



RESUCONTU IN EXTENSO 2026 COMPTE RENDU IN EXTENSO 2026



MANDATURA 2021-2028 / MANDATURE 2021-2028



**4^{ta} SESSIONE STRAUDINARIA di L'ASSEMBLEA DI CORSICA
25 è 26 di GHJUGNU di u 2026**

**4^{ème} SESSION EXTRAORDINAIRE DE L'ASSEMBLEE DE CORSE
25 et 26 JUIN 2026
2^{ème} journée / 2^{da} ghjurnata**



4^{ta} SESSIONE STRAURDINARIA di u 2026
25 è 26 di GHJUGNU di u 2026

4^{ème} SESSION EXTRAORDINAIRE de 2026
 25 et 26 JUIN 2026

SUNTA di u VENNERI u 26 di GHJUGNU di u 2026
SOMMAIRE du VENDREDI 26 JUIN 2026

La séance est reprise à 10H20.	
Présidente : Mme Nadine NIVAGGIONI, Vice-présidente de l'Assemblée de Corse	
Secrétaire de séance : M. Don Joseph LUCCIONI	
Mme Nadine NIVAGGIONI, point d'ordre	7
M. Gilles SIMEONI, conseiller exécutif en charge de la langue corse, communication informations réunion Scola Corsa	7
<u>INFRASTRUTTURE È TRASPORTI / INFRASTRUCTURES ET TRANSPORTS</u>	
Raportu n° 118 : Rigulamentu di a reta stradale di a Cullettività di Corsica.	
Rapport n° 118 : Règlement de voirie de la Collectivité de Corse.	
Présentation du rapport par M. Jean-Félix ACQUAVIVA , Président de l'Office des Transports de la Corse.	12
M. François SORBA, avis de la CDENATE	16
<i>Prise(s) de parole(s) :</i>	
M. Paul QUASTANA	16
Mme Chantal PEDINIELLI	17
Mme Marie-Thérèse MARIOTTI	18
M. Paul QUASTANA	19
Mme Nadine NIVAGGIONI	19
M. Paul QUASTANA	20

Mme Marie-Thérèse MARIOTTI	20
M. Hyacinthe VANNI	20
M. Pierre POLI	21
En réponse pour le CE, M. Jean-Félix ACQUAVIVA	22
VOTE RAPPORT	27
Raportu n° 129 : Operazione di rinnuvazione di u ponte d'Ascu – Balagna.	
Rapport n° 129 : Opération de rénovation du pont d'Ascu – Balagna. Présentation du rapport par M. Jean-Félix ACQUAVIVA , Président de l'Office des Transports de la Corse.	
et	
Raportu n° 131 : Operazione di rinnuvazione di dodeci rame AMG 800.	
Rapport n° 131 : Opération de rénovation de douze rames AMG 800 Présentation du rapport par M. Jean-Félix ACQUAVIVA , Président de l'Office des Transports de la Corse.	
et	
Raportu n° 132 : Mudernizazione di e gare di Calvi è L'Isula, è creazione d'un attellu di mantenimentu in Lumiu.	
Rapport n° 132 : Modernisation des gares de Calvi et L'Isula et création d'un atelier de maintenance à Lumiu. Présentation du rapport par M. Jean-Félix ACQUAVIVA , Président de l'Office des Transports de la Corse.	
et	
Raportu n° 135 : Rinnovu di a via è di u ballast nant'à e linee periurbane di Bastia, Aiacciu è Balagna.	
Rapport n° 135 : Renouvellement Voie ballast sur les périurbains de Bastia, Aiacciu et Balagna.	
Présentation des 4 rapports par M. Jean-Félix ACQUAVIVA , Président de l'Office des Transports de la Corse.	28
M. François SORBA, rapporteur, avis de la CDENATE sur les 4 rapports	35
M. Joseph SAVELLI, rapporteur, avis de la commission des finances sur les 4 rapports	35
Mme Nadine NIVAGGIONI, avis CESECC	36
<i>Prise(s) de paroles sur les 4 rapports :</i>	
M. Paul-Félix BENEDETTI	36
Mme Josepha GIACOMETTI-PIREDDA	37
M. Pierre GHIONGA	40

M. Didier BICCHERAY	41
M. Saveriu LUCIANI	43
Mme Catherine COGNETTI-TURCHINI	47
M. Hyacinthe VANNI	48
En réponse pour le CE, M. Jean-Félix ACQUAVIVA	51
VOTE des 4 rapports	58/89
<u>ACCUNCIAMENTU È SVILUPPU DI U TERRITORIU /</u> <u>AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE</u>	
Raportu n° 084 : Cunvenzione pluriennale trà a Cullettività di Corsica è a SNSM : un partenariatu rinfurzatu à u serviziu di u salvamentu in mare in Corsica.	
Rapport n° 084 : Convention pluriannuelle entre la Collectivité de Corse et la SNSM : un partenariat renforcé au service du sauvetage en mer en Corse.	
Présentation du rapport par Mme Anne Laure SANTUCCI, conseillère exécutive	60
M. François SORBA, lecture rapport CDENATE	63
<i>Prise(s) de paroles :</i>	
M. François SORBA	63
Mme Santa DUVAL	65
M. Paul QUASTANA	66
En réponse pour le CE, Mme Anne Laure SANTUCCI, conseillère exécutive	66
VOTE RAPPORT	67
<u>AMMINISTRAZIONE GENERALE /</u> <u>ADMINISTRATION GÉNÉRALE</u>	
Raportu n° 119 : Raportu d'attività 2025 di a Cullettività di Corsica.	
Rapport n° 119 : Rapport d'activité 2025 de la Collectivité de Corse.	
Rapport présenté par M. Gilles GIOVANNANGELI, Président du Conseil exécutif de Corse	68
<i>Prise(s) de paroles :</i>	
M. Joseph SAVELLI	71
Mme Véronique PIETRI	74
Mme Elisa TRAMONI	76

Mme Marie-Thérèse MARIOTTI	77
Mme Muriel FAGNI	78
En réponse pour le CE, M. Gilles GIOVANNANGELI , Président du Conseil exécutif de Corse	79
PRISE D'ACTE.	81
<i>Suspension de séance à 13h10 / Reprise à 15 heures.</i>	
<u>ACCUNCIAMENTU È SVILUPPU DI U TERRITORIU /</u> <u>AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE</u>	
Raportu n° 138 : Cunvenzione di partinariatu trà u Gruppamentu d'interessu publicu pè a ricostituzione di Tituli di prupietà (GIRTEC) è a Cullettività di Corsica (CdC).	
Rapport n° 138 : Convention de partenariat liant le Groupement d'Intérêt Public pour la Reconstitution de Titres de propriété (GIRTEC) à la Collectivité de Corse (CdC).	
Présentation du rapport par M. Gilles SIMEONI, conseiller exécutif	82
M. François SORBA, avis CDENATE	89
<i>Prise(s) de parole(s) :</i>	
Mme Marie-Anne PIERI	90
M. Romain COLONNA	94
M. Jean-Christophe ANGELINI	95
En réponse pour le CE, M. Gilles SIMEONI, conseiller exécutif	98
VOTE RAPPORT	101
<u>RAPORTI DI A PRESIDENTE DI L'ASSEMBLEA DI CORSICA</u> <u>/ RAPPORTS DE LA PRÉSIDENTE DE L'ASSEMBLÉE DE CORSE</u>	
Raportu n° 136 : Mudifica di i raprisentanti di l'Assemblea di Corsica in urgasimi varii.	
Rapport n° 136 : Modification des représentants de l'Assemblée de Corse au sein de divers organismes.	
Rapport présenté par Mme Nadine NIVAGGIONI, Vice-Président de l'Assemblée de Corse	102
Désignations	
VOTE RAPPORT	102/103

Mme Marie-Thérèse MARIOTTI, communication	103
Séance levée à 16 heures.	
ANNEXES	
- Tableau des désignations	105

La séance est reprise à 10 h 20 sous la présidence de Mme Nadine NIVAGGIONI, Vice-Présidente de l'Assemblée de Corse.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Bonghjornu à tutti.

Allora emu da principià. Mancanu torna dui gruppi quì. Mi si pare avè li visti fora. S'elli volenu entre...Scusate, pudete chjode a porta, ci hè u rimore. Allora emu da principià incù a muzione ch'hè stata vutata à l'unanimità quì à l'Assemblea di Corsica, in sustegnu a Scola Corsa.

Dunque, sò stata mandata da u gruppu pè discutà ind'è u Prefettu, è aghju da lascià a parolla à u cunsigliere esecutivu in carica di a lingua corsa pè spiegà vi cumu si hè passatu issu neguziatu.

V'hà da dà tutti i ditagli, eppo v'emu à leghje u testu chì hè statu scrittu pè risponde à e dumande ch'avete poste à traversu à a muzione.

Cunsigliere esecutivu, vi dò a parolla.

M. Gilles SIMEONI

Vi ringraziu, Signora Presidente.

Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers à l'Assemblée de Corse, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil exécutif,

Très brièvement, rappeler que nous étions donc hier dans une situation de blocage et d'inquiétude, aussi bien en ce qui concerne les conditions de la rentrée 2026 concernant Scola Corsa que, plus généralement, l'accompagnement du réseau, notamment par l'État.

Cette situation de blocage et d'inquiétude a conduit à une réunion hier, en préfecture, qui a commencé, vous le savez, à 15 h 30 et qui s'est tenue initialement en présence des représentants de Scola Corsa, des deux préfets de Corse et de Haute-Corse, du recteur de l'Académie de Corse, M. Paolini.

Les représentants de Scola Corsa étaient présents sur site, à Aiacciu, à travers Ghjaseppu Turchini, Pasquà Castellani, Joël Lemasson et Jean-Pierre Luciani, et les parents d'élèves étaient essentiellement présents à Bastia.

Comme vous le savez, nous avons, à l'initiative de Hyacinthe Vanni, qui présidait hier l'Assemblée de Corse en l'absence de Marie-Antoinette Maupertuis, pris la décision d'examiner la motion, initialement déposée par Fà Populu Inseme, au soutien de Scola Corsa, non pas en fin de session, mais en début de celle-ci, d'une part pour essayer de créer les conditions d'une unanimité et, d'autre part, pour qu'elle intervienne dans des délais utiles afin de contribuer à la recherche et à la définition d'une solution dans le cadre de la réunion.

Cette motion, initialement portée par Fà Populu Inseme, est donc devenue celle de l'Assemblée de Corse tout entière. Elle a été votée à l'unanimité et il m'a notamment été donné mandat par le président du Conseil exécutif et par les présidents de groupes pour rejoindre, après le débat sur l'autonomie que nous avons eu, la réunion où était déjà présente Nadine Nivaggioni. J'ai été accompagné, en début de réunion, par Mme Paule Casanova, qui est restée pendant la première partie de celle-ci.

Le cadre étant posé, rappeler que la réunion a commencé à 15 h 30, que j'y suis arrivé, de mémoire, aux environs de 17 heures et que nous avons été longtemps dans une situation de blocage, dans la mesure où les demandes considérées comme essentielles par Scola Corsa et soutenues par l'Assemblée de Corse et le Conseil exécutif de Corse, excédaient le mandat qui avait été donné au préfet de Corse. Il y avait donc, forcément, une situation de blocage.

Je précise que, sur la forme, malgré cette situation de blocage, l'ensemble des discussions, qui ont duré longtemps, près de neuf heures, se sont déroulées dans un climat, bien sûr, de respect réciproque, mais également de confiance puisque, malgré le temps perdu au gré de Scola Corsa pour la formalisation des solutions, il n'en reste pas moins que nous savons que le préfet de Corse, Éric Jalon, et le recteur de l'Académie, Rémi Paolini, ont été très engagés et très aidants, globalement, sur ce dossier.

Mais le mandat du préfet étant ce qu'il était, il y avait une situation de blocage.

Avec les élus présents, ce que j'ai essayé de faire, c'est de contribuer à débloquer la situation, notamment en me situant dans le fil de la motion qui avait été votée à l'unanimité et en prenant comme fil conducteur de mes propositions les quatre premières demandes de l'Assemblée de Corse au Gouvernement :

Premièrement, mettre en œuvre dans les meilleurs délais la sécurisation juridique du dispositif Scola Corsa, avec des engagements fermes dès la réunion d'hier.

Deuxièmement, procéder à la contractualisation généralisée des postes nécessaires au fonctionnement de l'enseignement immersif.

Troisièmement, formaliser par écrit les contractualisations d'ores et déjà actées afin de permettre à la rentrée 2026 de se dérouler dans les meilleures conditions.

Et enfin, garantir la pérennité financière et institutionnelle de l'association dans le respect du droit applicable.

Ces quatre points, qui sont expressément visés dans la motion et qui font l'objet de demandes au Gouvernement, ont servi d'axe conducteur à la discussion et ont également débouché sur un accord écrit, formalisé entre les participants à la réunion, qui sera notamment signé, sous une forme solennelle, par le préfet de Corse, Éric Jalon, au nom de l'État, et par le président du Conseil exécutif de Corse, Gilles Giovannangeli, au nom de la Collectivité de Corse.

Ce document écrit, pour répondre à une demande de l'Assemblée de Corse, s'intitule « Des engagements qui sécurisent l'avenir de Scola Corsa ».

Le texte de ce document est le suivant :

La réunion de ce jour, jeudi 25 juin 2026, en Préfecture de Corse à Ajaccio, a permis d'acter les engagements suivants :

1) Le Gouvernement, par la voix de son représentant, et la Collectivité de Corse, ont confirmé leur engagement commun de sécuriser durablement le fonctionnement de Scola Corsa, et ce dès la rentrée 2026-2027.

2) Concernant cette rentrée, les leviers suivants ont d'ores et déjà été mobilisés :

- la contractualisation de 6 postes supplémentaires, qui sera matérialisée, dès la fin de cette semaine, par la signature des contrats correspondants.

- la sécurisation des conditions de financement de Scola Corsa par la Collectivité de Corse dans les meilleures conditions juridiques et financières possibles, pour laquelle une réponse sera apportée sous huitaine.

- les travaux engagés doivent permettre de sécuriser la prochaine rentrée scolaire.

Pour le cas où la mobilisation de ces deux leviers ne serait pas suffisante, l'Etat et la Collectivité s'engagent à activer tout dispositif utile ; la Collectivité de Corse continuant, dans ce cadre, à privilégier la voie de la contractualisation généralisée.

3) La discussion sur la contractualisation a vocation à se poursuivre au-delà de la rentrée 2026-2027, dans le respect de l'équité entre le service public et Scola Corsa, en tenant compte des moyens mobilisés, conformément à l'engagement du Président de la République, pour mettre en œuvre un service public de l'enseignement bilingue. »

Voilà donc le texte de cet accord.

J'en synthétise les points essentiels.

Premièrement, un accord écrit, conforme à la demande de l'Assemblée de Corse.

Deuxièmement, une réunion qui débouche sur des engagements fermes. C'était la deuxième demande de l'Assemblée de Corse.

Troisièmement, une demande de sécurisation globale de Scola Corsa. C'est le premier paragraphe, puisque le préfet, au nom du Gouvernement, a accepté de confirmer que l'État s'engage à sécuriser durablement le fonctionnement de Scola Corsa dès la rentrée 2026-2027, mais également pour les exercices suivants.

Troisième point : comment se fait cette sécurisation pour la rentrée ? Vous savez qu'il y avait un problème. On attend la validation de la critérisation de ce qui peut être financé par la Collectivité de Corse. Plus ce sera importante, plus le niveau d'engagement de la Collectivité de Corse pourra être haut. Si on arrive à faire entrer dans tous les critères le montant de notre subvention, cela aura deux conséquences :

Premièrement, le préfet se désistera du recours en cours, ce qui était une des demandes.

Deuxièmement, il y aura un rescrit administratif qui garantira, pour le présent et pour l'avenir, que nous pouvons financer à proportion de ce qui est validé.

Si, d'aventure, au terme du travail qui est mené, et dont le résultat doit nous être restitué dans les jours à venir, l'addition de la contractualisation des six postes, plus la somme que nous pouvons financer, ne parvient pas à couvrir l'intégralité des besoins, le différentiel sera pris en charge par l'État à travers l'un des dispositifs existants. Il y en a notamment deux : soit une contractualisation plus large, soit un dispositif de financement exceptionnel.

Donc, cet engagement est pris et il permet de dire, dès aujourd'hui, notamment aux familles et aux parents qui ont déjà inscrit leurs enfants dans des écoles Scola Corsa, ou qui auraient la volonté de le faire, qu'il n'y a aucune inquiétude à avoir : l'ensemble des écoles Scola Corsa seront en mesure d'accueillir l'ensemble des enfants qui le souhaiteront à la rentrée 2026-2027.

Dernier point : la discussion continue pour sécuriser totalement et définitivement, dans la durée, l'ensemble du dispositif à travers notre demande privilégiée, qui est celle de la contractualisation généralisée.

Voilà donc l'accord qui a été signé. Je crois que c'est un très bon accord. En tout cas, il a été perçu comme tel par les représentants de Scola Corsa et par les parents d'élèves.

Je tiens à remercier, pour finir, bien sûr Scola Corsa pour son engagement constant ; bien sûr Nadine Nivaggioni et Paule Casanova, qui a été présente en début de réunion, les élus et remercier enfin, bien sûr, les représentants de l'État : la préfète de Haute-Corse, qui était présente et qui a été tout de suite dans le bain dès son arrivée ; bien sûr le recteur ; et enfin le préfet de Corse, qui a été particulièrement à l'écoute et qui a réussi, en soirée notamment, à faire évoluer son mandat par rapport à ce qu'était son mandat initial, pour pouvoir déboucher sur un accord qui est désormais formalisé, écrit, et qui n'attend plus que la signature du président du Conseil exécutif et du préfet pour devenir opérationnel.

Je précise, et je termine, que c'est en accord avec le préfet de Corse que l'Assemblée de Corse a eu la primeur de la présentation de ce texte. Le préfet de Corse ayant considéré que, dès lors que l'Assemblée de Corse avait souhaité s'exprimer à travers une motion votée à l'unanimité, il était normal, à ses yeux, comme je le demandais, comme nous le demandions, que l'Assemblée de Corse soit la première informée du contenu de l'accord.

Mme Nadine NIVAGGIONI

À ringrazià vi pè tutte ste precisione.

Emu da passà, avà, à l'ordine di u ghjornu previstu.

Dunque u primu cartulare 118. Ghjè u regulamentu di a reta stradale di a Cullettività di Corsica. Aghju da lascià a parolla à u cunsigliere esecutivu in carica di e strade.

M. Acquaviva, vi demu a parolla.

INFRASTRUTTURE È TRASPORTI /INFRASTRUCTURES ET TRANSPORTS

Raportu n° 118 : Rigulamentu di a reta stradale di a Cullettività di Corsica.

Rapport n° 118 : Règlement de voirie de la Collectivité de Corse.

M. Jean-Félix ACQUAVIVA

Vi ringraziu, Presidente.

Signore Presidente di l'Esecutivu, Cari cunsiglieri esecutivi, Cari cullegghi eletti di l'Assemblea di Corsica,

Nous allons donc aborder le règlement de voirie qui est présenté à cette Assemblée de Corse.

Je voudrais rappeler, comme c'est indiqué dans le rapport, que la politique routière de la Collectivité de Corse est structurée, et qu'elle se structure de plus en plus, par des documents-cadres stratégiques.

Évidemment, le SRIT, qui est annexé au PADDUC et qui fera l'objet d'évolutions normales dans la révision.

Le plan pluriannuel d'investissement, qui a été initié en 2017 mais qui a été réactualisé, je vous le rappelle, en juillet 2025 pour la période 2026-2030 et cette révision du PPI, du plan pluriannuel d'investissement, a permis de rappeler les principes directeurs du Conseil exécutif et de la Collectivité en termes d'infrastructures, en cohérence avec des orientations qui intègrent de plus en plus les questions de transition énergétique, d'adaptation au changement climatique et de résilience, qui sont aujourd'hui des données fortes, notamment en termes routiers pour la Haute-Corse avec l'amiante, des conditions réelles de la pratique de l'investissement et des programmations d'investissement.

Ce premier document constitue donc un premier jalon de la restructuration stratégique et programmatique.

Puis il y a trois autres documents-cadres de pilotage spécifique qui suivent ce document.

Le plan pluriannuel de maintenance, qui est intégré au PPI, qui a été élaboré et sera présenté prochainement, pour la période 2026-2027-2028, devant la Chambre des territoires, devant le Comité de massif, devant les maires, les associations de maires et les intercommunalités.

Ce plan est en train de se dérouler. Il suffit de voir les opérations de maintenance qui ont cours en ce moment même, pour la période d'avril à juin, et qui continueront pour la période de septembre à novembre sur l'ensemble du territoire.

Évidemment, conformément aux orientations du PPI, il y a une sanctuarisation d'un volume financier qui se décline dans ce plan de maintenance. Ce PPM tient compte des besoins physiques, des équilibres territoriaux- d'ailleurs, la cartographie sera parlante- ainsi que des niveaux de service associés à la hiérarchisation du réseau routier, puisque nous avons adopté une hiérarchisation du réseau routier dans le PPI.

