus raisonnables, en prenant des taux de charge de moteurs qui sont à peu près conventionnels, tout ce qu'il y a dans le dossier et que j'ai dû aller chercher péniblement, on arrive à 110 000 tonnes de carburant par an.

Si on allait à Toulon, il y aurait 30 % de carburant en moins.

Ça fait en gros 30 000 tonnes économisées. Vous l'avez dit vous-même, Madame la Présidente, la tonne aujourd'hui, elle est à 900 €. Et 3 X 9, ça fait 27, 27 M€ par an !

Chaque voyage Marseille et Toulon fait économiser par rapport à Bastia, 90 tonnes de carburant (aller-retour).

Moi, je pense qu'il y a des logiques. Ce n'est pas pour rien que les privés sont positionnés.

Aujourd'hui, la Corse, elle a un intérêt : c'est d'être elle-même d'arrêter de subir.

Aujourd'hui, Marseille, c'est un choix subi il y a 50 ans.

L'enveloppe de DSP, c'était un chèque qu'on nous a fait comme si on était un prestataire relais. C'était pour qu'il y ait la bonne redistribution à la défunte SNCF.

Aujourd'hui, on doit avoir plusieurs certitudes.

La première, c'est que le transport 100 % camion roulant n'est plus un transport adapté par rapport au marché mondial, donc la containerisation, qu'on le veuille ou non, un jour elle va nous être opposable. On s'y prépare.

La mutualisation des moyens, la transversalité des lignes, le cabotage Corso-Corse et les liaisons Corse-Italie vont devenir fondamentales. Mais on ne pourra le faire que si on est propriétaire de l'outil maritime, et 8 ans, Monsieur le Président, Madame la Présidente, c'est trop long. Ca va nous priver d'un temps nécessaire à l'amortissement d'une nouvelle flotte, aux dotations en capital pour racheter le matériel existant.

On a la chance d'avoir du matériel qui est vieillissant, qui n'a pas une valeur, je dirais, inabordable. On est sur plusieurs dizaines de millions d'euros, toutes compagnies confondues. Je mets à part le nouveau bateau, celui qui est tout neuf. Ça veut dire que c'est maintenant ou jamais.

Si on attend que le nouvel opérateur achète 3 ou 4 bateaux et qu'il ait fait, par le fait de son activité touristique, du suramortissement, et que derrière, il nous impacte sur une valeur de rachat défalquée de la part amortie sur sa partie commerciale, ça va nous faire mal à la tête et ce sera impossible à faire.

Donc pour plusieurs raisons politiques, moi, je vous demande de réfléchir dès maintenant. Et ne me dites pas « oui, mais il faudrait... il faut le temps au temps... il faut pouvoir des durées longues pour que l'amortissement soit plus linéaire... ».

Déjà dans les frais financiers, on ne prend pas en charge un suramortissement. On impose une règle comptable que l'amortissement retenu, ce sera l'amortissement linéaire, sur une base du $1/30^{\text{ème}}$, puisque la durée de vie d'un bateau, c'est 30 ans. Qu'on le fasse valider par Bercy, pour que ce ne soit pas une clause léonine qui soit retoquée après. Et ensuite, on se met à 4 ans et on se donne 2 ou 3 ans pour travailler sur une SEMOP, sur un contrat in-house, sur des achats de bateaux, sur le reformatage de l'offre.

Est-ce qu'on a besoin de cargos mixtes ?

Est-ce qu'on a besoin de laisser des compagnies acheter avec notre argent des paquebots, ou des gros cargos mixtes qui sont des paquebots déguisés ?

Moi je dis non !

Donc, pour toutes ces raisons, un peu de sagesse, un peu de courage et une DSP à 4 ans.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Monsieur BENEDETTI. On est dans les temps.

Il y avait Josépha GIACOMETTI.

Par contre, les services m'indiquent qu'ils n'ont pas reçu l'amendement, si vous voulez bien le transmettre.

M. Paul-Félix BENEDETTI

Je n'allais pas le donner avant !...

M. Hyacinthe VANNI

Mais à un moment donné, il faut le donner ! Merci de le donner aux services.

Mme GIACOMETTI, vous avez la parole.

Mme Josépha GIACOMETTI-PIREDDA

Merci, Monsieur le Président.

Alors nous sommes effectivement face à un dossier, un dossier emblématique et nous sommes dans un secteur emblématique puisque nous parlons ici de la maîtrise publique d'un secteur stratégique que sont les transports. Et c'est une question qui vient de loin, et les intervenants précédents l'ont tous rappelé, et je crois que, pour commencer et poser un peu un certain nombre de jalons, nous sommes tous attachés au service public, à sa sécurisation.

Et ici, nous parlons de la sécurisation du périmètre, et c'est pour ça que tout à l'heure j'ai voté contre la motion de renvoi portée par « Un soffiu novu », parce qu'ils se fondaient sur le principe d'une étude des OSP, d'ailleurs ensuite ça a été réajusté qu'il n'y avait pas d'affection particulière pour les OSP, mais qui se fondaient sur le principe des OSP et pour nous les OSP sont le dynamitage en règle du service public tel que nous avons réussi à le sécuriser, parce que, et j'y reviendrai quand même, nous ne partons pas de rien aujourd'hui.

Alors, parce que nous sommes attachés justement à la sécurisation à long terme du service public et de son périmètre, nous avons face à nous une DSP

(délégation de service public) qui est, sur le plan technique, bien faite, bien verrouillée, qui montre qu'il y a eu du travail effectué pour la mettre en œuvre avec sérieux.

Mais aujourd'hui je le disais, Madame la Présidente, Monsieur le Président, nous ne partons pas de rien. Et pour le courant qui est le nôtre, nous partons même de loin sur ce dossier.

Alors, on ne peut pas être satisfaits puisque, tout simplement, la délégation de service public, elle s'arrête à l'élaboration d'un cahier des charges, aussi bien fait soit-il, aussi bien réalisé soit-il, elle s'arrête à l'élaboration du cahier des charges. Vous n'en êtes pas responsables, c'est la nature du choix, de la définition du périmètre par le biais d'une délégation de service public.

C'est pourquoi nous avons dit et réitéré, non pas par dogmatisme, on pourrait être accusés de cela, non pas par dogmatisme, non pas par volonté de passer en force, je l'ai entendu notamment hier lorsque que vous avez présenté les deux grands dossiers de cette session, non pas par une volonté irresponsable, je cite, « de faire courir un risque face à Bruxelles, de fragiliser un système global gagné de haute lutte ». Nous y avons contribué, mais il s'agissait simplement d'être en cohérence avec des engagements pris, des engagements pris ici en 2016, ensemble, et assumés ensemble. J'y reviendrai aussi.

Des engagements réitérés et c'est important, en 2020 et en 2021. Parce que là-aussi, j'ai entendu quelques éléments qui m'interrogent et j'y reviendrai.

Cette volonté, c'était celle de porter... Alors on a tous employé des mots différents, une compagnie régionale, une compagnie territoriale. Pour moi, ce serait une compagnie nationale. Je vais dire une compagnie maritime Corse.

Compagnie maritime corse, simplement pas pour une lubie d'une symbolique nationaliste, parce que justement, la compagnie maritime corse, nous pensions que, mieux que la délégation de service public, pouvait nous permettre de garantir le modèle social et l'emploi, nous l'avons dit ensemble ici.

Pouvait nous permettre d'être dans un modèle économique soutenable, celui que nous voulions.

Pouvait nous permettre de faire prévaloir les intérêts généraux de la Corse et des Corses au-dessus des intérêts privés particuliers.

Pouvait nous asseoir. On ne peut jamais avoir un système qui garantit tout ; tout système peut être soumis aux aléas.

Mais pouvait nous permettre d'être assis suffisamment solidement pour éviter les situations, en tout cas pour lutter contre les situations d'oligopole et de monopole, d'où qu'ils viennent, quels qu'ils soient et quels que soient le nom qu'ils portent.

Ça, nous l'avons dit. Et je suis sûr qu'ici personne ne revient sur ces principes-là.

C'est pour cela que je suis étonnée de ce que je lis, de ce que j'ai découvert. Et Vanina BORROMEI tout à l'heure, qui a mené ce dossier avec beaucoup de force, d'engagement et de conviction, le rappelait.

Nous avons eu à traverser beaucoup de difficultés. Il y a eu la crise COVID, il y a eu des DSP de raccordement qui ont été nécessaires, qui ont été justifiées, qui ont été expliquées ici devant cette Assemblée.

Mais le pragmatisme, parce que je l'entends beaucoup, on oppose beaucoup le pragmatisme aux idées, à l'engagement, le pragmatisme, ce n'est pas le renoncement. Le pragmatisme, oui, ça a été de prendre en compte les éléments, les aléas, les crises et nous l'avons fait ici, sans jamais renoncer à l'objectif. Et c'est pour ça que j'ai dit, nous l'avons à chaque fois, à côté de cela, réitéré et nous avons fixé un calendrier ensemble aussi, parce qu'on ne peut pas l'oublier ce calendrier. On ne peut pas l'oublier.

C'est pour ça, Madame la Conseillère, lorsque vous disiez « nous avons établi une DSP de 7 ans afin d'assurer la stabilité », ça, c'est un choix politique. Il faut nous dire, « on fait un choix politique et on peut en discuter parce qu'on pense que pour l'heure, cette DSP, elle est plus adaptée ».

Sauf que dans le rapport, et Vanina BORROMEI le rappelait, ce n'est pas ce qui sert de justification à la durée longue ; ce qui sert de justification c'est que pour les services de la Collectivité, c'est complexe de mettre en œuvre de manière courte et réitérée les procédures, et elles sont lourdes effectivement, de DSP.

Et puis derrière, du coup, pardonnez-moi, mais j'ai l'impression qu'on cache le renoncement, parce qu'on renvoie à dans 7 ans -à dans 7 ans !-, donc nous serons 13 ans après le vote de 2016, le poing levé et tous debout. Tous. Je ne parle pas particulièrement plus des uns que des autres, puisque nous l'étions tous.

On sera 13 ans après, il y aura eu entre-temps une nouvelle échéance électorale. Alors, se projeter au-delà de son mandat, lorsque l'on mène des projets, ça veut dire qu'on prend de la hauteur, c'est bien. Mais en revanche, renvoyer le projet au-delà du mandat, c'est compliqué, c'est compliqué.

Alors, à un moment donné, je disais « le pragmatisme, ce n'est pas le renoncement ».

En 2020, j'ai entendu hier que nous savions déjà que la compagnie maritime ne pourrait pas rentrer en janvier 2023 en fonction. Alors moi, je m'étonne de cela. C'est peut-être un aveu.

Nous savions que le marché sur la SEMOP avait été infructueux, ça oui ! D'ailleurs, Monsieur le Président du Conseil exécutif, vous le disiez vous-même en 2020.

Je termine et je me tourne vers l'opposition : pourquoi nous sommes une compagnie sous un modèle juridique qui peut être la SEMOP, qui peut être la SEM, où nous avons la maîtrise et sur une durée beaucoup plus longue ? C'est pour contourner cette situation d'oligopole qui nous place en difficulté.

Et pourquoi nous sommes pour un partenariat stratégique dans une compagnie où nous aurons la maîtrise de nos choix ? Parce que si nous nous projetons sur une durée de 8 ou 9 ans, comme nous avons prévu de le faire à travers la SEMOP, nous avons la maîtrise des choix stratégiques. Il y a des opérateurs qui vont se positionner et ils vont accepter le pacte d'actionnaire que nous allons leur proposer, y compris sur la longue durée.

Que nous avons trouvé également un point d'équilibre, ça c'est le débat de 2020.

Nous avons un schéma, nous y croyons fondamentalement et nous souhaitons qu'il entre le plus vite possible en vigueur ; c'est en tout cas ce que nous plaiderons. Et je ne doute pas un seul instant que vous y croyiez.

Donc, de dire que nous le savions déjà, non, on ne le savait pas, puisque lorsque Corsica Libera, à l'époque, avait déposé un amendement demandant justement, alors qu'il était fait mention de la date de 2025, que soit rectifiée cette date de 2025, elle avait été d'ailleurs supprimée dans le rapport, ce qui avait mené Jean-Charles ORSUCCI à ne pas voter ce jour-là. Nous avons dit qu'elle n'était pas renvoyée aux calendes grecques et nous avons dit que nous tenions un calendrier.

Alors, moi je m'étonne. Et de plus, lorsque vous dites aussi, Madame la Présidente, et je l'ai dit au début, je n'en doute pas que le travail a été effectué et qu'il a été effectué sérieusement, vous dites « nous avons passé 8 mois d'échanges avec les instances européennes, la Commission européenne ». Ces échanges ont très

certainement été fournis, difficiles, compliqués dans une période d'incertitude. Et ça nous y sommes tous soumis.

Mais moi, la question que j'ai, c'est qu'effectivement 3 lignes, 3 lignes dans ce rapport pour dire que nous renonçons, je reviens, parce que moi je reste convaincue que nous renonçons à la compagnie maritime Corse. Et on nous renvoie à une SPL, d'ailleurs que vous avez explicitée, qui est le véhicule juridique qui n'est pas fixé pour le moment, mais ça de toute façon on n'était pas mariés avec la SEMOP, on n'est pas mariés avec la SEM, on n'est pas mariés avec la SPL, il fallait bien entendu que ce soit travaillé et nous étions tous d'accord là-dessus.

Mais c'est ce qui remplace un peu dans le précédent schéma la SEM d'investissement, c'est-à-dire, vous me dites si je me trompe, mais c'est la propriété des navires que nous mettrions à disposition d'opérateurs privés ; un des choix possibles que vous évoquez. Et vous me dites si j'ai bien compris.

Moi, j'aimerais savoir justement si à la Commission européenne, puisque vous dites que pour l'heure elle serait opposée à la mise en œuvre d'une compagnie et qu'on ne peut pas, effectivement, je vous l'accorde, on ne peut pas se faire armateur en cinq minutes, mais comme je vous l'ai dit, ce n'est pas parti aujourd'hui, le calendrier était établi. Dès 2021, il y avait un engagement pour que des échanges s'opèrent.

Moi je me pose la question justement : qu'a-t-on présenté, et c'est un questionnaire, à la Commission européenne ? Vous parlez, et vous nous l'avez expliqué en détail très clairement, de la définition de la DSP, mais en termes de choix politique, ou alors c'est que vous avez choisi la DSP et que vous renvoyez la compagnie maritime à bien plus tard.

Quelle question avez-vous posé ? Puisque les discussions ont été serrées, au terme de ce mandat, quelles propositions avez-vous formulé à la Commission européenne comme mode de compagnie maritime, maîtrisée par le public, puisque il est dit que pour l'heure, l'Europe y serait opposée ?

Quels sont les éléments que vous avez justement pu opposer à la Commission européenne sur ce sujet ? Alors que, je le dis déjà, le véhicule juridique pouvait être divers, que dans le maritime nous semblions déjà nous diriger vers une SEM, plutôt que vers la SEMOP.

Et enfin, par exemple, moi j'aimerais que vous nous éclairiez sur quel motif la Commission européenne a pu avancer sur ce sujet-là, du renoncement à une compagnie maritime et comment peut-on se dire que ça aurait pu bloquer ?

Par exemple, et je parle de principe, je ne parle pas d'échelle, je pars du principe que l'État italien, avec l'accord de la Commission européenne, a repris le contrôle de la compagnie Alitalia. Je parle de principe, je ne parle pas d'échelle.

Donc, quels arguments aujourd'hui la Commission pourrait avoir ? Et pourquoi aujourd'hui, ne sommes-nous pas en mesure de tenir le calendrier que de nouveau, en 2021, nous étions fixés ?

Donc, comme vous l'aurez compris, évidemment, je ne suis pas convaincue politiquement, mais je ne suis pas convaincue non plus techniquement, non pas sur la DSP, mais sur le choix de cette DSP comme étant le meilleur véhicule et sans perspective de courts termes. Pourquoi nous renvoie-t-on à 2029 ?

J'entendais aussi que certains d'entre nous s'opposaient maintenant par principe à tout ce qui était porté par le Conseil exécutif, Monsieur le Président du Conseil exécutif, je vais vous le dire avec le sourire, mais je ne me lève pas tous les matins en me demandant comment je vais bien pouvoir embêter Gilles SIMEONI, franchement, ce n'est pas mon objectif.

Simplement aujourd'hui, ce vote, je vous le dis, moi, je suis étonnée d'avoir à... Ce dossier, tel que je l'ai vu, je suis étonnée et le vote, que très certainement je m'apprête à effectuer tout à l'heure, je suis étonnée de devoir le faire sur un dossier stratégique comme celui-ci et je suis étonnée que nous soyons donc en divergence de vue sur un dossier stratégique tel que celui-ci, parce que ces choses-là nous les avons portées ensemble.

Les principes que j'ai rappelés, ce sont les principes qui ont conduit le mouvement national depuis des décennies à défendre la compagnie publique, je le rappelle, l'intérêt général des Corses confisqués aux intérêts privés et aux monopoles, le choix d'un modèle social garanti pour l'emploi, le choix d'un modèle économique, l'ouverture effectivement sur la Méditerranée et le fait, ça a été dit tout à l'heure, de couper enfin le cordon et de se donner la respiration nécessaire et de sortir de ce rapport corso-français.

Pour tout ça, en un mot, Monsieur le Président, nous restons dans la fidélité et la cohérence des engagements, je le répète, du mouvement national, mais aussi des engagements pris ensemble dans cet hémicycle à plusieurs reprises, de façon réitérée et constante.

Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Madame la Conseillère.

Je fais quand même noter que je vous ai laissé dépasser de 10 minutes, je ne voulais pas vous interrompre, je pense que le sujet est important. Mais on garde les compteurs avec Don Jo, je le dis, alors essayez de rester dans le temps de parole, mais la politesse et l'importance du dossier m'ont amené à vous écouter jusqu'au bout, mais je tenais quand même à vous le signaler très gentiment et cordialement.

Qui demande la parole ?

Brouhaha.

Vous avez dépassé aussi de 3 minutes !

M. Paul-Félix BENEDETTI

Non mais tout à l'heure, je me suis réécouté, j'ai dit une bêtise.

Quand j'ai dit 90 tonnes entre Toulon et Marseille et Bastia, c'est un Bastia-Toulon consomme 90 tonnes aller-retour, un Marseille-Toulon 120 tonnes, le delta, c'est 30 et 30, c'est 30 % par rapport à 90. Ça ne change rien au global.

Mais là où je veux revenir, c'est que le coût des carburants aujourd'hui est à 25 ou 30 % du coût global de la mission de transport maritime, alors qu'il n'était avant que dans les 10 %. Ça c'est lié, vous l'avez dit au passage de 300 € la tonne à 900 €.

Ça veut dire qu'à partir du moment où on a choisi d'indexer toutes les augmentations, il faut qu'il y ait les moyens d'un contrôle qui soient très efficaces. Or, un armateur il peut tricher, surtout lorsqu'il a plusieurs bateaux, plusieurs destinations différentes et des pays différents.

Ça veut dire qu'il faut des lignes de comptage homologuées par le centre des poids et mesures sur chaque rampe d'alimentation des bateaux, que ce soit au remplissage et sur les alimentations des moteurs. On discute d'un volume en gros de 100 000 tonnes par an sur les 5 lignes de DSP, c'est à peu près la consommation à laquelle il faut s'attendre.

Chaque fois qu'il y aura un impact de 10 € à la tonne, on va se prendre 1 M€. Donc ça vaut le coup de se doter de moyens informatiques de contrôle et de vérification sur la consommation réelle.

On ne peut pas rester sur le tableau que vous avez mis à la DSP qui est déclaratif, en sachant que les nouveaux bateaux avec des hélices à pas variable, ils adaptent leur consommation à la charge du bateau, à l'état de la mer et au temps qu'il faut, et qu'on peut tricher dans des proportions substantielles. Alors quand on trichait sur une tonne à 300 €, à la fin, ça ne faisait pas de très grosses sommes. Mais en ce moment, ça demande une rigueur absolue, parce que les chèques à venir, pour la compensation carburant, ils vont être entre 1 et 20 M€ par an.

C'est tout.

M. Hyacinthe VANNI

Merci pour ces précisions très techniques, mais indispensables.

Qui demande la parole ? M. SAVELLI.

M. Joseph SAVELLI

Excusez-nous, on ne va pas lancer la bataille navale en famille, mais juste, je ne vais pas vous étonner si je vous dis qu'on n'a pas tout à fait la même lecture que les intervenants précédents, enfin pas tout à fait, parce qu'il y a un certain nombre de points de convergences qui visiblement ne sont pas partagés par l'ensemble des groupes.

D'abord, on ne peut pas aborder le sujet sans parler de l'historique et y compris de l'historique contentieux et de ce qu'il a fait peser, y compris sur la notion même de périmètre. Parce qu'on le voit aujourd'hui et c'est tout à fait normal, il y a des points de vue qui sont exposés et on ne peut pas faire abstraction du fait que, effectivement, les contentieux ont fait peser sur le périmètre un risque de disparition, j'ai envie de dire. Et il a fallu une volonté politique et du courage politique pour monter auprès des autorités et de la Commission européenne pour faire valoir un point de vue.

Nous aurions pu, si on devait faire de la fiction, être des politiques et se contenter d'appliquer ce qu'on prétendait être la doctrine de la Commission en la matière. En l'espèce, ce n'est pas ce qui s'est produit.

On a un conseil exécutif qui est monté et qui a exposé, et y compris a exposé la méthode, et c'est uniquement parce que l'Exécutif s'est mobilisé et qu'il y a eu un échange constant avec les autorités européennes et françaises qu'aujourd'hui, on peut le dire, le périmètre du service public est confirmé dans son principe.

Ensuite, lorsque l'on parle de courage politique aussi, c'est de dire que nous sommes favorables à la DSP.

Nous sommes favorables à la DSP parce que dans le rapport, qui est un rapport qui de notre point de vue ne comporte pas de biais, il y a l'ensemble des options qui sont détaillées. Et parmi les motifs d'exclusion, il y a des motifs qui sont tout à fait recevables. D'ailleurs, sur l'absence de compensation sur Toulon, s'il y a une absence de compensation sur Toulon, c'est que de par les études préalables, il a été constaté qu'il n'y a pas de carences puisqu'il y a une offre privée. En particulier sur le fret tracté.

Donc ça veut dire que, de notre point de vue là aussi, ça participe de la sécurisation du cadre, parce que si on n'a pas un cadre sécurisé, si on n'a pas un périmètre qui est sacralisé, on n'est même plus en mesure de mettre en perspective une autre solution qui serait celle de la compagnie régionale maritime.

Et aujourd'hui, vraisemblablement, et vous avez interrogé l'Exécutif, il ne m'appartient pas d'y répondre et je pense qu'ils vont y répondre, si aujourd'hui nous adoptons cette attitude qui consiste à temporiser, c'est qu'il nous semble que du point de vue des échanges que nous avons avec les autorités compétentes, le véhicule juridique, comme vous l'avez relevé, semblait ne pas être le bon. Effectivement, il y a d'autres possibilités, c'est évoqué. Peut-être que ça aurait mérité d'être un petit peu plus approfondi, mais le fait est que la perspective est tracée et la responsabilité aussi, et on l'a vu, et je parlais au début de mon intervention, du risque contentieux, la responsabilité aussi, c'est de ne pas exposer la Collectivité à un nouveau risque contentieux.

Et donc en la matière, et c'est pour ça que vous avez interrogé l'Exécutif et que je serai aussi attentif à la réponse, c'est de savoir effectivement ce qui a été objecté par les autorités européennes et effectivement, ce que ça va conduire de notre part en matière de réflexion pour arriver à l'objectif final que nous partageons.

Sur ce point, il faut être très clair, nous partageons l'objectif de la compagnie régionale maritime.

Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Monsieur SAVELLI Joseph.

Est-ce qu'il y a d'autres demandes d'intervention ? Je rappelle qu'il reste 12 minutes pour votre groupe. Vous avez la parole, Monsieur MONDOLONI.

M. Jean-Martin MONDOLONI

Merci, Monsieur le Président.

Dans ce temps imparti, je voudrais livrer une lecture politique de ce dossier, parce que c'est un dossier que votre majorité présente et née en 2015 avait hissé à un niveau de valeur ajoutée symbolique très important.

C'est un dossier même à bien des égards très mythifiant, qui s'appuie même sur certaines références mythologiques.

Qu'est-ce qu'on doit retenir aujourd'hui ? Très rapidement.

La compagnie régionale, territoriale, nationale, telle que vous l'avez imaginée, telle que vous l'avez portée sur les fonds baptismaux en 2016 avec un enthousiasme très partagé, y compris dans nos rangs. On doit à César, ce qui est à César et concédons donc que nous avons été séduits par la démarche, en tout cas par ce que j'appelle la concordance des temps.