Suivra, comme on s'y était engagés, le schéma directeur de l'exploitation et de l'entretien, très attendu, avec des évolutions notables en la matière, bien sûr pour clarifier l'intervention en entretien courant et en exploitation du réseau routier, avec une identification plus précise des niveaux de service attendus.

C'est un sujet important, attendu notamment par les territoires et par les maires, qu'il s'agisse de la surveillance, du maintien de la viabilité du réseau, des interventions d'urgence, de l'entretien, de la signalisation, de la programmation, mais aussi des logiques de régie ou de prestations externes selon les territoires.

Et enfin, sans oublier ce qui est une attente aussi de l'Assemblée et une politique légitime du Conseil exécutif, c'est le fait de renommer les routes de la Collectivité de Corse, avec une réappropriation linguistique et patrimoniale attendue, une meilleure lisibilité du patrimoine routier, parce que c'est aussi un patrimoine qui irrigue les territoires à travers cette réappropriation linguistique et patrimoniale, qui fera évidemment l'objet d'une présentation et d'un débat devant cette Assemblée.

Nous sommes donc dans le cadre de cette politique de structuration, avec un document-cadre spécifique ayant trait à la gestion du domaine public routier.

Le domaine public routier est un bien public. La conservation et l'amélioration de ce bien public sont quelque chose de fondamental. C'est une préoccupation constante de la Collectivité, mais on le sait très bien aussi, des élus des territoires ; la Collectivité en tant que propriétaire et gestionnaire de la voirie.

Il clarifie, à travers ce gros document, et simplifie les dispositions administratives et techniques relatives à l'occupation et aux conditions d'intervention sur le réseau routier.

Il fixe les modalités d'exécution des travaux, de remblaiement, de réfection provisoire et de réfection définitive du domaine public routier, notamment et surtout avec les entreprises de réseaux. C'est important parce qu'il y a eu beaucoup de débats contradictoires, en termes de coûts, de technicité, de sécurité, de temporalité, sur la façon dont les entreprises de réseaux peuvent intervenir sur le domaine public routier.

Cela consacre donc une harmonisation des pratiques sur l'ensemble du territoire insulaire afin de mieux conserver ce patrimoine routier, de mieux impulser et de traduire une logique de développement durable et de résilience, et de renforcement aussi et surtout de la sécurité routière, car c'est bien de cela dont il s'agit à travers ces prescriptions.

Vous trouverez dans ce rapport le cadre juridique de la procédure et, notamment, le fait que, conformément aux dispositions du Code de la voirie routière, une commission consultative ad hoc a été créée par arrêté du Conseil exécutif le 13 janvier 2026, tout simplement pour avoir une concertation et des avis préalables des collectivités locales et des pétitionnaires.

Cette commission s'est réunie le 2 mars 2026. Elle a permis d'enrichir le projet de règlement, il y a donc eu un échange contradictoire, de garantir sa conformité avec une logique d'opérationnalité. Il faut que ce soit vraiment pratique. *A pratica vince a grammatica*. Et c'est important d'avoir l'ensemble des données de l'ensemble des opérateurs qui interviennent.

Le compte rendu de cette commission est d'ailleurs annexé au rapport.

Certaines remarques, notamment des concessionnaires comme EDF et ENGIE, ont été prises en compte. Et donc, il y a eu des amendements sur l'arrêté permanent, sur la modification de la prescription des remblaiements des tranchées, sur les branchements, sur l'utilisation aussi des matériaux en zone amiantifère, qui n'est pas un petit problème, ainsi que l'autorisation de mini-tranchées pour tous les concessionnaires.

Vous trouverez un contenu du règlement avec six titres.

Le titre I rappelle la réglementation en matière de définition et de consistance du domaine public routier, mais aussi, et c'est important, en matière de délimitation de ce domaine public routier, ainsi que les modes d'acquisition, d'aliénation et de gestion de ce domaine. On revient sur la hiérarchisation du réseau routier adoptée dans le plan pluriannuel d'investissement.

Le titre II rappelle les prérogatives de la Collectivité en tant que gestionnaire du domaine, les pouvoirs de police, notamment ceux du président du Conseil exécutif, ainsi que les obligations du gestionnaire de voirie, notamment en matière d'entretien.

Le titre III consacre un chapitre sur les droits et obligations des riverains du domaine public routier, l'encadrement des procédures d'accès au réseau routier ; sujet très important qui peut évidemment impacter la sécurité, mais aussi les logiques d'aménagements routiers dans l'avenir ; les différentes servitudes, donc toujours la logique de sécurité qui prévaut ; et la préservation de la voirie comme fil conducteur de ce titre.

Dans le titre IV, la question des autorisations d'occupation temporaire est abordée, avec un règlement, des permissions de voirie, les formes d'occupation et, bien évidemment, les conditions financières sur ces AOT, pour codifier les choses.

Au titre V, les travaux réalisés sur le domaine public routier : tranchées, réseaux, ouvrages font l'objet d'un chapitre important, car c'est un domaine fondamental de la justification de ce règlement de voirie. Donc, la question des prescriptions techniques, des obligations de signalisation, des modalités de remise en état, ce sont des choses qui font souvent débat et qui font l'objet aussi ensuite d'incompréhensions de la part des usagers lorsque des retards de travaux ont lieu. On pense parfois que c'est la Collectivité, alors que ce sont les entreprises de réseaux qui sont intervenues dans certaines conditions. Tout cela vise pour faire en sorte qu'on rentre dans une planification plus ordonnée et plus concertée.

Ensuite, le titre VI est consacré à la gestion, à la police et à la conservation du domaine public routier : les restrictions de circulation, les infractions, les sanctions et les conditions d'usage ponctuel.

Ce sont des éléments importants qui vous sont apportés, avec des annexes qui sont essentielles sur ce sujet. Elles permettent à la fois de disposer d'outils administratifs harmonisés, une clarification précise du périmètre, une vision structurée du réseau et de son organisation territoriale, avec, évidemment, le classement des routes, ainsi qu'une clarification des compétences entre les acteurs publics, notamment sur l'entretien (distinction entre entretien courant, gros entretien, en agglomération, hors agglomération), y compris sur les conditions de partenariat financier, les responsabilités en matière de chaussée, de signalisation, d'équipements ou de réseaux.

Ce sont des sujets qui concernent le quotidien des Corses, sur lesquels il y a des interpellations dans les communes, mais aussi auprès de la Collectivité, au quotidien, dans les territoires.

Un encadrement renforcé des interventions sur le domaine public. C'est l'objet de ce que je viens d'évoquer concernant les interventions sur les tranchées, les remblaiements notamment.

Un cadre économique transparent pour l'occupation du domaine public, avec un barème des redevances d'occupation de ce domaine public pour les entreprises de réseaux, avec une égalité de traitement, conformément à la politique d'équité de la Collectivité retranscrite dans ce règlement.

Et avec une valorisation aussi du domaine public de la Collectivité, une sécurisation financière pour le propriétaire que nous sommes.

Un cadre réglementaire et terminologique homogène. Autrement dit, l'encadrement des conditions de circulation lors des travaux et le fait d'assurer la sécurité des usagers est plus lisible à travers aussi les annexes et ce document.

En conclusion, il vous est proposé d'échanger et de débattre de ce document, qui s'inscrit dans la poursuite de la structuration de la politique routière de la Collectivité de Corse, de l'approuver, de le mettre en application selon les modalités prévues et d'autoriser le président du Conseil exécutif à signer les conventions de répartition des charges d'entretien des routes entre la Collectivité de Corse et les communes, selon le modèle proposé en annexe.

Je vous remercie.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Vi ringraziau, o Sgiò Presidente.

Allora, ci hè un raportu. Aghju da lascià a parolla à François SORBA.

M. François SORBA

Bonjour. Donc, la Commission a émis un avis favorable sur ce rapport.

Non-participation du groupe Un Soffiu novu et de Mme Josepha Giacometti-Piredda. Absence des groupes Core in fronte, Avanzemu et de Mme Julia Tibéri, non inscrite.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Vi ringraziau.

Quale hè chì dumanda a parolla nant'à issu cartularu ? M. QUASTANA.

M. Paul QUASTANA

Merci, Madame la Présidente.

Ce n'est pas évoqué, ou du moins je ne l'ai pas bien compris dans le rapport, mais je pense qu'il y a un énorme problème sur le réseau routier, du moins dans certaines microrégions.

Chez nous, par exemple, dans le Taravu, depuis quelques années, le chêne a totalement envahi le territoire et nos routes sont bordées exclusivement, pratiquement, de chênes. Il y a des endroits où les cimes des chênes se touchent. Si vous prenez les photos aériennes sur Géoportail, il y a des kilomètres où l'on ne voit plus la route depuis le ciel.

Cela présente un danger mortel pour les incendies. C'est-à-dire qu'en mettant le bras dehors, en roulant un peu, on touche la végétation. C'est la porte ouverte à n'importe quel incendiaire, il suffirait de jeter une allumette, un mégot de cigarette, etc.

Ce qui se fait, en général, c'est une épareuse. Mais l'épareuse ne fait que la paroi d'un talus. Ce qu'il faudrait, ce que j'ai vu dans d'autres régions françaises, c'est démaquiser sur 4 ou 5 mètres côté gauche et côté droit de la route. Or, ce n'est pas le cas. Et je vous le garantis, si vous voulez, je vous amène des photos, la végétation va bientôt complètement... Évidemment, pas au sol, parce qu'il y a les troncs d'arbres, mais au-dessus, ça se referme.

La moindre allumette, et c'est la catastrophe.

Donc, je ne sais pas s'il y a un plan... parce que c'est un travail colossal : il y a des centaines de kilomètres de routes qui sont dans cet état. Il y a pratiquement tout le Taravu et, ailleurs, je ne sais pas, je n'y ai pas été.

Je ne sais donc pas s'il y a un plan prévu pour cela, mais je pense qu'il faudrait peut-être commencer à y penser.

Merci.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Grazie. Chantal Pedinielli, avete a parolla.

Mme Chantal PEDINIELLI

Oui, juste une parenthèse pour revenir sur les propos de notre collègue Quastana. En effet, c'est pareil dans d'autres régions, mais l'EDF ne fait pas son travail non plus. Ils doivent élaguer là où il y a les lignes, et ce n'est pas fait. Voilà.

Donc, en effet, il faut peut-être mobiliser les gens pour intervenir sur ce grave problème.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Marie-Thé Mariotti !

Mme Marie-Thérèse MARIOTTI

Merci, Madame la Présidente.

Le problème de ce rapport, c'est que c'est un rapport technique. Un rapport technique et un rapport standard. Si on l'étudie, mises à part deux ou trois petites choses sur lesquelles je vais rebondir, on se dit que ce rapport est acceptable.

Le gros problème, c'est comme pour le règlement des aides aux communes : il y a la théorie et la pratique.

Est-ce que le règlement, en l'état, est votable ? On pourrait dire oui. En revanche, est-ce qu'il est appliqué ? C'est ça, le gros problème aujourd'hui, Monsieur le Président. Et c'est là-dessus, effectivement, que notre cœur balance.

Je vais vous dire : ce règlement est technique, il est standard. Et j'allais dire qu'il pourrait être présenté dans n'importe quelle région lambda. Mais, comme nous avons des spécificités, puisque c'est à l'ordre du jour et que tout le monde ne parle que de spécificités, comme l'a dit Paul Quastana, on a des centaines de kilomètres de routes départementales dont certains tronçons sont à l'abandon total.

Je ne parle même plus du fauchage, parce que là, malheureusement, on s'est presque résignés à ne voir, si tout va bien, qu'une épareuse durant la saison estivale. Mais c'est aussi l'état de la chaussée, l'état des accotements.

Vous savez que nous avons, par exemple, des régions ou des microrégions, entre autres la nôtre, la Plaine orientale, la Casinca et la Costa Verde, où il a énormément plu. En plus, même si cela peut paraître anecdotique, nous avons une prolifération de sangliers qui font que les chaussées sont attaquées.

Aujourd'hui, alors tout n'est pas à mettre, effectivement, à votre passif, j'allais dire, mais nous avons des tronçons qui n'ont jamais été entretenus.

Et aujourd'hui, on se retrouve non seulement avec des problèmes de sécurité, avec des dévers, c'est technique, on en a parlé, où les eaux de pluie, qui devraient normalement être « rapatriées » vers les caniveaux, vont chez les propriétaires et c'est à eux de les entretenir.

On se retrouve avec le problème des murs amonts, on en a longuement parlé. Même si, effectivement, le code dit que le mur amont, c'est au propriétaire de l'entretenir, il y a une jurisprudence longue comme le mois de mai qui dit effectivement que c'est souvent un élément indissociable de la voirie.

Donc, ce qui nous préoccupe aujourd'hui, c'est que, techniquement, il est acceptable, mais est-ce qu'il y a les moyens et l'organisation, excusez-moi je suis un peu triviale, la volonté de l'appliquer ce rapport. C'est effectivement cela qui nous pose problème, parce que ce qu'on constate au quotidien, sur certains tronçons, pas sur tous, c'est vrai que les RT sont correctement entretenues... C'est cela effectivement qui nous pose problème.

Vous savez, je vous l'ai dit : depuis 2015, et l'objet n'est pas aujourd'hui de stimuler des procès contre la Collectivité, mais toutes les collectivités, les particuliers qui ont engagé des recours contre les gestionnaires de voirie, quels qu'ils soient, sur un certain nombre de problématiques, ont gagné.

Donc, ce qu'on vous demande, c'est vous engager, même si c'est par écrit, qu'au cas par cas, il y aura des solutions apportées. Et surtout, que ces dizaines, ces centaines de kilomètres de voirie, qui ont été laissés pour certaines à l'abandon, et cela ne date pas que de 2015, je suis honnête, il faut trouver aujourd'hui des solutions. Autrement, nous allons avoir de véritables problèmes, y compris des problèmes de sécurité.

Je vous remercie.

Mme Nadine NIVAGGIONI

À ringrazià vi.

D'altre dumande di parolla ? Paul Quastana.

M. Paul QUASTANA

Juste un mot.

C'est vrai que, comme cela a été précisé, comme je l'ai dit, c'est un travail énorme que de démaquiser pour éviter les risques incendies et sécuriser les vallées ou les coteaux sur 4 ou 5 mètres.

En contrepartie, il y a des tonnes et des tonnes de bois de chêne de chauffage qui peuvent être récupérées et distribuées à ceux qui en ont besoin, aux associations, à tous ce qu'on veut.

Donc, il y a peut-être une récupération, peut-être pas financière mais au moins sociale, de ce travail.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Sauf que la propriété privée est inviolable.

M. Paul QUASTANA

On est obligés de démaquiser 50 mètres autour de nos maisons. Par contre, la route, on peut laisser les chênes arriver en plein milieu. Tout cela pour le même risque : le risque incendie.

Mme Marie-Thérèse MARIOTTI

Et effectivement, profitez de ce rapport pour que vous nous clarifiez ou que vous nous repreciez l'organisation de la direction des routes et de qui fait quoi, parce que je sais qu'il y a eu des modifications, pour que nous, sur le terrain, nous ayons un interlocuteur.

Merci.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Hyacinthe Vanni

M. Hyacinthe VANNI

Même si tout n'est pas parfait et qu'on peut toujours critiquer, je pense qu'il y a beaucoup d'améliorations, comme Marie-Thé l'a dit, sur les territoriales, je pense qu'on est d'accord sur un entretien. Pour être sur les routes tous les jours, j'ai compté pas plus de 5 épaveuses avant-hier en allant jusqu'à Ghisonaccia.

Donc voilà, il ne faut pas non plus dire qu'on ne fait rien. Et je pense que quand on vient de la Balagne aussi, on en rencontre quelques-unes qui travaillent, même si tout n'est pas parfait.

Maintenant, pour venir sur le dossier, c'est vrai que jusqu'à maintenant, c'était un peu... Tout le monde faisait ce qu'il voulait. On avait envie d'ouvrir une voie sur la route, on le faisait, on avait envie de construire une villa, on l'ouvrait, on ne demandait rien. Mais, avec ce règlement, je pense qu'on va même cadrer un petit peu les choses.

Après, c'est vrai que le contrôle va être un peu plus difficile et il faudra y mettre les moyens. C'est-à-dire qu'il ne faut pas que ceux qui demandent soient pénalisés et ceux qui ne demandent pas puissent faire ce qu'ils veulent. Parce que c'est un peu qui se passe aujourd'hui : quand on demande, des fois, c'est non. Mais ceux qui ne demandent pas, on régularise après.

Donc avec ce règlement, je pense qu'on va arriver à avoir des règles précises. Donc moi, je m'en félicite. Je félicite aussi le conseil exécutif, depuis qu'il a pris ses responsabilités, je pense que les choses changent, elles évoluent.

Le DGA en charge des routes qui aujourd'hui s'est attelé à réorganiser et à faire que les choses évoluent. Tout n'est pas parfait. Mais il y a quand même des gens qui travaillent tous les matins avec des conditions quand même difficiles. Je pense qu'il faut aussi leur rendre hommage.

Si c'est dans ma région, quand je descends le matin de très bonne heure, ils sont déjà sur la route. Ils débroussaillent avec 40 degrés. Il y en a. Peut-être pas partout, mais il y a des endroits où il y en a. On les voit. Donc il ne faut pas généraliser. Il faut dire aussi qu'il y a des gens qui travaillent. Et dire qu'il y a des gens qui travaillent bien.

Il y a beaucoup de choses à faire, et je rejoins Paul Quastana. C'est sûr qu'aujourd'hui, la sécurité incendie... Et puis on voit aussi que travailler dans des conditions aujourd'hui d'alerte orange canicule, ça peut aussi avoir des problèmes derrière.

Donc je pense qu'il y a une amélioration, il faut continuer. Je pense aussi qu'il y a des gens qui travaillent. Il faut leur rendre hommage.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Grazie. Pierre POLI.

M. Pierre POLI

Merci, Madame la Présidente.

Donc moi, je rejoins ce que disait Hyacinthe, il y a des gens qui travaillent, on n'en doute pas. On n'en doute pas. Mais il y a des gros problèmes d'effectifs.

Je prends dans le Prunelli, où il y a des routes qui sont à l'abandon, honnêtement. Et quand on va vers les responsables, on nous dit qu'il y a un problème d'effectifs. Donc je pense qu'il faut se pencher aussi sur le problème d'effectifs.

Ce qu'a dit Paul Quastana, c'est vrai, je pense que dans la plupart des régions. Aujourd'hui, il y a un élagage important qui doit être fait dans certaines routes, très important par rapport aux incendies, par rapport à l'état de la route, parce qu'il n'y a jamais de soleil sur ces routes-là.

La Présidente disait qu'on ne peut pas rentrer dans les propriétés privées ; si, on peut. Il y a des moyens de rentrer dans les propriétés privées, puisqu'on peut rentrer sur 50 mètres pour nettoyer un terrain quand on a une maison qui est à côté. Donc il y a toujours des moyens.

Aujourd'hui, un problème d'effectifs. Je ne doute pas de la volonté des gens de travailler, loin de là. Je ne doute pas de votre volonté, Monsieur le Président, de vouloir faire avancer les choses.

Mais attention aux problèmes d'effectifs, attention aux problèmes de moyens, au niveau du matériel aussi, parce qu'ils se plaignent. Alors après, ils se plaignent peut-être parce que c'est moi qui leur en parle, je ne sais pas. « On manque de moyens, on manque de matériel, on manque d'effectifs »...

Donc je pense qu'il y a une approche à avoir là-dessus et une écoute.

Voilà.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Grazie. Allora, s'emu compiu, v'emu da lascià a parolla, Sgiò Cunsigliere esecutivu.

M. Jean-Félix ACQUAVIVA

Vi ringraziau.

Alors, je vais, bien sûr, répondre à l'ensemble des interventions.

Merci d'ailleurs pour vos interventions, qui essayent de pointer des sujets qu'il faut résoudre, ou qui mettent en lumière un certain nombre d'orientations.

Alors, je remarque, première remarque générale, que ce sont des interventions qui ne sont pas forcément en lien avec le règlement de voirie, c'est-à-dire le document qui vous est présenté.

C'est en lien avec un document qui va arriver devant cette assemblée, et qui fait l'objet d'un travail de réorganisation interne, avec une nouvelle méthode aujourd'hui ; méthode que vous voyez poindre avec le PPI adopté en juillet, avec le plan pluriel de maintenance que je vous ai évoqué, qui sera présenté dans les territoires, et qui va se traduire par le débat, j'allais dire, ultime du document stratégique, qui est le schéma d'exploitation et d'entretien de la voie routière.

C'est-à-dire que l'ensemble des questions posées, sur lesquelles je vais revenir, notamment sur la question de l'organisation des moyens humains, de l'équilibre entre l'entretien en régie et l'intervention en prestation de service, la question du type de matériel et du nombre de matériel et de leur localisation, la question du moment d'intervention et une programmation lisible pour que les élus des territoires sachent, de manière beaucoup plus mécanique et traduite, hormis les interventions d'urgence, quand est-ce et pourquoi on intervient sur tel tronçon, sur tel kilomètre, pour quelles raisons objectives, sur lesquelles d'ailleurs les élus seront concertés et pourront dire aussi qu'ils ont des avis éventuellement divergents et des corrections à faire, puisque c'est aussi comme ça qu'un document doit vivre.

Mais ce document programmatique va vous être présenté dans l'année 26.