Donc c'est le grand investissement, le 1er septembre 2016.

Le 26 juillet 2018, on est déjà dans un petit renoncement, avec la renonciation à l'outil naval, la fameuse SEM d'investissement.

Le 29 novembre 2019, on n'est plus dans le grand investissement, on n'est plus dans le petit renoncement, on est le grand chambardement, on décide de se tenir à une SEMOP unique.

Le 25 septembre 2020, autrement dit 4 ans plus tard, on est désormais dans le grand renoncement, puisqu'on renonce à la procédure de sélection de l'opérateur chargé de la gestion de la SEMOP. Pour nous, c'était déjà le grand renoncement.

Aujourd'hui, on peut le l'interpréter comme vous le souhaitez, il s'agit d'un grand enterrement, puisque vous différez quasiment sine die.

Il y aurait une logique à maintenir un cap dans les 4, 5 ans puisque vous serez encore en responsabilité. Ce que feront les autres après vous de cette compagnie, de ce projet de compagnie régionale, nul ne peut l'imaginer.

Ce n'est pas qu'on trouverait satisfaction à ce renoncement, mais nous avons été, non pas des adversaires invétérés du point de vue symbolique, mais nous avons toujours dit que le métier de cette collectivité n'était pas d'être armateur, ce n'était pas de faire l'acquisition de bateaux, d'abord parce que ça représentait un risque contentieux très élevé, confère l'aérien et l'épée de Damoclès qui pèse très fréquemment sur notre compagnie régionale aérienne.

Donc, j'allais dire, c'est presque le supplice de Tantale dans cette histoire, plus on s'approche de la compagnie régionale et plus elle se pétrifie et plus on a du mal à lui donner chair.

Deuxième pilier de votre réflexion, un peu mythifiant de notre point de vue, l'histoire des compensations.

Moi, je ne crois qu'aux vérités chiffrées :

2013, 92 M€.

2022, 93 M€.

La vérité commande de dire qu'on compensait, lorsque vous êtes arrivés, à hauteur de 71 M€.

Mais lorsqu'on dit qu'on a fait beaucoup d'économies sur la compensation, ou la prétendue en tout cas, l'interprétée surcompensation du passé, il faut être très prudent là-dessus et ne pas s'en tenir à la rhétorique des errements du passé.

D'ailleurs j'observe, je vous le dis, Madame MATTEI, que nous étions, nous, très familiarisés avec cette rhétorique, mais je n'ai pas compris que cette rhétorique désormais était destinée aussi à un passé plus proche. Et je trouve que vous avez considéré celles et ceux, et plus récemment Vanina BORROMEI, avec beaucoup d'inélégance dans la façon dont elle a présenté un rapport, ou des rapports qui étaient dans la logique que vous continuez de défendre aujourd'hui.

Et la compensation, d'une certaine façon, c'est le tonneau des Danaïdes. C'est l'histoire du débit sortant.

Donc de temps en temps, le trou augmente donc le débit est plus fort, mais si le trou, la dimension ou le diamètre du trou reste le même, on finit toujours par engloutir les mêmes sommes et le même niveau de compensation que j'avais estimé dans une appréciation récente à hauteur de 90 M€. C'est ce que j'ai appelé « la constante macabre ».

Alors, il y a eu le COVID, il y a eu les économies, il y a eu la concordance des temps, il y a eu des efforts louables de votre part, l'honnêteté intellectuelle commande le dire, mais on revient inévitablement à cette compensation qui avoisine les 90 M€.

Troisième pilier de votre raisonnement : le service public.

Je ne connais personne ici qui ne soit pas attaché au service public. Nous le disons, nous le redisons, mais le service public, il s'organise en fonction du droit existant.

D'abord, je le dis pour ma collègue Josépha, nous n'avons pas vocation à dynamiser le service public. Nous n'avons pas la culture de toute façon générale du dynamitage...

Comment dire, on est là simplement pour organiser le service public, avec le droit tel qu'il existe et avec les risques qui existent finalement à reproduire ce que tout le monde a fait avant vous ?

Que faisaient les autres, de façon plus ou moins libre ? Si c'est ce que vous voulez entendre ; de façon plus ou moins compensée, si c'est ce que vous voulez entendre.

Mais on a toujours organisé le service public sur le principe d'une délégation de service public. Le problème, c'est que tous les 5 ans, on se prend dans la tronche des amendes qui nous rappellent que les délégations de service public, pour aussi bien rédigées qu'elles aient été, quelles que soient les sommes que nous avons consacrées à maîtriser le risque contentieux, les délégations de service public, ça reste quelque chose de très risqué du point de vue européen.

Et lorsqu'on vous demande, et c'était l'objet de la motion de renvoi qui a peut-être été mal interprétée, d'aller plus avant sur ce que représente, et Jean- Michel l'a très bien dit, les OSP renforcées ou les OSP compensées, en tout cas pas les OSP unilatérales, on a bien compris qu'on ne pourra pas organiser un service public de qualité. Et lorsqu'on reprend toujours la même rhétorique du malade affaibli psychologiquement, qui a besoin de savoir que le bateau va partir à 8 h 00 pour être à 10 heures à Marseille, etc., on l'a bien compris cela, donc il faut que les OSP soit suffisamment verrouillées pour qu'on tende vers le service public le mieux assuré possible. Ce qui n'interdit pas d'ailleurs de rester dans les mêmes enveloppes.

Pourquoi ? Parce que le droit européen donne, je dirais, beaucoup plus de lisibilité dans l'organisation de ces OSP, qu'il n'en donne sur la DSP.

La question de la durée, Paul-Félix n'est pas là, c'est nous qui avons, mais ça date de longue date, dit qu'il fallait des délégations à très long terme. Pourquoi ? Parce que vous avez des gens qui vont investir et on n'investit pas sur un bateau comme on investit en leasing sur une bagnole. Il faut donner cette lisibilité aux armateurs qui vont candidater.

La question aussi qu'évoque Paul-Félix a été évoquée de longue date. Et je me tourne vers les services, que je veux remercier moi-aussi et féliciter, d'abord pour leur plasticité puisqu'ils s'adaptent à tous les régimes et pour leur capacité aussi mémorielle à redire ici ce qui a toujours été dit : ce qu'il manque, ce qu'il nous manque aujourd'hui, c'est un véritable contrôle, en tout cas des comptabilités analytiques, pour créer les conditions de lisibilité sur ce qu'on appelle parfois de façon un peu rapide, la juste compensation.

Quand on dit « il y a surcompensation », c'est bien qu'il y aurait une juste compensation. Mais la juste compensation, si on ne rentre pas dans la comptabilité analytique de savoir ce qui se passe, de savoir en effet si on fait un peu de fret, un peu de passagers, un peu trop de fret, un peu de passagers ou finalement si la puissance publique ne finance pas des outils navals. On n'arrive pas à estimer où se place le curseur de la juste compensation.

Et le contrôle, c'est une fonction support qui doit être intégrée, à mon avis, en interne à l'Office des transports.

Je conclurai sur le risque contentieux.

Nous avons eu l'agréable, en tout cas la surprise de découvrir dans un article de presse, Monsieur le Président, que vous alliez ériger, et nous l'attendons avec impatience et gourmandise, un courrier qui témoignerait désormais de la sécurité juridique des négociations, des entretiens que vous avez eus, on ne sait pas trop avec qui d'ailleurs, à la Commission européenne et qui, d'une certaine façon, apporterait la garantie que ce que nous nous apprêtons à voter aujourd'hui, je dirais, minimiserait le risque contentieux. Parce que je ne sais pas quelle portée juridique aura le courrier que vous allez ériger dans quelques instants.

Donc, très rapidement, M. le Président.

Nous, on se satisfait, j'allais presque dire du fait, que vous vous fracassiez sur le mur des réalités, parce qu'entre la dimension hautement symbolique que vous aviez mis sur la table il y a quelques années et la réalité notamment juridique, économique, sociale, car on hérite toujours d'un passé, les bateaux sont rouges, ils étaient bleus, on ne sait pas comment ils seront demain, mais il y a une réalité sociale, il y a une réalité économique, il y a une réalité juridique, vous êtes devant ce mur et, je vous cite d'ailleurs dans l'article de ce matin, cette phrase m'a bien plu : j'assume une stratégie adaptée aux contraintes.

On ne comprend pas pourquoi vous ne l'avez pas fait plus tôt.

Donc on regarde, nous, avec les réserves qui resteront les nôtres ce dossier comme un dossier technique, mais aussi avec la bienveillance qui peut s'attacher, en tout cas-là bienveillance, je dirais, le regard plus lucide qui peut s'attacher à un dossier que vous avez adopté, désormais ou que vous appréciez désormais, que vous abordez désormais avec une lucidité peut être ravageuse, mais qui va nous permettre, je l'espère d'avoir une vision à long terme dans un premier temps, 7 ans. Et deuxièmement, des risques, en tout cas on attend que vous nous donniez des éléments probatoires dans ce domaine, seront limités.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Monsieur MODOLONI, vous êtes resté pratiquement dans les temps.

Il reste à peu près 30 minutes à « Fà populu in seme », quant aux autres, ils ont explosé le temps de parole.

Essayez de rester dans les temps. Monsieur ACQUAVIVA, vous avez la parole.

M. Jean-Félix ACQUAVIVA

Je vous remercie, Monsieur le Président, je vais rassurer tout le monde, je ne vais pas parler 30 minutes.

C'est un dossier évidemment éminemment politique ; c'est un dossier évidemment aussi qui est complexe et technique, c'est un dossier que l'on connaît depuis longtemps, à la fois dans son histoire, dans sa genèse mais aussi dans ses aléas, et il faut le dire aussi dans ses rapports de force, avec des intérêts qui sont différents, parce qu'il faut aussi dire les choses, les intérêts des opérateurs ne se confondent pas, quels que soient les opérateurs, je n'accuse personne, avec l'intérêt général de la Corse dans ce dossier.

Je peux dire que rares ont été les fois où les intérêts des opérateurs, quels qu'ils soient, se sont confondus avec l'intérêt de la Corse. Quand je dis « l'intérêt de la Corse », je veux bien sûr penser au personnel de ces compagnies, je veux penser aux entreprises, je veux penser évidemment aux familles puisque nous sommes dans une île et que c'est un réseau sanguin, le transport maritime, qui fait que tout dépend, en termes de coût de la vie, en termes social, en termes économique, de ce secteur.

Et, il faut aussi le poser comme cela dans la façon dont nous voyons les choses et y compris dans l'état des lieux de nos divergences, qu'il faut assumer et qu'il faut démocratiquement acter pour avancer.

D'un côté, on est dans le débat serein et je trouve que le débat est serein sur un sujet aussi important, et c'est très bien. Je veux saluer le caractère serein du débat et on est dans le débat d'idées nobles en la matière et c'est très bien.

J'entends les critiques qui visent à considérer que nous aurions pu aller sur d'autres domaines de, je vais prendre un mot qui synthétise cette parole sans vouloir trop synthétiser, de compromis. C'est le terme qui a été évoqué par Jean-Michel SAVELLI quand il a véhiculé, avec beaucoup de passion d'ailleurs et de volonté de démonstration, la nécessité de retenir l'option des au OSP dites compensées.

Je dois dire qu'évidemment là, sans rentrer dans le détail technique, nous avons une divergence de fond méthodologique qu'il faut acter. Notre conception, et je pense qu'on n'est pas les seuls, je me retourne évidemment vers Vanina BORROMEI, dont nous assumons le parcours depuis 2015 d'une ligne qui a été une ligne de rupture avec l'avant 2015 et c'est fort heureux.

Nous avons une conception de service public qui fait que pour nous, je ne dis pas que c'est le cas pour vous, mais en tout cas pour nous, c'est peut-être un peu trop épidermique et ça nous semble nécessaire de le poser comme ça, le caractère prioritaire du service public, y compris dans les conséquences de la mise en concurrence qu'il faut respecter, ça reste en tout point et en tout lieu, je ne vais pas dire l'intérêt général de la Corse, parce que vous êtes aussi portés là-dessus, mais le territoire, les acteurs économiques, les acteurs sociaux dans leur diversité.

Or, ce que j'entends, même inconsciemment, dans votre recherche de compromis, c'est surtout le caractère prioritaire du compromis entre opérateurs. Parce qu'on ne peut pas dire que qualitativement le contenu garantit, si la Commission européenne y acquiesce, du contrat de service public qui sont des contrats usuels, qui peuvent être rattachés d'ailleurs à des organisations qui sont des entreprises publiques locales puisque je vais rappeler, après je reviendrai dessus, que si nous avons choisi la SEMOP, ce n'est pas simplement parce qu'on fait du fétichisme, c'est tout simplement parce que la SEMOP est une transcription en droit français d'une loi votée en 2014 à l'unanimité du droit européen sur les appels d'offres en partenariat public/privé qui permet de choisir à la fois dans le même appel d'offres, l'actionnaire privé associé au public et le contrat afférent qui peut être un marché, une concession ou un contrat de délégation de service public.

Donc il ne faut pas présenter la chose comme étant épidermique du point de vue de la Commission européenne, de ce que c'est un contrat de service public, mais nous avons une divergence dans la recherche du contenu de ce service public, c'est-à-dire que nous avons l'ambition, d'aucuns diront la prétention, recherchée par la présidente actuelle, comme nous autres, de dire que le service public doit avoir comme

premier objectif, la nécessité d'un progrès économique et social. Dans le progrès économique et social évidemment, il y a la nécessité de la bonne gestion des deniers publics, je vais y revenir, des compensations avec pour but la baisse tarifaire continue, la baisse du coût de la vie, dont je vous ferais remarquer qu'il est le principal marqueur de la rupture entre 2015 et avant 2015.

Je vais quand même rappeler : premier palier de baisse sur les biens de consommation, -9 %, de 45 à 40, poursuivi par Vanina BORROMEI à 35, réitéré aujourd'hui, -18 % par rapport à l'avant 2015 sur les biens de consommation courante, moins 53 % sur les tarifs à l'export. On est passé de 45 mètres linéaires à 25 le tarif export, puis maintenant on passe à 20 et puis le tarif export plus, pour les autres produits, on est passé aujourd'hui à 15 alors que c'était à 20, c'est-à-dire 53 % de baisse à enveloppe qui a baissé.

C'est-à-dire que donc le premier objectif radical de notre recherche de service public a été satisfait et continue d'être satisfait.

Le progrès social dans la mesure où effectivement il y a la nécessité de poursuivre ce débat sur le coût de la vie, mais là encore une fois, je fais une petite parenthèse, ce qui nous renvoie aux discussions et qui est souvent abordées ici, c'est que, évidemment, lorsqu'on arrive à avancer sur le tarif du bras de mer en coût de la vie, il y a un problème après, sur le routier, sur la grande distribution. Mais ça renvoie aux discussions institutionnelles ça, il faut dire les choses, y compris à l'autonomie, parce que nous n'avons pas de capacités d'intervention institutionnelle sur le domaine transport routier en termes tarifaires, de prix, ou sur la grande distribution pour l'instant, ça renvoie au prix du carburant, mais ça renvoie au prix des marchandises. Je ferme la parenthèse. Donc premier niveau.

Deuxième niveau, il y a évidemment le legs, ça a été évoqué en ces termes par Paul-Félix BENEDETTI, la question sociale. La question sociale de l'héritage, la question sociale pour essayer aussi de bien dédier le personnel et de trouver des compromis sociaux qui font que le personnel est bien dédié au service public.

Or, il y a eu là aussi rupture. Je vais rappeler quand même que du temps de feu SNCM où on fermait bien les yeux, les personnels qui étaient sur lignes du Maghreb émergeaient sur le financement de la dotation continuité territoriale aux yeux de tous, assumé comme contrat politique. C'était un détournement de fonds à grande ampleur.

On n'est pas dans la petite vision là, on est dans le détournement de fonds.

Et là, je rejoins les propos de Paul-Félix BENEDETTI, nous étions des boîtes aux lettres et c'est une réalité. Quand on est rentré avec Jean-François SANTONI dans les comptes de la SNCM, quand on est allés à Marseille, parce qu'on s'est rendus à Marseille du temps de la liquidation, on est allés dans les locaux saisir les documents, c'était ça, ni plus ni moins. Il n'y avait pas de contrôle, rien du tout.

Evidemment, dans ce domaine on a mis de l'ordre, il y a eu évidemment du contrôle, et je vais quand même saluer le travail de 2015 de Vanina BORROMEI, poursuivi par Flora MATTEI, c'est que vous trouvez dans ce contrat délégation de service public, ça été souligné je pense par tout le monde, les éléments de rupture radicale en termes d'évaluation, de contrôle, y compris dans ce qu'on appelle les comptabilités analytiques dédiées, y compris évidemment sur la façon de verser la dotation par 12e, avec évidemment un solde à la fin, après vérification qui n'existait pas avant 2015, des modalités de contrôle rigoureuses qui n'existaient pas du tout avant 2015 et qui a permis une gestion rigoureuse à la fois de baisse radicale de dotation dès 2016, mais qui s'est poursuivie même en temps de pandémie.

Et Dieu sait qu'on ne peut pas dire sur la pandémie, et excuser le Président de la République, lorsqu'on dit, j'ai entendu ces bruits-là un jour dans un débat, qu'il avait bien agi économiquement du temps de la pandémie, ne pas considérer que dans ce domaine-là, nous avons sauvé le service public maritime et aérien grâce aux économies réalisées, grâce aux économies réalisées ! Et, je le rejoins pas les chiffres évoqués, nous sommes passés de 130 M€ en 2007 à 104 sous l'ère GIACOBBI, et puis effectivement, on est tombé à 71, 72, on a 85 de moyenne malgré la pandémie, ce qui est exceptionnel et malgré l'évolution des coûts, et malgré là non indexation de l'enveloppe de continuité territoriale qui est restée une enveloppe constante depuis 2009, ça a été évoqué par Paul QUASTANA.

Donc je suis désolé, mais ce sont ces éléments-là, effectivement, de maintien d'un contenu de service public en termes économique, social et puis environnemental, dans les recherches d'amélioration des choses qui sont indiquées dans ce contrat, qui ne peuvent être assurées que dans une logique de contrat de délégation de service public et non dans des OSP compensées.

Donc si compromis doit être trouvé, pour nous c'est un compromis entre une vision de la Commission européenne de ce qu'est l'île, de ce que sont ses nécessités. D'où effectivement, le constat aussi du rapport de force permanent que nous avons eu tous à subir. Ça a été rappelé, au début lorsque nous sommes arrivés en 2016, 2017 et poursuivi par Vanina BORROMEI, nous avons eu une Commission européenne heureuse d'avoir un changement de braquet, parce qu'elle a été soumise au contentieux,

parce qu'elle voyait la surcompensation partout, heureuse d'essayer d'avoir des solutions et de transparence et de méthodologie, etc.

Et puis, on constate en 2019, en 2020 et puis en 2021, que la Commission européenne n'a pas le même avis interprétatif. Mais là, on n'est pas dans le juridique, là on n'est pas dans le juridique ! Là, je vais le dire clairement, on est dans le lobbysme pour la force politique, surtout que selon les périodes, l'État nous a plus ou moins accompagnés.

Et, je vais quand même mettre le doigt où ça fait mal par rapport à l'excellent travail réalisé en ce temps de crise, c'est que nous l'avons tous vécu en cette fin d'année 2021, la guérilla que nous a fait le préfet LELARGE, y compris sur la dotation de continuité territoriale, le rattrapage des 96 M€ qui n'étaient pas attendus, qui sont arrivés en condamnation à verser, tout ça a interagi dans la nécessité de démontrer encore une fois, malgré tout, je dis bien encore une fois, parce que ça avait déjà été démontré 2 ou 3 fois auparavant, qui avait non seulement besoin d'un service public, qu'il fallait se mettre à d'accord avec un périmètre et qu'il ne fallait pas discuter la nature même de ce service public à travers le contrat de délégation service public, il a fallu un nouveau test.

Ce travail fastidieux a été réalisé par les services, par Flora MATTEI, par les équipes du Conseil exécutif, alors que nous étions dans un moment de crise où nous étions au bord du précipice concernant le service public maritime, imposé par rapport de force politique. Et ça, c'est un alea, une nouvelle donne qui fait que nous avons eue, ils ont eu, le Président, la Présidente, les services que je salue, à préserver les acquis, à jouer en défense, à préserver les acquis face à des adversaires qui étaient moins enclins qu'en 2016, 2017, à entendre.

Mais cette période-là, on ne peut pas là passer sous silence, c'est la période de ces quelques mois. Et oui, il a fallu jouer en défense et préserver les acquis. Cela me rappelle quand je suis allé un jour en commission des finances avec François PUPPONI, et qu'il a fallu faire barrage à un amendement d'une députée « En marche » qui voulait supprimer le PEI pour la Corse à minuit, si on n'avait pas été là, peut-être que l'amendement serait passé, on aurait pas eu de PEI au détours d'une loi des finances. Eh bien, c'est pareil, ça s'appelle jouer en défense et remettre le métier sur la brèche pour continuer à défendre l'intérêt général de la Corse. Et pour ça, je les remercie.

Et moi, sur le contrat en question, je n'ai absolument rien à dire, bien au contraire, si ce n'est qu'il s'inscrit dans le sens qualitatif d'un service public que l'on veut, dont le seul élément prioritaire de base, doit être l'intérêt des Corses, pour les entreprises, le corps social et, bien sûr, les opérateurs mais en second lieu, qui doivent aussi faire l'effort de se mettre à niveau et arrêter ce rapport de force entre délégataires,

entreprises et l'intérêt de la Corse, que nous avons trop subi, on l'a subi en particulier lors de l'épisode de l'aide sociale.

Je ne vais pas revenir sur ce pourquoi a été a été réalisée l'aide sociale, au nom d'un deal qui a été réalisé, qui ne disait pas son nom, dont le niveau de compromis était celui des opérateurs, maintenant je pense que tout le monde le sait.

Donc aujourd'hui, je crois que c'est ce curseur-là le niveau de différence qui justifie que nous sommes attachés à la contractualisation d'une délégation de service public.

Sur la question de la SEMOP et de la compagnie territoriale de service public. Bon, je pense que personne ne sera étonné d'entendre que nous restons totalement attachés à la compagnie territoriale du service public. Simplement, c'est la différence effectivement, dans le jeu politique, entre ceux qui sont dans l'opposition, ceux qui sont en gestion, nous avons eu à subir, l'Exécutif a eu à subir un rapport de force récent où, encore une fois, nous avons failli sauter dans l'abîme concernant ce service public, ça veut dire qu'on est obligé de reprendre des forces au sens de la capacité à se projeter, parce que lorsqu'on parlait de la SEMOP à l'époque en 2016, et je remercie Jean-Martin d'avoir rappelé, et c'est important, que la droite avait voté le projet, la droite a voté le projet parce que c'était la recherche de compromis politique, d'abord au sein de la société Corse.

Moi, je ne vais pas faire de sanctuarisation de la SEMOP, que les choses soient claires, je vais simplement dire pourquoi la SEMOP avait été choisie : tout simplement parce que c'est le niveau compromis à l'intérieur à l'époque de la majorité et de la droite, donc une majorité absolue a voté pour ce projet, SEMOP SM, je le rappelle, mais aussi parce que c'est un niveau de compromis avec la Commission européenne, et juridiquement, et idéologiquement, au moment où nous l'avons fait.

Ça, il faut le dire, c'est très clair, nous n'avons pas sorti la SEMOP parce que nous étions... Nous avons sorti la SEMOP parce que c'était conforme en tout point au partenariat public/privé et au fait de rattacher un contrat de service public à un appel d'offres qui choisissait un actionnaire dans le cadre du droit européen, et que c'était une structure faite pour cela.

Donc, c'est pour cela que nous avons choisi la SEMOP et que nous nous étonnons encore une fois que des méandres d'autres intérêts politiques, économiques ont fait virer un petit peu, de manière très interprétative la Commission, et c'est pour ça qu'il faudra prendre le temps de revenir sur cette question et de la structure de gestion.

Mais on reste attachés parce que c'est là une différence fondamentale avec certains ici, c'est que nous ne cherchons pas simplement que les appels d'offres se déroulent bien, que le contentieux n'existe plus et que les opérateurs fonctionnent, nous tous ici, on recherche la volonté de progrès social, économique et environnemental pour notre pays à travers le transport maritime. Ça veut dire quoi ? Ça veut dire la poursuite de la baisse tarifaire, je pense qu'on est tous d'accord là-dessus, autant que faire se peut, ça veut dire évidemment faire en sorte qu'il y ait des évolutions environnementales sensibles à travers l'outil naval, un outil naval qui doit être dimensionné à terme par la propriété à la force publique et on sait qu'en matière maritime, l'outil naval est spécifique à la ligne.