Donc, c'est-à-dire que l'ensemble des éléments, qui sont des éléments ayant trait à l'exploitation routière et à l'entretien, font l'objet d'une volonté d'amélioration très nette, de la part du Conseil exécutif, mais aussi, je dois le dire, de la part des équipes.

Il y a une logique administrative interne de réorganisation, parce qu'il y a des questions de productivité du travail, il y a des endroits où il y a des questions de postes qui manquent, effectivement. Il y en a d'autres où ça va très bien, ça travaille très bien, qu'il faut valoriser.

Donc il faut essayer de tirer par le haut avec des organisations efficaces.

Et puis, il y a aussi une question de logique budgétaire. C'est pour ça que la question de la mixité entre la régie et la prestation de services, pour que le service aux Corses soit fait, se pose dans un degré en relation y compris avec les syndicats de la Collectivité, parce que ça fait partie aussi des logiques de concertation ayant trait à ce document.

Donc ça, c'est une remarque générale que je fais pour dire que le débat aura bien lieu sur ces questions-là.

Donc ça recoupe la question de l'entretien des chênes par rapport aux incendies, qui est un vrai sujet, posé par Paul Quastana et par d'autres. Il y a aujourd'hui des lamiers qui permettent, en gabarit, il y a des matériels existants qui permettent de rentrer dans les terrains. Donc c'est une histoire surtout d'organisation, de traduction, et croyez bien que cette réflexion a lieu pour rattraper, et je remercie un certain nombre d'élus, dont Marie-Thé, pour l'honnêteté, puisqu'on est dans un débat neutre, que ce problème de l'entretien et ce problème de la dégradation de ce patrimoine routier, il part de loin.

Quand un réseau routier ou un tronçon... Je vais prendre un exemple que je connais, parce que je m'y suis intéressé : l'exemple de la rénovation qui va avoir lieu en maintenance, entre Prunu, San Gavinu et San Damianu. Je me rappelle y être allé en tant que parlementaire, et de savoir que le transport scolaire passait sur une route qui était penchée quasiment à 45 degrés... Ce sont des produits historiques, il ne s'agit pas de jeter la pierre à X, Y ou Z, ce n'est pas la question. Mais il était évident que sur des choses qui n'ont jamais vu d'opérations de maintenance depuis 50 ou 60 ans, il y en a beaucoup, il y en a pas mal... Il y avait Olivese aussi, on s'y est rendu il n'y a pas longtemps, et il y a eu d'autres endroits.

Ça nécessite effectivement une reprogrammation et une repriorisation : c'est le plan pluriannuel de maintenance.

C'est le plan pluriannuel de maintenance qui va vous être présenté, qui a été élaboré. Il propose une intervention par kilomètre selon la note de la route, la note du tronçon.

Et la note du tronçon de 1 à 10, elle fait l'objet de facteurs. Elle objectivise pourquoi on intervient. Elle objectivise de 1 à 10 et évidemment, on propose d'abord d'intervenir sur les réseaux qui ont une note de 1 ou de 2/10. Puis après viennent celles de 3 ou 4/10 sur un plan triennal.

Après, évidemment, il peut y avoir du jeu d'interprétation sur l'état de la route en discussion avec les élus. Mais c'est la méthode. Et ça commence à porter ses fruits. Ça commence à porter ses fruits.

Donc sur le tronçon Prunu, San Gavinu et San Damianu, il y a une grosse opération de rénovation.

Après, il y a le débat de dire, si on veut faire un peu de politique : « oui, mais alors vous allez mettre tant de centaines de milliers d'euros là alors qu'il n'y a personne... ». Oui, mais ça, c'est un choix politique. Vous comprenez bien que ça, on va l'assumer. Oui, on va mettre là parce que ça fait 60 ans, sauf à fermer les vallées, pour que la vie continue d'y être, et qu'il y a 60 ans qu'il aurait dû y avoir une rénovation.

Bon, donc ça, c'est un débat budgétaire et politique qu'on assumera.

Mais en tout cas, vous avez un document, par la maintenance, qui objectivise l'intervention par rapport à ces logiques-là.

Et oui, il y a des réseaux routiers encore qui sont trop dégradés et qui nécessitent, en opérations de maintenance, qui sont des grosses opérations de maintenance, quasiment structurantes, et en entretien, une évolution de méthode, nous sommes d'accord.

Donc sur l'élitage, l'entretien courant, la signalisation, etc., c'est l'objet, on va dire, du schéma d'exploitation d'entretien qui vous sera présenté dans l'année. Ça, c'est important, et qui sera pluriannuel.

Sur la maintenance, c'est le plan pluriannuel de maintenance, pour information, qui vous sera transmis, mais qui est consécutif au plan pluriannuel d'investissement et qui est déjà choisi et cartographié. Et des opérations se déroulent aujourd'hui, actuellement. Il y en a qui sont parties et qui se terminent pour certaines.

Et puis, il y a bien sûr, après, chaque année, la réactualisation du plan pluriannuel d'investissement sur les grosses opérations, ça nous le savons.

Mais, pour revenir sur le règlement de voirie, je rejoins un peu le propos de Marie-Thé. C'est un rapport technique. Mais quand vous rentrez, et je sais que c'est un document important, mais quand vous rentrez sur la codification proposée, c'est un document technique qui prend en compte des orientations politiques d'adaptation à ce que nous sommes.

Notamment sur la question des redevances et des AOT, et des types d'interventions par rapport à ce qui se constate sur le terrain, y compris des demandes d'intervention.

Par exemple, pour les rallyes privés, je prends cet exemple-là, qui est un sujet que je ne connaissais pas, c'est-à-dire le blocage de la route pour sollicitation de rallyes privés. Il y a une codification qui n'existait pas ; aujourd'hui, avec un paiement à l'heure, au kilomètre, en fonction de la demande, en fonction de l'intervention.

L'intervention, par exemple, pour la question des cinémas, donc les réseaux routiers sont mobilisés. Par exemple, il y a une redevance. La redevance peut faire l'objet d'un abattage, en fonction du fait que la collectivité ait aidé ou pas la production cinématographique dans ses règlements des aides à la culture.

Il y a quand même un travail d'adaptation aux politiques publiques et à l'adaptation de ce que nous sommes.

Et puis le gros du pavé de ce règlement de voirie, qui fait l'objet quand même du quotidien de ce que vous rencontrez, c'est la relation au réseau, aux entreprises de réseau.

Effectivement, la relation à EDF, la relation à ENGIE, aux entreprises de réseau, pour reprendre le propos de Chantal Pedinielli, elle est importante à codifier, pour préserver le domaine routier, qui est le domaine public des Corses, et pour préserver les intérêts de la Collectivité de Corse.

Beaucoup trop de débats contradictoires avec éventuellement des problèmes de sécurité en aval se sont posés sur des tronçons routiers au détriment, encore une fois de la sécurité des usagers, lorsqu'il n'y avait pas de codification. Codifier ça en droit et devoir sur un domaine qui nous appartient, qui appartient à la Collectivité de Corse, était important, pour que les entreprises puissent intervenir.

Donc c'est quand même un document dont je vous demande de rentrer en tant que praticien des territoires dedans au fur et à mesure, parce qu'il donne aussi quand même une grille de lecture pour tous les élus, pour tous les usagers, importante. Franchement importante. Et c'est un saut qualitatif par rapport, des fois, à un no man's land qui existait, on va se le dire, qui existait dans le relationnel.

Il y a la question ensuite du cas par cas, évoquée par Marie-Thé Mariotti, notamment des Murs amonts.

Effectivement, on connaît tous la doctrine. Les murs amonts, c'est, en général, lorsque ça soutient la propriété privée, mais que ce n'est pas jugé au cas par cas utile à la préservation, la protection du domaine routier, ce n'est pas à la Collectivité de Corse d'intervenir.

Mais ensuite, il y a d'autres éléments qui font que si, effectivement, ça permet la protection du domaine routier public, il doit y avoir ou il peut y avoir intervention.

Là, ce que l'on peut dire, c'est qu'il y aura forcément du cas par cas. Je réponds tranquillement. Il y aura du cas par cas.

Il y a une doctrine. Il y a cette logique-là. On ne peut pas rentrer dans le domaine privé à faire tout et n'importe quoi de manière virale, c'est une réalité. Par contre, lorsqu'il y a justification du fait que ce sont des ouvrages qui protègent le domaine public routier et qui justifient l'intervention juridique et financière à la Collectivité, on le fera. On le fera.

Donc ça, c'est une réponse que je donne qui est quand même importante.

Après, sur la question de l'entretien d'exploitation, Paul Quastana, encore une fois, a parlé de la circularité, récupérer notamment le bois, le chêne pour faire de la circularité avec les logiques sociales (EHPAD, etc.). Tout cela peut s'imaginer, évidemment, à partir du schéma d'exploitation et d'entretien, et c'est un débat qu'on peut avoir. Pourquoi pas. Qu'il y ait une meilleure intégration entre la politique d'infrastructure routière et par exemple la SEM bois-énergie ou autre pour récupérer des choses ou d'autres éléments, pourquoi pas ? Ce sont des éléments qualitatifs que l'on peut poser.

L'autre élément qui a été un peu subséquent à la question de Chantal, quand on parle de relations aux opérateurs, c'est qui fait quoi ? C'est-à-dire, en agglomération, hors agglomération, quelle est la compétence des communes ? Quelle est la compétence des communautés ? Mais quel est la compétence, y compris en entretien, des entreprises de réseau ? C'est aussi ça, ce règlement de voirie. C'est aussi ça.

Il y aurait beaucoup à dire, nous sommes d'accord. Il y aurait beaucoup à dire et notamment, beaucoup à dire dans un territoire où la question des incendies, et là, on est d'accord, devient plus prégnante. On n'est pas à la merci d'incendies extrêmes aujourd'hui.

Le changement climatique fait que ces questions-là ne sont pas des questions annexes de qui fait quoi, comment, sur ces questions-là de l'entretien. Et ce règlement de voirie vient en partie y répondre.

Sur la question des effectifs, pour revenir sur ce que j'ai dit tout à l'heure, oui, effectivement, il y a une question d'effectifs qui se pose à la Collectivité dans certains secteurs.

Et effectivement, lorsqu'on va revenir vers vous sur l'exploitation et l'entretien, les choix de programmation de recrutement versus choix d'externalisation dans une trajectoire budgétaire à lisser et à assumer, font partie de la nécessité pour maintenir le

patrimoine routier et surtout un service essentiel que doit la Collectivité de Corse aux Corses, tout simplement. C'est-à-dire donc la maintenance, l'entretien d'un réseau qui est utilisé chaque jour.

Oui, donc la question se pose et fera l'objet évidemment d'une réponse ou de réponses d'hypothèses à proposer à cette Assemblée d'ici peu.

Il me semble que j'ai fait le tour des questionnements à peu près posés.

Voilà, je vous remercie.

Mme Nadine NIVAGGIONI

À ringrazià vi, Sgiò Presidente.

Allora, emu da passà à u votu.

Votu contru ? Non-partecipazione ? Astensione ? Votu à prò ?

Vi ringraziu.

(Le rapport est ADOPTE – abstention Un soffiu novu)

Allora passemu à u raportu 129 à nantu à l'operazione di rinnuvazione di u ponte d'ascu; Presidente, torn'à voi.

M. Jean-Félix ACQUAVIVA

Allora, ciò ch'o vi prupongu, s'è vo site d'accunsentu, hè di fà una presentazione à pocu pressu generale di l'inseme di i raporti, ancu puru, aghju da circà da fà una sintesi, ancu puru senza impedisce d'entre ind'è a qualità di e pruposte, s'è vo site d'accunsentu, postu ch'ì si parla di quattru raporti ind'è u dumuniu di u ferrufiare, è ch'ì sò ind'una cuerenza glubale, cusì, ùn faremu micca un quartu d'ora o una mez'ora per raportu, s'è vo site d'accunsentu, mi pare cusì.

Si ça vous va, Mme la Présidente.

Raportu n° 129 : Operazione di rinnovazione di u ponte d'Ascu – Balagna.

Rapport n° 129 : Opération de rénovation du pont d'Ascu – Balagna.

Et

Raportu n° 131 : Operazione di rinnovazione di dodici rame AMG 800.

Rapport n° 131 : Opération de rénovation de douze rames AMG 800

Et

Raportu n° 132 : Mudernizazione di e gare di Calvi è L'Isula, è creazione d'un attellu di mantenimentu in Lumiu.

Rapport n° 132 : Modernisation des gares de Calvi et L'Isula et création d'un atelier de maintenance à Lumiu.

Et

Raportu n° 135 : Rinnovu di a via massicciata nant'à e linee periurbane di Bastia, Aiacciu è Balagna.

Rapport n° 135 : Renouvellement Voie ballast sur les périurbains de Bastia, Aiacciu et Balagna.

M. Jean-Félix ACQUAVIVA

Allora, mi permettu di salutà l'inseme di u persunale è u Direttore di u stabilimentu di u camin'di farru chì sò quì, è chì sò à prò di sti sugetti è chì sanu quant'elli sò necessari issi raporti pè u sviluppu di u ferrufiare è di u camin'di farru in Corsica, i salutu. Salutu dinò u Presidente chì hè partutu, in tantu chì delegatu di spluttazione.

Je me permettrai de commencer dans un ordre qui n'est pas forcément celui du pont d'Asco, mais plutôt de globaliser par thématique, si ça ne vous dérange pas.

Je voudrais quand même rappeler que, sur la question des installations et du matériel ferroviaire, il y a globalement un effort important qui est né, y compris dans les années 2000 d'ores et déjà, et qui s'est accéléré, notamment sous la présidence de Hyacinthe Vanni, que je salue, puisqu'il y a eu un vrai développement, une vraie croissance des investissements et une montée en puissance de l'exploitation ferroviaire, notamment depuis 2015.

Il y a donc eu l'engagement, dans les PPI, d'un programme de rénovation important des infrastructures, qui était nécessaire.

On peut citer, évidemment, la rénovation des haltes et des gares ferroviaires dans le périurbain ajaccien et bastiais. Je ne veux pas revenir sur les chiffres.

On peut citer également un objet important, qui est la commande centralisée des voies uniques.

On peut citer l'atelier de maintenance de Casamozza.

On peut citer les points d'entrecroisement sur les sections périurbaines du réseau ferré, à Caldaniccia, au Ricantu, à Bassanese, Algaghjola, Lumio, qui vont permettre, grâce à ces entrecroisements et à commande centralisée, d'augmenter la fréquence et donc de faciliter l'exploitation, notamment pour les pics.

Donc, il y a eu une modernisation des principales gares du réseau : Aiacciu, Mezana, Vizzavone, Corti, Casamozza, L'Isula, Calvi et Borgu, et la rénovation des cinq ponts ferroviaires métalliques, dont les travaux se sont achevés. On va revenir dessus lorsqu'on va parler du pont d'Ascu.

Là, je vous parle de la question des douze rames AMG 800 acquises en 2010 et qui doivent faire l'objet d'une révision à mi-parcours. C'est une opération qui a été inscrite au PPI 2026-2030, par délibération de juillet 2025.

Évidemment, cette révision impose l'arrêt de chacune des rames durant une période de quatre à six mois. Il y aura un impact sur l'exploitation et cela mobilisera fortement les équipes de l'atelier de Casamozza, que l'on salue.

Vous avez dans ce rapport, évidemment, la description et le planning des travaux, sur lesquels je ne reviens pas forcément techniquement, parce que le dossier est suffisamment, il me semble, étayé, à moins que vous n'ayez une question technique à poser.

Vous avez la répartition du nombre de rames par année qui est réalisée : en 2027, une rame ; en 2028, deux rames ; en 2029, trois rames ; en 2030, trois rames ; et en 2031, trois rames.

Donc, avec une estimation globale de l'opération de 11 736 000 €.

Donc, un début de travaux, d'ailleurs, au 1^{er} trimestre, avec une notification au 2^{ème} trimestre 2027 pour la 1^{ère} tranche.

Donc, une tranche 1, 2027 à 2029, avec 5 868 000 €.

Une tranche 2 sur six rames. Donc, six rames la première tranche, six rames la deuxième tranche, de 2030 à 2031, pour un total, je l'ai rappelé, de 11 736 000 euros, avec une participation au PTIC à 80 %, soit 9 388 800 euros, et 20 % pour la Collectivité, soit 2 347 200 euros. Donc, c'est une demande au PTIC qui est réalisée, évidemment. Et c'est sur ce sujet des rames AMG 800 que vous êtes questionnés pour accompagner ce mouvement de rénovation et de révision.

Sur la question du pont d'Ascu-Balagna, encore une fois, je reviens sur ce que j'ai dit.

Dans l'effort de modernisation de l'investissement, il y a eu cinq ouvrages métalliques qui ont fait l'objet d'une délibération en 2020 et qui ont fait l'objet déjà de rénovation, à Casamozza, à Prunelli, Albanu, Ascu Centrale et Muzzelle. Donc, travaux achevés, pour 14 M€.

Renforcement des ponts métalliques qui n'avaient jamais fait l'objet, depuis leur existence, de maintenance et de rénovation. Jamais.

Donc, il était non seulement indispensable de le faire pour des raisons de sécurité, mais aussi pour des raisons de développement et de modernisation évidentes de ce que l'on entend faire du ferroviaire et de son exploitation pour l'avenir.

Donc, aujourd'hui, il vous est demandé d'approuver l'opération de confortement du pont d'Ascu-Balagne, qui est localisée à la sortie de Pontu à Leccia, en direction de L'Isula, avec une localisation que vous connaissez.

Donc, cela demande des compétences et des prestations assez techniques, très spécialisées, avec des difficultés opérationnelles qui vous sont indiquées.

Vous avez l'ensemble des éléments présentés de manière très détaillée.

D'ailleurs, je me permets, à l'occasion de ce rapport, que ce soit au niveau routier ou ferroviaire, de féliciter la montée en puissance du service et de la direction des infrastructures, qui essayent d'être les plus pédagogiques possible dans la présentation des rapports, en commission comme en session, à la fois sur leur objet technique, sur la justification des contraintes, sur les calendriers et, évidemment, sur les gênes à l'exploitation, que ce soit dans le routier ou dans le ferroviaire.

Il y a vraiment une volonté qui, évidemment, agréée, il me semble, tout le monde, d'être très clair et de vulgariser l'ensemble de ces éléments.

Donc, une coupure de quatre mois, de novembre 2027 à mars 2028, pour des travaux qui vont s'échelonner jusqu'à mars 2028, pour une opération à 2 915 000 euros hors taxes. Là aussi, 80 % PTIC.

Donc, il vous est demandé d'approuver cette opération structurante et attendue sur la modernisation.

Il y a également eu une modernisation des principales gares du réseau : Ajaccio, Mezana, Bastia, Corte, Casamozza, L'Île-Rousse ou encore Calvi, ainsi que la rénovation des cinq ponts ferroviaires métalliques, dont les travaux se sont achevés. Nous y reviendrons lorsque nous parlerons du pont d'Asco.

Je viens maintenant à la question des douze rames AMG 800, acquises en 2010, qui doivent faire l'objet d'une révision à mi-parcours. Cette opération a été inscrite au PPI 2026-2030 par délibération de juillet 2025.

Évidemment, cette révision impose l'arrêt de chacune des rames durant une période de quatre à six mois. Il y aura donc un impact sur l'exploitation et une forte mobilisation des équipes de l'atelier de Casamozza, que je tiens à saluer.

Vous avez dans ce rapport la description ainsi que le planning des travaux. Je ne vais pas revenir sur les aspects techniques, parce que le dossier est, me semble-t-il, suffisamment étayé, sauf si vous avez des questions particulières.

Vous avez également la répartition du nombre de rames par année :

- en 2027 : une rame ;
- en 2028 : deux rames ;
- en 2029 : trois rames ;
- en 2030 : trois rames ;
- en 2031 : trois rames.

L'estimation globale de l'opération s'élève à 11 736 000 euros.

Le début des travaux est prévu au premier trimestre, avec une notification au deuxième trimestre 2027 pour la première tranche.

La tranche 1, de 2027 à 2029, représente 5 868 000 euros. La tranche 2 concerne les six autres rames, de 2030 à 2031.

Au total, je le rappelle, le coût est de 11 736 000 euros, avec une participation du PTIC à hauteur de 80 %, soit 9 388 800 euros, et une participation de la Collectivité de Corse de 20 %, soit 2 347 200 euros.

Il s'agit donc d'une demande de financement au titre du PTIC. C'est sur cette opération de révision des rames AMG 800 que vous êtes aujourd'hui appelés à vous prononcer afin d'accompagner ce mouvement de rénovation.

S'agissant maintenant du pont d'Asco, en Balagne, je reviens sur ce que je disais tout à l'heure.

Dans cet effort de modernisation de l'investissement, cinq ouvrages métalliques ont déjà fait l'objet d'une délibération en 2020 et de rénovation déjà : Casamozza, Prunelli, Albanu, Ascu centrale et Muzelle, donc travaux achevés pour 14 M€.

Un renforcement des ponts métalliques qui n'avaient jamais fait l'objet, depuis leur existence, d'opérations de maintenance et de rénovation. Jamais.

Il était donc indispensable de le faire pour des raisons de sécurité, mais aussi pour des raisons le développement et de modernisation évidentes de l'exploitation ferroviaire pour l'avenir.