Ce travail-là avait déjà été réalisé, il demande du temps, il demande de la capacité à générer des investissements et à pouvoir financer, ces investissements et à pouvoir faire en sorte que l'on ne se trompe pas d'outils navale évidemment, avec la transition énergétique qui va avec dans le contexte méditerranéen et Corse que vous connaissez tous. Et évidemment, dans cette réflexion de dimensionnement de l'outil naval, il y a aussi la réflexion, ça a été évoqué par Paul-Félix BENEDETTI, nous sommes tous d'accord là-dessus, mais qui demandent une transition de savoir si on va rester à 5 ports, de savoir si on va faire du cabotage.

Ce sont des réflexions qui avaient déjà eu lieu, simplement aujourd'hui, vu le séisme que nous avons eu à vivre, il faut reprendre le temps de la mettre en œuvre, cette question-là, parce qu'évidemment, à la clé, il y a non seulement des diminutions de coûts de fonctionnement par rapport à l'enveloppe, mais il y a aussi, évidemment de manière vertueuse, une capacité économique à avoir le juste service public qui permet de poursuivre les objectifs.

Et puis derrière, il y a aussi les métiers, les métiers à la fois formation des hommes, parce que nous voulons un niveau social haut pour notre pays, et non pas bas, et ça c'est un élément qualitatif important, et y compris que les jeunes qui sortent du lycée maritime de Bastia et autres puissent trouver des emplois sur ces lignes de service public et pas que ! Et, que l'on puisse avoir aujourd'hui, comme il y en a qui sortent aussi, fort heureusement, et qui intègrent déjà les compagnies, continuer à gérer cette capacité.

Et puis même, je vais aller plus loin, améliorer les sous-traitances, améliorer les sous-traitances, y compris dans les réparations des outils navals. C'était un volet qu'on l'avait évoqué.

Mais tout cela, ça se prépare, ça s'appelle le progrès, le progrès lié au service public.

Et, pour se projeter dans ce progrès de service public, effectivement, nous pensons qu'il faudra aussi passer demain par une SPL, c'est très bien indiqué dans le rapport, à concevoir. Il faudra convaincre la Commission, mais aussi par les compagnies territoriales de service public, tout simplement parce que ce sera le meilleur gage d'un meilleur encore contrôle renforcé, d'un caractère dédié aux lignes de service public des opérateurs et de ne pas assumer le fait d'être armateur nous-mêmes, puisqu'il s'agit de faire entrer la collectivité dans l'exploitation, ne pas être armateur soi-même.

Je rappelle pourquoi la SEMOP, tout simplement parce que même en cas de participation minoritaire au capital, nous avons un droit de blocage, même à 34 %. Parce que tout simplement la SEMOP est dédiée aux lignes de service public et donc ça, ça sépare évidemment les opérateurs privés avec leurs autres activités, etc.

Je pourrais revenir sur pourquoi les arguments, mais ce n'est pas l'objet. Mais l'idée, évidemment, c'est d'abord de reprendre des forces, j'allais dire, d'installer et de rassurer sur un modèle économique et social environnemental sur 7 ans qui tienne la route pour se projeter.

Je note, personne n'a évoqué que dans ce contrat de délégation de service public, il y a une clarification que nous avons recherchée à l'époque et qui a fait couler beaucoup d'encre sur les biens de reprise et les biens de retour. C'est dans le contrat de manière claire, c'est-à-dire qu'on a l'assurance dans ce contrat qu'on rentre enfin dans une clarification sur les biens de reprise et les biens de retour.

Je ne vais pas vous rappeler les grands chambardements entre la liquidation SNCM, la reprise de l'outil naval, le fameux outil naval qui au tribunal de commerce en novembre 2015 avec l'ensemble des actifs SNCM, avait été cédé 3 M€, après on dira qu'il n'y a pas eu de deal. Passons, c'est l'histoire ancienne dira-t-on, mais quand même !

Donc, il y a une clarification majeure là-dessus, qui fait qu'il y a une projection concrète qui est fait dans le contrat.

Alors évidemment, si nous n'avions pas vécu ces rapports de force permanents, si nous avions eu un État partenaire et pas un État qui, dans ce domaine-là, a été au mieux dans l'attentisme, au pire dans la distribution de peau de banane pour qu'évidemment, on puisse glisser et chuter à un moment important de l'histoire de la Corse, nous serions allés plus vite.

Mais je crois qu'il ne faut pas douter aujourd'hui, ce qui est en jeu à travers le vote de ce contrat de service public, et je pense que l'Exécutif s'exprimera aussi derrière pour aller dans le sens, c'est déjà de reprendre force et de faire en sorte que la maison soit solide pour poursuivre ce travail, qui est celle du progrès économique, social et

environnemental et d'une conception du service public totalement maîtrisé, qui mette aussi de l'ordre et de la régulation entre les opérateurs, dont je ferais remarquer que depuis 40, 50 ans, ils sont toujours les mêmes. On est à 3, on n'est jamais à 4, il faudra se poser des questions, pourquoi on n'est jamais 4, toujours 3. Alors, un coup, ça se fait la guerre, un coup, ça se met d'accord bon. Fin de la parenthèse parce que ça aussi, ça fait partie du paysage, ça veut dire que chacun doit savoir faire preuve de responsabilité. Chacun doit faire preuve de responsabilité.

Alors, personne ne doit imposer aux opérateurs quoi que ce soit. Mais les opérateurs n'ont pas à imposer à la Collectivité de Corse, dans la limite des discussions à la Commission européenne, ce que doit être le service public pour l'avenir de notre pays, de sa jeunesse, de l'économie de ce pays.

Le premier niveau de réflexion qui doit, à mon avis, conditionner le vote, c'est l'intérêt général du territoire de la Corse dans l'ensemble de ces acteurs. Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

Merci. Vous êtes resté dans les temps. Donc, le temps de parole de tous les groupes étant épuisé, je passe la parole à l'exécutif pour répondre.

Mme Flora MATTEI

Merci, Monsieur le Président.

Merci à tous pour vos contributions. Merci pour toutes ces questions, toutes ces remarques.

Alors, je vais essayer d'être la plus synthétique possible étant donné qu'il y a beaucoup, beaucoup de contenu dans tout ce que vous m'avez demandé ou fait en tout cas, comme remarque. Je reviendrai peut-être point par point pour.

Alors. Monsieur QUASTANA qui n'est pas là, il n'est pas possible, dans la continuité de tous les efforts qui ont été produits depuis tant d'années, de parler d'un renoncement, encore moins d'un enterrement de la compagnie territoriale, loin de là, loin de là ! Et, je peux vous le dire, une compagnie territoriale, nous l'aurons, peut-être pas comme certains l'entendent, mais nous l'aurons. Je laisserai sur ces points particuliers, en tout cas sur l'historique, le Président prendra la main.

Pour la dotation de continuité territoriale, on en avait parlé, on en a parlé récemment au Conseil d'administration de l'Office des transports. C'est une vraie

question, une vraie question. Ça fait partie de nos négociations qui seront à l'ordre du jour à la table des négociations avec l'État dans les semaines qui arrivent. Le président à ce matin parlé d'un premier cycle de discussions. Le Président a également parlé ce matin de dossier urgent à traiter, à poser sur la table, dans la discussion avec l'État. Ça fera partie forcément, des priorités.

Pour la DSP maritime transfrontalière, Monsieur QUASTANA, l'a mentionné également au Conseil d'administration, il faut d'abord installer la DSP Corse - continent afin de pouvoir proposer, dans la continuité de certaines destinations, par exemple, Propriano, la destination de la Sardaigne. Et, c'est ce que nous avons prévu, c'est-à-dire la dotation de continuité territoriale paye la compensation d'exploitation pour la ligne entre Marseille et Propriano. Et ensuite, des crédits spécifiques collectivité seront alloués pour financer en partie la DSP entre la Corse et la Sardaigne. Ça, c'est un premier point.

Ensuite pour rebondir sur les propos de Madame BORROMEI par rapport au périmètre, il s'agit bien du périmètre qui avait été remis en cause, mais il s'agit aussi, et je pèse mes mots, du service public lui-même.

C'est pourquoi nous avons dû batailler pour ne serait-ce que regagner un acquis qui avait donc été un acquis tout simplement, et qui avait été continué lors des DSP passées.

Le long périple que vous avez subi, Jean-Félix ACQUAVIVA, Vanina BORROMEI, aujourd'hui moi-même, je n'ai absolument pas nié le problème de l'exécutif et le panorama global que nous avons à prendre en considération, malgré les objectifs stratégiques de cet exécutif, très exigeant, des transports. Il faut le prendre en compte, vous l'avez pris en compte, comme je le prends en compte aujourd'hui dans un climat encore plus compliqué peut-être, par rapport aux dernières semaines que nous avons vécues.

J'assimilerai ça à un équilibriste sur un fil, avec des courants contraires, et vous devez avancer quand même. Avancer pour pouvoir faire avancer tout simplement le service public, le maintenir, se battre pour mais aussi et surtout pour avoir quand même une vision globale d'ensemble pour proposer un cahier des charges structuré qui permette d'avoir des modifications en rupture en quelque sorte, sur tous les à-côtés du périmètre que nous voulions sauvegarder.

Donc, le périple a été long, fastidieux, et le sera encore car la sécurisation juridique n'existe pas quand elle est totale.

Les différences dans l'appréciation du périmètre alors, ça demande peut être quelques précisions et sur le projet politique de la même façon. Le courage politique, le simple fait de s'engager, je pense dans un exécutif si complexe, c'est du courage politique. Le simple fait de vouloir sauver le service public quand on est à l'Europe et que la vision européenne est à un service public complètement guillotiné, c'est du courage politique.

C'est aussi du courage politique de vouloir une stabilité pour cette desserte. Une stabilité qui permet une prospective réelle, mesurée, structurée, d'un outil naval que nous voulons, que nous voulons adapter, que nous voulons sur-mesure.

Et c'est d'ailleurs pour ça que nous avons tenu, avec le Président, à rajouter en janvier dernier un rapport que nous avons rajouté en urgence pour le point d'étape. C'était un rapport d'information qui tenait juste à vous informer des différentes avancées avec la Commission européenne, avec le secrétariat général des affaires européennes, sur les différents points de discussion, sur les différents points de blocage et sur la procédure.

Quand nous parlons de dessertes maritimes entre la Corse et le continent, c'est un sujet très épineux pour l'Europe parce qu'il n'est pas un sujet épineux pour d'autres États membres, comme l'Italie par exemple, où il y a des DSP et des OSP qui cohabitent de manière très pacifique.

Ensuite, je parlerai du cahier des charges sur les différentes remarques que vous avez pu apporter Monsieur SAVELLI.

Il n'y a pas d'OSP compensées mentionnées dans notre rapport. Je pense que vous n'êtes pas sans savoir que des OSP contraintes, compensées, avaient été proposées dans cette même Assemblée, dans ce même hémicycle. Sauf que le plaignant c'était manifesté lors de cette présentation et avait attaqué en direct ces OSP compensées, dites contraintes. Il avait fallu les assouplir. Donc retomber à des OSP unilatérales qui ne légiféraient absolument pas sur les horaires, etc.

Donc oui, les OSP compensées avaient été proposées il fut un temps, elles avaient été contraintes et elles avaient été également vues au niveau de l'Union européenne, comme non crédibles par rapport au fret, en dehors de la DSP, vous le savez donc, c'est destiné en grande partie pour le fret. La Commission européenne elle-même avait dit les OSP compensées, c'était très compliqué, en plus du risque contentieux qui planait, et qui a d'ailleurs plané.

Bien sûr qu'il faut un compromis entre les OSP et la DSP avec un juste équilibre et une juste maîtrise des coûts. La méthodologie que nous avons mise en place

à l'Office des transports le DCE que nous vous proposons aujourd'hui, mettra en place toute la garantie d'une maîtrise de ces compensations, aussi bien l'exploitation qu'aux autres compensations carburants, compensation d'exploitation et compensation sur l'investissement.

Ensuite, pour l'autorité de la concurrence, vous la mentionnez un peu trop souvent. L'Autorité de concurrence, elle-même se dit non compétente dans le fond pour ces éléments-là et s'en remet à l'Union européenne spécifiquement en termes d'aides d'État.

Donc, dans les références, il faut aussi prendre ces éléments-là en en considération.

Le principe de la page blanche, en gros, c'est le même principe que le test du marché que nous avons diligenté depuis décembre, principe de la page blanche, on étudie le besoin de service public. On va contacter des usagers, on détermine des segments, on détermine des sous-segments pour le fret, fret inerte, fret, tractés, auto-commerce. On ne revient pas.

C'est exactement ce que nous avons diligenté et nous en avons conclu des éléments.

Ensuite, sur le social. Sur le social, pareil, je reprends la même image d'un équilibriste, nous sommes dans une rédaction d'un contrat. Dans la rédaction d'un contrat, il faut aussi penser à tous les éléments et, tous les éléments discriminants, dans un contexte à haut potentiel contentieux, sont des éléments qui vont être des éléments déterminants.

Donc sur le social, nous avons dû placer les curseurs pour ne pas solliciter de discrimination.

Pareil, ce sont des prérogatives de l'Union européenne dans le cadre des aides d'État.

Ensuite, je vais essayer d'être un peu plus succincte, vous avez parlé de pondération. Les pondérations ne changent pas, elles ne changent pas en cours de contrat.

Sur la triangulaire, ce que vous vous disiez : pourquoi ne pas avoir ouvert sur des nouvelles triangulaires ? Mais il y a des problèmes de livraisons qui sont attendues plutôt le matin pour les transporteurs. Et encore une fois, nous ne sommes pas dans un marché concurrentiel parfait, trois opérateurs officient entre la Corse et le continent.

Monsieur BENEDETTI, Marseille, c'est un héritage, c'est certain, il y a aussi une diaspora Corse à Marseille qui est particulièrement importante. Marseille, ce n'est pas nous qui le disons ; Marseille, c'est le besoin de service public qui établit de manière factuelle, quantitative, qualitative sur les infrastructures, sur l'historique.

Donc du coup, c'est le besoin de service public. Toulon, on peut peut-être faire des économies au niveau de carburant et encore, ça ne nous dit pas quel port continental nous devrions considérer, étant donné que le besoin de service public ne réside pas à Toulon mais à Marseille.

Ensuite, sur les spécificités insulaires, sur le schéma portuaire et je pense que nous devons nous mettre à la table justement pour le schéma portuaire qui est quand même un schéma stratégique, qui ne se fait pas non plus en quelques mois, comme vous le disiez. Ce schéma portuaire, doit être fait en concertation globale de tous les acteurs économiques des CCI, de la DGA infrastructures en charge des infrastructures aéroportuaires, portuaires, en charge des de l'Office des transports, de l'Agence du tourisme, de l'Agence de l'environnement et de l'urbanisme.

Donc oui, mais c'est un travail de longue haleine. En plus, dans le cadre du PADDUC et de l'aménagement du territoire, nous devons absolument accorder un intérêt majeur sur ce point-là parce que ça relève vraiment d'un enjeu stratégique.

Ensuite, je me permets quand même juste une petite correction, un méga, vous étiez sur 150 remorques, c'est plutôt 50 en termes d'empont sur les capacités.

Nous ne préjugeons pas non plus des attributaires. C'est pour ça que nous ne pouvons pas mettre des éléments spécifiques dans notre cahier des charges.

C'est très bien que vous ayez pu avoir les différents outils navals à votre disposition, que ce soit pour les bleus, pour les rouges, pour les jaunes. Pour l'instant, nous ne pouvons pas préjuger de qui seront les attributaires pour ces DSP.

Et de même, de manière environnementale, ce n'est pas un ro-ro qui va à 16 nœuds, qui pourra répondre à des vitesses comme nous le souhaitons.

Ensuite, par rapport aux clés de répartition, elles sont imposées dans la contractualisation. Donc, je ne comprends pas trop cette remarque.

Et enfin, le droit du travail, il nous est imposé par le pavillon, donc nous ne pouvons pas rajouter plus de clauses en plus des contraintes non discriminantes au niveau du social, en sachant que dans les critères de notation, ce que nous avons fait,

c'est que nous avons renforcé, sans être discriminant, les volets social et environnemental, de façon à les intégrer dans les trois compensations.

Donc, le premier critère, c'est l'outil naval, la qualité de l'outil naval. Vous avez du social, vous avez de l'environnemental, ça été renforcé.

Dans le volet numéro 2 sur le financier, pareil, il y a aussi le social et le environnemental. Et pour preuve, page 44 152 du projet de convention de la délégation de service public, il y a donc une demande d'organigramme, de nombre équivalent de temps plein par grandes familles de postes, organisation du travail, gestion des compétences, taux d'arrêt de travail, taux d'arrêt maladie, plan de formation. Ça fait partie du social, pourtant, c'est intégré et distillé, ventilé différemment dans les différents postes de critérisation, et bien sûr dans le RSE qui tombe à 10 %, pourquoi ? Parce qu'il a été rééquilibré dans les autres en termes social et en termes environnemental.

Ensuite, sur la durée globale, vous savez que la durée d'amortissement d'un navire, c'est 8 ans. Nous avons donc dans cette perspective, pour pouvoir monter un bureau d'études et pour pouvoir le plus possible coller à ce métier, cette composante métier particulièrement spécifique, armateurs, essayé de créer une filière maritime adossée, dans un but vertueux justement pour lier l'économie, mais pas que, le transport, l'ouverture, créer de la valeur ajoutée sur place, créer de la richesse, créer de l'énergie, une énergie différente avec une ouverture.

Ensuite l'Italie pour l'ouverture, bien entendu, c'est une évidence, l'Italie, l'ouverture au continent italien. Mais avec quel argent, Monsieur BENEDETTI ? Nous avons une dotation de continuité territoriale pour assurer la continuité entre le continent français et la Corse, 187 M€, comme vous le disiez, pas indexée depuis 2009, avec quel argent, collectivité, dans un budget contraint comme vous le connaissez, nous pourrions pouvoir dessiner même ce tracé des schémas maritimes avec l'Italie.

Pour commencer, nous avons proposé à partir de 2023, dans la continuité de l'attribution des lots entre la Corse et le continent français, avec des crédits spécifiques mais limités de la collectivité vers la Sardaigne qui est la plus proche, on est bien d'accord. Mais là encore, il faut une réalité, la réalité qui nous rattrape, ce sont les finances. C'est toujours la même chose, continuité territoriale ! Mais je ne renonce absolument pas à cette continuité territoriale européenne, transfrontalière, étant donné que je l'ai inscrit à l'ordre du jour aussi sur les cycles des discussions qui vont s'ouvrir donc postérieures à l'attribution de la convention de délégation de service public et de ces contrats avec l'Europe et avec l'Union européenne pour remise à plat de ces règles-là. C'est nos objectifs. Ça ne se construit pas en 5 jours, c'est certain.

Ensuite, il faut voir aussi le réseau d'infrastructures, la Corse, vous le savez, c'est une île, montagne, elle répond à un statut d'île montagne, il est plus facile avec les différents ports de pouvoir accéder par la mer que faire interpénétrer directement les différents éléments fret, etc., de ports à ports en intérieur.

Ça c'est une réalité et c'est une spécificité d'ailleurs que l'on avait défendu quand nous sommes allés à Bruxelles.

Je répondrai ensuite à Josepha GIACOMETTI très rapidement, je laisserai après le président en prendre la relève.

Pour la sécurisation à long terme, je prendrai juste qu'un seul exemple, un exemple très simple, l'exemple de la Norvège. C'est un exemple justement, sur ce temps long. Les nouvelles DSP maritimes ont été conclues en Norvège pour une durée de 10 ans, entre 2021 et 2030, avec l'accord de l'autorité de la surveillance spécifique, les durées de contrats sont passées de 8 ans à 10 ans pour tenir compte de l'obligation faite aux compagnies délégataires de consentir des investissements importants dans la flotte, notamment dans le cadre de la transition environnementale et énergétique. La durée, elle a été justifiée à la fois par le fait que les nouveaux navires attendus ont une durée de vie beaucoup plus importante, donc supérieure en tout cas à 10 ans, et par le fait que cela ne dépasse pas le temps nécessaire de l'amortissement des navires.

On ne peut pas considérer réellement un investissement pérenne avec une vision de développement durable, c'est-à-dire au sens économique, environnemental et social sans cette vision-là, sans ce retour, sans ce temps qui nous permet vraiment de diligenter et de structurer quelque chose de particulièrement solide.

Monsieur MONDOLONI, juste par rapport à la comptabilité analytique, ce que vous disiez, c'est exactement ce que nous décidons de mettre en place dans la séparation entre les dépenses relatives au SIEG et les dépenses commerciales autres, c'est-à-dire les OSP, etc. Et, c'est quelque chose que nous suivons à l'Office des transports depuis, en tout cas, 2015, mais renforcé par le simple fait de la pandémie qui a remis tout le monde autour de la table en disant, les délégataires doivent être particulièrement proches de l'autorité délégante avec ce jeu de remontée d'informations sur les comptes d'exploitation. Quand à l'époque, il n'y avait, je parle pour le Comité économique et juridique, qu'un seul bilan annuel sur les différents comptes d'exploitation, certification, factures etc. C'est aussi un incrément supplémentaire dans la maîtrise de ces coûts.

Et enfin, pour le projet politique et pour la suite des discussions à mener avec Bruxelles, ce qui est très important de noter, c'est que les discussions qui ont été menées ont aussi servi énormément à assurer une transparence totale, à rassurer sur les

différentes visions, à décrire précisément, chiffrer de manière argumentée, chacun des segments que nous avons identifiés dans le besoin de service public.

Il y a quelques mois, le service public était complètement réduit à zéro. Ce qui veut dire qu'aujourd'hui, il n'y aurait pas en tout cas de navires qui auraient pu partir vers le continent dans le cadre d'un service public, il n'y aurait pas donc un approvisionnement particulièrement fourni. Donc un bateau par jour dans les ports principaux. Trois bateaux par semaine dans les ports secondaires. Vous imaginez le périmètre ?

Donc ça fait partie aussi d'un travail particulièrement difficile qu'il a fallu illustrer à force d'arguments chiffrés et, je remercie encore le prestataire extérieur, GECODIA, mais aussi nos conseils qui ont été à toute heure de la journée vraiment particulièrement présents pour pouvoir répondre.

Il a fallu organiser également des traductions en anglais directement. Et ça, je peux le dire parce que ça fait aussi partie du job, ça pesé sur les négociations.

C'est très important aussi de de savoir qu'on revient de loin. Et aujourd'hui, si le service public, en tout cas la qualité, parce que c'est la qualité, ce n'est pas tant le service public, c'est aussi la qualité et la fréquence, les horaires, tout cela aurait pu être complètement annulé dans une vision, je vous le répète, européenne particulièrement limitée.

Voilà, je laisse pour la partie SEMOP et historique un petit peu plus fournie, le soin au Président de reprendre la main.

Merci, Monsieur le Président.

M. Hyacinthe VANNI

Merci. La parole est au président du Conseil exécutif.

M. le Président Gilles SIMEONI

Mesdames et Messieurs les élus, chers collègues, chers amis, merci pour ces interventions, leur qualité, leur densité. Merci à l'opposition, merci à la majorité. Merci à la présidente de l'Office des transports pour son investissement, à ses côtés l'investissement de toute l'équipe de l'Office des transports, l'équipe également de la DGA innovation, Michel GODEAU-PACINI, notamment très investi dans le cadre du contentieux et de son suivi, des contentieux et de leurs suivis.

Merci également à l'ensemble des prestataires qui nous accompagnent depuis de nombreuses années.

Et, cela ne vous étonnera pas, je souhaite bien évidemment expressément associer dans ses remerciements, dans cette gratitude, toutes celles et tous ceux qui, depuis décembre 2015, à travers les mandatures successives et à travers les majorités territoriales successives, ont dans ce dossier-là défendu une vision partagée et l'ont fait toutes et tous avec le même engagement et la même loyauté. Je respecte bien évidemment les positions de l'opposition de droite.

Mais je voudrais d'abord, au seuil de ce propos, remercier celles et ceux qui, depuis décembre 2015 disais-je, ont, avec abnégation, courage politique, volonté permanente, chacune et chacun dans son rôle, défendu la vision que nous continuons à défendre et, je voudrais vous le dire aussi très fortement.

Donc, dans ces remerciements, il y a bien sûr les présidents de l'Office des transports, la présidente actuelle Flora MATTEI, depuis juin 2021, dans un contexte particulièrement complexe, il y avait eu le départ Jean-Félix ACQUAVIVA, il y a eu ensuite Vannina BORROMEI. Donc le Conseil exécutif, l'ensemble du Conseil exécutif, on avait eu des discussions, y compris en termes d'opportunités, en termes tactiques, en termes de points d'équilibre à trouver, la majorité était pluriel, nous les avons trouvés et les points d'équilibre que nous avons trouvés ont été respectés.

Et, je vais essayer de vous convaincre que je pense qu'ils continuent à l'être, même si je prendrai acte de votre position, quoique je n'ai rien entendu dans les expressions des différents groupes nationalistes qui soit, à mon sens, irréconciliable avec ce que nous allons essayer de faire, mais je reviendrai là-dessus.

Donc, je voulais vraiment, au seuil de ce propos, adresser ces remerciements et vous dire pour réintroduire dans un dossier qui est nécessairement juridique et technique, budgétaire, financier, mais qui est fondamentalement politique, que notre volonté, celle que nous avons exprimée dès décembre 2015, celle qui est largement partagée par celles et ceux qui, en 2021 nationalistes sont entrés dans cet hémicycle et n'y étaient pas avant, je parle du groupe « Core in Fronte », je pense que cette volonté est inébranlable.

La question qui se pose à nous aujourd'hui, c'est dans un contexte qui lui-même a évolué depuis 2015, avec des contraintes anciennes qui se sont aggravées et des contraintes nouvelles qui se sont créées qu'il faut gérer, quels sont les meilleurs choix à faire en termes de principes, en termes de déclinaison de ces principes, en termes de hiérarchisation des priorités, en termes de calendrier pour que la Corse et les Corses, le peuple Corse, l'institution qui en est la garante en ce qui concerne ces intérêts matériels

et moraux, ait la maîtrise stratégique des transports maritimes, comme nous devons avoir la maîtrise stratégique des transports aériens, parce qu'une île, et notamment une île avec l'économie actuelle de la Corse et l'économie que nous voulons construire, ne peut pas faire l'économie d'avoir la maîtrise stratégique de ces transports.

Comment on y arrive le plus vite possible, le mieux possible, dans des conditions sécurisées juridiquement, soutenables, avec tout le travail en arrière-plan ? C'est la question qui s'est posée à nous.

Moi, je voudrais revenir à l'instant sur le temps long qui continue à peser aujourd'hui, c'est la première intervention de Paul QUASTANA. L'organisation structurelle des transports maritimes pendant un demi-siècle, elle a été le prolongement dans ce domaine, d'une situation politique et économique de dépendance totale qui nous a coupé de notre environnement méditerranéen, la Corse, et nous l'avons dit à Madame VESTAGER, lorsque nous sommes allés la voir, la Corse, la différence avec les autres grandes îles méditerranéennes, c'est que la Corse dépend à 90 ou 95 % des importations. Et cette dépendance, elle ne se retrouve nulle part ailleurs.

Et de la même façon, la Corse dépend à 90 % de ces 95 % d'importations venues du continent français. Nous étions dans une relation de dépendance et nous sommes toujours dans une relation de dépendance économique totale qui s'est déclinée dans le domaine du transport maritime à travers une vision uniquement verticale et une relation qui était la Corse et le port de Marseille, avec ensuite un écosystème qui s'est greffé au fil des années, au fil des décennies, y compris par accumulation du capital et, un outil qui était la SNCM, compagnie publique d'État, qui récupérait la quasi-totalité d'une enveloppe dite de continuité territoriale, qui était facialement destinée à la Corse, mais qui servait structurellement à alimenter un système qui, pour l'essentiel visait à défendre et à promouvoir d'autres intérêts que celui de la Corse et des Corses.

Ça, c'est la situation historique que nous avons vécue et qui continue de peser aujourd'hui et, que nous n'allons pas changer en 2 ans, 3 ans, 4 ans. Mais qu'il nous faut changer notamment, et je le rappelle, en limitant notre dépendance, en construisant d'autres types d'interdépendance, en reconnectant la Corse à son environnement européen et singulièrement méditerranéen dans le domaine du transport maritime, Sardaigne, bien sûr, ça a été dit, Toscane, bien évidemment, continent français, oui, et pourquoi pas demain la Catalogne, l'Espagne et à un autre niveau, le Maghreb ?

Quelle était la situation lorsque nous sommes arrivés en décembre 2015 ? En un mot, ça a été dit, mais il faut l'avoir en tête parce que ça fait partie des contraintes, non seulement il y a cette contrainte historique sur le moyen terme et sur le long terme, mais il y a une situation qui est une situation de chaos absolu. Ça a été dit par Vannina BORROMEI tout à l'heure. Lorsque nous arrivons, je vais même être plus précis, entre

le 24 et le 31 décembre 2015 et que nous sommes 3 ou 4, il y a Jean-Félix ACQUAVIVA, il y a le directeur de l'Office des transports, il y a Norbert PANCRAZI et moi-même, et qu'il n'y a plus personne dans cette maison, à part Paul GIACOBBI, qui a eu la courtoisie de me recevoir pendant 1 h 30, avec qui j'ai parlé, et je tiens à lui rendre hommage parce qu'il a fait, y compris en termes de transmission des dossiers, ce qu'il avait à faire.

Mais il n'y avait plus personne, n'y avait plus de DGS, il y avait plus rien. Il y avait une liquidation de la SNCM, il y avait une délégation de service public qui avait été annulée, il y avait un risque d'interruption pure et simple des services de dessertes maritimes entre la Corse et le continent, il y avait depuis 20 ans des contentieux à répétition qui avaient commencé, vous le savez, pendant la mandature 2003-2007, avec le service complémentaire, l'annulation de la DSP 2014 2020, des contentieux à répétition, une défiance extrême de l'Union européenne, une SNCM qui avait été liquidée, des clauses contractuelles qui ne permettaient pas de jouer sur la récupération des biens de reprise, de retour ou de l'outil naval, une nouvelle majorité qui avait été exclue de tout et qui se trouvait face à un vide juridique total.

Quelle a été notre position à toutes et à tous à l'époque ? C'était de dire, nous devons gérer l'urgence. Nous devons assurer, dans des conditions de régularité juridique totale, la continuité du service public maritime. Nous sommes rentrés dans une logique de DSP dite de raccordement d'urgence, jusqu'à en être épuisés, jusqu'à en être épuisés les services et nous, les élus. Et à côté de ça, nous avons acté une vision stratégique. Une vision stratégique qui s'est concrétisée dans la délibération de 2016, dont nous sommes légitimement fiers.

En 2016, et ça a été un point d'équilibre, après un voyage d'études, notamment en Écosse, la Calédonia Lines, où il y a un système à- peu-près similaire à celui que nous voulions mettre en œuvre sur des sociétés mixtes DSP longues, avec des attributions longues, nous avons trouvé un point d'équilibre qui a permis à la droite, qui était pas convaincue, mais devenir en disant : tentons le coup.

Nous avons acté un principe de SEMOP. Quel était le contexte à l'époque ? Et, je parle sous le contrôle de Jean-Félix ACQUAVIVA et de Vannina BORROMEI, nous avons une Union européenne qui n'écrit jamais, et vous vous en étiez souvent plaints, nous nous en sommes plaints, elle n'écrit jamais par contre, elle dit. Et, elle nous disait à l'époque : « sur la SEMOP, a priori, ce n'est pas contraire au droit européen, nous vous demandons d'avancer et de nous proposer un projet ».

À côté de ça, tous les arguments qui ont été repris par Josépha GIACOMETTI, et je la remercie, lorsque j'ai plaidé, comme vous, à plusieurs reprises, la cause d'une compagnie publique, en tout cas à capitaux publics, compagnie dite

territoriale, régionale, nationale, sous une forme juridique non fixée mais qui pouvait être la SEMOP pour nous de façon préférentielle, tous les arguments que vous avez développés, je continue à considérer qu'ils sont valables.

Moi je veux comme vous, je pense et je sais que c'est le cas, qu'on s'inscrive dans une maîtrise stratégique, dans une vision à long terme, avec des exigences de dessertes de qualité, de rentabilité économique, de justice sociale, de préservation environnementale.

Et, nous avons aussi tiré les leçons des DSP de raccordement. Nous, nous n'avons jamais été dans la complaisance avec les opérateurs, avec aucun des opérateurs.

Aujourd'hui, la situation d'oligopole, elle continue d'être une menace pour nous. Lorsque objectivement, il n'y a que 3 compagnies qui se positionnent, qu'il y en a une qui le fait, c'est notre avis, uniquement pour avoir un droit à agir dans un cadre contentieux et deux autres qui sont, et c'est mécanique, dans une situation à ce moment-là de duopole. C'est une situation qui peut pas être satisfaisante et nous l'avons vécue, y compris avec une part, et je vois qu'il y a dans le public des représentants d'organisations syndicales et des salariés, y compris avec une part d'inconfort extrême. Lorsque nous n'avons pas voulu attribuer des lignes en DSP parce que nous considérons que l'offre qui nous était faite, dépassait l'évaluation qui avait été établie par nos services et par la Collectivité, nous n'avons pas attribué parce que nous avons dit et répété que nous n'étions pas là pour servir des compagnies délégataires, mais pour défendre l'intérêt de la Corse et l'intérêt des Corses, et notamment l'argent public.

Et, il y a eu des revendications sociales parce que les salariés de ces compagnies, potentiellement délégataires où attributaires, s'inquiétaient du devenir, et nous l'avons intégré dans notre réflexion stratégique.

Donc, nous avons avancé.

Mais on ne peut pas s'arrêter à décembre 2016, il y a eu tout ce que nous avons vécu ensuite. Moi, je l'ai dit et répété, Josepha, je connais votre honnêteté intellectuelle, lorsqu'on a eu le rapport d'information ici, moi je n'ai jamais dit, je ne sais pas la phrase qui m'est prêtée, si elle est écrite, c'est sans doute que elle a été comprise comme ça, moi je n'ai jamais dit qu'en décembre 2020, nous savions qu'il n'y aurait pas de SEMOP, je n'ai jamais dit ça, jamais.

Ce que j'ai dit lorsqu'on a présenté notamment le rapport d'information en février dernier, c'était que la priorité absolue était de sauvegarder le principe du service public et que, une fois qu'on aurait eu cet acquis-là, il y aurait la discussion seconde sur comment, dès lors qu'un principe de service public et un périmètre de service public est

retenu, quel mécanisme juridique on met en place, étant précisé que dans ce deuxième temps nous, nous avons une préférence pour une SEMOP ou pour un outil dit de compagnie territoriale. C'est exactement ce que j'ai dit et c'est ce que je continue à dire.

Qu'est-ce qui se passe ensuite après 2016 ? C'est que d'abord, je voudrais dire que nous avons mis en œuvre notre projet de SEMOP, nous sommes allés sur un cahier des charges. Nous sommes allés sur une procédure d'appel d'offres, une procédure d'appel d'offres qui est tombée dans la crise COVID. Et ce qui a conduit votre Assemblée, sur proposition du Conseil exécutif, à ne pas donner suite et à classer sans suite cette procédure, ce sont trois facteurs, sous votre contrôle.

Premièrement, la crise COVID qui ne permettait pas d'avoir de la visibilité, notamment sur les premières années d'application potentielle du contrat sur l'évolution du trafic maritime, incertitude majeure préjudiciable parce que nous étions sur un contrat de 10 ans.

Deuxièmement : des offres que nous ne pouvions pas accepter, 130 M€. Les compagnies qui se sont positionnées pour participer au capital de la SEMOP, ont demandé une compensation de 130 M€, là où tous nos efforts ont conduit à descendre à 80. Nous ne pouvions pas accepter cela, cela aurait été ruineux pour la Corse.

Et troisième et dernier élément, et je vous réponds là aussi, c'est la première fois à ce moment-là qu'après avoir été encourageante sur la SEMOP, la Commission européenne, contre toute attente, nous dit : nous ne voulons pas de la SEMOP, nous considérons que l'outil SEMOP n'est pas adapté. C'est la première fois qu'on nous le dit, en contradiction avec ce que l'on nous avait laissé entendre, pas de façon écrite, mais de façon claire.

Ce revirement de la Commission européenne s'inscrit dans un contexte global que nous ne pouvons pas passer sous silence.

J'ai dit aussi le jour de la présentation du rapport d'information, que moi, je ne serai pas le Président du Conseil exécutif de Corse qui prendrait ou proposerait à l'Assemblée de Corse de passer en force sur un mode d'organisation du service public qui nous conduirait de façon certaine à être condamnés et qui nous conduirait de façon certaine à prendre des décisions qui, dans 5 ans, dans 6 ans, dans 7 ans, placerait les élus en situation de responsabilité, la Collectivité de Corse à venir et les Corses des années à venir, dans la situation que nous avons eu à gérer.

Nous en 2015 et aujourd'hui qu'est-ce qu'on a à gérer ? Je vous le redis encore une fois, vous ne pouvez pas faire comme si ça n'existait pas. Nous avons eu les 81, 6 millions de condamnations à titre principal avec les 9 millions d'euros,

condamnation définitive, c'est soldée, 35 millions nous, 50 l'États, discussion à venir sur les intérêts. On a absorbé le choc.

Deuxième contentieux, vous le savez, la DSP 2014/2020 risque de condamnation, toujours le même requérant, Corsica Ferries, risque de condamnation à 50 millions d'euros. Nous n'y survivrions pas budgétairement, ou en tout cas dans des conditions très difficiles. Nous nous sommes battus juridiquement dans ce dossier. La décision est à intervenir dans 3 semaines. J'ai bon espoir qu'elle soit favorable et je reprends la métaphore, nous avons 3 épines majeures contentieuses dans le pied. Nous en avons réglé une, le contentieux service complémentaire. J'espère que la décision de la Cour administrative d'appel sera favorable comme les conclusions du rapporteur public le demande dans le sens de la Collectivité où nous aurions à ce moment-là sorti la deuxième épine.

Troisième et dernière chose, et là, je vous demande de l'avoir en tête, ça a été dit mais, la procédure d'enquête formelle. La procédure d'enquête formelle qui est ouverte sur la délégation après qu'on ait approuvé, en tout cas qu'on n'ait fait aucune observation parce que nous avons pré-notifié la DSP 2018/2020. Une procédure d'enquête formelle à la demande de Corsica Ferries où on nous dit clairement, sous votre contrôle toujours parce qu'on a commencé à le dire avant juin 2021, on a continué à le dire à Flora MATTEI, « si la proposition que vous faites à partir de 2023 ne nous convient pas », c'est la Commission qui parle, « nous vous condamnons dans le cadre de la procédure d'enquête formelle ».

Autrement dit, avoir un accord explicite ou à défaut, une absence d'opposition de la Commission sur le système que nous voulons mettre en place à partir de 2023, est la condition sine qua non posée comme telle par la Commission pour considérer que la procédure d'enquête formelle sera classée sans suite. Ce qui veut dire que si nous prenons le risque, aujourd'hui, de venir devant l'Assemblée de Corse avec une proposition qui n'est pas sécurisée et par exemple, celle de la SEMOP qui est refusée aujourd'hui par la Commission européenne, nous avons 2 certitudes, et je m'adresse à mes collègues nationalistes, y compris ceux de l'opposition, moi, le fait, comme vous l'avez dit, que le pragmatisme ne doit jamais être un renoncement, je partage à 100%. Mais le courage politique, pour répondre à Vanina, je pense que c'est aussi à un moment donné, sans rien céder de ce qu'on considère comme essentiel, d'établir une hiérarchisation des priorités qui permet d'arriver à l'objectif.

Moi je dis sous votre contrôle et je pense que c'est ce que j'ai compris aussi de vos interventions, y compris celles de Paul Félix, que si nous étions venus aujourd'hui avec une proposition de SEMOP, en vous disant, « on attribue une SEMOP », vous savez comme moi ce qu'aurait été la conséquence.

Premièrement, un recours de façon certaine.

Deuxièmement, une condamnation dans le cadre de la procédure d'enquête formelle, c'est à dire 240 millions à récupérer sur l'opérateur Corsica Linea, c'est à dire la situation de chaos de l'ex-SNCM en 2014 renouvelée en 2022, en 2023 ou en 2024, avec son corollaire sur des centaines d'emplois.

Troisièmement, présenter la SEMOP dans l'état d'esprit actuel de la Commission, c'est condamner la SEMOP à mort. Nous nous serions condamnés, et vous le savez, nous le savons, et pour le passé, et pour l'avenir. Nous ne pouvions pas le faire.

Quel était l'objectif ? Et je reviens, qu'est-ce qui se passe en septembre 2021, lorsqu'on commence les discussions ? Nous sommes en état de cette situation. Nous avons une Commission européenne qui nous dit « nous pensons qu'il n'y a pas de besoin de service public maritime entre la Corse et le continent ». Ça, c'est la position de la Commission. Par qui cette position est-elle appuyée et soutenue ? Directement par la Corsica Ferries. C'est son cheval de bataille depuis très longtemps. Mais pas seulement. Cette position est aussi soutenue par l'autorité de la concurrence qui vient dire, « nous ne sommes absolument pas convaincus qu'il y ait un besoin de service public. Allez voir du côté des obligations de service public compensées ou pas ». Et elle dit même mieux, l'autorité de la concurrence, il faut s'en rappeler une seconde pour voir dans quelle logique de dépossession des compétences de la Collectivité de Corse, on se trouve à ce moment-là. L'Autorité de la concurrence, elle propose que le besoin de service public qui ne soit pas évalué par l'autorité concédante, ce qui est la règle, mais par une institution tierce qui n'a pas de compétence pour le faire.

Donc, on nous dit, la Commission européenne, « pas de service public ». L'Autorité de la concurrence, « pas de service public » un préfet de Corse qui va partout, disant à qui veut l'entendre, « il n'y aura plus de service public en Corse, dans le domaine maritime ». Un préfet de Corse qui va disant à qui veut l'entendre, « il n'y aura plus de service public en Corse dans le domaine aérien à partir de la prochaine DSP. Il n'y a pas besoin de service public aérien l'été, les compagnies privées suffisent ». Ça, c'est la réalité de ce à quoi nous avons affaire en septembre 2021.

Donc pour nous, quand on monte là-haut, et nous vous le disons à l'Assemblée de Corse, et je me tourne vers la droite, en tout cas, le groupe de droite qui dépasse la droite et la gauche ! Je me tourne vers votre groupe, à l'époque, vous nous avez dit « oui, il faudra défendre le service public et il faut être ensemble pour défendre le principe de service public ».

Quand on monte à Bruxelles et lorsqu'on revient aujourd'hui, qui est le dernier carat, je vous signale que la lettre de confort pour vous répondre, Jean-Martin, le

document, nous, on ne cherche pas à cacher les choses qui auraient vocation à être secrètes, je vous explique ce qu'est la pratique. Normalement, il n'y a pas d'écrit. Dans des cas très exceptionnels, dans des cas très exceptionnels, lorsque la Commission considère qu'il y a un enjeu important et qu'elle veut donner un signe, dans un sens ou dans un autre, là c'est un signe positif, elle envoie ce qu'on appelle une lettre de confort. Une lettre de confort, ça veut dire qu'elle valide un certain nombre de choses. Elle considère qu'elle est engagée là-dessus. Elle ne nous l'envoie pas à nous, elle l'envoie au secrétariat général SGAE et à la représentation permanente, parce que c'est l'État qui autorité directe. Donc, ce courrier a été envoyé. Il existe et il valide le principe de l'existence d'un besoin de service public. Il le valide expressément. On nous a demandé de ne pas le diffuser. Donc, moi je ne peux pas prendre sur moi de diffuser, la Commission a demandé de ne pas le diffuser. Ce document existe.

On peut demander sous une forme qui ne doit pas être une diffusion large, qu'on puisse en faire état sous une forme, en tout cas sur une procédure qui ne heurte pas la Commission. On nous a autorisés à y faire référence. On ne nous a pas autorisés à la distribuer, et ce d'autant mieux que nous ne sommes pas destinataires.

Je reviens sur la discussion. Lorsqu'on monte là-haut, on a eu à plusieurs reprises à plusieurs réunions avec les services, etc., on a donc cette attitude-là, on a un SGAE qui n'est pas vraiment hostile, mais qui n'est pas vraiment engagé. Et je peux le dire aussi, lorsque j'ai eu des contacts en septembre avec le Président de la République et ensuite avec le Premier ministre, à la demande du Président de la République, j'ai inclus dans le périmètre des dossiers stratégiques, la question du service public maritime en disant « on a besoin que Bruxelles reconnaisse l'existence d'un service public, on a besoin d'être appuyés par l'État, notre État de rattachement, l'État membre. Si on n'est pas appuyés par l'État, on ne passera pas et nous, on souhaite faire une compagnie, une compagnie territoriale maritime ».

L'État a une attitude qui a été changeante pendant plusieurs mois et vous savez que ça a correspondu avec l'état de nos difficultés. L'Etat a été absent dans ce dossier. Et en fin de négociation, ils ont eu une attitude beaucoup plus proactive, notamment, et moi je tiens aussi à lui rendre hommage à travers la déclaration de Clément BEAUNE, le secrétaire d'État aux affaires européennes, très investi, qui, devant la commission à l'Assemblée nationale, dit « en Corse il y a un besoin de service public, il y a des exigences environnementales, sociales, etc. » et c'est à ce moment-là que ça se débloque.

Je termine. Aujourd'hui, il fallait faire un choix. Moi, passer en force sur la SEMOP dans ces conditions, je considère que c'était impensable.

Je veux bien admettre une maladresse dans la présentation. Aujourd'hui, qu'est-ce qui vous est demandé ? Il vous est demandé, parce que c'est ça, d'acter un principe de délégation de service public.

Je me tourne vers un instant vers Jean Michel SAVELLI et Jean-Martin MONDOLONI, moi je ne vous fais pas le procès d'intention, j'ai compris que vous aviez une attitude là aussi constructive. Je ne vous fais pas de procès d'intention. Je vous dis simplement, il me semble que, à la fois dans la motion que vous avez présentée et dans votre argumentaire, vous êtes plus royaliste que le roi, parce que vous allez au-delà de ce que nous a demandé la Commission.

La Commission, elle est partie d'une position où elle disait, « nous, on pense qu'il y'a pas de besoin de service public. Démontrez-moi qu'il y a un besoin de service public et démontrez-moi que la réponse que vous allez apporter, elle est exactement à la mesure de ce besoin de service public, d'où on démontre le passager. Alors c'est vrai qu'on on est partis d'hypothèses autres. Ont dit, « nous, on considère que tous les Corses ont vocation à bénéficier du tarif résident. Ils disent « non, ce n'est pas ça. Il faut des tests de marché beaucoup plus approfondi qi quantifient le besoin. Exemple : les étudiants. On sait aujourd'hui qu'il y a un besoin de service public pour les étudiants. Mais malgré tous nos efforts vis-à-vis des familles, des étudiants, des établissements d'enseignement supérieur, on n'a pas pu quantifier exactement le nombre d'étudiants qui correspond au besoin de service public. Donc, on ne l'a pas mis.

Par contre, on a objectivé le passager, Propriano, on a objectivé. Le passager médical, travail avec l'association « INSEME », travail avec les médecins prescripteurs, travail avec la CPAM. Il y a en Corse des milliers de personnes auxquelles leur médecin traitant et la CPAM prescrivent de se rendre sur le continent en prenant le bateau. On l'a démontré. De la même façon, on a démontré qu'il y a un besoin pour les personnels qui conduisent le fret on tracté. Donc on a identifié le besoin de service public passager.

Fret, je me tourne vers Paul Félix, on vient dans la discussion. Le fret, nous, on n'est pas mariés avec Marseille. Votre analyse, elle est en partie vraie. Le coût du carburant, c'est une contrainte et je ferai des propositions là-dessus, y compris des points d'équilibre, on doit l'inclure. C'est une variable majeure qui peut déséquilibrer le contrat.

Simplement, lorsque vous dites « si on va à Toulon, on fait une économie ». Sauf qu'il faut intégrer la capacité de Toulon. Le port de Toulon nous a dit, « on n'a aucune place pour le fret. Aujourd'hui, au maximum de façon exceptionnelle, on peut avoir un bateau et encore pas toujours, et on ne peut pas vous le garantir ». Or, il y a besoin de 7 pour le fret de la Corse. Ça, c'est la première observation.

La deuxième observation, c'est que dans le l'économie réalisée à travers éventuellement le carburant, en supposant que des bateaux ne tournent pas pour attendre leur place dans le port, il faut rajouter le coût du transport logistique entre une chaîne qui s'est organisée toute entière autour de Marseille et qu'est-ce que ça conduit, si on oriente une partie de ce fret vers Toulon. Ce à quoi ont répondu, pas la Collectivité de Corse, tous les entrepreneurs et tous les professionnels qui desservent la Corse à 90 %, ont dit, « nous, on ne peut pas passer par Toulon, on passe par Marseille et on ne peut pas passer ailleurs ». Et ça, c'est une donnée structurelle. C'est pour ça qu'on a dit, nous, « on met Marseille ».