Aujourd'hui, il vous est demandé d'approuver l'opération de confortement du pont d'Ascu - Balagna, localisé à la sortie du Ponte à Leccia en direction de l'Isula.

Cette opération nécessite des compétences et des prestations spécialisées assez techniques, avec des difficultés opérationnelles qui sont indiquées.

Vous avez l'ensemble des éléments présentés de manière très détaillée.

D'ailleurs, je me permets, à l'aune de ce rapport, que ce soit au niveau routier ou ferroviaire, de féliciter la montée en puissance du service et de la direction des infrastructures, qui essayent d'être les plus pédagogues possibles dans la présentation des rapports, en commission comme en session, à la fois sur leur objet technique, sur la justification des contraintes, sur les calendriers et, évidemment, sur les gênes à l'exploitation, que ce soit dans le routier ou dans le ferroviaire.

Il y a vraiment une volonté qui, évidemment, agréée, il me semble, tout le monde, d'être très clair et de vulgariser l'ensemble de ces éléments.

Donc, une coupure de quatre mois, de novembre 2027 à mars 2028, pour des travaux qui vont s'échelonner jusqu'à mars 2028, à partir de septembre 2027, pour une opération à 2 915 000 € hors taxes. Là aussi, 80 % PTIC.

Donc, il vous est demandé d'approuver cette opération structurante et attendue sur la modernisation et le déplacement des gares de Calvi et de l'Isula, ainsi que la création d'ateliers de maintenance.

Là aussi, nous sommes sur des opérations où il s'agit, pour la gare de Calvi, du déplacement des installations de maintenance de Calvi sur un nouveau site, qui est Lumio, qui est réaménagé dans le cadre du projet de CCVU. Il s'agit de mettre aux normes les hauteurs, les longueurs, de poser de nouveaux mobiliers, des écrans d'information.

Donc, on est dans une rénovation complète, avec un bâtiment des voyageurs qui est refait au niveau de la toiture, des menuiseries, des sanitaires, des espaces usagers, avec le réaménagement de la salle d'attente. Donc, on est vraiment dans une rénovation structurante et totale, avec une logique d'amélioration de l'accueil des voyageurs et des équipements d'information et de vente, qui vont faire monter en puissance l'exploitation.

Pour le projet de L'Isula, on parle de création de sanitaires adaptés aux besoins des lieux fréquentés. Là aussi, rénovation assez totale : toiture, menuiseries de la gare, salle d'attente aussi, opération de modernisation de l'accueil en la matière, signalétique.

Et enfin, le déplacement du dépôt de Calvi à Lumio. C'est une logique de démarche d'aménagement plus vaste, qui est déjà programmée, qui suit son cours avec le PPI, qui comprend l'externalisation des dépôts.

Donc, c'était le transfert du dépôt de Bastia vers Casamozza en 2024, et la création de pôles d'échanges multimodaux qui disposent de parkings et de quais de bus, qui permettent une meilleure gestion des mobilités.

Donc, le dépôt de Calvi, tout le monde le sait, est vétuste et insalubre, avec une configuration contrainte et des limitations en termes d'infrastructures. Donc, le déplacement du dépôt sur le site de Lumio permet de disposer d'un espace plus important, pour une meilleure organisation du site industriel.

Donc, vous avez les plannings d'opérations, qui sont des opérations qui, pour nous, débutent de manière imminente, puisqu'on parle d'une publication du marché de travaux en septembre 2026 et d'une attribution du marché en mars 2027, pour des travaux de mars 2027 à mars 2028.

Donc, je rappelle, pour Calvi et L'Isula, on est sur 2 236 000 €, 30 % Collectivité/ 70 % État.

Pour la maintenance à Lumio, 3 264 000 €, 30 % Collectivité, 70 % État.

Là aussi, il vous est demandé de permettre de mettre en œuvre ces opérations, qui sont très attendues par les personnels, l'entreprise, l'EPIC qui exploite, et je pense, par les usagers de ce territoire.

Et enfin, une grosse opération, y compris sous l'angle, bien sûr, de la poursuite de la rénovation des infrastructures, mais évidemment aussi sous l'angle de la commande publique, puisqu'on parle de crise économique. Maintenir un niveau d'investissement, c'est quand même aussi, en relation avec les fédérations du BTP, un des éléments importants de pourquoi on crée des opérations ? Une motivation d'aménagement du territoire, mais aussi un volet commande publique. C'est la rénovation, la poursuite du renouvellement des voies de ballast sur les périurbains de Bastia, d'Aiacciu et de Balagna.

Donc, un historique qui est rappelé dans le cadre des plans précédents. Entre 2004 et 2011, le réseau avait déjà fait l'objet de grandes opérations sur les infrastructures d'ores et déjà, il faut le préciser, puisqu'il y avait eu un linéaire de 130 km sur 158 entre Bastia et Aiacciu qui avait été fait, et de Ponte-Leccia à Calvi, 47 km sur 74.

Mais il faut intervenir sur les zones périurbaines de Bastia, d'Aiacciu et Balagna, où il n'y avait pas eu de renouvellement complet en la matière.

Donc, on parle d'opérations qui permettent le renforcement de la sécurité de l'exploitation, d'améliorer, évidemment, le confort de ligne, de diminuer les opérations d'entretien courant sur les constituants de la voie, de réduire l'usure sur le matériel roulant, et c'est important quand on voit aussi les coûts de rénovation des AMG, et de préserver l'environnement, puisque cela nécessitera moins d'entretien que la pose de voies en barres normales sur voie de ballast. Les déchets industriels générés par la maintenance des joints de rails dans le cadre d'une pose normale n'existent pas dans le cadre d'une pose en LRS, telle qu'elle vous est proposée.

Donc, une solution technique de pose de voies en LRS sur un réseau de voies à écartement métrique, qui est innovante et qui est rappelée.

La description des travaux vous est indiquée. On est sur une opération quand même très importante de 25 616 000 € hors taxes, 80 % État et 20 % la Collectivité.

Donc, on vous demande, là aussi, d'adopter cette opération importante.

Troisième trimestre 2026 : maîtrise d'ouvrage et études de conception.

Mi-2026 à 2027 : publication du marché, premier trimestre ; attribution, deuxième trimestre et début des travaux, de juin 2027 à novembre 2030.

Voilà pour l'ensemble de ces rapports qui continuent le plan de restructuration et d'investissement pour le développement de l'exploitation du ferroviaire, qui avait débuté avant et qui trouve aujourd'hui une accélération, grâce notamment à l'appui technique de la direction des infrastructures, que je salue, et au plan pluriannuel d'investissement que nous avons adopté tous ensemble ici.

Je vous remercie.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Dunque, emu da stà a sente l'avisu nant'à i 4 raporti, pè piacè.

M. François SORBA

Merci, Madame la Présidente.

Pour le **rapport 129**, en ce qui concerne l'opération de rénovation du pont d'Ascu, la commission a émis un avis favorable avec une non-participation du groupe Un soffiu novu et de Mme Josepha Giacometti-Piredda ; absence des groupes Core in fronte, Avanzemu et Mme Julia Tiberi.

En ce qui concerne le **131**, sur l'opération de rénovation des 12 rames AMG, la commission a émis un avis favorable avec une non-participation du groupe Un soffiu novu et de Mme Josepha Giacometti-Piredda ; absence des groupes Core in fronte, Avanzemu et Mme Julia Tiberi.

En ce qui concerne le **132** sur la modernisation des gares et de Calvi et de L'Isula, et de la création d'un atelier de maintenance à Lumio, la commission a émis un avis favorable avec une non-participation du groupe Un soffiu novu et de Mme Josepha Giacometti-Piredda ; absence des groupes Core in fronte, Avanzemu et de Mme Julia Tiberi.

Et le **rapport 135**, renouvellement voies ballast sur les périurbains de Bastia, Aiacciu et Balagna, la commission a émis un avis favorable avec une non-participation du groupe Un soffiu novu et de Mme Josepha Giacometti-Piredda ; absence des groupes Core in fronte, Avanzemu et de Mme Julia Tiberi.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Vi ringraziau. Joseph Savelli hà da dà l'avisu di a cummissione di e finanze.

M. Joseph SAVELLI

En ce qui concerne le rapport 129, la commission des finances a émis un avis favorable avec la non-participation des groupes Un Soffiu novu et Core in fronte ; l'absence du groupe Avanzemu.

Sur le rapport 131, la commission a émis un avis favorable avec la non-participation des groupes Un Soffiu novu et Core in fronte ; l'absence du groupe Avanzemu.

S'agissant du 132, la commission des finances a émis un avis favorable avec la non-participation des groupes Un Soffiu novu et Core in fronte ; absence du groupe Avanzemu.

Et enfin, pour le 135, la commission des finances a émis un avis favorable avec la non-participation des groupes Un Soffiu novu et Core in fronte ; absence du groupe Avanzemu.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Vi ringraziau.

U CESEC hà resu un avvisu favurevule.

Quale hè chì dumanda a parolla ? Paul-Félix BENEDETTI.

M. Paul-Félix BENEDETTI

On se félicite d'avoir des travaux de telles amplitudes. On est à plus de 50 M€.

On est quand même, logiquement, sur quelque chose qui va permettre de revenir à un état de modernité, que ce soit par la modernisation des 12 AMG, la réfection des zones dangereuses et anciennes, la réfection du ballast, l'adaptation des rails et la réfection des ouvrages d'art, qui sont tout aussi esthétiques, beaux que stratégiques.

Par contre, il manque un chapitre complémentaire : c'est l'évolution du matériel, avec des achats de rames complémentaires pour pouvoir avoir, que ce soit dans le périurbain ou dans le péri-littoral, des lignes complémentaires ou des plages horaires plus rapprochées, et ensuite se positionner sur le créneau du fret avec l'achat de locotracteurs adaptés et récents, en lieu et place des cadavres roulants que nous avons achetés d'occasion, et se rééquiper en wagons carrossés et en, je dirais, wagons-plateaux ; ce que nous avons il y a une trentaine d'années.

La logique, aujourd'hui, des bilans carbone fait qu'il est préférable de privilégier des déplacements de matériaux par le train. Il avait été envisagé des schémas roulants avec des trafics éventuellement nocturnes, sachant que nous sommes en monorail et qu'il est difficile de faire des croisements de fret journalier et, en même temps, de doubler des transports de passagers.

Mais moi, j'aimerais que, assez rapidement, on ait une vue d'ensemble. Ensuite, la discussion financière sera un autre pan de nos discussions.

Mais d'adosser à ce schéma qui, aujourd'hui, économiquement, à part une fiabilité et une meilleure fluidité de l'existant, ne nous projette pas dans un rendu économique qui va faire dépasser le chiffre d'affaires de ce qu'il est aujourd'hui. C'est-à-dire qu'on n'est pas encore à 10 M€.

C'est la dotation d'équilibre continue et perpétuelle de la Collectivité de Corse. Mais si on veut avoir le gap, diminuer et faire des économies d'échelle, ça passe par cette réactivité dans la planification des métiers du train.

Et dans le métier du train, le métier du transport est un métier qui est fondamental. On est la seule région du monde qui a un réseau ferré et qui ne transporte rien du tout.

Donc, moi, je voudrais que l'on ait ce schéma et qu'on s'adapte avec ce plan. Ensuite, on discutera des finances et du reste. Mais qu'on ait le volet économique qui nous dise : voilà, si on veut faire du fret, il y a tant d'investissements, il faut modifier telle gare, il faut rajouter telle zone de croisement, et ainsi de suite.

Sinon, moi, je vous félicite de permettre de moderniser et de donner aux Chemins de fer de la Corse une visibilité à un peu plus long terme.

Pareil, j'attends qu'on prenne au moins des positions d'achat sur deux motrices, ou quatre. Et sachant que ce sont des trains d'exception, qu'on fabrique au compte-gouttes, et qu'il n'y a pratiquement que deux fabricants dans le monde, si on doit le faire, il faut s'y prendre assez vite. Entre le délai de commande et le délai de livraison, il se passe plusieurs très longues années.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Grazie. Josépha Giacometti-Piredda.

Mme Josépha GIACOMETTI-PIREDDA

Merci.

Alors, moi aussi, je vais m'inscrire un peu dans la même logique que le conseiller exécutif, c'est-à-dire que j'interviendrai sur la globalité pour l'ensemble des rapports.

Quand c'est bien, il faut le dire. Donc, il y aura quelques bémols, mais c'est dans une bonne perspective.

D'abord, il faut saluer l'équilibre, aujourd'hui, des Chemins de fer de la Corse, entre une véritable logique d'entreprise et un vrai sens du service public.

Et saluer aussi une richesse des Chemins de fer de la Corse : c'est son capital humain et sa logique aussi d'équipe entre la direction et les cheminots, qui est une vraie force, parce qu'on est véritablement dans une approche de l'intérêt collectif et de l'intérêt général chaque fois que des décisions sont prises. Et je crois que c'est véritablement un atout.

Un atout aussi, vous l'avez rappelé, ce sont les investissements réalisés, avec des besoins qui étaient réels ces dernières années et qui ont contribué à moderniser le réseau : les commandes centralisées, la création de nouveaux croisements.

On a un atout qui est indéniable et qui est rappelé, et qui est rare, finalement. C'est un atout sur le plan structurant. C'est que nous avons des gares au cœur des villes, qui arrivent au cœur de nos villes.

Et d'ailleurs, j'en profite pour dire qu'il est vraiment dommageable que certaines agglomérations envisagent, dans leur projet, de déplacer les gares en dehors des villes. Cela va à total contre-courant de ce qui se fait, de ce qui se pense.

Lorsque l'on veut parler de multimodalité, lorsque l'on veut parler d'accessibilité, de circulation douce, lorsque l'on veut parler d'aménagement périurbain cohérent, quand on a la chance d'avoir des gares qui arrivent en cœur de ville, c'est une richesse indéniable. Et ce serait vraiment à contre-courant de tout ce qui se fait.

J'en profite tout de même pour le dire. Il ne faudrait pas détricoter ce qui est bien fait. Ce n'est pas à l'endroit du Conseil exécutif.

Ensuite, il y a quelques questionnements.

Effectivement, il faut revenir sur le fret, parce que ça aussi, ça peut être un atout. Mais ça demande, et vous le savez, des types d'aménagement spécifiques, du matériel roulant spécifique.

La question, je le redis, de l'aménagement aussi de la Plaine. Il faudra y penser, parce que ce sont de vrais enjeux.

Il faudra se dire aussi ce qui va être faisable, ce qui ne le sera pas, dans quels délais ça pourra l'être, et en termes de financement, en termes de projection et de perspectives.

Et également, moi, je suis d'accord sur l'ensemble des dossiers, parce qu'il y a, comme je l'ai dit, une logique, en termes d'aménagement et en termes de cadencement.

On sait aussi que les financements, c'est compliqué.

On sait aussi que, dans la logique du PTIC, aujourd'hui, parmi les quatre dossiers ferroviaires, un seul, à ce stade, a obtenu un cofinancement. Il y a eu la rénovation des deux gares de Calvi et l'Isula, la construction d'un dépôt de maintenance à Lumio.

Ce sont des avancées importantes, mais on le sait aussi, elles ne représentent qu'une partie du projet global.

Sauf qu'aujourd'hui, le PTIC, on sait dans quelle logique nous sommes enfermés. C'est-à-dire que l'État avait fait son carnet de commandes et nous, nous courons après. Et nous devons faire valoir ce qui est structurant. Et on s'était fait un peu avoir, même beaucoup, sur la façon d'inscrire les éléments structurants au PTIC et de les partager. Et aujourd'hui, là, on n'y est pas du tout.

Et quand on sait qu'au niveau des financements européens, certaines choses ne pourront pas être financées, puisque certaines opérations ne sont plus éligibles au titre des aides européennes, et lorsque l'on voit les besoins en financement qui arrivent, il faut vraiment qu'on puisse le partager et le discuter.

Et là, alors, ce n'est pas un bémol, au contraire, c'est dire que tout ça, tout ce qui a été fait, tout ce qui a été structuré, tout ce qui a été assis, tout ce qui nous permet aujourd'hui de nous projeter positivement, risque d'être considérablement freiné si nous ne pensons pas, effectivement, à l'acquisition de nouveaux matériels.

On le sait. Ça a été dit avant moi. C'est long. Les dossiers de financement sont longs et la fabrication est très longue.

Et l'on sait que, non seulement on mettrait un coup de frein sur les opérations, mais aussi on dégraderait le service, avec des pertes de confiance. Parce qu'on a aujourd'hui des circulations qui sont en tension, notamment sur le périurbain, et la moindre fragilisation, la moindre panne, bien sûr qu'elle vient contrarier le fonctionnement, mais elle vient aussi créer des ruptures de confiance qui peuvent être ensuite contre-productives, alors qu'on a sécurisé les choses.

Je pense notamment, quand je parle de l'acquisition de matériel, à l'obsolescence des autorails Soulé, qui assurent, vous le savez, une part importante, notamment du périurbain en Balagne, et qui arriveront progressivement en fin de potentiel au cours des prochaines années.

On sait que nous sommes à l'horizon 2030. Ça veut dire que nous sommes à quatre ans de la fin de ces autorails.

Donc, il y a vraiment urgence à y penser, parce que sinon, on va se retrouver face à un... On va plafonner, alors qu'on était sur une perspective favorable.

Alors, je vais terminer par là.

Il y a un projet qui existe. Je reviens sur le capital humain et le travail qui a été effectué à l'intérieur des Chemins de fer, par les Chemins de fer de la Corse et par les cheminots, et en accord avec eux.

Il y a un projet qui est prêt, qui est partagé, qui est abouti.

Donc, la priorité, elle doit être clairement identifiée. C'est l'acquisition de nouveaux autorails, adaptés aux caractéristiques de notre réseau et aux besoins de nos territoires.

Ce serait incohérent et politiquement regrettable de ne pas le faire aujourd'hui.

Alors, moi, ce que je vous demande, pour terminer, c'est qu'il faut vraiment que nous affirmions le caractère prioritaire et structurant de l'acquisition de nouveaux matériels roulants, qu'on réfléchisse d'ores et déjà à leur financement, de considérer ce projet comme le complément indispensable des opérations déjà validées ou actuellement en cours d'instruction.

Et je souhaiterais que le Conseil exécutif puisse nous présenter prochainement le dossier relatif à l'acquisition de nouveaux matériels roulants, bien sûr en concertation avec les cheminots, et de préparer les financements, afin que l'on puisse aller très vite sur de la programmation.

Nous avons commencé à moderniser notre réseau ferré,

Pè un serviziu publicu di qualità à prò di i Corsi, ùn hè micca u mumentu d'indebbulisce ciò ch'hè statu lanciàtu è lanciàtu bè.

Vi ringraziu.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Grazie. Quale hè chì dumanda a parolla torna ? Pierre Ghionga.

M. Pierre GHIONGA

Madama a Presidente, vi ringraziu,

Duie parole per dì chì stu pianu di mudernisazione di u camin'di ferru hè una vera scelta di sviluppu à long'andà per u nostru territoriu, è vi felicitaghju per què.

Dopu, sò d'accunsentu cù Paul-Félix è Josepha nant'à trè punti:

- Ci hè un bisognu di fà un pianu di transportu di e marchenzie.
- Di cumprà novu materiale ; hè u mo sognu di cumprà i "stadler", chì sò i più belli treni metricchi.
- È u terzu puntu hè di falà u trenu in Bunifaziu.

Dunque, ci vole à principià perchè ghjè longu. È Napulione ne avia da fà u giru di Corsica. Napulione III. Ghjè vera. È noi u nostru scopu hè di falà in Bunifaziu. Micca in Portivechju. Portivechju ùn basta micca. Ùn basta micca. Ci vole à ghjunghje in Bunifaziu.

Dunque vi ringraziu per stu raportu è simu pronti à vutà lu.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Grazie. Didier Bicchieray.

M. Didier BICCHIERAY

Merci, Madame la Présidente.

Je suis un peu ému, parce que quand j'interviens pour les Chemins de fer de la Corse, mon père était cheminot, donc ça me tient à cœur de parler de ce rapport.

Alors, en fait, je vais lier les quatre rapports ferroviaires en focalisant - et saluer bien sûr la présence de nos amis à la direction du personnel et les employés de la CFC - principalement sur celui-ci qui est plus abouti, mais je note qu'il touche tous la Balagne et l'accès à notre territoire.

Sur les trois autres, à savoir la rénovation des rames des AMG, les travaux sur le pont d'Ascu-Balagna et le renouvellement des voies ballast, toutes inscrites au PPI, je ferai juste un commentaire sur la maquette financière.

A l'inverse de la rénovation des gares de Calvi et de L'Ile Rousse, le financement n'est pas acté puisque les demandes de financement restent à formuler.

Si on cumule les trois, ça fait 40 M€ dont 32 M€ par l'État qui n'a pas encore été sollicité et 8 M€ par la CDC... Si jamais l'État décide sa participation sera de 70 %, celle-ci prévue à 32 passera à 28, faisant mécaniquement monter la part de la CDC à 12 M€. Ça manque un peu de projection.

L'été dernier, avait été soumise au préfet une série d'opérations au titre du PTIC pour un montant total demandé de 80 M€. A-t-on eu un retour ? Si oui, on voudrait savoir quelles opérations sont priorisées et si une clef de répartition a été retenue ?