Donc, on monte là-haut, ils nous disent « vous nous avez convaincus, il y a un besoin de service public ».

Deuxièmement, c'est eux qui nous disent, ce n'est pas les OSP, ni les OSP compensées, donc moi je considère qu'aujourd'hui, à partir du moment où on a convaincu, plus royalistes que le roi, on a convaincu ceux qui sont les plus ultralibéraux et ils nous disent « oui, il y a un besoin de service public », moi je considère qu'on y va sur ce besoin de service public.

Deuxièmement, la Commission européenne à quoi elle s'attache le plus fortement possible ? Qu'il n'y ait pas de surcompensation. Il y a eu des surcompensations pendant des années. Nous, on met en place aujourd'hui un système sur lequel on a travaillé de façon fine au contraire de la Commission européenne, sur lequel on s'assure que chaque euro versé par la Collectivité de Corse vient compenser uniquement l'échange lié à l'exécution du service public et aux besoins quantifiés de service public. On ne donne pas 1€ en plus.

Je m'adresse notamment à Paul-Félix BENEDETTI, parce que la question aujourd'hui, votre inquiétude à vous si j'ai bien compris, ce n'est pas de dire « on passe pas aujourd'hui la SEMOP », je crois qu'on est d'accord qu'on ne peut pas le faire, la question, c'est de savoir et c'est la préoccupation exprimée par l'ensemble des groupes nationalistes ou intervenants nationalistes, c'est : quelle bonne durée de transition puisqu'on est d'accord sur le fait qu'on ne pouvait pas passer la SEMOP, et nous en tout cas, nous sommes d'accord sur le fait que nous voulons continuer à mettre en œuvre le plus vite possible, dans des conditions satisfaisantes et sécurisées, un projet de compagnie maritime territoriale.

Donc la question c'est : est-ce que le contrat dans lequel on va est un contrat qui prépare bien ça ? La compensation, elle est à l'euro près, la juste compensation, et l'Europe le valide. Si l'Europe le valide, vous pouvez être tranquilles.

Troisièmement, le bénéfice raisonnable, est-ce qu'aujourd'hui, que ça soit 3 ans, 4 ans, 5 ans ou 7 ans, est-ce qu'on s'apprête à faire un cadeau à la compagnie ou aux compagnies qui sont attributaires, quelles qu'elles soient ? Non.

La notion de bénéfice raisonnable, je veux insister parce que les Corses doivent entendre, nous avons introduit une notion de bénéfice raisonnable qui représente au maximum 3 % du volume du chiffre d'affaires qui est un ratio qui est très en-deçà du bénéfice que fait une compagnie dans une exploitation privée. Si on est au-dessus, on redistribue à la Collectivité de Corse. Donc, nous avons complètement sécurisé le chemin.

Dernier mot. Pour montrer qu'on veut avancer le plus vite possible, qu'est-ce que nous avons fait ? Exigences sociales, Flora MATTEI vous en a parlé, on ne peut pas imposer le pavillon français premier registre, par contre on peut valoriser les garanties sociales qui sont attachées à ce pavillon, on peut le faire dans le respect des règles de l'Union européenne. On a construit le cahier des charges pour qu'ils puissent le faire.

Deuxièmement, exigences environnementales. On les a renforcées.

Troisièmement, notion de bien de reprise et bien de retour. On prépare la constitution de la société d'investissement qui est une des deux facettes de notre schéma.

Je termine en disant, finalement la discussion aujourd'hui essentiel me semble-t-il sans trahir, j'ai répondu à la droite, on n'est pas sur la même vision stratégique, mais il me semble qu'on peut trouver, en tout cas de votre côté, une absence d'opposition sur ce que nous proposons aujourd'hui. On est obligé d'aller sur une DSP, on en est d'accord. On a construit un schéma de DSP qui est le plus satisfaisant possible et il me semble qu'il a reçu également un regard bienveillant, y compris de l'ensemble des forces vives, syndicats, etc.

La question, c'est aujourd'hui, quelle durée ? Nous, pourquoi on est allés sur 7 ans ? Pas pour faire un cadeau aux attributaires. L'Europe nous a dit, « nous, avec ce que vous nous démontrez, le besoin de service public, l'appréciation de la compensation et de la juste compensation, le bénéfice raisonnable, le périmètre, ça nous satisfait. Vous pouvez aller sur une durée de 7 ans ». Pourquoi 7 ans ? Parce que c'est la durée d'investissement, notamment pour les bateaux, mais pas seulement, parce qu'une certaine durée impacte bien évidemment, et là, je me tourne encore vers Vanina qui avait porté ce dossier, le compte d'exploitation prévisionnel qui est joint à l'offre, il n'est pas le même selon qu'on travaille sur 5 ans ou selon qu'on travaille sur 7 ans. C'est une évidence. Exemple : la compagnie norvégienne, partout où il y a des systèmes stabilisés, l'Europe passe aujourd'hui sur des DSP à 8 ans ou à 10 ans. À partir du moment où intègre l'exigence environnementale dans la flotte, eh bien, bien évidemment, il faut une

durée d'amortissement qui permet d'exiger de façon satisfaisante cette intégration. Sauf que nous, on n'est pas exactement dans la même situation. Nous, on est dans un système qui reste quand même un système dans notre idée de transition.

Je termine. Qu'est-ce que c'est la bonne durée ? Moi, je suis d'accord sur tout ce qui a été dit sur le fond et c'est normal, on l'a porté ensemble. Notre vocation, c'est quoi ? Réfléchir qu'est-ce que c'est les bons bateaux. Dans 5 ou 10 ans, est-ce qu'on aura renforcé notre autonomie alimentaire ? Troisièmement, est-ce qu'on aura diversifié nos chaînes d'alimentation et d'approvisionnement ? Moi, je préférerais aujourd'hui que, y compris dans les grandes surfaces notamment, mais pas seulement, il y ait des produits qui viennent de Toscane et pas seulement de la région Marseillaise, le long du sillon Rhodanien. Sauf que ce n'est pas la réalité d'aujourd'hui.

Si nous voulions aujourd'hui faire une continuité comme nous la rêvons, une continuité territoriale européenne, elle est interdite. Vous le savez, elle est interdite par les textes, on s'est battus pendant des années. Nous, ce que nous voulons dire à l'Europe, ce que disait Paul-Félix, nous souhaitons effectivement avoir la possibilité, y compris par des fonds publics, d'identifier des besoins de service public qui vont permettre de faire par exemple, Marseille, L'Isula, Ajaccio, Propriano, la Sardaigne ou de faire Bastia - Livourne. Mais ça, ce n'est pas demain matin.

Est ce qu'on va le faire en 4 ans ? Moi, je ne pense pas, je pense que 5 ans, 6 ans, c'est bien. Vous ne pouvez pas passer sous silence, je me tourne vers celles et ceux qui sont dans des régions concernées par des ports secondaires, vous le savez que, indépendamment de l'objectif global de suppression du service public, il y avait aussi l'objectif de suppression des ports secondaires.

Aujourd'hui, nous devons repenser à notre schéma portuaire. Que va devenir le port de commerce de Porto-Vecchio, y compris par rapport aux projets stratégiques qui sont portés par la municipalité ? Comment va-t-il évoluer ? Comment va évoluer le port de Propriano ? Quelle place et quels nouveaux types d'activités pour le port de Propriano, à travers, par exemple, l'économie circulaire ou l'économie partagée de façon plus large entre la Corse et la Sardaigne, une économie qui aujourd'hui n'existe pas, que nous avons besoin de construire ? Quelles relations entre Bastia et Livourne ? C'est autrement plus court que Bastia et Toulon.

Donc tout ça, c'est devant nous.

Je termine. Je pense que le choix que nous avons fait, c'est le choix de la poursuite de nos objectifs stratégiques en tenant compte des contraintes et en faisant le choix sur la DSP, le principe et ses modalités qui sécurisent le mieux.

Sur le reste, y compris dans le cadre des amendements qui seront proposés, si on peut envisager un renforcement du contrôle du carburant, pas de problème, on est preneurs. Si on peut envisager au plan technique un renforcement du contrôle sur le prix éventuel de rachat d'une partie ou de la totalité de l'outil naval, pas de problème, y compris je vais loin, vous savez, moi, je ne suis pas marié avec une DSP de 7 ans. La question, c'est l'intérêt, l'intérêt de la Collectivité de Corse. Moi je crois que si on intègre tous ces paramètres, on a intérêt à être sur une DSP de 7 ans.

Si on trouve un point d'équilibre qui est un point d'équilibre économique, etc. dans le cadre de nos discussions qui préserve les intérêts de la Collectivité de Corse, on le fait.

Mais de toute façon, je termine en disant cela, il faut sécuriser le service public, on le fait à un niveau qui n'a jamais été atteint. On le fait aujourd'hui globalement, même si on ne peut pas préjuger l'avenir sur les points essentiels avec la validation expresse de l'Europe à travers une lettre de confort, ça veut dire qu'on sort des contentieux et on en sort dans des conditions qui nous sécurisent parce que la validation de la DSP, y compris dans sa forme actuelle, y compris Marseille, Paul Félix, y compris Marseille, y compris le périmètre, ça vient valider définitivement et rétroactivement ce qu'on a fait avant. Ça clôt tous les contentieux.

On sort des contentieux, on installe un système sécurisé, vertueux socialement, écologiquement. On reste dépendants, on ne peut pas dire qui est-ce qui va être attributaire. Ça, c'est la définition même de l'appel d'offres. Personne ne peut se considérer comme garanti, à chacun, y compris celles et ceux qui se positionneront, toutes celles et tous ceux qui se positionneront, de faire des offres et des efforts qui permettront à la Collectivité de Corse d'attribuer, dans le respect des règles des marchés publics. Mais ça, ça a été le cas et nous l'avons depuis 2015.

Je pense que ce choix-là, c'est le choix à la fois de l'engagement politique, de la constance, de la fidélité, le courage politique aussi de savoir s'adapter à des contraintes qui sont des contraintes qui risquent d'être insurmontables.

Et c'est un choix aussi, et je le dis très fortement, qui préserve mieux que n'importe quel autre la possibilité d'avoir une compagnie maritime territoriale, une possibilité à laquelle, de toute façon, nous allons travailler ensemble et le plus vite possible.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Monsieur le Président.

Nous sommes saisis de 2 amendements que vous avez tous reçus. Je vous propose 2 méthodes : soit on va en commission, on examine les amendements ; soit, on les examine en session. Vous les présentez ; l'avis de l'exécutif et on vote. Est-ce que ce process convient à tout le monde ? On me dit oui.

Le Président Gilles SIMEONI

Excusez-moi. Il y a des amendements. C'est un dossier qui est très technique, c'est un dossier qui est important. Moi, j'ai fourni un certain nombre d'explications. Je pars du principe que dans cet hémicycle, tout le monde est de bonne foi et cherche à trouver le meilleur chemin. Donc, j'ai des explications complémentaires à donner sur la vision par exemple, des 7 ans. Je suis prêt à en discuter et à argumenter. Je suis prêt aussi à écouter, il y a un amendement sur les ports secondaires, sur les rotations, etc. J'ai des explications techniques à fournir. Je ne souhaite pas qu'on bâcle ça. Après, on voit s'il est possible de trouver des points d'équilibre ou pas. Chacun fait. Mais je souhaite quand même, vu l'importance du dossier, qu'on se donne la possibilité d'aller au bout de la discussion.

M. Hyacinthe VANNI

Alors, est-ce que vous préférez qu'on fasse la discussion ici ou en commission ?

Le Président Gilles SIMEONI

Qu'on fasse la discussion en commission. En commission, les services peuvent intervenir.

M. Hyacinthe VANNI

Donc, on suspend...

Le Président Gilles SIMEONI

Après, ça peut être une commission élargie, le Conseil exécutif n'y voit pas d'inconvénient.

M. Hyacinthe VANNI

Donc, on suspend et on va en commission, salle 2, commission du développement conjointe avec la commission des finances.

La séance est suspendue à 19 h. Elle reprend à 21 h 52.

M. Hyacinthe VANNI

On va pouvoir reprendre, si tout le monde veut bien regagner sa place.

Avant de reprendre, Monsieur le Président du Conseil exécutif, je vous sou mets la proposition de dérogation au régime ordinaire de temps de travail pour des motifs que tout le monde connaît. Le sujet technique, des dossiers très importants. Donc, je vous demande votre avis. Avis favorable. C'est acté. J'en profité pour remercier les services de veiller et de travailler très tard.

Donc, on reprend sur les amendements que vous avez normalement reçus.

Le premier amendement a été présenté par le groupe « Un soffiu novu » qui a été sous-amendé. Je vous laisse le soin de le représenter, à moins qu'on présente le sous-amendement ?

M. Xavier LACOMBE

Je crois, Président, qu'on en a largement discuté en commission. Avà, se la ci vulemu alungala dinò un pocu, passemu a nuttata. Je crois qu'il est connu de tout le monde. On était d'accord.

M. Hyacinthe VANNI

Je demande l'avis de l'exécutif ? Favorable.

Dans la procédure de vote, je pense qu'il faut être très prudent et très consensus, je pense que c'est un vote nominal et Don Joseph fera l'appel et les personnes répondent si elles sont pour ou si elles sont contre. On me dit « pas sur les amendements ».

Très bien donc, pour les amendements, c'est le représentant de chaque groupe qui énumère les noms et qui donne l'avis.

Donc je vais commencer par le groupe « Un soffiu novu »

Mme Marie-Anne PIERI

Les élus du groupe « Un soffiu novu », présents ou représentés, dont les noms suivent : Didier BICCHIERAY, Valérie BOZZI, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Christelle COMBETTE, Santa DUVAL, Pierre GHIONGA, Pierre GUIDONI, Xavier

LACOMBE, Laurent MARCANGELI, Marie-Thérèse MARIOTTI, Georges MELA, Jean-Martin MONDOLONI, Chantal PEDINIELLI, Marie-Anne PIERI, Jean-Michel SAVELLI, Jean-Louis SEATELLI, Charlotte TERRIGHI, votent **POUR**.

M. Hyacinthe VANNI

Merci. Pour le groupe « Fà populu in seme » ?

Mme Paola MOSCA

Les élus du groupe « Fà populu in seme », dont les noms suivent, présents ou représentés : Jean-Félix ACQUAVIVA, Danielle ANTONINI, Véronique ARRIGHI, Jean BIANCUCCI, Jean-Marc BORRI, Paul-Joseph CAITUCOLI, Françoise CAMPANA, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Vannina CHIARELLI LUZI, Anna Maria COLOMBANI, Romain COLONNA, Frédérique DENSARI, Muriel FAGNI, Lisa FRANCISCI, Petru Antone FILIPPI, Eveline GALLONI d'ISTRIA, Jean-Charles GIABICONI, Ghjuvan'Santu LE MAO, Jean-Jacques LUCCHINI, Don Joseph LUCCIONI, Sandra MARCHETTI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Paula MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Paul PANZANI, Juliette PONZEVERA, Louis POZZO DI BORGO, Anne-Laure SANTUCCI, François SORBA, Joseph SAVELLI, Hervé VALDRIGHI, Hyacinthe VANNI, votent **POUR**.

M. Hyacinthe VANNI

Merci. Pour le groupe « Avanzemu » ?

M. Xavier LUCIANI

Les élus du groupe « Avanzemu », présents ou représentés, dont les noms suivent : Vanina BORROMEI, Vanina LE BOMIN, Saveriu LUCIANI, Antoine POLI, Pierre POLI, Julia TIBERI, Jean-Christophe ANGELINI, Josepha GIACOMETTI-PIREDDA en tant qu'apparentée, **NON-PARTICIPATION**.

M. Hyacinthe VANNI

Merci. Pour le groupe « Core in fronte » ?

M. Paul-Félix BENEDETTI

Les élus du groupe « Core in fronte », présents ou représentés, dont les noms suivent : Véronique PIETRI, Serena BATTESTINI, Marie-Claude BRANCA, Jean-Baptiste ARENA, Paul QUASTANA et Paul-Félix BENEDETTI, votent **POUR**.

M. Hyacinthe VANNI

L'amendement sous-amendé est ADOPTE.

On peut passer à l'amendement déposé par le groupe « Core in fronte », longuement discuté en commission, à moins que Paul-Félix veuille le présenter et dire 2 mots. Je peux lui donner la parole.

M. Paul-Félix BENEDETTI

Ce n'est pas un amendement anodin puisqu'il nous a pris 2 heures de discussion.

Il nous apparaît aujourd'hui qu'une DSP de 8 ans est très longue sur un modèle où chacun convient qu'il n'est pas adapté à la logique de transport, à la logique économique. C'est un modèle que nous subissons qui est arrivé en héritage depuis 50 ans et qu'on a tous, je l'espère, au moins la majorité dite patriotique, l'ambition de créer un outil naval territorial avec a minima une compagnie publique propriétaire de l'armement et des opérateurs en affrètement, et a maxima, une compagnie in House, avec tous les modèles.

Entre la promesse d'une compagnie maritime annoncée en 2015 et la fin du prochain contrat de DSP en 2030, il se sera passé 16 années. Je crois que ça renvoie un message qui n'est pas satisfaisant sur la non pertinence, sur le renvoi permanent des dossiers qui sont quand même les traceurs de notre vécu, de nos revendications qui ne me permettent pas de voir sereinement un outil tel qu'on l'a conçu, du moins dans notre architecture mentale. Et je crois qu'aujourd'hui, si on ramène la DSP à 5 ans, ça veut dire qu'on donne à cette DSP un symbole et une réalité de quelque chose de temporaire qui doit être modifié, changé, transformé dans l'intérêt du personnel navigant et dans l'intérêt de la Corse, mais probablement pas dans l'intérêt des dirigeants. Il ne faut pas confondre ces 3 niveaux.

Aujourd'hui, je suis convaincu que ce message est un message à la fois technique et politique de ramener la DSP à 5 ans. C'est ce que nous avons fait lorsqu'il y a eu la DSP sous Paul GIACOBBI. Ensuite, la seule et unique DSP qui a été faite, ça a été une DSP de 2 ans, temporaire. Je ne vois pas pourquoi aujourd'hui on ne continuerait pas sur un tel mécanisme. 5 ans, ça donne quand même une stabilité. C'est sûr que ça n'offre pas la garantie d'un contrat pertinent qui permet à un opérateur industriel de s'engager sur du long terme, mais on ne lui demande pas de s'engager sur du long terme. On lui demande de gérer le quotidien de ces 5 années, et si c'est un partenaire fiable et honnête de répondre honnêtement, sans faire de surenchère et de chantage pour ne pas répondre, parce que la durée n'est pas suffisante et d'accepter un partenariat pour qu'il y

ait la création d'une société d'économie mixte, d'une société anonyme, d'une société dédiée, d'un établissement public qui rachèterait les bateaux et qui les louerait. Il y a plusieurs modèles possibles.

En tout cas, c'est l'esprit qu'il faut garder et si on veut le faire, c'est avant qu'il y ait des engagements financiers importants, car les flottes vont inévitablement être restructurées. Il y a déjà eu un achat de bateaux sans qu'il y ait l'aval de la Collectivité territoriale, sans qu'il soit fondamentalement adapté à des besoins stratégiques. C'est un bateau qui a été calibré pour faire un commerce marchant dans le cadre d'un esprit entrepreneurial, mais pas dans le cadre d'un esprit public. Et c'est là où je pense qu'on a notre mot à dire.

Moi, je considère que s'il n'y a pas un taquet à 5 ans, il n'y a pas de compagnie régionale possible. Elle sera annoncée comme elle a été annoncée en 2015. Mais moi, comme j'y crois, comme je veux qu'on se mette au travail, je ne veux pas qu'il y ait de faux-semblant. S'il faut faire un rapport de force, que ce soit avec les prestataires, avec les censeurs de l'autorité de la concurrence, on le fera. Moi, je crois que 5 ans, c'est valide. On a du recul, on a fait beaucoup de DSP, que ce soit dans les mandatures précédentes ou ce que vous avez fait, vous avez un vécu. Je pense qu'il n'y a pas d'argument juridique fondamental à ne pas faire 5 ans si ce n'est qu'il faut avoir une stabilité dans l'offre. Je suis conscient qu'une offre à 8 ans, elle permet de faire un prêt et d'amortir le bateau ou les bateaux sur une durée, d'avoir une garantie, le contrat et la garantie du paiement. Ce n'est pas l'intérêt de la Corse. Je crois que donc 5 ans, c'est le minimum du minimorum si on veut donner un message politique ?

M. Hyacinthe VANNI

Merci. L'exécutif.

Le Président Gilles SIMEONI

J'ai tenu à proposer aux élus de l'Assemblée de Corse que nous allions en commission pour pouvoir aller au bout des discussions et des explications techniques et juridiques sur chacun des 2 amendements qui avaient été portés. Ils n'ont pas la même portée bien sûr. Sur le premier, il y a eu un accord assez large qui s'est fait, mais c'était une organisation technique.

Sur le 2^{ème}, je vous l'ai dit, je le répète, je ne vais pas revenir sur la démonstration qui a été faite. Il y a beaucoup de paramètres à intégrer. Je réaffirme ici très brièvement que le projet politique reste le même, que la détermination est intacte, que je considère que la solution que nous avons trouvée et qui est validé en l'état par l'Union européenne et tout changement significatif risquerait de remettre en cause cet

équilibre, nous permet de trouver un point d'équilibre qui va sécuriser le service public maritime dans l'intérêt de la Corse, dans l'intérêt des Corses, dans l'intérêt aussi de de l'ensemble des autres dimensions, sociales et environnementales que nous avons prises. Nous avons parlé de tout ce qu'il convient de faire évoluer.

Il y a dans votre présentation du temps qui passe, un effet d'optique qui conduit à distinguer, à donner l'impression qu'il y aurait un fossé dans le temps, dans la réalisation de ce que nous proposons de faire. En fait, c'est entre 5 ans et 7 ans, entre 5 ans et 7 ans, 5 ans, votre proposition, 7 ans, celle qui a été portée, expliquée, validée et justifiée techniquement, juridiquement. Donc en l'état, je vous redis ce que je vous ai dit en commission, je considère qu'il y aurait plus de risques que d'avantages à modifier les équilibres qui ont été trouvés.

Donc, avis défavorable.

M. Hyacinthe VANNI

Merci.

Je mets aux voix l'amendement. Pour « Un soffiu novu » ?

Mme Marie-Anne PIERI

Les élus du groupe « Un soffiu novu », présents ou représentés, dont les noms suivent : Didier BICCHIERAY, Valérie BOZZI, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Christelle COMBETTE, Santa DUVAL, Pierre GHIONGA, Pierre GUIDONI, Xavier LACOMBE, Laurent MARCANGELI, Marie-Thérèse MARIOTTI, Georges MELA, Jean-Martin MONDOLONI, Chantal PEDINIELLI, Marie-Anne PIERI, Jean-Michel SAVELLI, Jean-Louis SEATELLI, Charlotte TERRIGHI, votent **CONTRE**.

M. Hyacinthe VANNI

Merci. Pour le groupe « Fà populu in seme » ?

Mme Paola MOSCA

Les élus du groupe « Fà populu in seme », dont les noms suivent, présents ou représentés : Jean-Félix ACQUAVIVA, Danielle ANTONINI, Véronique ARRIGHI, Jean BIANCUCCI, Jean-Marc BORRI, Paul-Joseph CAITUCOLI, Françoise CAMPANA, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Vannina CHIARELLI LUZI, Anna Maria COLOMBANI, Romain COLONNA, Frédérique DENSARI, Muriel FAGNI, Lisa FRANCISCI, Petru Antone FILIPPI, Eveline GALLONI d'ISTRIA, Jean-

Charles GIABICONI, Ghjuvan'Santu LE MAO, Jean-Jacques LUCCHINI, Don Joseph LUCCIONI, Sandra MARCHETTI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Paula MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Paul PANZANI, Juliette PONZEVERA, Louis POZZO DI BORGIO, Anne-Laure SANTUCCI, Joseph SAVELLI, François SORBA, Hervé VALDRIGHI, Hyacinthe VANNI, votent **CONTRE**.

M. Hyacinthe VANNI

Merci. Pour le groupe « Avanzemu » ?