J'en viens à la modernisation des gares de Calvi et de L'Ile Rousse, un rapport important pour la Balagne. On attendait sa concrétisation depuis plusieurs années. La rénovation et la mise en accessibilité des deux principales gares devenaient urgentes, de surcroît avec la fréquentation estivale. Inscrite au PPI 2026-2030, il s'agit en fait d'une opération de 2022 qui a été reprogrammée.

En plus des travaux de rénovation et de mise en accessibilité des deux gares, l'atelier de maintenance passe de Calvi à Lumio. En mars 2028, les travaux devraient être terminés, si on s'en tient à ce qui est mentionné dans le rapport.

Le coût est estimé à 5,5 M€ HT, dont l'État prend en charge 70 %, soit 3,8 M€, l'arrêté de cofinancement PTIC est joint, donc les travaux peuvent commencer pour ce dossier.

Je voudrais néanmoins vous relayer les inquiétudes légitimes des cheminots quant à la sécurité des emprises ferroviaires.

Dans le cadre du projet de rénovation de la gare de Calvi, les aménagements envisagés conduiraient à une ouverture quasi-totale des emprises ferroviaires au public, alors qu'elles sont aujourd'hui majoritairement protégées par des dispositifs de clôture et de séparation physique.

Dans le règlement de police des réseaux ferrés secondaires, l'accès aux voies, aux abords immédiats et aux dépendances techniques est interdit au public, sauf aux endroits spécialement aménagés et sécurisés (passages autorisés, quais, traversées réglementées).

La perspective d'une place ouverte à proximité immédiate des rails, susceptible d'accueillir des familles et des enfants, crée un risque de chute accidentelle ou d'intrusion sur la voie en période de circulation des trains. Les clôtures ou garde-corps aujourd'hui en place ne semblent pas prévus dans le projet.

Pourriez-vous, Monsieur le Président, nous apporter des précisions sur ces questions de sécurité ; nous communiquer l'étude de sécurité ; engager une concertation avec les CFC et envisager le maintien de dispositifs de séparation entre l'espace public et la voie ferrée active ?

Je profite de ce rapport pour demander l'organisation d'une réunion commune CFC/CDC/Commune, afin de préciser les aménagements extérieurs de cette gare, sachant que la commune envisage de futurs aménagements sur le jardin contigu à l'espace extérieur de la gare, ce qu'on appelle chez nous « le petit jardin ».

Cette réunion permettrait également d'aborder l'entretien de la voie ferrée le long de la plage qui borde la passerelle communale. Ainsi que la destination de l'actuel atelier de maintenance qui est particulièrement délabré et qui pourrait être réaffecté après son transfert à Lumio.

J'ajouterais également qu'il faudrait que les CFC, qui ont récupéré le parking de la gare, soient attentifs à son entretien. Il est situé en plein centre-ville et les riverains et commerçants sollicitent régulièrement la mairie pour qu'il soit mieux entretenu.

Par des relations personnelles, je tâche de relayer, mais nous aimerions que ce soit plus automatique et régulier.

J'en finirai en vous interrogeant sur la situation sociale des occupants des deux gares.

Les gares de Vivario et de Ponte-Leccia ont été refaites et les appartements aussi en maintenant les occupants.

Seul l'appartement de la gare d'Ajaccio a été transformé en bureaux parce qu'il n'y avait plus d'occupants.

A Calvi et l'Ile Rousse les appartements ne seront pas affectés apparemment.

Qu'advient-il des occupants actuels ?

Je vous remercie.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Vi ringraziau. Altre dumande di parolla ? Saveriu Luciani.

M. Saveriu LUCIANI

À ringrazia vi.

Moi, je commencerai par un peu d'histoire, puisque Pierre-Jean a évoqué le train jusqu'à Bonifaziu.

À la fin du XIXe siècle, le train arrivait à Ghisonaccia-gare, le 17 juin 1888. Plus tard, il y a une extension vers Abbazia en 1930, vers Porto-Vecchio un peu plus tard. Fin de cette ligne en 1943, à cause de quelques ponts et du tunnel de Fautea qui avaient été endommagés.

Et le train arrivera jusqu'à Folelli, je regarde Hyacinthe avec un clin d'œil, jusqu'en 1952. La fermeture de la ligne de Folelli, c'est 1952, je crois. Donc, ce n'est pas si vieux que ça, finalement. Mais ce n'est pas, finalement, important à ce stade.

Sauf que, bon, moi, je salue quand même les cheminots qui sont là, qui sont montés en équipe ce matin. Je pense qu'ils sont un peu inquiets, quand même, de l'évolution des choses.

Ils savent pertinemment que la plupart d'entre nous, j'espère, vont voter ce rapport, parce qu'il est, je le dis, optimiste et, en tous les cas, donne un peu d'oxygène à cette inquiétude. Et surtout, il trace une perspective qui, quand même, nous permet d'aborder les années 2030, je précise, de manière plus rationnelle.

Ce que je voulais dire, c'est qu'il y a quand même, et je refais un clin d'œil à l'histoire, cette interrogation sur l'extension qui apparaît dans le PADDUC, qui apparaît aussi dans les déclarations de l'exécutif depuis quelques années.

Cette extension, pourquoi ? Parce que personne n'en a parlé jusqu'à présent, mais le trafic routier, aujourd'hui, pèse sur les Corses.

Je le dis en tant qu'utilisateur de la RT qui part de Ghisonaccia et qui monte jusqu'à Bastia, on ne parle plus en kilomètres, on parle en heures. Et ça, c'est quelque chose qu'il va falloir prendre en compte, au-delà des trains, bien sûr. Je ne vais pas focaliser sur les chemins de fer. Ils sont, justement, une réponse importante dans l'histoire et dans l'avenir.

Dans l'histoire, ils ont modernisé un pays qui a été même traumatisé. Rappelez-vous a canzone di u trenu, di Marchetti, « u trenu di Bastia hè fattu pè i signori ». Ça a traumatisé tout un peuple de bergers et, finalement, ça a porté ses fruits, puisque ça a permis à la Corse de s'ouvrir aussi.

Même si, bon, je ne rentrerai pas dans l'histoire du train évoquée à l'époque de Napoléon III et, plus tard, sous la Troisième République, mais c'est un patrimoine historique aujourd'hui qu'il faut préserver, et surtout développer, et surtout donner une perspective qui soit autre que celle du diesel.

Je crois qu'il faut décarboner, aujourd'hui, cet espace-là.

Alors, je ne vais pas évoquer l'hydrogène, même si les Sardes vont faire l'acquisition de trains à hydrogène, les Siciliens aussi, les Calabrais aussi. Mais je crois qu'il y a aussi (ce n'est pas dans le rapport, c'est la page blanche qui est après, elle est à vous, elle est à moi, elle est à nous) une interrogation sur la manière de sortir du détroit d'Ormuz, parce que le contexte géopolitique international peut aussi constituer un péril pour nos communications et pour nos transports internes et externes, bien sûr.

Donc, bien sûr, on salue la modernisation des gares de Calvi et de l'Isula, l'atelier de Lumio, bien sûr, le pont qui est entre Canavaghja et Pietralba, qui va aussi être rénové, le ballast, bien sûr, parce que là aussi, Josépha l'a souligné, l'importance du périurbain, aujourd'hui, elle est quand même avérée. Elle pourrait même être étendue, justement, vers la Casinca, vers Barchetta, parce que ça permettrait de désengorger un peu plus les axes.

Vous le savez, quand vous arrivez à Numeru 4, ce n'est pas mal. Quand vous arrivez sur l'axe bastiais, on a quand même quelques difficultés à progresser.

Donc, tout ça pour dire que, bien sûr, le périurbain et bien entendu, la rénovation des AMG aussi, avec cette interrogation sur la décarbonation du territoire, y compris ferroviaire. Je crois que c'est important de le souligner.

Alors, il y aurait quelques points et moi, je ne vais pas rentrer dans les détails du PTIC, parce que je pense qu'il y aura des interrogations à avoir là-dessus, sur les financements justement de l'État, la part de l'État et la part de la Collectivité sur l'ensemble des opérations. C'est une interrogation qui, à mon avis, viendra après.

Dire aussi qu'il y a, malgré tout, quelques points à régler. On est pratiquement, aux dires notamment des utilisateurs, à flux tendu, quand même. On a pas mal de trains, notamment les Soulé, qui sont ou en réparation, ou hors-service. Ça peut, justement, handicaper un petit peu les passages entre l'Isula Rossa et Calvi, dont évoquait notre collègue Bicchieray.

Vous dire aussi qu'il y a un point qui me semble à mettre sur la table et qui a été mis sur la table par Josépha et par Paul-Félix : c'est le fret.

On a, je crois, en Corse, des locotracteurs, il y en a au moins un, et des plateformes. Ça a été, pendant longtemps, une source de financement intéressante, y compris de rentrées et de recettes.

Et aujourd'hui, ce fret, il est... Et je rebondis encore sur le trafic routier. Quand vous montez à l'Assemblée de Corse, par exemple, que vous montez Vizzavona, il y a des moments où, si vous n'avez pas 180 chevaux, vous faites la procession.

Donc, c'est important aussi de voir si on peut, et je pense que c'est une dynamique à mettre en place au niveau des Chemins de fer, remettre aujourd'hui le fret. Non pas simplement pour, je dirais, les déchets, ça peut servir, mais pour les voitures, les marchandises, avec la possibilité d'avoir des livraisons gare par gare.

Ça me semble élémentaire et je pense qu'au niveau même interne, ce serait quelque chose qui serait vraiment dynamique. D'autant que les ponts rénovés supportent largement, y compris les locotracteurs et les plateformes. Ça, c'est important de le souligner.

Après, on pourrait aller très loin sur les AMG 800. Un train immobilisé, c'est six mois, si on m'a bien expliqué. Et il y en a douze à réviser, et il y a déjà des prolongations et des retards.

Je crois que c'est important, aujourd'hui, de rattraper ce retard. Et, pour le rattraper, certainement qu'il va falloir, au niveau des ateliers, booster peut-être la machine.

Avec un petit commentaire, justement, sur l'implantation de ces ateliers.

Normalement, sur les lignes ferrées du monde entier, elles sont pratiquement toutes situées en bout de ligne.

En Corse, on en a une en bout de ligne, c'est Aiacciu. La seconde, c'est Casamozza. C'était Bastia, mais elle est à Casamozza. Ça pose une difficulté en termes de visite des trains et de maintenance.

Je crois que c'est important de voir comment, justement, répondre au fait que Lumio ne sera pas en bout de ligne, puisque c'est Calvi qui va déménager.

Ces trois ateliers, enfin, en tous les cas pour deux, il y a une réflexion à avoir sur la manière de pouvoir, justement, être plus efficace en termes de visite de trains, sachant qu'il y a besoin, justement, de maintenance systématique. Et d'ailleurs, vos opérations y répondent en grande partie.

Un dernier point, donc, et je reviens sur l'histoire de l'hydrogène. On doit poser la problématique, certainement au-delà du chemin de fer, mais plutôt des transports en général et des communications.

À l'heure de l'autonomie, ou en tous les cas de ce qui peut en rester demain, après-demain, on ne sait pas trop, mais, en tous les cas, l'exemple sicilien et l'exemple sarde peuvent inspirer la Corse.

On a le Ricantu qui va fonctionner au biocarburant, au colza. On essaie de faire donc un effort. Et je reprends, à ce titre, le rapport du CESECC, qui est très intéressant sur cette partie-là. Je crois qu'ils disent, à un moment donné, « par paliers, réfléchir à un nouveau projet pour un nouveau chemin de fer de la Corse ».

On est dans les grandes phrases qui, pour l'instant, n'ont pas trop de retentissement. Mais ce qui me semble important, au niveau des actions, et je le dis encore une fois, que je salue sans équivoque, c'est qu'il y a forcément le besoin de réfléchir après 2030, à une autre manière de fonctionner en termes de carburant, donc de motorisation.

Essayer d'abandonner progressivement le diesel, parce que, si on suit les calendriers, on risque d'avoir du diesel jusqu'en 2040. Or, on sera en contradiction profonde avec les axes que nous avons choisis tous ensemble de privilégier, notamment en termes de décarbonation de l'espace, et donc d'essayer, autant que faire se peut, de répondre aux impératifs liés au changement climatique.

Voilà. Nous voterons, bien entendu, ces quatre rapports, avec un dernier salut et du courage pour tous ces cheminots qui font fonctionner une institution, on peut dire comme ça, qui doit, demain, pouvoir être une dynamique pour les transports dans ce pays.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Grazie. Cathy Cognetti-Turchini.

Mme Cathy COGNETTI-TURCHINI

Merci, Madame la Présidente.

Dans la continuité de tout ce qui a été dit, et pour remercier le Conseil exécutif pour ses rapports qui servent à la Corse dans sa généralité.

Ainsi, investir pour les Chemins de fer de la Corse ne doit pas être considéré comme une dépense, mais comme un investissement d'avenir.

Déjà, on sent qu'il y a vraiment une écoute du Conseil exécutif, des agents, et une collaboration qui se fait entre la direction des Chemins de fer et notre institution.

Dans une conjoncture économique difficile, marquée par une hausse durable des coûts de mobilité, le train représente vraiment une réponse à la fois économique, sociale, environnementale et territoriale.

Plus qu'un simple moyen de transport, c'est un outil de souveraineté, de solidarité et de développement au service de toute la Corse.

Le chemin de fer, c'est bien plus qu'une ligne sur une carte. C'est une île qui veut rester accessible pour tous.

Lorsque Hyacinthe Vanni, que je veux remercier, avait permis aux apprentis, aux élèves, une gratuité des transports, c'était déjà une avancée et nous continuons dans la même démarche.

Alors, le Chemin de fer de la Corse, ce n'est pas seulement un moyen de transport, c'est un véritable outil d'aménagement du territoire, de cohésion sociale et de développement économique de notre île.

Consciente de ces enjeux, la Collectivité doit en faire une priorité stratégique.

C'est un véritable défi. Et le véritable défi, ce n'est pas le coût du train, mais c'est l'absence de trains qui est importante pour nous.

Et nous souhaitons que la Collectivité puisse accompagner les agents, les Chemins de fer et la Corse vers son développement et vers une priorisation de cet outil.

Je vous remercie.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Grazie. Hyacinthe VANNI.

M. Hyacinthe VANNI

Ghjustu duie parolle à l'accorte.

Salutà l'amichi di u Caminu di ferru, toujours avec un peu d'émotion parce que j'ai été président pendant huit ans, je pense qu'on a partagé beaucoup de choses, on a porté beaucoup de projets.

Saluer bien sûr, Jean-Batti Bartoli, qui était le directeur de la SEM et qui a fait un travail considérable. Se rappeler que lorsqu'il prend ses responsabilités, les trains ne fonctionnent pas, donc se dire d'où on part, on parle de ça il y a dix ans, pas cinquante ans. Donc le chemin parcouru entre des trains qui ne fonctionnaient pas, une catastrophe industrielle annoncée et le fait de les faire fonctionner après, avec les problématiques qu'on rencontre aujourd'hui, parce que ce matériel n'a jamais été adapté aux chemins de fer de la Corse.

Mais bien entendu, aujourd'hui, on est bien obligé de l'exploiter, de le réparer, de l'entretenir, mais il faut aussi dire que ça coûte très cher et ça demande une organisation hors du commun.

Alors, quand la Chambre régionale des comptes vient nous dire : « Vous coûtez trop cher, vous dépensez trop », il faut se dire aussi que le choix, à l'époque, peut-être qu'on aurait fait le même, mais faire le choix des trains qui ne passent pas dans les tunnels, qui ne freinent pas et qui ne sont pas adaptés, ça a été une catastrophe industrielle. Et aujourd'hui, on paye le coût. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, il faut s'organiser dans les ateliers, il faut s'organiser en 2 X 8, il faut travailler, il faut les réparer. On est à flux tendu.

C'est toute cette problématique-là qu'il faut prendre en compte.

Et Josépha l'a dit, les Chemins de fer, c'est une entreprise, c'est un esprit d'entreprise, c'est une culture. C'est la culture du travail, la culture du partage et de la transmission. Ça, on l'a réussi. On n'a pas attendu que ce soient des grands ingénieurs du continent qui viennent, ou des grands directeurs qui viennent nous expliquer comment on faisait fonctionner nos trains. Tout est en interne, tous des gens issus de l'université, ou de l'apprentissage, ou de notre territoire.

Ça, c'est la vraie fierté et la vraie réussite.

On n'a pas attendu qu'on nous autorise à avoir la corsisation des emplois ou quoi que ce soit. Comme quoi, comme quoi, quand on veut, on peut.

Sò tutti quì. U direttore, ghjè d'ind'è noi. Ùn hè micca venutu di a SNCF à spiegà ci... ils sont venus de la SNCF. Ils sont venus nous expliquer, rappelez-vous. On leur a conseillés de repartir. Mais rappelez-vous qu'à l'époque, il y avait des gens de la SNCF, payés trois fois plus que ceux que vous voyez là-haut, qui venaient nous expliquer comment il fallait faire. Il y avait un contrat d'assistance.

Aujourd'hui, on a réussi à tout internaliser. Vous avez réussi à tout internaliser.

Et ça, c'est la vraie fierté, c'est la vraie richesse.

U restu, le matériel, les machins, tout ça... bon. Bien sûr, c'est important. Mais le plus important, c'est l'humain.

Et le plus important, c'est d'avoir des gens d'ici qui peuvent accéder aux postes de responsabilité. Ça, c'est la vraie fierté et c'est notre vraie fierté.

Après, on peut toujours faire mieux, on peut toujours faire plus.

Rappelez-vous que c'était le Moyen Âge. On s'appelait d'une gare à l'autre pour envoyer un train, avec ce que ça peut comporter en termes de sécurité, en termes de temps, en termes de réglementation.

Rappelez-vous aussi, et on a un petit peu oublié, le train de Furiani. Quand le préfet nous interdisait, je parle sous le contrôle de Jacques Chibaudel, ne serait-ce que de passer.

Et quand on a dit : u prefettu, ci ne furtimu, emu da passà listessu è dopu, emu da fà ciò chì ci vole à fà, tous les aménagements pour faire le train de Furiani.

Et aujourd'hui, c'est fait.

Beaucoup l'ont dit, très modestement : on l'a fait. Mais au début, ce n'était pas gagné.

Donc, on part de loin, de très loin, pour arriver aujourd'hui à avoir une commande centralisée de ligne unique, 40 M€, qui sécurise et où on peut cadencer sur le périurbain bastiais, sur le périurbain ajaccien et en Balagne.

Je rappelle que le PEI de l'époque n'avait pas prévu l'extension de la CCVU en Balagne. C'était un oubli, puisque la Balagne a toujours été oubliée. Sempre. Et aujourd'hui, il y a un petit rattrapage.

Et c'est la présidente Maupertuis qui est allée négocier des fonds européens pour pouvoir, aujourd'hui, installer la CCVU en Balagne.

Et pour ceux qui ont la mémoire, les représentants du personnel, une personne m'avait dit : « On verra la CCVU en Balagne quand les poules auront des dents. ». Bon, les poules, elles n'ont pas encore des dents, mais la CCVU en Balagne est installée.

Et on est allé plus loin, aujourd'hui, avec ces investissements considérables sur Lumio. Et je demande aux Balanins de se rappeler ce qu'était Lumio il y a quatre ou cinq ans : une déchèterie squattée. Squattée. Donc, on a tout dépollué. On a sorti, sans que ça nous pose des problèmes, quelques fois même des menaces, des personnes qui étaient là, etc.

Bon, voilà. Donc, on ne va pas refaire l'histoire, vous la connaissez par cœur.

Ce chemin, il a été passionnant, quelques fois épuisant. On l'a fait ensemble. Et aujourd'hui, la personne qui prend la suite, je pense qu'elle est encore plus passionnée que moi. Et vous voyez que les projets sont là, la dynamique est là.

Et je dis aussi qu'aujourd'hui, la montée en puissance sur toutes les rénovations, sur tout ce qui est réfection des gares, sur tout ce qui est aujourd'hui réfection des voies, l'atelier, et je parle sous le contrôle de ceux qui l'attendent depuis des années. Sans oublier l'atelier de Casamozza, le nouveau, qui a été construit, 11 M€.

Je pense qu'il faudrait parler des heures pour dire tout ce qu'on a fait.

Bien entendu, le nouveau matériel roulant, ne pas se tromper, parce que nous aussi, on peut se tromper. Bien réfléchir, bien consulter les personnes dont c'est le métier aussi, et souvent « les petits », puisque moi, je considère tout le monde de la même façon : ceux qui conduisent, ceux qui réparent. Parce qu'acheter du matériel qu'on ne pourrait pas réparer serait peut-être une autre erreur.

Donc tout ça, c'est à concerter ensemble.

Bien entendu, vous le savez, moi je suis pour les ouvertures, comme Pierre Ghionga des voies nouvelles. C'est ça l'avenir, c'est ça la transition écologique aussi.

In tutti i casi, l'avete capita, eiu, ancu s'è sò à a ritirata di i Camini di ferri, sò veramente fieru ch'è veramente u travagliu ch'emu fattu in seme cuntinueghji è sia ancu più, più forte chè sò chè faciamu noi. Dunque sò veramente felice.

È di dinù ch'è noi, un emu vindutu nunda.

Quand on parle de Calvi, il y a eu quelques petites ventes qui auraient pu profiter aujourd'hui, peut-être, aux chemins de fer. Et on a aussi fait quelque chose d'important sur la Balagne. On a fait des parkings.

Angèle Bastiani n'est pas là. On a fait un parking à L'Île-Rousse. On a internalisé le parking de Calvi, qui rapporte aujourd'hui 150 000 € par an, quand on nous payait 35 000 € d'AOT.

Celui de L'Île-Rousse, la même chose.

Ça fait à peu près 300 000 euros de recettes nouvelles.

C'est ça aussi, l'esprit d'entreprise et la dynamique.

Et je voudrais finir en saluant la dynamique portée par les services de Jean-Félix, Michel Gaudeau-Pacini, Johan Borelli. Je pense que vous avez amené vraiment une écoute et un partenariat. Ce n'était pas le cas avant. Mais je tiens à souligner que, grâce à votre arrivée, les choses vont beaucoup plus vite et ont changé.

Donc, vi felicitèghju à tutti et bonne continuation.

Mme Nadine NIVAGGIONI

À ringrazià vi. Un ci sò più dumande di parolla.

Allora, pudete dà e spiegazione.

M. Jean-Félix ACQUAVIVA

Vi ringraziu.

La longueur et la qualité du débat démontrent un attachement certain, je crois, non seulement au chemin de fer d'un point de vue historique, mais évidemment d'un point de vue humain et social ; attachement à ce qui était une SEM qui est devenue un service public, un EPIC, et un attachement aussi à une perspective liée à ce développement.

Moi, je salue évidemment, d'abord, vous me le permettrez, l'ensemble des avis positifs sur le fait de prendre en compte qu'il y a quand même une dynamique qui continue en termes de volonté d'investissement et de structuration sur un travail qui avait déjà été fait auparavant depuis quelque temps, qui s'est accéléré, qui s'est consolidé et qui monte en puissance en termes de volonté d'investissement.

Alors cela aussi est dû effectivement à une volonté politique d'une part, vous l'avez compris, mais aussi, cela a été indiqué par plusieurs intervenants, à une réforme statutaire qu'a portée l'ancien président exécutif, Gilles Simeoni, qui est président de l'EPIC, pour avoir une logique de montée en puissance entre une relation, en termes de vision de service public, entre la Collectivité maître d'ouvrage et un EPIC, avec une concertation et un renforcement, y compris sur la modernisation du réseau et des matériels roulants, et avec aussi, derrière, de la ressource humaine, puisque cela a été

dit par Hyacinthe et par d'autres, et Josépha aussi et d'autres. C'est la question de jeunes Corses, que ce soit cheminots, techniciens, directeurs, on les salue tous, sont aujourd'hui aux commandes techniques, avec nous, politiques, pour mener à bien cette transformation, et que ce n'était pas le cas auparavant.

Et idem, du côté Collectivité de Corse, comme cela a été indiqué dans la réforme administrative par Hyacinthe Vanni, c'est une réalité de motivation humaine, de perspective qui est assumée collectivement, qu'il faut souligner, parce que c'est pour ça que ça avance, dans cette bataille et dans cette transformation collective. Voilà.

Beaucoup de questions, beaucoup de sujets évoqués, je vais essayer de ne pas trop allonger le débat, tout en essayant de répondre, évidemment, au point saillant de ce qui se joue.

Donc, prise d'acte d'une volonté d'investissement qui était nécessaire ; évidemment la révision des AMG, mais qui est séquencée avec un calendrier précis, vous l'avez indiqué ; prise d'acte, évidemment, de la rénovation des gares et du transfert à Lumio ; le pont d'Ascu - Balagna qui continue ; les investissements déjà réalisés des ponts métalliques... Donc, nous sommes bien d'accord qu'il y a bien une prise d'acte d'investissement.

Donc, sur la question des financements, vous avez bien compris qu'il y a des choses actées et des choses demandées.

Dans les choses demandées, d'une part, il y a une discussion avec l'État sur la reprogrammation du PTIC. Ce n'est pas à force d'avoir insisté, et nous continuerons d'insister, que si un plan exceptionnel d'investissement PTIC, ou appelé autrement demain, doit se poursuivre, c'est bien sur des investissements structurants de ce style.

Donc, il va falloir se battre, évidemment, et continuer à convaincre que c'est bien en termes de priorisation et de choix sur des infrastructures au service de l'ensemble des Corses qu'il faut aller.

Donc, nous sommes dans cette optique-là de discussion avec l'État avec de bons espoirs d'aboutir sur les dossiers qui n'ont pas encore l'objet de réponse. Ça, c'est un premier élément, mais ce n'est pas le seul élément.

Je vais revenir sur le deuxième point qui a été évoqué, la question des matériels roulants neufs ou modernes, par rapport notamment au périurbain bastiais et ajaccien.

Alors, première remarque, il y a déjà eu un travail interne à l'EPIC, en relation avec la Collectivité, notamment avec une décision du conseil d'administration de juin 2025 où il y a déjà un positionnement technique sur le matériel roulant, avec un comité de pilotage dans lequel il y a les personnels présents parce qu'effectivement, il y a la

question de la prise en compte de l'opérationnel, du pratique, de ceux qui vivent et qui sont utilisateurs techniques de ces matériels. Il y a une AMO. Il y a une relation resserrée avec la direction des infrastructures sur ces questions et je rappelle qu'il y a une inscription au plan pluriannuel d'investissement déjà de l'acquisition de ces matériels roulants puisqu'on parle de 14 matériels roulants, 8 et 6, pour à peu près aujourd'hui, en prévisionnel, 150 M€.

Alors, bien sûr, dans une optique, dans un premier temps, de demande au PTIC, mais entre-temps, le cheminement côté Collectivité et EPIC, c'est de s'être ouvert par un conventionnement qui a été signé avec la BEI à un accompagnement technique, une ingénierie technique, mais aussi de modèle économique, puisque ça a été évoqué par Paul-Félix Benedetti et y compris de modalités de financements nouveaux sur le long terme avec la Banque européenne d'investissement.

Donc aujourd'hui, nous avons un conventionnement signé, après les collèges et lycées, où cet accompagnement se poursuit avec l'espoir de traduire, si possible, une avancée de l'acquisition et évidemment un benchmark au niveau des matériels roulants entre les praticiens, et y compris l'appui que fait la BEI pour d'autres opérations qu'elle fait par ailleurs ou elle finance du tram-train par ailleurs en Europe. Pour essayer, et en termes de coûts et en termes de financement, d'arriver à un modèle qui permette à la Collectivité viablement, et je vais réutiliser un mot qu'a utilisé Cathy Cognetti, d'être souveraine dans une structure qui permet la souveraineté de l'île dans le choix d'investissement dans ces matériels roulants.

On parle d'un choc de l'offre ferroviaire où des études déjà prévisionnelles ont déjà été réalisées, même si elles demandent d'être affinées, sur l'impact que ça aura en termes d'augmentation de fréquentation passagers et donc de recettes. C'était un souci aussi porté par Paul-Félix. Donc un impact sur l'exploitation au niveau économique et au niveau de l'usage décarboné et des mobilités, il y a déjà des études qui démontrent l'impact sur l'augmentation de la fréquence des passagers et de l'augmentation des recettes qui fait que, évidemment, on a une perspective de croissance.

Cette étude pourra vous être présentée lorsqu'on reviendra dessus.

Donc, c'est un souci et une volonté partagée par l'EPIC et la Collectivité d'avancer le calendrier autant que faire se peut, avec ces études en cours, y compris sur le modèle juridique de financement et de portage de ces acquisitions, parce que nous sommes tous conscients, et je crois que cette conscience est partagée par l'Assemblée, que c'est le gap attendu. C'est-à-dire qu'après les investissements des gares et des haltes, de la commande centralisée, le gap, c'est le passage à ce matériel roulant, à la fois évidemment dans la décongestion périurbaine bastiaise, ajaccienne et en Balagne, avec la question évidemment de la décarbonation, avec la question évidemment du coût d'usage pour les Corses, du temps de parcours.

Et puis je rappelle qu'on va réviser le PADDUC et que la question du plan d'intermodalité fera l'objet des éléments de révision entre services publics ferroviaires, (exploitation, infrastructures), services publics routiers (lignes scolaires et lignes de désenclavement de service public routier autocariste, avec les vallées de l'intérieur), pour créer des connexions et des schémas, en respectant et en concertation avec les communautés de communes qui sont, pour beaucoup, autorités organisatrices de mobilité, d'arriver enfin à un schéma de mobilité et un plan d'intermodalité dans lequel le ferroviaire, par cette montée en puissance, aura toute sa place pour l'avenir des déplacements des Corses sur le territoire, au service de l'aménagement du territoire et du coût d'accès, donc du pouvoir d'achat de la mobilité, notamment pour les personnes âgées et les jeunes, entre autres, dans le territoire.

Donc, on est bien dans cette dynamique-là, pour répondre sur les inquiétudes sur le matériel roulant et sur la question des financements, la BEI étant même très heureuse d'avoir ce partenariat avec la Collectivité, qui était la seule collectivité sur laquelle elle n'avait pas de partenariat, ni sur les lycées et collèges où ça a commencé, ni sur les autres infrastructures, et une dynamique d'ingénierie qui se met en place, qui est multifactorielle et qui associe évidemment, et surtout, l'EPIC et ses personnels et ses directions, parce que ça fait partie des éléments de réussite.

Et moi, j'ai plutôt bon espoir que l'on arrive à avancer le calendrier et arriver à faire en sorte de matérialiser plus rapidement que prévu ces matériels roulants.

Donc ça, c'est un élément important à votre connaissance.

Sur l'ensemble des autres domaines, il est évident que la question du fret fait l'objet d'études internes Collectivité/EPIC.

La question du fret est un élément structurant nécessaire et fondamental sur lequel il faut se pencher et qui justifie la montée en puissance de ces investissements. Nous sommes d'accord là-dessus totalement, à la fois pour des raisons d'évidence. Il y a ces investissements qui sont des investissements structurants de longs termes, des éléments économiques et sociaux liés à la Corse en général, au désenclavement et au coût de distribution dans les territoires.

Donc oui, ce sont des éléments dans le fonctionnement de l'exploitation qui sont discutés à travers des études avec l'EPIC, et il y aura des évolutions sur ce sujet.

Sur la question de, on est en dehors de ces rapports mais puisque ça a été évoqué par plusieurs élus ici, la vision à long terme de la plaine orientale, je vous rappelle que nous avons présenté déjà une étude à cette assemblée à la session précédente.

Une AMO, notamment avec le CEREMA, puisque nous sommes adhérents du CEREMA, qui nous permet de mobiliser en quasi-régie le CEREMA, mais pas qu'avec

le CEREMA, sur l'intermodalité rail/route notamment jusqu'à, je dirais, u Murianincu, avant de passer à l'étape de l'étude future.

Cette volonté, elle est indispensable quand on se projette sur la modification des infrastructures en cours sur le long terme, y compris des infrastructures portuaires, y compris sur la question de la croissance démographique et des flux. Et il est évident que la plaine orientale, nous sommes d'accord sur le constat, en termes routiers, n'est pas le même objet que Bastia-Aiacciu, ou Aiacciu-Prupia-Portivechju, pour différentes raisons qu'on a déjà évoquées dans cette assemblée.

Aujourd'hui, vous avez un certain nombre d'opérations de créneaux de dépassement que vous avez adoptés ici, soit qui ont été réalisés, soit qui sont en cours. Il suffit de voir ce qui s'est passé à Vizzavona ou à Tavera, par exemple, qui seront permis aussi entre Vizzavona dans la partie nord.

Donc on aura entre Bastia et Aiacciu, un certain nombre de réalisations à vue d'œil qui permettront des créneaux de dépassement, qui permettront d'avancer en termes routiers.

Ça sera le cas aussi entre Aiacciu et Portivechju, par exemple, avec les créneaux de dépassement de Roccapina qui sont programmés au PPI dans un temps rapide.

Donc, il y a eu des évolutions déjà et il y en aura d'autres qui amélioreront la sécurité et la fluidité de transport.

C'est moins le cas, même s'il y a des investissements routiers sur la question de Bastia-Portivechju ; moins le cas pour différentes régions physiques et structurelles sur lesquelles il ne faut pas avoir de déni. C'est pour ça que nous avons fait adopter le classement des voiries à grande circulation à cette assemblée par rapport à la réglementation sur l'urbanisme, et les entrées et les sorties. C'est un élément important réglementaire dont s'est doté la Collectivité dans ce cadre.

Et le deuxième volet, sans vouloir vendre du rêve, mais pour une volonté politique, administrative et technique et une motivation grande, c'est d'aller sur ce sujet rail/route sur la plaine orientale.

Donc là, on ne va pas développer, mais l'AMO a été lancée, il y aura des études, il y aura le comité de pilotage, et évidemment associé à l'EPIC, bien sûr, parce qu'il y aura une exploitation passager ferroviaire avec, y compris, un volet de modèle économique et de croissance, et une complémentarité rail/route, avec une volonté de financement qui sera trouvée dans un modèle particulier pour essayer d'avoir le degré de maîtrise le plus haut dans le long terme d'un phasage technique et économique qui nous permette d'accomplir un projet de transformation par étape progressif qui revient et fait une réappropriation nécessaire sur ce linéaire, et qui donne une solution.

Dans la solution, il y aura d'autres solutions. A l'heure des navettes maritimes, vous aurez ces solutions-là à porter, mais je ne vais pas alourdir le débat sur ces questions-là.

Voilà sur l'aspect des principales questions sur le sujet de la volonté politique de croiser à la fois la volonté de décarbonation et la volonté sociale de l'investissement dans le train, c'est une évidence.

Pour revenir à ce que disait Saveriu Luciani, oui, par les temps qui courent, on voit bien qu'être maître de cette évolution pour arriver à des résultats, y compris pour des raisons d'opportunités de financement aujourd'hui sur la décarbonation qui sont peut-être plus simples à chercher qu'on ne le pense si on s'y insère, oui, il faut voir aujourd'hui la modernité du train à l'aune du contexte que l'on vit chaque jour de manière internationale et la dépendance à des événements extérieurs.

Oui, sortir du diesel.

Oui, c'est une modernité.

Oui, c'est aujourd'hui appréhendé peut-être socialement et politiquement mieux qu'avant.

Je pense qu'aujourd'hui on ne rit plus du train en Corse, au contraire, on est fier de son train, je crois, on est fier de ses personnels et on est fier de l'évolution de l'utilité de ce train. Aujourd'hui, quand on parle à des Bastiais ou à des Ajacciens qu'on peut arriver en centre-ville facilement par le train, les yeux s'ouvrent. Ils disent « quand est-ce que ça va arriver ? ». Quand on parle d'une halte éventuelle au Palais de justice, les yeux s'ouvrent.

C'est-à-dire qu'à un moment donné, il y a bien une appréhension de l'investissement sur ces infrastructures, parce qu'il y a aussi d'autres villes, ça a été rappelé par Josépha, dans les aménagements de territoires, d'autres villes où les choses se voient quand on va à l'extérieur en Europe et on voit bien l'utilité.

Donc il y a bien un intérêt, c'est à nous d'être mobilisés et déterminés sur cette question de manière forte.

Je crois que ça, c'est vraiment important.

Moi, je voudrais simplement aussi ici, encore une fois, saluer le travail réalisé déjà à travers la réforme statutaire qui a été adoptée et la montée en puissance.

C'est une montée en puissance avec un travail qui se voit, interne à l'EPIC, mais aussi qui se voit avec les directions de la Collectivité pour les programmations des

investissements, trouver des solutions et des solutions techniques et financières. Ça se voit, ça se sent, ça se lit, y compris dans les rapports.

« Une transmission et une réappropriation », ce sont les mots de Hyacinthe. Oui, transmission et une réappropriation. Ce n'était pas il y a 20 ans comme ça. Aujourd'hui, ça l'est. C'est incarné. Ce changement dans le ferroviaire, il est incarné politiquement, il est incarné socialement, il est incarné en direction.

Donc il faut aussi dire quand ça va et lorsque les mouvements ont été accomplis, ils sont en train de s'accomplir en relation avec l'apprentissage, avec l'université.

On part de loin, de très loin, c'est un terme qu'on reprend.

On part de loin et de très loin, mais on commence à avoir maintenant la vision que tout ce qui a été fait en RH et maintenant en investissement, nous permet d'arriver, sans jeu de mots, au bout du tunnel d'un changement, d'un choc ferroviaire qui commence par étapes et qui va arriver dans pas longtemps.

Donc ça, c'est important de le traduire.

Après, pour les questions de décarbonation liées à l'hydrogène ou à ce genre de sujet, il y aura des évolutions et des réunions prévues, y compris avec les opérateurs, sur les évolutions techniques. Aucune porte fermée, simplement un phasage par rapport à des études déjà réalisées en cours sur la décarbonation.

Sur les questions posées plus pratiquement et prosaïquement par notre ami Didier, pour Calvi, tout d'abord, en termes de dialogue, aucun problème, on ira à Calvi, d'ailleurs y compris pour traiter d'autres sujets, comme le port, comme d'autres aménagements, comme on ira dans d'autres endroits. Je sais que le président du Conseil exécutif s'est rendu à Portivechju pour un sujet routier. Je n'ai pas pu me rendre présent, mais il y aura d'autres sujets à Portivechju.

Il y a aussi le sujet du plan d'entrée de ville à Aiacciu, sur la question des infrastructures.

Donc, évidemment, évidemment.

Mais sur la question plus pratique, d'abord je pense que c'est quand même important de souligner qu'on est enfin dans la rénovation des gares de Calvi et de l'Isula, qu'elle commence, que la volonté politique et technique est affirmée et que les travaux vont débiter. Donc, c'est quand même, pour la Balagne, en plus de ce qui a été précisé avec la commande centralisée par Hyacinthe, un avantage qualitatif qui arrive, qui est fort et qui est important.

Sur la question des sujets plus liés à l'ouverture extérieure, j'avais cru comprendre que c'était la mairie d'abord qui avait demandé l'ouverture extérieure, dans un comité de pilotage en juin 2025, sur ces questions de sécurité posées par les inquiétudes de l'ouverture extérieure. Donc, dont acte sur cette question-là, d'une question posée où on reviendrait peut-être sur la question de la sécurité. Mais on n'a aucun souci à revenir en discussion sur la volonté d'aménager pour la sécurité.

Sur la question des appartements qui vont être libérés. Il y a une discussion avec les agents en cours. Il y a un calcul de primes et d'autres éléments qui sont en discussion interne. Mais il y a bien un dialogue opéré aujourd'hui qui existe. Et puis, plus globalement, il y a une réflexion globale sur les logements en discussion avec l'EPIC et les cheminots à l'échelle de la Corse.

Voilà ce que je voulais dire.

Remercier aussi Pierre Ghionga pour ces éléments-là et ces solutions techniques qui feront partie du débat.

Remercier aussi Cathy, Josépha et Paul-Félix, y compris Xavier Luciani, sur le sentiment positif sur les rapports, au-delà des questions sur la plaine orientale où il me semble que j'ai répondu pour partie, et sur le fret et sur la décarbonation.

Donc, je crois que c'est un sujet qui fait l'objet d'une convergence politique et d'une vision qui s'harmonisent, et c'est tant mieux. Maintenant, il faut avancer.

Vi ringraziau.

Mme Nadine NIVAGGIONI

À ringrazià vi, o Sgiò Presidente.

Allora emu da vutà.

Principiemu incù u primu **raportu, 129.**

Votu contru ? Non partecipazione ? Astensione ? Votu à prò ? À l'unanimità. Vi ringraziau.

(Le rapport 129 est ADOPTE à l'unanimité).

Raportu 131.

Votu contru ? Non partecipazione ? Astensione ? Votu à favore ? À l'unanimità torna.

(Le rapport 131 est ADOPTE à l'unanimité).

Raportu 132.

Votu contru ? Non partecipazione ? Astensione ? Votu à prò ? À l'unanimità.

(Le rapport 132 est ADOPTE à l'unanimité).

Raportu 135.

Votu contru ? Non partecipazione ? Astensione ? Votu à prò ? À l'unanimità. Vi ringraziau.

(Le rapport 135 est ADOPTE à l'unanimité).

(Applaudissements du public)

Eccu un persunale chì si ralegra di u travagliu da fà pè l'annu à vene.

À ringrazia vi è à vedeci.

Emu da cambià l'ordine di u ghjornu, emu da passà u raportu annant'à a SNSM è, s'è vo site d'accunsentu, ci sò duie pussibilità :

Sia cuntinuemu à seguità l'ordine di u ghjornu è n'avemu sin'à 4 ore omancu.

Sia femu passà a SNSM, u raportu d'attività è u GIRTEC, e muzione, è finimu versu 2 ore.

Tocc'à voi di dì mi a vostra preferenza.

Site piuttosto pè a seconda ? Allora cuntinuemu à travaglià è finimu forse versu 2 ore.

Vi stemu à sente, Madama a Cunsigliera.