M. Xavier LUCIANI

Les élus du groupe « Avanzemu », présents ou représentés, dont les noms suivent : Vanina BORROMEI, Vanina LE BOMIN, Saveriu LUCIANI, Antoine POLI, Pierre POLI, Julia TIBERI, Jean-Christophe ANGELINI, votons **POUR**.

Josephina GIACOMETTI-PIREDDA, **NON-PARTICIPATION**.

M. Hyacinthe VANNI

Merci. Pour le groupe « Core in fronte » ?

M. Paul-Félix BENEDETTI

Les élus du groupe « Core in fronte », présents ou représentés, dont les noms suivent : Véronique PIETRI, Serena BATTESTINI, Marie-Claude BRANCA, Jean-Baptiste ARENA, Paul QUASTANA et Paul-Félix BENEDETTI, votent **POUR**.

M. Hyacinthe VANNI

L'amendement est REJETE.

49 voix CONTRE ; 13 voix POUR ; 1 NON-PARTICIPATION.

On va passer au vote du rapport amendé, avec un appel nominatif. Vous demandez 2 minutes de suspension de séance ?

M. Paul-Félix BENEDETTI

C'est à dire qu'on a reçu des procurations au secrétariat. Deux minutes.

La séance est suspendue à 22 h 07. Elle reprend à 22 h 08.

M. Hyacinthe VANNI

Merci.

Donc, on peut reprendre, je vous demanderai un petit peu de silence pour que Don Joseph LUCCIONI puisse faire l'appel, puisque Monsieur BENEDETTI est revenu et a consulté son groupe.

Donc, on reprend. Monsieur, vous avez la parole, je vous demande de faire un peu de silence pour que l'appel se fasse normalement.

M. Don Joseph LUCCIONI procède à l'appel nominal des conseillers.

M. Hyacinthe VANNI

Donc le rapport est adopté, 32 voix POUR ; 7 voix CONTRE ; 17 ABSTENTIONS ; 7 NON-PARTICIPATIONS.

Ont voté **POUR** :

Jean-Félix ACQUAVIVA, Jean-Christophe ANGELINI, Danielle ANTONINI, Véronique ARRIGHI, Jean BIANCUCCI, Didier BICCHIERAY, Jean-Marc BORRI, Vanina BORROMEI, Valérie BOZZI, Paul-Joseph CAITUCOLI, Françoise CAMPANA, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Vannina CHIARELLI-LUZI, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Anna Maria COLOMBANI, Romain COLONNA, Christelle COMBETTE, Frédérique DENSARI, Santa DUVAL, Muriel FAGNI, Petru Antone FILIPPI, Lisa FRANCISCI, Eveline GALLONI D'ISTRIA, Pierre GHIONGA, Jean-Charles GIABICONI Pierre GUIDONI, Xavier LACOMBE, Vanina LE BOMIN, Ghjuvan'Santu LE MAO, Jean-Jacques LUCCHINI, Don Joseph LUCCIONI, Saveriu LUCIANI, Laurent MARCANGELI, Sandra MARCHETTI, Marie-Thérèse MARIOTTI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Georges MELA, Jean-Martin MONDOLONI, Paula MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Paul PANZANI, Chantal PEDINIELLI, Marie-Anne PIERI, Antoine POLI, Pierre POLI, Juliette PONZEVERA, Louis POZZO DI BORGO, , Anne-Laure SANTUCCI, Jean-Michel SAVELLI, Joseph SAVELLI, Jean-Louis SEATELLI, François SORBA, Charlotte TERRIGHI, Julia TIBERI, Hervé VALDRIGHI, Hyacinthe VANNI.

Ont voté **CONTRE** :

Jean-Baptiste ARENA, Serena BATTESTINI, Paul-Félix BENEDETTI, Marie-Claude BRANCA, Josepha GIACOMETTI-PIREDDA, Véronique PIETRI, Paul QUASTANA.

Se sont abstenus :

Didier BICCHIERAY, Valérie BOZZI, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Christelle COMBETTE, Santa DUVAL, Pierre GHIONGA, Pierre GUIDONI, Xavier LACOMBE, Laurent MARCANGELI, Marie-Thérèse MARIOTTI, Georges MELA, Jean-Martin MONDOLONI, Chantal PEDINIELLI, Marie-Anne PIERI, Jean-Michel SAVELLI, Jean-Louis SEATELLI, Charlotte TERRIGHI.

N'ont pas pris part au vote :

Jean-Christophe ANGELINI, Vanina BORROMEI, Vanina LE BOMIN, Saveriu LUCIANI, Antoine POLI, Pierre POLI, Julia TIBERI.

Le rapport N° 102 est ADOPTE.³

Donc, on peut passer au dossier suivant puisqu'on va continuer encore un peu pour s'avancer pour demain. Si Madame la Présidente de l'ATC en est d'accord ?

M. Xavier LACOMBE

Président, on fait les déchets ?

M. Hyacinthe VANNI

Xavier, vous êtes toujours très impatient !

Comme on voit que vous êtes un peu fatigué que et que sur ce dossier, je pense que vous allez intervenir, on le réserve pour avec la Présidente qui tient à être présente sur ce dossier.

Donc, on peut passer au dossier du tourisme.

Vous avez la parole, Madame la Conseillère exécutive.

³ Délibération N° 22/050 AC

TURISIMU / TOURISME

Raportu n° 100 : Guida di l'aiuti di u turisimu 2022-2027

Rapport n° 100 : Guide des Aides au Tourisme 2022-2027

M. Jean-Christophe ANGELINI

Président, point d'ordre, qu'est-ce qui resterait comme rapports ?

M. Hyacinthe VANNI

Pratiquement tous les rapports, sauf la DSP.

M. Jean-Christophe ANGELINI

Non, ce soir ?

M. Hyacinthe VANNI

Le rapport du tourisme, c'est tout. Après, je vous propose de suspendre.

Donc vous avez-vous avez la parole, Madame la Conseillère exécutive.

Mme Angèle BASTIANI

Merci Monsieur le Président, merci à vous de rester un peu plus tard ce soir. Je vais être assez concise. Après, il ne tient qu'à vous d'être encore plus concis que moi, mais bon.

Monsieur le Président de l'exécutif, messieurs les conseillers exécutifs, Monsieur le Président de l'Assemblée, je vous ai déjà remercié de me permettre d'exposer ce rapport ce soir, Mesdames et Messieurs les conseillers territoriaux,

J'aimerais, avant de vous présenter le guide des aides au tourisme pour la période 2022/2027, apporter quand même quelques éléments de contexte.

L'Agence du tourisme de la Corse que j'ai l'honneur de présider depuis juillet 2021, succédant ainsi à Madame Marie-Antoinette Maupertuis désormais présidente de

cette Assemblée, est un établissement public à caractère industriel et commercial dépendant de la Collectivité de Corse, créée par la loi du 31 mai 1991, renforcée par la loi du 22 janvier 2002.

L'ATC, à la différence des comités régionaux de tourisme existants en France, exerce une compétence tourisme pleine et entière, alors que dans les régions françaises, cette compétence est toujours partagée avec le service de l'État.

L'Agence est ainsi dotée de 4 grandes missions :

La première de ces missions est la promotion des atouts de la Corse en France et à l'étranger. Ceci est assuré par notre service promotion, piloté par la commission promotion au sein de laquelle siègent des représentants de tous les acteurs du tourisme de Corse.

L'ATC a également comme mission l'observation et l'analyse du tourisme à travers notamment un observatoire interne qui collecte et traite un grand nombre de données. Celles-ci permettent aux pouvoirs publics d'avoir une approche précise de la problématique touristique.

La troisième mission de l'ATC, c'est la coordination des différents acteurs touristiques de l'île. Ce travail, c'est un travail très politique, il se fait au quotidien sur le terrain auprès des Corse. D'ailleurs, nos tournées des territoires entamées dès ma prise de fonction et qui se poursuivent actuellement, en sont l'une des matérialisations. Qu'il s'agisse des professionnels, des élus ou des offices de tourisme, nous sommes au quotidien, main dans la main avec chacun d'entre eux afin de faire en sorte que notre politique globale soit cohérente, dynamique et que nos actions soient coordonnées.

Enfin, et c'est ce qui nous intéresse aujourd'hui, l'ATC possède une mission de développement et de valorisation de l'offre touristique à travers du conseil, de l'accompagnement mais aussi et surtout de l'aide financière directe auprès des porteurs de projets, des collectivités et de tous les acteurs du tourisme.

Cette aide financière se traduit de diverses manières. Au total, l'ATC mobilise 5 à 6 millions d'euros par an pour les acteurs du tourisme à travers les fonds européens, des prêts ou avances remboursables, mais aussi et surtout des aides directes de l'ATC qui représentent à elles seules, sur la période 2016, 2021, 2,5 à 3 millions d'euros par an, directement investis auprès des professionnels ou des collectivités.

Alors ce sont ces aides-là qui seront détaillées dans le guide que je vais vous présenter ce soir.

Pour bien comprendre la nécessité de ces aides, et au-delà, la nécessité de structurer une offre touristique en Corse, il faut, je pense, commencer par parler du tourisme.

Le tourisme, c'est une activité économique basé sur le déplacement de personnes hors de leur lieu de résidence habituelle, sur de courtes périodes allant de 24 h à quelques semaines à des fins de loisir, de découverte, de repos ou de dépaysement.

La Corse est naturellement, au fil des années, par ses qualités géographiques, paysagères, identitaires, gastronomiques, culturelles, devenue une destination touristique de premier plan, tant et si bien que le dernier rapport de l'Insee conclut que le tourisme représente aujourd'hui, de manière directe, 39 % du PIB de l'île, alors qu'il ne représente que 8 % du PIB de la France.

Ce chiffre ne prend pas en compte les effets induits, difficiles à quantifier, qui viennent alourdir encore ce constat.

La dépense touristique est estimée par l'INSEE entre 3 et 3,5 milliards d'euros annuels, soit quasiment le double du budget de la Collectivité de Corse.

Cela veut dire qu'il s'agit très largement de la première industrie de notre territoire. Cela signifie également qu'il ne serait pas responsable de la part des pouvoirs publics de ne pas soutenir correctement les milliers de Corses qui exercent un métier du tourisme de manière responsable et passionnée qui font vivre notre territoire.

Bien entendu, une économie en bonne santé ne peut être dépendante d'un seul secteur. Bien entendu, le poids du tourisme dans l'économie corse peut paraître trop important, ou bien le poids des autres activités économiques, être trop faible selon le bout de la lorgnette que l'on choisit bien évidemment.

C'est pour cette raison que la Collectivité de Corse et ses partenaires œuvrent au quotidien, au renforcement et au soutien des autres secteurs qui composent le spectre économique de notre île.

Mais ceci n'est pas une raison pour regarder le tourisme de haut, ni en biais. Le tourisme existe, il est bel et bien une industrie à part entière, il est la première source de revenus de la Corse et à ce titre, il est indispensable de le gérer en tant que tel et non en tant que mal nécessaire ou de pis-aller.

C'est dans cet esprit que le Guide des aides 2022/2027 a été construit. Il a été tout d'abord dans la continuité de l'ancien guide, c'est à dire avec le souci permanent

d'accompagner les acteurs du tourisme, mais en même temps de limiter au maximum les externalités négatives de l'activité touristique, tant au plan environnemental que social.

Ce guide a été également élaboré en écho aux principes politiques de la mandature précisés en septembre 2021 qui sont ceux de la déconcentration du flux touristique, une déconcentration temporelle car les touristes viennent tous quasiment en même temps, une déconcentration géographique car ils fréquentent essentiellement les mêmes sites et de provenance, car ils viennent majoritairement des mêmes endroits.

Ce guide s'inscrit aussi dans une logique de relance post-crise, avec le renforcement de l'intervention des puissances publiques auprès des opérateurs de terrain.

Nous allons donc travailler pour les 5 années à venir dans ce sens en fournissant de l'aide aux professionnels et aux collectivités qui œuvrent de manière vertueuse pour le territoire.

Comme je le disais précédemment, le Guide 2016/2021 adopté ici même le 29 juillet 2016, a prouvé l'intérêt croissant des acteurs du tourisme pour la mise à niveau des infrastructures touristiques avec 2,5 à 3 millions d'euros d'aides directes accordées par l'ATC chaque année. Il a produit des effets significatifs en termes de structuration de l'offre, qu'il s'agisse d'ingénierie de projets publics ou privés, d'investissement des équipements structurants, de la montée en qualité de l'offre d'hébergement ou de l'offre de loisirs ou encore d'investissements liés à l'innovation ou à la transition numérique.

Le dispositif que je vous présente ce jour ambitionne de continuer et d'amplifier cette démarche initiée en 2016 afin de soutenir à l'horizon 2027 l'attractivité de notre destination et la compétitivité des entreprises touristiques corses, dans une logique de déconcentration des flux, de développement durable, avec toujours comme objectif final d'étendre au maximum la période d'activité ; conditions d'un développement équilibré sur un plan économique, environnemental et social.

Ce guide a été élaboré en collaboration avec l'ensemble des acteurs du territoire que nous avons rencontrés à plusieurs reprises lors de 2 tournées, dont l'une est encore en cours. Élus, socioprofessionnels, directeurs et présidents d'offices de tourisme ont tous nourri notre réflexion et permis d'aboutir à un document qui satisfait une majorité d'acteurs.

En interne, il a été validé par la commission de développement de l'ATC, au sein de laquelle siègent les représentants des socioprofessionnels et des élus de chaque

groupe politique. Et il a aussi été validé par notre conseil d'administration composé de manière similaire.

Donc, ce guide des aides repose ainsi sur 4 axes.

Le premier est l'organisation et la structuration du territoire.

Dans l'esprit du PADDUC et de son annexe 8, le schéma d'orientation et le développement du tourisme, il s'agit d'articuler l'action de la Collectivité de Corse avec celle des territoires de Corse, des communes et des intercommunalités.

Il s'agit d'une logique de territorialisation de la politique publique du tourisme à la recherche d'un équilibre stratégique de répartition des flux dans le temps et dans l'espace.

Ainsi, dans cet axe, nous soutiendrons, d'une part l'organisation et la structuration de territoires de projets, à travers le réseau des d'offices de tourisme de Corse et la mise en place de contrats de développement territorialisés, et d'autre part, l'aménagement des territoires touristiques à travers le soutien aux investissements structurants qui permette une valorisation de l'offre patrimoniale, culturelle de pleine nature sur les espaces ruraux, montagnards et littoraux.

Toujours évidemment dans une logique de gestion des flux dans le temps et dans l'espace.

Le second axe est l'accompagnement de l'offre touristique.

Cet axe est consacré aux entreprises du tourisme avec l'objectif d'améliorer l'offre d'hébergement et des activités de loisirs qui sont un élément fort du développement touristique durable.

Ces activités correspondent également à un intérêt stratégique pour attirer les flux hors saison estivale et hors des bassins et lieux les plus fréquentés.

Une hôtellerie de qualité reste, il faut le souligner, l'un des remparts à l'économie résidentielle que nous combattons, ainsi qu'aux excès du paracommercialisme.

Ainsi, ces entreprises pourront bénéficier de 2 types de soutien, financiers :

Les aides directes, avec une priorité claire concernant l'investissement des entreprises rurales et les démarches de labellisation. Cela concerne également le soutien aux activités de loisirs, à l'événementiel, ainsi qu'au tourisme d'affaires.

Et ensuite, d'autre part, les avances remboursables dans la logique prévue par les dispositifs d'aide aux entreprises pour le financement de travaux de modernisation, d'extension, voire de création, en mobilisant des outils financiers comme le prêt à taux 0 ou le crédit-bail.

À ce titre, on peut préciser qu'en 10 ans, l'ATC a investi 27 M€ d'avances remboursables qui ont conduit à un investissement de 250 M€, ce qui témoigne de la vitalité du secteur hôtelier et des besoins qu'il exprime.

Le troisième axe de notre guide est l'accompagnement social des acteurs. Ce volet est abordé à travers une mesure de soutien à l'emploi.

À ce titre, je souligne l'importance d'accompagner les entreprises qui s'engagent dans une annualisation de l'activité. Ainsi, une réflexion est actuellement engagée afin d'expérimenter pour les saisonniers de l'hôtellerie, une annualisation des emplois, en concertation avec les services de l'État et les partenaires sociaux.

Nous soutiendrons également de façon prioritaire les recrutements de jeunes diplômés et de cadres structurants, afin de permettre aux entreprises de franchir un palier qualitatif.

Le quatrième et dernier axe de ce guide s'articule autour de l'ingénierie, de l'innovation et du numérique.

Le soutien à l'ingénierie est complémentaire du soutien à l'investissement.

Le financement d'études est ici complété par l'accompagnement technique des agents de l'ATC et de ceux de la Collectivité de Corse, en général au gré des thématiques.

Ces 4 axes constituent donc un faisceau d'aides disponible pour l'ensemble des acteurs du tourisme en Corse, qu'ils soient publics ou privés.

Les évolutions par rapport au guide précédent sont notables, pas tant sur le fond, car nous cultivons une continuité politique, mais dans l'opérationnalité, car l'expérience aidant, nous avons pu apprendre un certain nombre de choses quant à l'application du dispositif qui s'achève.

Tout d'abord, nous avons tenté dans ce guide de rendre les mesures plus attractives. Ainsi, nous avons relevé les taux d'intervention et abaissé les planchers à l'entrée, qui sont ainsi mieux adaptés aux petites entreprises : par exemple, pour les activités de pleine nature, le plancher était anciennement fixé à 25 000 € et nous nous sommes rendu compte que la majorité des investissements pour ce type d'entreprises était largement inférieure à cette somme.

Nous avons également construit ce guide afin d'être l'outil de la territorialisation de la politique touristique. Ainsi, nous renforçons le travail de concert avec les offices de tourisme et avec les territoires autour de la stratégie de destination corse, en structurant tant l'offre que le marketing.

Un axe de travail nouveau vient s'ajouter au guide : il s'agit de la transition écologique du nautisme. Ainsi, dans une démarche de protection de l'environnement, l'ATC souhaite, en partenariat avec l'Office de l'environnement de la Corse, que tous les ports de plaisance corses puissent être labellisés ports propres et soutiendra les démarches initiées dans ce sens.

Concernant la labellisation, 3 labels seront désormais soutenus par l'ATC :

L'écolabel européen qui est dans une excellente dynamique en Corse, en passe de devenir le territoire de France avec le plus d'hôtels ecolabellisés.

Le label tourisme et handicap, afin de permettre de construire le tourisme ouvert à tous.

La marque « Accueil Vélo » qui vient appuyer notre démarche de développement de cyclotourisme, déjà initiée à travers la Cyclo GT20, un tourisme propre et vertueux.

Nous aurons également un soutien à l'événementiel plus important, avec une aide directe qui est relevée à 30 % et une aide logistique aux événements, notamment à travers nos pôles « promotion » et notre cellule « communication ».

Au titre des nouveautés, on peut noter également la création d'une aide spécifique pour les entreprises corses spécialisées dans le tourisme d'affaires, dont la demande est sans cesse croissante et qui s'adapte particulièrement bien à notre territoire. Ces entreprises pourront ainsi faire de la prospection sur les marchés internationaux. Le tourisme d'affaires est l'un des secteurs les plus importants à soutenir puisqu'ils contribuent très activement à la dessaisonnalisation de la fréquentation touristique.

Et enfin, nous proposons de créer un soutien social dans le cadre de la stratégie d'annualisation de l'emploi, une aide à la transformation des CDD en CDI.

Vous l'aurez compris, le document que je vous présente ce jour a pour objectif d'être le plus complet et le plus adapté possible aux besoins des acteurs du tourisme, tout en priorisant les démarches vertueuses qui rentrent dans le cadre politiques fixées par la Collectivité de Corse.

Ce guide des aides 2022-2027 de l'ATC est le fruit d'un réel travail collaboratif. Il s'inscrit dans la ligne politique de l'Exécutif.

Je tiens à remercier l'ensemble des socioprofessionnels, le réseau des offices de tourisme de Corse, les élus de communes et intercommunalités, les élus de tous les groupes de notre Assemblée pour leur contribution pertinente et fructueuse tout au long de l'élaboration du guide ; des contributions qui, depuis six mois, nous ont permis d'ajuster nos décisions et de coller au mieux aux besoins de chacun.

Le tourisme doit bénéficier d'un accompagnement à la hauteur de son importance dans l'économie corse ; un accompagnement qui reste la meilleure manière de contrôler ses imperfections.

Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Madame la Conseillère exécutive.

Donc il y a un rapport de la commission du développement.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Avisu favurevule.

M. Hyacinthe VANNI

Très bien ! Rapport de la commission des finances, M. Joseph SAVELLI ?

M. Joseph SAVELLI

Les échanges ont été nourris, donc je vous ai demandé sur un point d'ordre, est-ce que j'en fais la lecture in extenso ou est-ce qu'on se contente de l'avis ? Je peux faire une lecture rapide.

M. Hyacinthe VANNI

Faites-nous un petit résumé.

M. Joseph SAVELLI

On va se contenter de l'avis, non ?

Donc la commission des finances a émis un avis favorable sur ce rapport.

On a beaucoup parlé de vélo, il y a eu un échange nourri entre notamment Jean-Martin MONDOLONI et Madame la Présidente.

Avec la non-participation des groupes « Un Soffiu novu », « Core in fronte » et « Avanzemu » qui visiblement n'a pas été convaincu par l'argumentation de Madame la Présidente.

M. Hyacinthe VANNI

Très bon résumé ! On vous félicite, Monsieur le conseiller.

Est-ce qu'il y a des demandes d'intervention ? Mme LUZI.

Mme Vannina CHIARELLI-LUZI

Alors d'abord une précision sur la commission, parce que du coup je n'ai pas donné l'avis de la commission : la commission a émis un avis favorable sur ce rapport. Non-participation des groupes « Un Soffiu novu » et « Avanzemu », abstention du groupe « Core in fronte » et déport de Madame COMBETTE en sa qualité de Présidente de l'OIT du pays ajaccien. Donc ça, c'était pour la commission.

Ensuite, sur le rapport, tout d'abord saluer le travail de la présidente et des agents de l'ATC sur ce nouveau guide des aides, qui n'est pas un guide de rupture dans ses orientations, vous l'avez dit, Madame la Présidente, bien au contraire, c'est une continuité des initiatives récemment soutenues, avec un cadre précis et simplifié.

Il est le fruit d'une large concertation associant notamment des acteurs des divers territoires, les professionnels publics et privés, les fédérations professionnelles. Ils s'appuient sur un état des lieux précis, détaillé qui ouvrent des pistes de travail multiples.

Véritable socle pour générer une stratégie efficace, l'observation de la donnée, qui est à la fois qualitative et quantitative, est essentielle pour pouvoir disposer d'un diagnostic efficace.

Souvent par habitude, un porteur de projets considère de façon générique un guide des aides comme un inventaire des mesures auprès desquelles il espère obtenir une aide financière.

C'est bien évidemment bien plus que cela qu'il nous est proposé de l'adopter ce jour, car il permet d'orienter les acteurs vers des choix efficaces pour un tourisme durable qui équilibre le temps et l'espace.

Sous le chef de file de l'ATC, les territoires pourront se structurer en territoires de projets. On comprend bien que la politique de guichet ne trouve pas sa place car, de facto, la politique de projet existe.

Vous proposez une réflexion d'organisation partagée et mutualisée avec et par les acteurs du tourisme, d'une part. Les territoires bénéficieront d'une architecture qui s'appuiera à la fois plus fortement sur le réseau des OTC, acteurs territoriaux essentiels, mais également sur la mise en œuvre de contrats de développement territorialisés. Les intercommunalités, mais également les communes seront évidemment les moteurs incontournables. Et d'autre part, vous soutenez l'aménagement des territoires touristiques à travers les investissements structurants permettant une valorisation de l'offre patrimoniale culturelle de pleine nature sur les espaces ruraux, montagnards et littoraux.

C'est un véritable maillage territorial qui nous est proposé.

Vous proposez dans votre rapport une stratégie ascendante et descendante d'aller vers le mieux et non vers le plus. Nous ne pouvons qu'y adhérer et ce sont les habitants de chaque territoire qui s'en empareront dès lors qu'ils auront la conviction d'être reconnus dans leur spécificité, de pouvoir valoriser plus fortement leurs richesses au travers d'initiatives insoupçonnées.

La gouvernance régionale correspond bien à une co-construction, une gouvernance de proximité : imaginer un accueil public dans un centre d'interprétation pédagogique sur le littoral et permettre d'orienter ou de diriger les touristes dans les villages ou sur une exploitation agricole qui aurait préalablement structurer un produit touristique, est un objectif majeur à finaliser par la collectivité.

Chaque territoire doit et peut être complémentaire de son voisin. Il pourra ainsi orienter les flux de la surfréquentation en facilitant un maillage insulaire conforme au bon degré d'acceptabilité.