ACCUNCIAMENTU È SVILUPPU DI U TERRITORIU /
AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Raportu n° 084 : **Convenzione pluriennale trà a Cullettività di Corsica è a SNSM : un partenariatu rinfurzatu à u serviziu di u salvamentu in mare in Corsica.**

Rapport n° 084 : Convention pluriannuelle entre la Collectivité de Corse et la SNSM : un partenariat renforcé au service du sauvetage en mer en Corse.

Mme Anne-Laure SANTUCCI

À ringrazià vi, Presidente.

Cari cullegghi,

Le rapport que j'ai l'honneur de vous présenter me tient particulièrement à cœur, car il est le fruit de discussions particulièrement riches et constructives avec l'ensemble des acteurs de la SNSM.

Je veux le dire aussi avec transparence : lorsque j'ai hérité de ce dossier en 2025, la situation n'était pas simple. Certaines incompréhensions fortes s'étaient installées et chacun mesurait les attentes fortes qui existaient de part et d'autre.

Nous avons fait le choix du dialogue, du respect mutuel et de la responsabilité.

La Collectivité de Corse souhaitait disposer de garanties sur la mise en œuvre de ce partenariat, et la SNSM avait besoin de visibilité pour préparer son avenir. Ensemble, nous avons su dépasser les incompréhensions et construire un cadre de confiance. C'est le cœur de ce rapport.

Je crois que nous pouvons collectivement nous féliciter du chemin parcouru. Ce travail partagé nous permet aujourd'hui de proposer, dans cet hémicycle, un cadre nouveau, plus ambitieux et, surtout, plus sécurisant pour l'avenir.

Je voudrais saluer mes prédécesseurs et le travail accompli au cours de ces dernières années.

En effet, depuis 2018, vous le savez, le soutien de la Collectivité de Corse apporté à la SNSM n'a jamais faibli. Plus de 2 M€ ont déjà été mobilisés pour accompagner le renouvellement de la flotte et les équipements de secours de plusieurs stations corses.

Je souhaite également saluer ici, solennellement, le président de la SNSM, M. De Oliveira, ainsi que l'inspecteur général Méditerranée, M. Nicolas Renaud, avec lequel nous avons beaucoup travaillé et construit, ces derniers mois, ce dialogue important.

Mais chacun le sait, intervenir année après année, dossier par dossier, dans une logique de financement ponctuel ne permettait ni à la Collectivité de Corse, ni à la SNSM de disposer de la visibilité nécessaire pour construire l'avenir.

C'est précisément tout l'intérêt de ce rapport et de la convention pluriannuelle que nous vous proposons aujourd'hui.

Dans un contexte budgétaire, parfois, vous le savez, contraint pour l'ensemble des politiques publiques, nous faisons un choix politique clair, fort : celui de maintenir notre soutien à une mission qui touche directement la protection de la vie humaine et sa sécurité.

Nous apportons à la SNSM une visibilité financière sur plusieurs années. Nous lui permettons de planifier ses investissements, d'anticiper le renouvellement de ses équipements et de maintenir à un très haut niveau la préparation opérationnelle.

En retour, la SNSM s'engage davantage dans une logique territoriale renforcée.

Cette convention n'est donc pas seulement un simple soutien financier. C'est un véritable partenariat stratégique entre nous, la Collectivité de Corse, et un acteur majeur de la sécurité maritime, la SNSM.

La Collectivité de Corse mobilisera ainsi 1,4 M€ sur la période 2026-2029 pour accompagner quatre opérations structurantes : la construction d'un nouveau canot tous temps pour la station de Calvi, la construction d'une vedette légère pour la station de Taverna, la modernisation du canot tous temps de Macinaggio, ainsi que le semi-rigide de Prupia.

Cette convention prévoit également une meilleure structuration de la maintenance des embarcations sur notre territoire, le développement des compétences techniques des sauveteurs, un renforcement des coopérations avec les acteurs maritimes corses, ainsi qu'un meilleur suivi de l'activité menée sur notre île, grâce à des indicateurs que nous partagerons.

J'insiste sur un point important. Nous avons souhaité que cette dynamique bénéficie davantage à notre tissu économique corse. Lorsque cela est possible, les opérations de modernisation, de maintenance et de carénage devront pouvoir mobiliser les entreprises corses et les savoir-faire présents sur notre territoire.

À travers ce rapport, nous faisons bien davantage qu'acheter des bateaux ou financer des équipements. Nous investissons dans la sécurité des Corses et de celles et de ceux qui nous font l'honneur de venir visiter notre île.

Nous investissons enfin, et c'est important, dans une relation de confiance renouvelée entre nous, Collectivité de Corse, et un partenaire essentiel de l'action publique.

Aujourd'hui, la réalité géographique de la Corse nous impose des responsabilités particulières. Nous avons le devoir d'accompagner celles et ceux qui, chaque jour, veillent sur notre espace maritime et assurent une mission d'intérêt général absolument essentielle et indispensable.

C'est le sens du partenariat que nous vous proposons.

Enfin, pour conclure, je souhaite avoir une pensée particulière, et je pense qu'elle sera partagée, pour l'ensemble des femmes et des hommes qui, au sein de la Société nationale de sauvetage en mer, consacrent une partie de leur quotidien, de leur vie, à sauver celle des autres.

Dans une île de près de 1 000 kilomètres de côtes, où la mer est à la fois un héritage, une richesse et un espace de liberté, mais où elle peut devenir aussi un espace de danger où chaque minute d'intervention compte.

Chaque année, vous le savez, des milliers de plaisanciers, de pêcheurs, de professionnels de la mer, de visiteurs et de baigneurs fréquentent notre littoral et, chaque année également, grâce à l'engagement exceptionnel des bénévoles, car il s'agit de bénévoles, des vies sont sauvées, des familles sont épargnées et des drames sont évités.

Je veux donc saluer solennellement l'ensemble des sauveteurs bénévoles des dix stations de Corse. Leur dévouement, je pense, force le respect. Ils répondent présents jour et nuit, parfois dans des conditions particulièrement difficiles, avec un courage, une compétence et un sens du devoir qui sont exemplaires.

À travers ce rapport, comme je l'ai dit précisément en introduction, nous ne finançons pas simplement des équipements et des embarcations. Nous faisons le choix d'intervenir et d'investir dans la sécurité de nos concitoyens et dans la protection de la vie humaine.

C'est une exigence de solidarité, de responsabilité, mais aussi d'humanité, que nous choisissons aujourd'hui d'accompagner et de soutenir à travers ce rapport.

Je vous remercie pour votre écoute.

Mme Nadine NIVAGGIONI

À ringrazià vi. Ci hè un avisu di a cummissione di u sviluppu economicu.

M. François SORBA

Monsieur Paul-Joseph CAITUCOLI a souhaité souligner le travail considérable mené par la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) à l'échelle du territoire et par l'ensemble du tissu associatif lequel est le plus souvent animé par des bénévoles comme relevé par la présidente Nadine NIVAGGIONI.

La commission a émis un avis favorable sur ce rapport : Non-participations du groupe « Un Soffiu Novu » et de Madame Josepha GIACOMETTI-PIREDDA (Non-inscrite) ; Absence des groupes « Core in Fronte », « Avanzemu » et de Madame Julia TIBERI (Non-inscrite).

Mme Nadine NIVAGGIONI

À ringrazià vi. Quale hè chì dumanda a parolla ?

M. François SORBA

Merci, Madame la Présidente.

Alors, on le sait tous ici, la mer est une richesse pour la Corse. C'est aussi une passion, une passion qui, parfois, peut être dévorante. Elle impose ainsi des responsabilités et aussi de la sécurité.

L'intensification des activités nautiques, l'importance du trafic maritime et la forte fréquentation de notre littoral, qui accueille plusieurs millions de visiteurs chaque année, rappellent cette nécessité de disposer de moyens de secours modernes et présents sur l'ensemble du territoire.

Le secours en mer, ce n'est pas un accessoire. Il constitue une mission essentielle de sécurité publique et aussi de service public.

Derrière chaque intervention se trouvent des bénévoles engagés qui, souvent dans des conditions difficiles, de nuit comme de jour, parfois dans des conditions de mer assez terribles, répondent présents pour protéger des vies humaines et assurer la sécurité de tout le monde.

À titre personnel, pour être moi-même régulièrement en mer, je sais combien la sécurité ne doit jamais être considérée comme acquise. J'ai eu affaire à la SNSM il y a quelques années et je peux vous garantir que, quand on les voit arriver, on est bien content qu'ils soient là.

Lorsque les conditions se dégradent ou qu'un incident survient, on est tous très contents de pouvoir compter sur ces sauveteurs qui sont formés -c'est très important, la formation-, équipés et aussi disponibles. Et c'est précisément ce rôle que remplit la SNSM avec professionnalisme et dévouement.

Elle accomplit en Corse un travail remarquable. Les dix stations, comme vous l'avez dit, Madame la Présidente, assurent une présence indispensable sur l'ensemble du littoral. Le maillage est très important et ça participe chaque jour à la sécurité des plaisanciers, des pêcheurs, des pêcheurs professionnels, de tous les professionnels de la mer et de l'ensemble des usagers de notre espace maritime.

Il y a quelques jours, au large de Senetosa, un ferry a pris feu. Les différentes stations de Bonifaziu, Prupia et d'autres sont intervenues. Il y avait quand même 848 passagers à bord et on voit là l'importance de ce service qu'aujourd'hui on aide avec grand plaisir.

Cette convention que nous adoptons marque une étape importante. Pour la première fois, il y a un partenariat entre la Collectivité de Corse et la SNSM qui s'inscrit dans un cadre pluriannuel, offrant davantage de visibilité et permettant d'anticiper les investissements nécessaires au renforcement des moyens de secours en mer.

Les 1,4 M€ mobilisés par la Collectivité de Corse contribueront à moderniser les équipements et à renforcer durablement les capacités opérationnelles de toutes les stations de Corse.

Je voudrais saluer le travail remarquable de la station SNSM de Prupia, sans faire de campanilisme, qui est dirigée par Antoine-Jean Gianetti, qu'on ne présente plus ici. C'est une microrégion très fréquentée. Les bénévoles du Valincu accomplissent au quotidien une mission essentielle, avec le centre de formation qui est basé à Propriano, avec beaucoup de disponibilité et de dévouement.

Je voudrais saluer aussi M. Toussaint Raimondi, qui est délégué départemental, qui, depuis des années maintenant, assure un travail formidable avec énormément de dévouement.

Et, à travers eux, remercier aussi tous les sauveteurs de la Société nationale de sauvetage en mer présents en Corse. Leur engagement fait honneur à notre île et mérite toute la reconnaissance de la Collectivité, de cette Assemblée.

Cette convention est bien plus qu'un soutien financier. Elle constitue une marque de reconnaissance de la Collectivité de Corse envers eux.

Allora, à tutti i vulintarii di a SNSM, vogliu di simplicemente : à ringrazià vi à tutti !

À ringrazià vi.

Mme Nadine NIVAGGIONI

À ringrazià vi. Santa Duval.

Mme Santa DUVAL

Je vous remercie.

Moi, je souhaite profiter de ce rapport pour rappeler le rôle absolument essentiel de la SNSM, en particulier durant la période estivale.

Il s'agit d'un partenariat précieux qu'il convient de préserver et de renforcer dans l'intérêt de l'ensemble des usagers de notre littoral, qu'ils soient touristes ou résidents.

Cela se traduit par des actions concrètes inscrites dans la convention-cadre qui court jusqu'en 2029, notamment quatre projets d'acquisition ou de réhabilitation d'embarcations destinées aux opérations de sauvetage sur les dix sites que compte la SNSM.

Comme vous l'avez dit, ces opérations représentent un investissement global de 3,5 M€, dont 1,4 M€ de subventions, soit une prise en charge de 40 %. Sans ce soutien financier, la structure ne serait pas en mesure d'assurer pleinement ses missions de surveillance et de sauvetage.

Au-delà de ces interventions en mer, la SNSM intervient également lors de nombreuses manifestations, afin d'apporter son concours pour renforcer la sécurité. Elle dispense également des formations aux gestes de premiers secours.

Je tiens donc à saluer le travail remarquable des bénévoles et des équipes de la SNSM, ainsi que la qualité des partenariats établis avec les différentes institutions qui contribuent, chaque été, à sauver des vies.

Je souhaite enfin leur exprimer une nouvelle fois toute ma gratitude, mon soutien le plus sincère et, comme l'a dit François, un immense bravo à l'ensemble des équipes de la SNSM pour leur engagement, leur dévouement et leur courage exemplaire au service de la population.

Je vous remercie.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Grazie. D'altra dumande di parolla ? Paul Quastana.

M. Paul QUASTANA

Merci, Madame la Présidente.

Non, très simplement, c'est une question.

La réputation de la SNSM n'est plus à faire, leur dévouement, par tous les temps, etc., etc., tout ça a été dit et elle a besoin de notre soutien.

Le problème, c'est que quand j'ai vu le tableau d'affectation financière, j'ai une question, simplement.

Quand on connaît le coût des besoins, les bateaux, les semi-rigides, les vedettes, etc., je pose la question : est-ce que tous ces postes ont été négociés avec la SNSM ou c'est simplement une enveloppe globale qui ensuite a été répartie ? Est-ce que la SNSM a exprimé elle-même ses propres besoins matériels, donc financiers ?

C'est une simple question.

Mme Anne-Laure SANTUCCI

Oui. D'abord, merci à Mme Duval et à M. Sorba pour leur intervention.

Je pense que, justement, ce qui est nouveau et ce qui consolide aujourd'hui cette institution qu'est la SNSM, ainsi que toutes les personnes bénévoles qui la font vivre, pour nous, pour nous marins, mais aussi pour les autres marins qui viennent en Corse. Et Dieu sait si aujourd'hui, il y a des gens qui sont sur les bateaux et qui ne sont pas marins du tout... Cela pose aussi des problèmes aux bénévoles.

Dire que, justement, nous avons travaillé de façon très étroite avec la SNSM, ce qui a permis de les accompagner. Notre choix a vraiment été de les accompagner sur un partenariat triennal. Et je pense que c'était important pour eux, et c'était important pour nous aussi d'un point de vue budgétaire, parce que nous avons une vision sur les trois ans.

Et, bien entendu, pour répondre à M. Quastana, le travail a été fait entièrement avec la direction et avec M. Renaud particulièrement, que j'ai salué et que je resalue.

Nous avons fait un travail très fin et nous répondons à leurs attentes. Ce sont eux qui ont travaillé avec les différentes stations de Corse sur les besoins à moyen, court et long termes, parce que vous savez qu'en plus, ce ne sont pas les mêmes bateaux. Il y a des bateaux de haute-mer, d'autres embarcations plus petites. Avec la vétusté des bateaux, j'allais dire, c'est du cousu main.

Et je pense que ce qui rassure tout le monde, et ce qui va rassurer aussi les bénévoles, c'est de savoir qu'il y a ce partenariat et cette convention triennale.

Donc nous avons une vision, eux ont une vision aussi. Et je pense que tout le monde est gagnant, et surtout ceux qui ont besoin d'être secourus en mer.

Voilà, Madame la Présidente.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Grazie a tutti. Allora emu da vutà.

Votu contru ? Non partecipazione ? Astensione ? Votu à prò ? À l'unanimità.

(Le rapport est ADOPTE à l'unanimité)

Presidente, passemu u raportu d'attività, o u femu passà dopu meziornu ? Perchè chì u GIRTEC hà da passà à 2 ore è mezu dopu meziornu, u cunsigliere esecutivu Simeoni ùn pò micca nanzi.

M. le Président Gilles GIOVANNANGELI

Eu sò prontu à fà lu passà anch'avà.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Allora passemu avà u raportu d'attività.

AMMINISTRAZIONE GENERALE / ADMINISTRATION GÉNÉRALE

Raportu n° 119 : Raportu d'attività 2025 di a Cullettività di Corsica.

Rapport n° 119 : Rapport d'activité 2025 de la Collectivité de Corse.

M. le Président Gilles GIOVANNANGELI

À ringrazià vi, Signora Presidente.

Alors, un rapport d'activité, d'ailleurs, qui se situe dans le prolongement, y compris, des débats budgétaires que nous avons eus hier. C'est un rapport dense que vous avez, j'espère, pu consulter : plus de 140 pages, je les ai listées, plus de 20 compétences, des dizaines de politiques publiques, des centaines de missions qui démontrent bien que cette collectivité travaille.

Et ses agents, on en parlait hier, ce sont plus de 4 000 agents qui travaillent au quotidien. Les chiffres aussi nous le rappellent : c'est 1,4 milliard d'euros de dépenses.

On l'a aussi dit hier, des dépenses d'investissement au sens large : l'investissement en termes matériels, mais aussi l'investissement, bien entendu, sur de vraies politiques publiques nécessaires au service de l'humain et de notre peuple.

Je voulais le dire parce que c'était important que vous compreniez que je ne vais pas balayer là l'ensemble des missions qui figurent dans ce rapport.

Simplement, vous vous rappelez que nous intervenons sur des champs d'action très larges : le social, la santé, l'éducation, la jeunesse, la formation, a lingua corsa, la culture, le patrimoine, le sport, l'eau, l'environnement, l'énergie, les déchets, les bâtiments, les EPLE, l'aménagement du territoire, le logement, les routes et les chemins de fer, on en a parlé ce matin, le numérique, le développement économique, l'agriculture, le tourisme, la pêche, l'Europe, la Méditerranée, et j'en oublie certainement.

Donc, nous sommes bien une collectivité mobilisée, avec des dispositifs engagés, des décisions prises et des investissements programmés.

Je veux simplement, pour l'année 2025, essayer, à travers les orientations et les exemples que je vais vous prendre, de donner aussi le cadre politique de notre intervention, notamment en 2025, avec quatre axes principaux.

La maîtrise et le soutien du développement du territoire. Nous en avons largement parlé hier. La politique massive de 180 M€ de soutien aux politiques territoriales, avec, en 2025, un événement quand même relativement important : la révision du règlement d'aide aux communes et d'aide au logement. Nous en avons, là aussi, débattu régulièrement, avec ce principe de réserve stratégique, dans une finalité de mieux maîtriser notre foncier et protéger les terres agricoles.

La PPI, cela a été dit aussi ce matin, strade è trenu, aussi bien sur la PPI routière, les investissements programmés, que sur le train, vous en avez largement parlé précédemment. Simplement vous dire que, derrière tout cela, il y a aussi des enveloppes budgétaires, nous en parlions hier, c'est une centaine de millions d'euros chaque année qui sont investis. Certainement que le besoin va au-delà, mais cela reste une priorité pour notre collectivité.

Le deuxième point, c'est le modèle de développement économique maîtrisé et choisi, pour que la richesse produite en Corse bénéficie avant tout à la Corse et aux Corses.

En 2025, il y a eu la création de l'établissement public de commerce et d'industrie de Corse, outil stratégique. Nous étions propriétaires de nos infrastructures, nous en sommes aujourd'hui officiellement les gestionnaires. Cela donne aussi un cadre et une vision politique sur les enjeux stratégiques de la Corse et la nécessité que notre collectivité, en tout cas que la puissance publique, puisse les piloter.

Le soutien aux entreprises aussi est important. Dans une période, cela a été dit hier aussi, qui se tend économiquement, il est important d'être aux côtés de nos entrepreneurs, et nous le sommes. En 2025, nous avons soutenu, par des aides indirectes, c'est-à-dire en mobilisant des outils financiers, plus de 13 M€. Nous avons aussi mobilisé plus de 10 M€ en aides directes pour nos entreprises, et surtout pour nos TPE.

De la même façon, le label Green Destinations qu'a obtenu l'ATC, ce n'est pas juste un label, c'est aussi la traduction d'une volonté et d'une trajectoire politique : un tourisme maîtrisé, un tourisme désaisonnalisé, un tourisme qui préserve notre patrimoine, notre environnement et notre identité.

Et enfin, même si c'est un symbole, et que j'y suis très attaché, en 2025, nous avons lancé, en tout cas créé, la SCIC Orezza. Je pense qu'au-delà de cette entreprise, c'est la vision aussi du développement territorial de l'intérieur et des zones de montagne que nous portons à travers ce projet-là, qui démontre que, même dans ces territoires, on peut créer de l'activité et de l'emploi. Mais, au-delà de la performance économique, des retombées qui profitent, bien sûr, aux salariés, mais bien entendu aussi et nécessairement, aux territoires et aux communes de ces territoires.

Le troisième point, c'est l'impegnu à prò di a cusioni di u populu corsu.

Alors, 2025 a été marquée par des événements qui ne sont pas de simples commémorations, vous le savez, veri puntelli di a noscia storia è di a lotta naziunali : le tricentenaire de la naissance de Pasquale Paoli, la commémoration des 50 ans d'Aléria et la démarche *Citadella XXI*.

Issi avvenimenti ramentani ciò chì faci dinò un populu : a storia, una lingua, una cuscenza cullettiva, una memoria pulitica, una vulintà di dignità, di rispettu, di sviluppu è di libertà.

C'était important aussi que ce soit signalé, parce que je crois que cela reflète aussi l'engagement de notre majorité.

Enfin, quatrième et dernier point : une institution efficace qui se projette sur l'autonomie. On le dit souvent, le travail que nous produisons aujourd'hui, c'est aussi un travail de préparation pour la Corse autonome de demain. Notamment en travaillant sur la réforme de notre administration pour construire une administration de mission, une administration de combat, plus lisible, plus efficace, plus proche des territoires, plus transversale. Et ce travail-là, nous le faisons, bien sûr, dans un dialogue social permanent et constructif.