Nous avons besoin de poursuivre et soutenir nos efforts pour aider à ficeler ensemble l'offre de l'hébergeur, de l'hôtelier, du restaurateur, mais aussi celle de l'artisan, de l'atelier d'insertion qui restaure des édifices en pierres sèches, de l'animateur pédagogique qui nous parle de biodiversité ou de l'agriculture et ses circuits courts.

Nous parlons en fait, par le prisme du tourisme, de l'aménagement de notre territoire et de l'impérieuse nécessité de revitaliser notre monde rural.

Il s'agit d'un ensemble qui doit devenir homogène, structuré, diversifié pour être créateur d'une économie propre, identitaire, non subie, et ce sur chacun des 9 territoires insulaires.

Ce guide des aides est pour nous porteur d'un développement accessible et efficace.

Je reprendrai pour finir une citation, une maxime qui est si chère aux couteliers que j'ai accompagnés dans une autre vie :

« Scegli ciò chè tu faci, scegli ciò chè tu sî ».

A ringrazià vi.

M. Hyacinthe VANNI

A ringrazià vi, Cara cunsigliera. M. MELA avait demandé la parole, il l'a.

M. Georges MELA

Monsieur le Vice-président, Monsieur le Président, Madame la Conseillère exécutive,

En préambule, je tiens à souligner l'investissement qui a été le vôtre et sa démarche de consultation des territoires, et la rencontre avec les différents acteurs publics et privés.

Je vois aussi et je le souligne avec grande satisfaction, que le tourisme n'est plus un mot tabou et qu'on se rend compte les uns et les autres que c'est une force et quelque chose qui est important pour notre territoire. En tout cas, vous l'avez présenté comme tel et j'en suis le premier satisfait.

Les engagements qui sont affichés dans votre document sont fort louables.

Le nouveau guide s'inscrit bien entendu dans la philosophie des aides au tourisme, comme vous l'avez précisé, avec des améliorations, notamment en termes de simplification de l'outil (je crois que c'était une demande et une demande très très forte) et d'incitation à la déconcentration de flux touristiques dans le temps comme dans l'espace.

Mais il convient d'établir un comparatif entre les engagements affichés dans ce dispositif, auquel nous souscrivons dans ses grandes lignes et, d'autre part, la réalité du guide qui conditionne l'accès à ces aides.

S'agissant de l'ensemble des perspectives énoncées, nous y souscrivons car elles correspondent à notre vision du développement touristique souhaitable pour la Corse, y compris en matière de déconcentration temporelle.

Il existe encore beaucoup trop d'offres en été, comme vous l'avez précisé, et trop peu dans les ailes de saisons, ce qui est contraire à la stratégie de développement qui est défendue par nous tous.

S'agissant du processus d'instruction, il reste complexe à appréhender et maintient une approche globalisée des publics privés et institutionnels. Ce qui, je crois, ne correspond pas tout à fait aux attentes exprimées par les réseaux des offices de tourisme, ni à la volonté de s'appuyer sur les offices de tourisme pour valoriser cette stratégie de territorialisation de la politique et du développement touristique insulaire.

En résumé, sur l'axe 1, les mesures de soutien à l'action des offices de tourisme restent inchangées. L'aide au fonctionnement reste conditionnée aux mêmes critères et la mesure relative à l'organisation territoriale, à savoir les contrats de développement territorialisés énumérés dans 5 axes pertinents d'éligibilité, mais qui restent flous et donc soumis à interprétation dans le processus d'instruction.

Par ailleurs, toute signature d'un contrat de développement territorialisé ne sera cumulable avec une aide au fonctionnement. Ceci n'était pas le cas dans le précédent dispositif et je pense que c'est regrettable.

Globalement, cette remarque peut vous être faite dans l'ensemble du rapport présenté : des axes pertinents en termes d'identification, des actions structurantes finançables, mais rien n'est pour autant décrit s'agissant de la stratégie de simplification des demandes, comme je le disais, qui était une demande et une demande très, très forte.

Nous allons déposer un amendement, cet amendement concerne la prise en compte de l'ensemble des itinéraires cyclotourismes dans le cadre de l'obtention de la marque « Accueil Vélo ».

Nous regrettons que le déploiement réalisé sur la GT 20 ne l'ait pas été sur l'ensemble des itinéraires entraînant une iniquité d'accès aux aides pour les acteurs socioprofessionnels. Et je crois que c'est un point qui a été vu en commission des finances ; en tout cas, les points ont été relevés comme il a été précisé par les différents intervenants.

Concernant l'axe 3, l'ATC prévoit une aide à l'expérimentation dans le cadre de l'annualisation.

La précarisation de l'emploi, nous le savons, est aujourd'hui un problème majeur. La stabilité professionnelle est nécessaire tant pour les salariés que pour les chefs d'entreprises, et vous l'avez exposé.

Cette mesure a été envisagée par le cercle des grandes maisons et le MEDEF et avait d'ailleurs été portée politiquement.

Les employeurs sont demandeurs de cette mesure d'annualisation pour pérenniser leur personnel et assurer, bien entendu, une qualification de l'emploi.

Alors, en conclusion, nous regrettons que le budget de l'ATC soit resté finalement une part minime du budget global de la Collectivité de Corse, puisqu'il ne représente que 1 %, alors que, comme vous l'avez précisé, le secteur du tourisme représente 39 % du PIB. Mais si on analyse les répercussions, l'ensemble des services induits que représentent les chiffres d'affaires qui viennent s'y greffer, on sait très bien que ce n'est pas 39 %, mais qu'on avoisine les 70 %.

Alors je finirai mon intervention en relatant un petit peu ce qu'a exprimé dans son intervention tout à l'heure, Jean-Félix ACQUAVIVA, qui parlait sur les transports, d'écoles qui seraient nécessaires dans le cadre de nos jeunes générations pour trouver des débouchés dans le cadre des DSP.

Je dirais qu'il est peut être intéressant, et c'est une chose qu'il manque très certainement aux documents sur le tourisme, nous en avons plusieurs fois parlé, mais rien que parler : la construction d'une école hôtelière.

Je crois que c'est une nécessité, une nécessité pour les jeunes générations, une nécessité pour l'avenir de notre jeunesse, surtout lorsqu'on est en mesure d'avoir la possibilité de leur offrir des emplois et des emplois à très forte qualification.

Parler de tourisme et ne pas parler d'école hôtelière, je crois que ça devient un non-sens puisqu'il y a une prise de conscience qui existe dans cet hémicycle sur le tourisme et je crois qu'il y a une connotation qui va avec, et il est grand temps que la Corse se dote de cet outil, qui est un outil indispensable pour l'avenir des nouvelles générations.

Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Cher collègue. Oui, donc, Josépha.

Mme Josépha GIACOMETTI-PIREDDA

Alors, en quelques mots, à cette heure un peu tardive, mais pour un dossier qui est quand même important, un dossier sur un guide des aides.

Un guide des aides pour un office ou une agence, et même pour une direction, pour l'avoir pratiqué, ce n'est qu'un outil : un outil au service d'une politique et c'est un outil parmi tout un ensemble d'autres outils qui peuvent être activés.

Alors, quand je le dis « ce n'est qu'un outil », ce n'est pas pour relativiser son importance, et vous l'avez mis en avant, il est aussi le média entre les différents acteurs et partenaires du territoire. Et là, on a mis en avant les offices de tourisme dans les différentes communes et intercommunalités pour créer, comme vous l'avez dit, une synergie.

Mais il est un outil qui doit être mis aussi au service d'une politique globale et Dieu sait si la politique touristique en a besoin. Et je crois que c'est, c'est cela qui manque un peu, parce qu'on a un guide des aides, nous avons, je dirais, des objectifs que nous ne pouvons que partager :

Un rappel des objectifs du PADDUC, un rappel également de ce qui était la feuille de route de 2016, un tourisme durable, vertueux, la nécessité d'aller sur un étalement de la saison, la nécessité d'avoir un tourisme plus respectueux de l'environnement et basé, je dirais, pour résumer, sur ce que nous sommes, nos ressources culturelles et patrimoniales.

Mais pour pouvoir mettre des dispositifs d'aide en place qui ont vocation à encourager cette logique vertueuse, il faut créer l'écosystème qui permette d'y parvenir. Et je crois qu'aujourd'hui, en matière touristique, c'est aussi la question de la politique touristique globale de notre collectivité et le positionnement dans cette politique

touristique globale de l'Agence du tourisme de la Corse qui ne peut, ne doit, et ce n'est pas votre objectif, je le sais Madame la Présidente, ni être un simple outil de promotion de la destination Corse, ni un simple guichet de distribution d'aides, le cahier des charges aussi bien fait soit-il.

Et donc pour cela, derrière chaque dispositif d'aide, vous répondez à une certaine logique et à une certaine volonté.

Je vais prendre deux ou trois exemples à cette heure tardive.

Par exemple, lorsque vous parlez de la modernisation des infrastructures et des petites structures d'accueil, je partage avec vous.

Un peu plus loin, vous dites que, justement, nous ne pensons pas que la Corse est aujourd'hui dans une situation de pouvoir correspondre à ce qu'on pourrait qualifier des bases d'un tourisme de masse, et vous le qualifiez de cette manière : investissements extérieurs, structures d'accueil de grandes capacités, évasion de la valeur ajoutée et rôle prépondérant des tour-opérateurs.

Sauf que, il y a certains éléments de bascule.

Aujourd'hui, si on veut lutter contre ce qui est aussi de la prédation et vous l'avez évoqué, le para-commercialisme, nous savons qu'aujourd'hui nos petites structures ont besoin pour répondre à certains labels, pour pouvoir se moderniser, effectivement d'être aidées et c'est bien de mettre des dispositifs, d'aide dans ce domaine. Mais nous savons qu'aujourd'hui certaines de ces petites structures sont en train de basculer. Certaines deviennent des résidences mixtes, résidences secondaires, locations meublées. On en connaît tous. Quelques-unes pas mal dans l'extrême-sud ces derniers temps.

Je crois que les mécanismes sont en train de se mettre en place.

Malgré le fait que nous tournons le dos par nos choix, et c'est très bien, à un tourisme de masse, il y a certaines mécaniques qui, si elles ne nous font pas aller vers un tourisme de masse, ne nous font pas aller non plus vers un tourisme vertueux et qu'il faut, au-delà du guide des aides, qui veut venir soutenir ces petites structures familiales et patrimoniales et qui font aussi l'essence de notre type de tourisme que nous voulons défendre, et encore une fois, je le partage il faut mettre en place aussi une mécanique qui dépasse, vous allez me répondre Madame la Présidente de l'ATC, mais à une mécanique fiscale, un statut social, des dispositifs de lutte contre le para-commercialisme véritable, en quelque sorte aussi encadré.

De même lorsque l'on parle d'un tourisme culturel et patrimonial, je crois qu'aujourd'hui, il faut aller encore plus loin que l'incitation. Il faut être un coordinateur et soutenir l'ensemble des acteurs, avec la direction du patrimoine et de la culture, parce qu'il y a aussi de quoi faire des connexions.

La transversalité, je n'avais presque pas envie d'utiliser le mot, parce qu'on l'a tellement utilisé, qu'il est galvaudé. Mais en revanche, créer les synergies pour pouvoir créer des logiques d'acteurs, puisque vous avez voulu vous placer au plus près des territoires, c'est important, parce que sinon on pose le guide, mais on ne le fait pas vivre et il n'a pas d'existence réelle sur le territoire.

Pareil pour l'étalement de la saison.

L'étalement de la saison, il faut penser aussi à changer, et je le disais tout à l'heure, le logiciel de promotion sur la question des transports. Parce que si la promotion, elle ne s'accompagne pas de la recherche du public cible, qu'on ne va pas chercher les bonnes destinations, qu'on ne va pas les chercher au bon moment et qu'on n'attire pas les bonnes personnes au bon endroit et au bon moment, non seulement on participe à l'hyper-saisonnalité, mais on participe aussi à la surfréquentation de certains sites. Et là aussi, c'est quelque chose, quand je vous parle de l'écosystème et d'une approche systémique de la politique touristique, c'est aussi quelque chose que nous aurons à gérer : la surfréquentation de nos sites et de certains de nos sites patrimoniaux à haute valeur environnementale.

Et enfin, je terminerai par ce par quoi a terminé Georges MELA.

Nous avons entamé, notamment avec la Présidente de l'Agence du tourisme sous l'ancienne mandature, qui est aujourd'hui Présidente de l'Assemblée, un travail de fond sur la question des formations.

Il faut un véritable outil.

Il faut que, aux côtés de ce qui existe déjà, il y ait une montée en charge de l'offre de formation en matière en matière touristique.

Et enfin et je conclurai, un véritable statut social pour les salariés de ces secteurs et de ces domaines, parce que le statut fiscal et social, c'est aussi se donner une ambition pour le tourisme, c'est aussi porter un certain regard sur ces emplois si nous les voulons à valeur ajoutée, et c'est aussi se projeter vers un tourisme pour la Corse qui soit à la hauteur des enjeux.

Donc je crois qu'il faut que cela devienne, au-delà de l'Agence du tourisme, un véritable ministère du tourisme pour une politique touristique ambitieuse.

M. Hyacinthe VANNI

Merci. Véronique, vous avez la parole.

Mme Véronique PIETRI

Juste deux mots pour insister donc sur le fait que nous trouvons que les mesures, les mesures d'aide, l'enveloppe n'est pas suffisante, quand on connaît donc la place du tourisme, comme vous l'avez noté, dans l'économie de la Corse, surtout pour pouvoir intervenir davantage dans le rural.

Ensuite, une remarque aussi sur le manque à gagner sur les taxes de séjour et la nécessité de trouver un moyen, un système de contrôle pour fixer ces taxes et ensuite, le moyen aussi d'enrayer le tourisme de spéculation du style Airbnb.

Voilà en en répétant notre volonté de voir s'installer un jour le système du permis de louer qui est déjà permis dans la loi et qui permettrait de commencer par les grandes villes, comme Aiacciu et Bastia, étant donné que la Corse pourrait avoir la compétence tourisme, et qui pourrait être mis en place dans toute dans toute la Corse.

Voilà, merci.

M. Hyacinthe VANNI

Merci. Donc, il y a Paul-Jo CAITUCOLI et Pierre GHIONGA.

M. Paul Joseph CAITUCOLI

Je vais faire court, il nous reste 20 minutes pour le groupe... Non, je plaisante.

Pour compléter les propos de ma collègue, Vannina CHIARELLI, d'abord je voulais vous féliciter, Madame la Présidente, parce que vous avez, de par votre politique et votre venue sur les territoires, redonner l'espoir aux acteurs privés et publics.

Vous avez mis en place cette politique de territorialisation sur laquelle nous nous sommes engagés au début de notre mandature et que nous avons dans notre programme, et vous lui avez donné une incarnation. Et je salue vos services pour ce travail important.

Donc, vous avez cité les 4 axes que vous avez mis en place, mais en plus sur l'armature territoriale et je crois qu'elle est indispensable, vous avez défini les 9 pays, les 9 territoires de projets qui sont aussi à peu de choses près, les 9 GAL (groupes d'action locaux) qui permettent d'avoir des moyens européens, les moyens LEADER, et qui sont importants et qui peuvent, à mon sens, donner à notre architecture et notre future architecture institutionnelle de la Corse des éléments forts.

Et je voudrais souligner aussi que ce débat qui a, entre les fonds publics qui sont alloués au tourisme, qui n'est pas un mal nécessaire, qui est un moteur indispensable, et la part du PIB, c'est un débat qu'on avait eu avec Monsieur OLLANDINI, il y a 30 ans, et qui a donné naissance à la « Route des sens », à cette transversalité qui a permis et qui permet aujourd'hui à l'ODARC de mener une politique sur ces territoires de dessaisonnalité du tourisme et de porter ces éléments-là.

Je voudrais saluer aussi la signature de cette Convention avec la FRAC (la Fédération des foires agricoles et rurales) qui sont elles aussi impactées depuis 2 ans. Mais la prochaine sera A Fiera di Venacu, et je vous invite ce week-end à y aller puisque ça fait plus de 2 ans qu'elle n'a pas pu avoir lieu.

Ces lieux et cette convention vont permettre justement, en plus des offices intercommunaux du tourisme, d'avoir un ancrage territorial et de permettre de mailler ce territoire, notamment pour ce tourisme hors saison et patrimonial que nous appelons tous de nos vœux.

Et bien entendu, je rejoins les propos qui ont dit que la politique du transport, mais là je pense que Air Corsica a déjà démontré de par les liaisons qui ont été créées avec les grandes capitales la possibilité peut-être d'aller chercher sur les aéroports de Bâle-Mulhouse et d'autres aéroports en Sardaigne et en Toscane des expérimentations avec des programmes européens qui peuvent nous permettre, et c'est l'objet agricole et rurale de Filitosa depuis une trentaine d'années, nous fêterons les 30 ans cette année. Et bien entendu, il y aura ces journées techniques qui nous permettront, comme nous le faisons depuis 30 ans, d'avancer concrètement sur ces axes et je vous remercie du partenariat que nous avons acté avec cet événement régional.

Enfin, pour terminer, ce que je voudrais aussi souligner, c'est que je reviendrai à ce qui a été dit ce matin et à la question orale qu'a posé notre collègue sur l'avenir des abeilles et de l'agriculture corse.

Notre tourisme ne pourra pas résister s'il n'y a pas une agriculture forte, un artisanat fort, une culture forte, un patrimoine protégé et un environnement sain. C'est une valeur culturelle ajoutée, c'est un bien commun et je crois que nous le partageons sur l'ensemble des bancs.

Et puis vous avez évoqué, notre collègue a évoqué la formation et je reviens à la question de ce matin et aux propos plein d'expérience de notre collègue Madame COGNETTI, c'est que ce que nous faisons, nous le faisons pour nos enfants, bien entendu. Et la difficulté budgétaire que nous avons pour mettre sur les différents secteurs d'activité les moyens nécessaires, et bien nous devons la trouver en ramenant la paix, Monsieur le Président de l'Exécutif, ce que vous vous évertuez à faire avec les discussions et les négociations que vous menez et que vous menez avec l'ensemble des groupes de cette Assemblée, parce que ci vole a paci pà ch'ella ci sia a cufidenza, pour qu'il y ait la paix et la confiance de façon à ce qu'on puisse mobiliser l'épargne des Corses pour construire ensemble ce projet de société, ce projet de société qui est transversal, bien entendu, et où on voit chaque jour, et notamment à cette session, où nos politiques publiques et bien commencent à prendre forme et à faire ce véritable projet de société que nous appelons tous de nos vœux.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Cher collègue. Pierre GHIONGA, vous avez la parole.

M. Pierre GHIONGA

Oui, Monsieur le Président, une intervention brève, pour dire que c'est un très beau guide des aides, mais pour moi, c'est un guide qu'on aurait pu retrouver en Picardie, en Ile-de-France.

Il y a 2 problématiques qui me tiennent à cœur et que je ne retrouve pas :

La langue corse. Dans ce guide des aides est-ce qu'on aide les structures à promouvoir notre langue ? Non, je ne l'ai pas retrouvé, ou alors j'ai mal lu.

La deuxième problématique qui me tient à cœur, c'est la protection de l'environnement. Est-ce que l'étalement ça protège l'environnement ? Je ne crois pas. Peut-être ce sont les quotas et il faudra se poser cette question.

Je ne retrouve pas donc ces deux problématiques et mon vote sera différent du reste de mon groupe, c'est tout ce que j'avais à dire.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Monsieur GHIONGA. Est-ce qu'il y a d'autres demandes d'intervention ? Oui, Vanina.

Mme Vanina LE BOMIN

Merci, Monsieur le Président.

Alors sur la plupart des remarques qu'a faites Josépha, je serai assez d'accord.

Un guide des aides, c'est un élément d'un tout, donc le tout, c'est la politique que vous comptez mettre en œuvre pour les 6 ans à venir et je crois que vous l'avez définie, vous êtes allée voir les territoires, ils vous en sont reconnaissants parce que je crois qu'il y avait besoin de recréer ce lien aussi après les deux années que nous avons vécues, entre les politiques et le terrain.

Votre politique, vous l'avez définie selon trois axes, ça a été dit : l'étalement dans le temps, le rééquilibrage des territoires et la diversification de la provenance des voyageurs.

Sur la diversification de provenance des voyageurs, on pourra faire toute la communication qu'on voudra ou toute la promotion qu'on voudra, et c'est le point de désaccord que nous avons eu lors du CA sur le vote du budget, on ne pourra pas faire venir des gens hors saison, si on n'a pas une offre de transport effectivement en face, mais si on n'a pas aussi à leur offrir un produit, un séjour à thème.

Vous savez que l'évolution des besoins des voyageurs a nettement changé. Aujourd'hui, on n'est plus sur des séjours longs. J'entendais, il n'y a pas très longtemps, la Présidente des Gîtes de France qui parlait des séjours dans les années 70 qui étaient souvent d'un mois, un mois plein. Aujourd'hui, on est sur une semaine, deux maximums. Mais on est aussi souvent sur des séjours de 3 ou 4 jours, avec des décisions de dernière minute. Donc, ces voyageurs-là, s'ils n'ont pas l'offre de transport adéquate, ils ne viendront pas.

Sur l'étalement dans le temps, effectivement, c'est une vieille question. Je dirai que tous ceux qui se sont intéressés au tourisme ont essayé de faire cet étalement dans le temps : identique, si on n'a pas une offre de transport qui déborde de la saison, on n'arrivera pas à étaler dans le temps, forcément.

Aujourd'hui, les gens, s'ils se décident au dernier moment, il faut que le temps de transport soit très court. Donc, ils ont besoin d'un avion qui fasse un vol direct. Effectivement, un partenariat avec Air Corsica peut être envisagé.

Sur le rééquilibrage sur les territoires, moi, je voudrais juste faire une petite remarque et souligner la faiblesse de l'aide aux hôteliers dans le rural. J'ai trouvé que 30 % avec un plafond de 100 000 €, c'était peu. D'autant que les gîtes d'étape sont

à 40 %, avec un plafond de 150 000€. Les hôtels, en général, sont créateurs d'emplois et de richesses, donc pourquoi cette différence ? Est-ce que c'est voulu ou est-ce que c'est la continuité de ce qui se faisait avant ?

Une question aussi sur la gestion des flux. Donc vous avez la mesure 1.3 sur le projet des structures des territoires, la gestion des flux sur les sites et anticipation des phénomènes de surfréquentation.

Donc là, vous accordez des aides à des projets privés ou publics. Alors, si le site est privé, comme on a pu en avoir un exemple dernièrement dans l'actualité, il n'y a pas de souci, c'est le choix du propriétaire d'ouvrir ou de fermer son site.

Si le site est public, comment on fait ? On délègue aux communes ? Aux com-com ? Mais qui souvent n'ont pas l'ingénierie nécessaire pour mettre en place une véritable gestion des flux.

Est-ce qu'il ne faudrait pas faire un travail avec l'Office de l'environnement, par exemple, pour lister tous les sites sensibles et ensuite aller vers les communes ou les com-com et essayer avec eux de mettre en place des mesures. Ça existe ailleurs dans le monde, des réservations par Internet, avec des dates et des créneaux horaires.

L'accès payant pourquoi pas, avec justement utiliser ce financement pour surveiller et entretenir les sites. Ça se fait aussi partout ailleurs.

Donc est-ce que vous avez envisagé, au-delà de cette mesure où on a un montant financier, la déclinaison de cette mesure ?

Et enfin, il y avait dans les cartons de l'ATC, un projet sur une chaîne, ou une marque, ou un label, ce n'était pas vraiment défini, qui devait regrouper tous les hébergements de Corse qui avaient un caractère exceptionnel d'un point de vue patrimonial, architectural où historique, un peu sur le modèle des Paradores en Espagne.

Est-ce que ce projet est toujours d'actualité ? Est ce qu'il a été complètement abandonné ? J'en avais discuté il y a quelques années avec Monsieur CHARAVIN. On n'était pas sur le même principe que le Cercle des grandes maisons, parce que le Cercle des grandes maisons, le critère, c'était le standing, mais on pouvait avoir des hôtels très différents. Là, on était sur une identité, sur un fil conducteur qui était l'identité culturelle Corse. C'est-à-dire que c'était des hébergements qu'on ne pouvait retrouver qu'en Corse. Ça pouvait aller du pagliaghju rénové aux maisons d'Américains dans le Cap.

Donc, je trouvais que c'était une belle idée et je voulais savoir si elle était toujours d'actualité.

Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

Merci. Donc s'il n'y a plus de demandes d'intervention, je vais passer la parole à la conseillère exécutive. Vous avez la parole.

Mme Angèle BASTIANI

Merci. Je vais essayer de répondre un petit peu de façon globale, mais quand même, je voulais vous remercier individuellement ? Vannina CHIARELLI et Paul-Jo CAITUCOLI pour vos remarques.

Je partage, bien évidemment, un certain nombre de constats avec tous les intervenants, mais pour répondre un petit peu à chacun, je commencerai par Georges MELA.

Donc, si les procédures semblent compliquées toujours pour faire un dossier à l'Agence du tourisme de la Corse, on a un taux quand même de réactivité qui est unique en termes d'instruction et de financement, puisqu'on ne dépasse jamais les 3 mois, donc entre 1 et 3 mois d'instruction et de financement. Mais je prends acte des remarques.

Concernant le CDI tourisme, juste une précision, la mesure n'est pas seulement portée par le MEDEF, mais par beaucoup de monde.

Et nous sommes d'accord en revanche sur l'importance du tourisme et de la formation, comme l'a évoqué aussi Monsieur CAITUCOLI. Et évidemment, nous sommes en train de travailler en transversalité, pour employer ce terme, avec la direction de la formation, puisque nous on n'a pas la compétence directe, du moins du financement de la formation. Mais en revanche, on travaille étroitement avec la conseillère exécutive, Antonia LUCIANI, en charge de la formation.

Donc, pour l'école hôtelière, c'est un sujet qui est revenu sur tous les territoires et encore plus dans toutes les communes. Donc, c'est un sujet dont on parle depuis toujours, il faut s'y pencher, il faut qu'on y travaille tous ensemble. Mais évidemment, chaque territoire veut son école hôtelière, chaque commune a un projet pour y faire une école hôtelière, donc il y a un vrai travail de réflexion à faire tout ensemble. Mais c'est un travail à long terme, puisque le constat est qu'à ce jour, depuis le temps qu'on en parle, on n'a toujours pas d'école hôtelière. C'est un travail à long terme et je pense qu'il y a de quoi agir très rapidement, à court terme et à moyen terme, avec ce que nous avons déjà comme existant, que ce soit le public ou le semi-public.

Je pense aux formations de l'AFPA, etc., toutes les formations que nous pouvons avoir, mais aussi au public avec les lycées, les lycées professionnels ou les lycées techniques avec qui nous devons avoir un vrai travail de réflexion tous ensemble, pour qu'on puisse d'abord faire un constat de la formation proposée. On a la chance d'avoir 4 lycées professionnels en Corse à côté de 4 aéroports. Et voir comment on pourra travailler avec eux, pour qu'on puisse avoir des solutions à très court terme et à moyen terme.

Josépha GIACOMETTI, on partage les mêmes inquiétudes et je partage évidemment ses inquiétudes et aussi ses ambitions pour le tourisme. Le guide des aides va dans ce sens.

La stratégie politique, c'est vrai, je vous suis là-dessus, le guide n'est pas une stratégie politique. Effectivement, c'est un outil à disposition d'une stratégie. La stratégie, elle, elle a été définie et écrite dans le PADDUC. Dans le PADD, on donnait une orientation stratégique dans le numéro 5, c'était cette orientation stratégique du tourisme, un tourisme durable, fondé sur l'identité, largement réparti sur l'année et sur les territoires.

Donc la politique touristique globale de l'ATC, je l'ai précisé en septembre lors d'une conférence de presse, sa stratégie politique globale, c'est la déconcentration des flux, la déconcentration de provenances, il faut aller les chercher ailleurs, la déconcentration géographique et la déconcentration temporelle. C'est ça la stratégie que nous devons mener.

A l'ATC, nous développons des stratégies qui vont dans ce sens, dans le sens de la stratégie générale et des outils, pour nourrir nos ambitions. Et le guide des aides, effectivement, c'est un outil qui nourrit nos ambitions sur la ruralité et sur le tourisme durable.

Mais concernant aussi les dérives que vous avez évoquées sur le tourisme, on va être effectivement attentifs et ce guide des aides, par nos choix, n'ira pas accentuer les externalités négatives du tourisme, ni les abus de certains. Donc, nous serons attentifs et vigilants.

Tout à l'heure, je vous disais que le guide était un outil qui nourrit nos ambitions et notamment celles de la ruralité. Et je crois que pour ceux qui ont bien, bien lu le guide et bien travaillé, vous avez vu que la ruralité a toujours fait l'objet d'un renforcement de l'ATC, comme c'est le cas avec le nouveau guide.

Mme PIETRI, c'est ce que je voulais vous dire, les hébergements du littoral ne sont pas aidés dans le guide. N'est aidé que le rural, notamment sur les mesures 1.1, sur

le soutien au fonctionnement des offices de tourisme, puisque la majoration de 10 000€ pour les OT sans façade littorale.

Les mesures, 1.2, contrats de développement territorialisés, avec la majoration de 10 et 20 % pour les offices du tourisme les moins riches en taxe de séjour, ceux des territoires ruraux.

La mesure 2.3, qui est le soutien à l'hébergement rural. Seul l'hébergement en espace rural bénéficie de subventions : hôtellerie, meublés, chambres d'hôtes, gîtes d'étape.

La mesure 2.5, qui est le soutien aux événements. Seuls les événements labellisés par la FRAC, les foires rurales, sont aidés en période estivale.

Et enfin, la mesure 3.2, le soutien à l'emploi hôtelier, l'aide au recrutement de jeunes diplômés ou de cadres est bonifié pour les établissements ruraux.

Monsieur GHIONGA, je veux bien entendre vos remarques. Je dirais que la langue corse, elle est partout dans notre politique. On a inséré du bilinguisme dans la communication de l'Agence du tourisme de la Corse et même notre slogan touristique, je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de le voir, il est en langue corse cette année. Et c'est le meilleur moyen de diffuser le corse auprès même des publics étrangers.

Donc c'était juste une petite parenthèse et je pense que peut-être, je peux terminer avec cette remarque.

J'ai terminé. Merci.

M. Hyacinthe VANNI

Merci à vous.

Donc il y a 2 amendements, dont vous avez été tous destinataires, donc des amendements déposés par le groupe « Un Soffiu novu ».

Donc si vous voulez les présenter très rapidement et on demande l'avis de la conseillère exécutive qui en a pris connaissance, je pense.

M. Jean-Martin MONDOLONI

Oui, je pense.

Très rapidement, donc.

L'amendement n°1 concerne la labellisation et le soutien d'hébergement que vous manifestez à l'égard des produits, ce que j'appellerai des « produits labellisés ».

Nous, on pense qu'il faut élargir le spectre des bénéficiaires. C'est la raison pour laquelle, lorsque vous indiquez que l'offre d'hébergement stricto sensu et bénéficiaires, nous on veut l'élargir aussi à l'offre de services.

Un exemple parmi d'autres dont on a parlé en commission : « Accueil Vélo », on pense que ça ne doit pas être uniquement destiné aux hôtels, mais élargir à l'hôtellerie de plein air, aux résidences de tourisme, aux meublés classés, aux chambres d'hôtes et réparateurs de vélos, aux offices de tourisme, aux sites touristiques.

Cette même logique accompagnant deux autres labels que sont le l'écolabel européen et la marque « Tourisme et Handicap » qui participe des mêmes logiques.

L'amendement n° 2, comme ça c'est fait, concerne la transition écologique du nautisme. Et on souhaiterait que dans les mesures d'aide, vous puissiez permettre le financement de l'aménagement de sites de plongée les plus fréquentés, les plus sensibles par l'acquisition et l'installation d'ancrages fixes, écologiques, ce sont des mouillages dédiés aux sites de plongée. Pour mémoire, ça représente, cette activité, 180 000 plongées par an et l'idée est de prendre le virage écologique le plus tôt possible.

Voilà l'esprit très rapidement des deux amendements qui sont proposés.

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Monsieur MONDOLONI. L'exécutif ?

Avis de l'exécutif sur amendement n°1 ?

Mme Angèle BASTIANI

Concernant l'amendement n°1, c'est juste des détails à rajouter sur les bénéficiaires, donc je n'ai pas d'objection particulière pour cet amendement, c'est très facilement faisable.

En revanche, concernant la proposition du 2ème amendement, donc ça concerne plus particulièrement les clubs de plongée, qui sont déjà aidés dans le guide au titre de la mesure 2.4 sur les activités de loisirs en tant qu'acteurs privés.

Pour l'intégration des spots de plongée dans l'aménagement des zones portuaires, jusqu'à aujourd'hui on n'a eu aucune commune qui n'a aménagé de spots de

plongée hors de sa zone portuaire. C'est un cas qui ne s'est pas encore présenté et qui n'existe pas actuellement. Ce sont en général les clubs de plongée qui font ces aménagements et eux sont aidés au titre, je le disais tout à l'heure, de la mesure 2.4.

Au titre de la mesure de l'axe 1, la mesure n° 3, les collectivités peuvent être aidées au titre de projets structurants. Les infrastructures nécessaires aux activités de loisirs en zone littorale jusqu'à 500 000 € et 60 % d'intervention. Donc, entre ces deux mesures, il a largement de quoi aider ce genre de projet privé et public, avec des taux d'intervention très honnêtes, puisqu'ils s'élèvent entre 60 et 70 %, avec des plafonds d'intervention qui sont déjà très hauts.

M. Jean-Martin MONDOLONI

Dans ces conditions, à des fins de simplification, nous retirons l'amendement n° 2 et nous conservons l'amendement n°1 dont j'ai compris qu'il faisait l'objet d'un avis favorable.

Mme Angèle BASTIANI

Amendement n°1 favorable ; amendement n°2 défavorable.

M. Jean-Martin MONDOLONI

Le n°2, on le retire du coup, comme ça, on simplifie un les choses, à cette heure un peu tardive...

Mme Angèle BASTIANI

Parfait ! Merci.

M. Hyacinthe VANNI

M. MONDOLONI, vraiment vous êtes très conciliant à cette heure-ci.

Donc l'amendement n°1, avis favorable, donc je peux le mettre aux voix, si vous en êtes d'accord.

Mme Marie-Anne PIERI

Les élus du groupe « Un soffiu novu », présents ou représentés, dont les noms suivent : Didier BICCHIERAY, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Santa DUVAL, Pierre GHIONGA, Pierre GUIDONI, Xavier LACOMBE, Laurent MARCANGELI, Marie-Thérèse MARIOTTI, Georges MELA, Jean-Martin MONDOLONI, Chantal

PEDINIELLI, Marie-Anne PIERI, Jean-Michel SAVELLI, Jean-Louis SEATELLI, Charlotte TERRIGHI, votent **POUR**.

Non-participation de M. Pierre GHIONGA.

Absentes : Mmes Valérie BOZZI et Christelle COMBETTE,

Mme Paola MOSCA

Les élus du groupe « Fà populu in seme », dont les noms suivent, présents ou représentés : Jean-Félix ACQUAVIVA, Danielle ANTONINI, Véronique ARRIGHI, Jean BIANCUCCI, Jean-Marc BORRI, Paul-Joseph CAITUCOLI, Françoise CAMPANA, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Vannina CHIARELLI LUZI, Anna Maria COLOMBANI, Romain COLONNA, Frédérique DENSARI, Muriel FAGNI, Lisa FRANCISCI, Petru Antone FILIPPI, Eveline GALLONI d'ISTRIA, Jean-Charles GIABICONI, Ghjuvan'Santu LE MAO, Jean-Jacques LUCCHINI, Don Joseph LUCCIONI, Sandra MARCHETTI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Paula MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Paul PANZANI, Juliette PONZEVERA, Louis POZZO DI BORGIO, Anne-Laure SANTUCCI, François SORBA, Joseph SAVELLI, Hervé VALDRIGHI, Hyacinthe VANNI, votent **POUR**.

M. Xavier LUCIANI

Les élus du groupe « Avanzemu », présents ou représentés, dont les noms suivent : Vanina BORROMEI, Vanina LE BOMIN, Saveriu LUCIANI, Antoine POLI, Pierre POLI, Julia TIBERI, Jean-Christophe ANGELINI, votent **POUR**.

Non-participation de Mme Josépha GIACOMETTI-PIREDDA.

Mme Véronique PIETRI

Les élus du groupe « Core in fronte », présents ou représentés, dont les noms suivent : Jean-Baptiste ARENA, Serena BATTESTINI, Marie-Claude BRANCA, Véronique PIETRI votent **POUR**.

Absents : Paul-Félix BENEDETTI et Paul QUASTANA.

M. Hyacinthe VANNI

Donc, l'amendement est adopté.

Non-Participation de M. Pierre GHIONGA

Absents : Mmes Valérie BOZZI et Christelle COMBETTE et MM. Paul-Félix BENEDETTI et PaulQUASTANA

Non-participation : Mme Josepha GIACOMETTI

Donc on peut passer au vote du rapport ainsi amendé.

Mme Marie-Anne PIERI

Les élus du groupe « Un soffiu novu », présents ou représentés, dont les noms suivent : Didier BICCHIERAY, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Santa DUVAL, Pierre GHIONGA, Pierre GUIDONI, Xavier LACOMBE, Laurent MARCANGELI, Marie-Thérèse MARIOTTI, Georges MELA, Jean-Martin MONDOLONI, Chantal PEDINIELLI, Marie-Anne PIERI, Jean-Michel SAVELLI, Jean-Louis SEATELLI, Charlotte TERRIGHI, votent **POUR**.

Contre : M. Pierre GHIONGA.

Absentes : Mmes Valérie BOZZI et Christelle COMBETTE,

Mme Paola MOSCA

Les élus du groupe « Fà populu in seme », dont les noms suivent, présents ou représentés : Jean-Félix ACQUAVIVA, Danielle ANTONINI, Véronique ARRIGHI, Jean BIANCUCCI, Jean-Marc BORRI, Paul-Joseph CAITUCOLI, Françoise CAMPANA, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Vannina CHIARELLI LUZI, Anna Maria COLOMBANI, Romain COLONNA, Frédérique DENSARI, Muriel FAGNI, Lisa FRANCISCI, Petru Antone FILIPPI, Eveline GALLONI d'ISTRIA, Jean-Charles GIABICONI, Ghjuvan'Santu LE MAO, Jean-Jacques LUCCHINI, Don Joseph LUCCIONI, Sandra MARCHETTI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Paula MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Paul PANZANI, Juliette PONZEVERA, Louis POZZO DI BORGO, Anne-Laure SANTUCCI, François SORBA, Joseph SAVELLI, Hervé VALDRIGHI, Hyacinthe VANNI, votent **POUR**.

M. Xavier LUCIANI

Les élus du groupe « Avanzemu », présents ou représentés, dont les noms suivent : Vanina BORROMEI, Vanina LE BOMIN, Saveriu LUCIANI, Antoine POLI, Pierre POLI, Julia TIBERI, Jean-Christophe ANGELINI, votent **POUR**.

Non-participation de Mme Josépha GIACOMETTI-PIREDDA.

J'ajoute quand même que nous aurions aimé avoir une réponse sur l'intervention de ma collègue à propose de la surfréquentation.

M. Hyacinthe VANNI

La Conseillère exécutive répondra en aparté à Mme LE BOMIN, j'en suis sûre.

Core in fronte ?

Mme Véronique PIETRI

Les élus du groupe « Core in fronte », présents ou représentés, dont les noms suivent : Jean-Baptiste ARENA, Serena BATTESTINI, Marie-Claude BRANCA, Véronique PIETRI votent **POUR**.

Absents : Paul-Félix BENEDETTI et Paul QUASTANA.

A Ringrazia vi !

Donc le **RAPPORT N° 100 est ADOPTE.**⁴

Pour : Un Soffiu Novu, Fà Populu Inseme, Core in Fronte, Avanzemu

Contre : Pierre GHIONGA

Absentes : Mmes Valérie BOZZI, Christelle COMBETTE, PF BENEDETTI, P. QUASTANA

NPPV : Mme Josepha GIACOMETTI

Je propose qu'on suspende et qu'on se donne rendez-vous demain matin à 9 h 30, ordre de la Présidente ! Je n'y suis pour rien.

A dumane 9, ore è mezu!

La séance est suspendue à 23 h 36.

⁴ Délibération N° 22/051 AC

ANNEXES

COLLECTIVITE DE CORSE

ASSEMBLEE DE CORSE

1^{ERE} SESSION ORDINAIRE DE 2022
REUNION DES 28 ET 29 AVRIL 2022

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC
MARITIME 2023-2029

Rapport CE N° 102

AMENDEMENT N° 1

DEPOSE PAR : LE GROUPE « UN SOFFIU NOVU »

PROPOSITION D'AMENDEMENT :

1. Dans l'annexe technique des services (annexe 1 aux pages 5 et 6), concernant les lignes Marseille/Porto-Vecchio et Marseille/Propriano, dans la partie intitulée *Fréquences minimales*, la deuxième phrase : « En période creuse (de novembre à mars), la fréquence minimale est de 2 rotations/semaine. » est remplacée par la phrase suivante :

« En période creuse (de novembre à mars), la fréquence minimale peut être de 2 rotations/semaine, seulement en cas d'arrêt technique ou d'immobilisation forcée du navire (ex : avarie). Pendant ces périodes de service dégradé, suite aux arrêts techniques ou aux immobilisations forcées d'un navire de la DSP, les suppressions des rotations seront réparties équitablement entre les ports secondaires. »

2. Les autres documents constitutifs du dossier (rapport, projet de convention, règlement de consultation, etc...) sont rectifiés en ce sens.

Sous-amendement :

REEMPLACER :

« En période creuse (de novembre à mars), la fréquence minimale peut être de 2 rotations/semaine, seulement en cas d'arrêt technique ou d'immobilisation forcée du navire (ex : avarie). Pendant ces périodes de service dégradé, suite aux arrêts techniques ou aux immobilisations forcées d'un navire de la DSP, les suppressions des rotations seront réparties équitablement entre les ports secondaires. »

PAR :

« En période creuse (de novembre à mars), la fréquence minimale est de 2 rotations / quatorzaine. »

*** AVIS DE LA COMMISSION**

**FAVORABLE
(NPPV groupe Avanzemu)**

*** DECISION DE L'ASSEMBLEE**

FAVORABLE

COLLECTIVITE DE CORSE

ASSEMBLEE DE CORSE

1^{ERE} SESSION ORDINAIRE DE 2022
REUNION DES 28 ET 29 AVRIL 2022

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC
MARITIME 2023-2029

Rapport CE N° 102

AMENDEMENT N° 2

DEPOSE PAR : LE GROUPE « CORE IN FRONTE »

PROPOSITION D'AMENDEMENT :

ARTICLE 1^{ER} :

REPLACER « Lesquelles conventions seront conclues pour une durée de 7 ans à compter du 1^{er} janvier 2023, pour venir à terme le 31 décembre 2029 »

PAR :

« Lesquelles conventions seront conclues pour une durée de 4 ans à compter du 1^{er} janvier 2023, pour venir à terme le 31 décembre 2026 »

ARTICLE 2 :

L'article 2 de la convention de DSP est ainsi modifié :

Article 2. Durée

Sous réserve de sa transmission au contrôle de légalité, la convention entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023 et exprime le 31 décembre 2026.

Les parties conviennent d'ores et déjà d'une prolongation possible de la présente convention, pour une durée de (12) mois maximum notamment en l'absence d'attribution d'un nouveau contrat de concession à l'échéance de la présente convention.

*** AVIS DE LA COMMISSION**

REJETE

*** DECISION DE L'ASSEMBLEE**

COLLECTIVITE DE CORSE

ASSEMBLEE DE CORSE

1^{ERE} SESSION ORDINAIRE DE 2022
REUNION DES 28 ET 29 AVRIL 2022

GUIDE DES AIDES
AU TOURISME 2022/2027

Rapport CE N° 100

AMENDEMENT N° 1

DEPOSE PAR : LE GROUPE « UN SOFFIU NOVU »

PROPOSITION D'AMENDEMENT :

Dans le guide des aides, en annexe, à l'axe I :

- L'intitulé du point A. L'offre d'hébergement est complété par les mots suivants : « ***et l'offre de service*** »
- L'intitulé de la mesure 2.2 est modifié comme suit : « ***mesure 2.2 : le soutien à l'hébergement et à l'offre de service en toutes zones – labellisation*** »
- La partie Bénéficiaires de la mesure 2.2 est modifiée comme suit :

« Bénéficiaires :

Concernant l'Ecolabel Européen: Hôtels classés, hôtellerie de plein-air classée, résidences de tourisme classées, meublés classés, chambre d'hôtes.

Concernant la marque accueil vélo : Hôtels classés, hôtellerie de plein-air classée, résidences de tourisme classées, meublés classés, chambre d'hôtes, loueurs et réparateurs de vélos, restaurateurs, offices de tourisme, sites touristiques.

Concernant la marque Tourisme et Handicap : Hôtels classés, hôtellerie de plein-air classée, résidences de tourisme classées, meublés classés, chambre d'hôtes, restaurateurs, offices de tourisme, sites touristiques, acteurs intervenants dans les activités de loisirs. »

*** AVIS DE LA COMMISSION**

*** DECISION DE L'ASSEMBLEE**

COLLECTIVITE DE CORSE

ASSEMBLEE DE CORSE

1^{ERE} SESSION ORDINAIRE DE 2022
REUNION DES 28 ET 29 AVRIL 2022

GUIDE DES AIDES
AU TOURISME 2022/2027

Rapport CE N° 100

AMENDEMENT N° 2

DEPOSE PAR : LE GROUPE « UN SOFFIU NOVU »

PROPOSITION D'AMENDEMENT :

Dans le guide des aides, en annexe, à l'axe I, mesure 1.4 :

- Dans les objectifs de la mesure d'aide, rajouter un item ainsi rédigé :
« - permettre le financement d'aménagements des sites de plongée les plus fréquentés et les plus sensibles, par l'acquisition et l'installation d'ancrages fixes écologiques ».
- Dans les conditions d'éligibilité de la mesure 1.4, rajouter un item ainsi rédigé :
« - l'aménagement de mouillages organisés pour les sites de plongée ».

* AVIS DE LA COMMISSION

* DECISION DE L'ASSEMBLEE

CULLETTIVITÀ DI CORSICA**ASSEMBLEA DI CORSICA****1^{ERE} SESSION ORDINAIRE DE 2022
REUNION DES 28 ET 29 AVRIL 2022****N° 2022/O1/009****MOTION DE RENVOI
EN COMMISSION****DEPOSEE PAR : LE GROUPE « UN SOFFIU NOVU »****OBJET : DELEGATION DE SERVICE PUBLIC MARITIME ENTRE LA CORSE
ET LE CONTINENT**

CONSIDERANT l'article 72 du Règlement intérieur adopté par l'Assemblée de Corse le 16 décembre 2021 (délibération n°21/234 AC) en vertu duquel cette motion de renvoi en commission est déposée,

CONSIDERANT que cet article prévoit les modalités de dépôt des « *motions de renvoi en commission, mises aux voix avant la question principale inscrite à l'ordre du jour* »,

CONSIDERANT le rapport 102 relatif à la DSP maritime entre la Corse et le continent de 2023 à 2029 inscrit à l'ordre du jour de la présente session,

CONSIDERANT que cette nouvelle délégation de service public fait suite à sept DSP dites de raccordement, de transition, provisoires, depuis 2016, dans un contexte d'insécurité juridique marqué par un risque accru de contentieux par rapport à la réglementation européenne,

CONSIDERANT qu'à l'inverse de cette litanie de DSP oscillant entre 2 et 22 mois, le vote de ce rapport engagerait la Collectivité pour une durée de 7 années (avec possibilité de prolongation d'une année), nous obligeant à la vigilance pour nous prémunir de tout risque juridique,

CONSIDERANT que l'Autorité de la Concurrence, via l'avis 20-A-11 du 17 novembre 2020 relatif au niveau de concentration des marchés en Corse et son impact sur la concurrence locale, avance parmi ses recommandations le recours à des OSP compensées,

L'ASSEMBLEE DE CORSE

CONSIDERE sans préjuger des modalités de gestion de la desserte maritime de la Corse qui devront être retenues, qu'une étude complémentaire et prospective reposant sur le recours à des OSP compensées offrirait à la représentation territoriale tous les éléments d'appréciation alternatifs pour statuer en connaissance de cause.

PRECISE que cette étude devrait porter a minima sur les deux lignes reliant les ports principaux au continent, pour lesquelles le besoin en service public et le recours aux DSP pourrait être contesté et susceptible de générer des contentieux.

DECIDE de renvoyer en commission le rapport 102 relatif à la DSP maritime entre la Corse et le continent de 2023 à 2029, pour être représenté dans les meilleurs délais, assorti de cette étude complémentaire.

* * *

RETIREE