Je terminerai simplement en vous disant que l'année 2025 a bien démontré que nous ne sommes pas dans l'attente. Nous agissons au quotidien. Nous construisons pour la mise en œuvre des conditions politiques, administratives et démocratiques d'une Corse autonome.

À ringrazià vi.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Allora ùn ci hè micca avvisu di e cummissione.

Quale hè chì vole intervene ? Joseph Savelli.

M. Joseph SAVELLI

Monsieur le Président, Chers collègues,

Je ne vais pas entrer dans le détail des investissements. Ils sont importants, et surtout, ils sont visibles. Une route entretenue, une voie sécurisée, un établissement scolaire modernisé : chacun peut en mesurer l'impact.

Mais comme l'a fait le président, je voulais d'abord rappeler un point essentiel : **le rapport d'activité qui nous est présenté est la traduction du Compte Financier Unique abordé hier**, c'est sa déclinaison opérationnelle.

Le CFU fixe les orientations politiques ; **le rapport d'activité montre comment elles sont exécutées**, comment elles deviennent des actions, des réalisations, des services rendus aux Corses.

À ce titre, il convient de **remercier et d'encourager l'engagement des équipes de la Collectivité**, qui portent ces politiques publiques au quotidien, avec sérieux, constance et sens du service.

Le Président du Conseil exécutif l'a rappelé hier : **les investissements sont en baisse**, autour de **300 M€ en 2025**, contre **330 M€ l'année précédente**.

Cette baisse n'est pas un recul : elle traduit une volonté de **maîtrise**, de **priorisation**, et d'adaptation à un contexte budgétaire exigeant.

Et malgré cela, les investissements restent significatifs.

A titre d'exemple, **sur le réseau routier**, nous avons **entretenu, sécurisé et modernisé** un patrimoine de plus de 5 000 km de voirie.

Les opérations les plus structurantes concernent : la pénétrante Est d'Aiacciu, la voie nouvelle Bastia-Furiani, les créneaux de dépassement, la modernisation des infrastructures ferroviaires et plusieurs sécurisations de carrefours et traverses.

Sur les établissements scolaires, l'effort demeure soutenu, avec des crédits votés et mandatés à un niveau très élevé, et des taux de réalisation exemplaires.

Ce sont des investissements visibles, concrets, qui structurent durablement le territoire.

Mais ce dont je veux parler aujourd'hui, c'est de ce qui se voit moins : le fonctionnement.

Parce qu'une route entretenue ou un lycée rénové, tout le monde peut le constater.

En revanche, **l'accompagnement social, la prévention, l'accès aux droits, le soutien à l'autonomie**, ce sont des actions qui ne sont pas toujours visibles dans l'espace public, **en dehors de celles et ceux qui en bénéficient directement.**

Et pourtant, ce sont ces actions-là qui disent le plus clairement ce qu'est une politique publique.

Et dans ce fonctionnement, il faut distinguer deux réalités.

Il y a d'abord une part de dépenses que nous subissons, parce qu'elles relèvent des compétences générales de la Collectivité : l'APA, la PCH, le RSA, les allocations obligatoires.

Ces dépenses augmentent chaque année, **sans compensation intégrale de l'État**, et pourtant nous les assumons. Nous les assumons parce qu'elles relèvent de nos responsabilités, parce qu'elles touchent à la dignité des personnes, parce qu'elles sont indispensables à la cohésion sociale.

Et puis il y a une autre part du fonctionnement : celle qui relève d'une vision politique, d'une commande politique.

C'est la politique sociale en propre : l'insertion, l'autonomie, la prévention, l'accompagnement, les dispositifs innovants, les actions de terrain.

Là, nous ne subissons pas : **nous choisissons.**

Nous choisissons d'investir dans l'humain, dans les parcours de vie, dans la solidarité, dans la capacité de chacun à avancer.

Parce que dans « *politique sociale* », il y a « **social** », mais il y a aussi « **politique** ». Et cela signifie une chose simple : **une volonté.**

Une volonté de protéger, d'accompagner, de soutenir.

Une volonté de ne laisser personne au bord du chemin.

Une volonté de construire une société plus juste, plus solidaire, plus cohérente.

Et cette volonté, elle ne se proclame pas : **elle se prouve.**

Elle se lit très clairement dans les **crédits votés**, dans les **crédits mandatés**, et surtout dans les **taux de réalisation**, qui montrent que ce que nous décidons, nous le faisons.

Pour l'axe social dans son ensemble, ce sont : près de **232 M€ de crédits votés pour 230 M€ de crédits mandatés**, avec donc un **taux de réalisation exceptionnel de 99,41 %**.

En fonctionnement, cœur de la politique sociale : **228,5 M€ votés pour 227,7 M€ mandatés**, donc **on frôle les 100 % de taux de réalisation**.

Et derrière ces montants, il y a des réalités humaines : plus de **3 000 familles aidées**, près de **2 000 bénéficiaires** de chèques hygiène et alimentaire, **36,6 M€** consacrés au RSA, **1,4 M€** pour les dispositifs d'insertion, **2,1 M€** pour lever les freins à la mobilité.

Et enfin, **je veux insister sur l'autonomie**, parce que c'est un champ où la Collectivité agit avec une cohérence et une ambition remarquables.

Les **22 actions du Schéma directeur de l'autonomie** sont désormais engagées :

- amélioration de la qualité de l'accompagnement dans les établissements et services pour personnes âgées et personnes handicapées,
- soutien aux aidants avec 59 actions déployées dans 23 communes,
- création d'un observatoire du Bien vieillir,
- ouverture de nouvelles structures comme la résidence autonomie de Santa Reparata,
- renforcement de la mobilité des professionnels du domicile,
- et une coopération accrue avec la CNSA et l'ARS pour dépasser les logiques en silos.

Là encore, ce sont des politiques qui ne se voient pas toujours, mais qui changent la vie des gens.

Prendre acte de ce rapport, c'est reconnaître l'ampleur de cet effort financier, la cohérence de cette action et la fidélité à nos engagements.

C'est cela, la responsabilité d'une collectivité.

Et c'est cela, la cohérence d'une majorité.

À ringrazià vi.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Grazie. D'altru prese di parolla ? Véronique Pietri.

Mme Véronique PIETRI

Vi ringraziau.

Aghju esaminatu u rapportu d'attività 2025 di a nostra cullettività, è più particularmenti u capitulu cunsacratu à a lingua corsa.

Aghju trovu una lista di dispositivi, numarosi, di i mezi mubilizati, di i finanziamenti, u travagliu di a cummissioni è tant'altri affari.

Ma, pà mè, si moltiplicheghjani i dispositivi, i chjami à prughjetti, i finanziamenti, i spirienzi, i stampiglii, i furmazioni.

Ma, oghji, ù, ci hè micca strategia di a pulitica linguistica corsa in a so glubalità.

Induva hè l'istanza capaci di riuniscia i circadori, l'insignanti, l'associ, a cullettività, l'attori di l'immersioni è di a trasmissioni, pà analizà cun ugettività a situazioni di a nostra lingua è custruiscia una strategia cumuna ?

Avemi bisognu d'un veru arnesi di pilutaghju di a pulitica linguistica.

L'avemi dettu più d'una volta, forse troppu volti, ci voli stu locu identificatu, cù mezi umani è scentifichi chì parmetti di travaglià in permanenza nant'à i sfidi di a lingua. Pà dà un esempiu, issa crisa cuncirnendu Scola Corsa saria statu intarissanti d'avè u pesu di un istituzioni ufficiali di a lingua pà fà avanzà i cosi.

Issu locu pudaria assicurà parechji missioni essenziali, valutà l'efficacità di i pulitichi missi in opera, elaburà indicatori nant'à u veru statu di a lingua, travaglià nant'à i mudelli immersivi è bislingui, analizà i risultati di i valutazioni di l'alevi, valorizà i travagli di ricerca universitaria, troppu spessu pocu sfruttati, accompagnà i cumuni impignati in i dimarchji immersivi, pruducia arnesi pedagogichi è metudulogichi, è soprattutto schiariscia i decisioni publichi.

Una tali struttura parmittaria di metta in reta, di cuncertà è di valorizà l'insemi di i cumpitenzi è di i sperienze esistenti : Scola Corsa, l'insignamentu bislinguu di l'Educazioni naziunali, l'Università, i circadori, i Centri d'immersioni, i Casi di a Lingua, l'associ è i cullettività pudariani essa integrati ind'una strategia glubali è spartuta.

I dispositivi menziunati quì avanzani ognunu cù i so logichi è i so mezi. Oghji, ci voli à passà à una tappa nova.

Parchì oghji sapemi quantu soldi sò investiti, quantu dispositivi sò finanziati, quantu insignanti sò furmati. Ma ùn sapemi micca viramenti induva n'hè a nostra lingua.

Ùn sapemi micca misurà cun pricisioni a so trasmissioni, i so usi, i so prugressi o i so rinculi.

Senza arnesi d'usservazioni, senza locu di riflessioni strategica, risichemi d'accumulà l'azzioni senza essa in capacità di misurà ni l'effetti.

Dunqua l'avvena di nostra lingua mirita di più cà una successioni di dispusitivi. Dumanda una vera governanza linguistica.

Hè una cundizioni indispensevuli pà passà da una pulitica di sustegnu à una vera pulitica di ricunquista linguistica.

U raportu chì dici chì u 2026 duvaria essa l'annu di una nova pulitica linguistica, è spiremi sinceramenti chì u raportu d'attività 2026 ùn si cuntenterà più di fà a lista di i dispusitivi esistenti.

Allora, semi dighjà bè avanzati in l'annata 2026, semi à a fini di u mesi di ghjugnu è spiremi chì hà da cumincià infini issu travagliu.

Spiremi dunqua una vera strategia glubali, un pilotaghju permanenti, una valutazioni scientifica di i pulitichi missi in opara è issu locu identificatu induva tutti l'attori di a lingua pudarani travaglià insemi.

Parchì, a ripitimi, a salvezza di a nostra lingua ùn pò vena cà da quì, purtata puliticamenti da a nostra Assemblea pà essa dopu spartuta da tutti parch'eddi si n'impatruniscini.

Vi ringraziu.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Elisa TRAMONI !

Mme Elisa TRAMONI

À ringrazià vi.

Allora eiu parlaraghju piuttosto di u latu culturali di issu raportu d'attività.

A cultura hè un pilastru essenziali à a noscia sucità. Hè un testimoniu di a noscia identità, di ciò chì no semu, una leia trà passatu è presentu, trà tradizioni è modernità, chì ci ghjova à custruisce l'avvenire.

In issu sensu, allora chì parechji altri righjoni ani sminuitu u so bughjettu di pettu à a cultura, a Cullettività di Corsica hà fattu a scelta di mantene lu pà l'aserciziu 2025.

Duranti iss'aserciziu, una priurità hè stata data à a ghjuventù, in termini d'accessu à a cultura, par via di u PASS'CULTURA, di u sviluppu di l'insignamentu artisticu è d'azzioni di mediazioni. Parchi oghji, un ziteddu chì t'hà u dirittu d'avè accessu à a cultura, hè un ziteddu à quale si dà a fortuna di seguità u chjassu di a passioni, è d'alluntanà si da quiddi di a tentazioni.

3 anni nant'à 4 di l'azione culturali sò stati dedicati à u sviluppu di a filiera artistica. Incù u sustegnu à a creazioni, a prumuzioni di a creazioni di manera lucali è dinò à l'internazionali, è u sustegnu à u mondu prufessiunali di manera più larga.

Par via di i chjami à prughjettu, di u sustegnu à i loca di diffusioni, di i suvinzioni, di i residenzi è di i borsi, è tutta iss'affari favurizeghja l'emergenza di talenti novi, è parmetta à l'artisti prufiziunali di pudè campà è raghjuna in Corsica è in altrò.

Hè impurtanti di mintuvà chì l'accentu hè dinò statu missu nantu à l'accessu à i publichi ditti svantaghjati.

In fin'di contu, sò di più di 4 milioni d'eurò chì sò stati cunsacrati à a creazioni, è 5 milioni d'eurò di u bughjettu cultura chì sò stati cunsacrati à a ghjuventù.

Mintuvaraghju dinò chì, par ciò chì tocca à a ghjuventù, fora di l'aspettu culturali, a Cullettività di Corsica hè a sola à garantisce trasporti sculari di grati, è partecipeghja à fà chì i ripasti à u CROUS pà i studianti bursieri sghini di regal, paghendu li una parti. È oghji, pà issi Francia, ni piddani l'asempiu.

À ringrazià vi.

Mme Nadine NIVAGGIONI

À ringrazià vi. Marie-Thé Mariotti.

Mme Marie-Thérèse MARIOTTI

Merci.

Il y a quand même un point sur lequel on n'insiste pas assez : ce sont les indicateurs économiques.

Alors, il ne faudrait pas que ce rapport soit un peu l'arbre qui cache la forêt.

Aujourd'hui, autour de nous, nous sommes en contact avec des entreprises qui ont des problèmes. Toutes ! En particulier les plus gros secteurs d'activité.

Elles ont des problèmes parce qu'elles n'ont pas de visibilité, qu'il y a une baisse générale de la commande publique, il faut le dire.

Et aujourd'hui, cette baisse de la commande publique (on a commencé à étudier les derniers ratios connus de la Banque de France) est préoccupante.

Le monde des entreprises, globalement, est sous tension.

Vous savez qu'il y a le remboursement des PGE qui arrive.

Vous savez qu'il y a également l'URSSAF qui assigne pour des créances à régulariser et que, malheureusement, le niveau des procédures collectives est en forte croissance. On serait à plus de 450 sur toute la Corse.

Donc moi, je pense que la meilleure façon d'aider les entreprises, ce n'est pas forcément de leur accorder des petits prêts, ou des prêts, ou des aides conjoncturelles, j'allais dire. C'est surtout de leur permettre d'avoir de la visibilité sur les chantiers que nous allons tous collectivement mettre en œuvre. Je dis la collectivité, je dis les communes, les intercommunalités, pour leur permettre d'avoir de la visibilité.

Et alors, honnêtement, je pense qu'il faut qu'on se préoccupe tous, et vous en particulier, sur cet aspect-là du monde économique, car jusqu'à preuve du contraire, ce sont les entreprises qui créent de la valeur.

Je vous remercie.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Muriel Fagni !

Mme Muriel FAGNI

À ringrazià vi, Presidente.

Caru Presidenti, Cari cullegghi,

Ce rapport d'activité 2025 est bien plus qu'un simple document administratif.

Comme l'a si justement souligné Joseph Savelli, ces résultats ne sont pas que des chiffres : ce sont des réalités vécues, chaque jour, par nos concitoyens.

C'est cette même exigence que je retrouve dans mon rôle d'élue de la majorité, et membre active de plusieurs conseils d'administration des agences et offices, mais comme vous tous. Je peux ainsi attester de la dynamique et de la rigueur qui animent les équipes de nos agences et offices au quotidien.

Ce rapport est le reflet d'une année de travail collectif, d'engagement et de résultats concrets pour notre île.

Les axes structurants qui le composent illustrent à la fois la diversité de nos actions et leur cohérence. Que ce soit à travers la modernisation de notre administration ou les avancées sociales et environnementales, chaque page de ce document résonne avec les réalités que nous vivons sur le terrain.

Hier, nous avons examiné le CFU (Compte financier unique) 2025. Je ne vais pas revenir sur le débat riche que nous avons eu dans l'hémicycle, mais je tiens à souligner qu'il démontre une transparence exemplaire de notre situation financière.

Ces données, couplées aux bilans sociaux et aux rapports thématiques, prouvent que nous progressons ensemble, avec une vision à la fois ambitieuse et responsable.

Enfin, permettez-moi de saluer le travail de nos agents et de nos partenaires. C'est grâce à leur implication que la Collectivité de Corse peut aujourd'hui présenter un bilan aussi solide.

Notre île mérite cette exigence, et c'est avec fierté que je contribue, à mon échelle, comme nous tous ici, à cette mission essentielle pà a Corsica.

À ringrazià vi.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Vi ringraziau. Più nimu ?

Allora Presidente, v'emu da lascià risponde.

M. le Président Gilles GIOVANNANGELI

À ringrazià vi, Signora Presidenti.

Alors je vais répondre d'abord aux élus de Fà populu insemi et remercier Muriel et Joseph, bien sûr, dans leur analyse plus globalisante d'un rapport d'activité dont je disais tout à l'heure, bien sûr, qu'il est extrêmement dense et que je ne suis pas rentré dans le détail des opérations.

Ils l'ont repris et je pense que c'est important, comme l'a fait Elisa, sur un domaine plus spécifique, celui de la culture.

Pour répondre à Marie-Thé Mariotti aussi sur l'aspect économique, je l'ai abordé, bien sûr, dans mon intervention, de manière certes succincte. Le but n'était pas, là aussi, de détailler la situation économique.

Je l'ai dit, elle se tend, on le sait bien, dû principalement à un choc de crise : crise politique, sociale, économique, française, mais aussi internationale, avec, on le voit bien, un impact sur les entreprises qui, du coup, je vous rejoins, manquent de lisibilité. Et c'est important pour les entreprises de pouvoir se projeter, d'avoir un cadre, en tout cas stable et lisible.

Des coûts d'approvisionnement, des coûts de carburant qui augmentent, le pouvoir d'achat en baisse, ce qui impacte donc, on le sait tous, l'activité économique.

La commande publique, vous l'avez signalé aussi, est en baisse, et ça a aussi un impact sur les entreprises, un certain nombre d'entreprises de Corse, qui sont effectivement dépendantes de cette commande publique, parfois, j'ai envie de dire, trop dépendantes de la commande publique. Et bien sûr, ça pose aussi un problème, certainement, de modèle économique, mais les chefs d'entreprise le savent, et ils sont aussi des femmes et des hommes qui maîtrisent, je dirais, la capacité d'adaptation.

Nous, pour ce qui nous concerne, nous faisons des choses sur la lisibilité et la possibilité de leur offrir. On en a parlé tout à l'heure, on a présenté un débat sur la politique ferroviaire et la politique des infrastructures routières.

Des PPI ont été présentés sur les transports.

Nous allons présenter une PPI, je le rappelais hier aussi, sur les EPLE, lors du prochain trimestre, certainement septembre ou octobre.

Il y a une PPI en cours sur l'eau, qui fonctionne bien.

Il y a une PPI que moi-même, j'ai travaillé au sein de l'Agence de développement économique, sur les outils financiers.

Donc nous faisons des choses. On ne peut pas dire que nous n'offrons pas un cadre de lisibilité, que la collectivité de Corse n'offre pas un cadre de lisibilité sur la commande publique aux entreprises.

Après, l'autre sujet que vous avez abordé, c'est celui du financement. Quand on met en place des outils de financement, nous le faisons bien sûr, parce que nous nous concertons beaucoup avec les chefs d'entreprise, et qu'ils nous expliquent qu'ils ont des problèmes de perte d'activité, mais ils ont aussi des problèmes de trésorerie et de décalage de rentrées de trésorerie.

Donc les outils que l'on met en place, ce sont souvent des outils de trésorerie qui leur permettent de passer, notamment parce qu'il y a, vous le savez, une activité liée à la saisonnalité, ce cap de saisonnalité.

Donc c'est très utile, on le fait essentiellement à la demande des chefs d'entreprise, parce qu'en 2025, nous avons avec l'État mis en œuvre une cellule de crise économique, et nous travaillons régulièrement, la semaine prochaine il y aura une nouvelle réunion, avec les services de l'État, avec le monde de l'entreprise, la représentation du monde économique, sur ces sujets de difficulté des entreprises.

Donc nous faisons des choses, et souvent, ce que nous mettons en place, ça l'est avec l'assentiment et à la demande des chefs d'entreprise.

Je terminerai par la langue, simplement parce que j'avais besoin de quelques précisions.

Véronique, vous le savez, ce rapport d'activité n'a pas vocation de tracer la politique de la langue pour notre collectivité. Il y a des débats qui sont nombreux, qui ont eu cours dans cette assemblée. Le conseiller exécutif en charge de la langue présentera là aussi des orientations stratégiques à la rentrée.

Mais pour autant, on ne peut pas dire qu'on n'a rien fait en 2025. Je pense qu'il y a des choses qui ont été faites. Le label « Paesi è cità immersivi », c'est quelque chose d'important, mais aussi la politique de soutien, vous avez dit, ça ne suffisait pas, mais elle est importante sur l'éducation immersive. Ça se fait tout aussi bien avec le rectorat sur le public que le soutien à Scola Corsa. Et on a vu hier qu'il était décisif et important, et qu'on devra non seulement le maintenir, mais peut-être aussi de manière transitoire encore faire un effort supplémentaire. Mais c'est important.

Nous avons aussi créé en 2025, vous le savez, des directions stratégiques, nous en avons parlé, dont une est dédiée spécifiquement à la langue corse. Donc il y a un service qui est en train de se constituer, qui s'étoffe, et qui a vocation, bien sûr, à mettre en place un plan d'action qui sera bien sûr aussi présenté d'ici, je pense, la fin de l'année, pour entrer dans les aspects de concrétisation.

Mais je laisserai le conseiller exécutif en charge de la langue, bien sûr, détailler ses propositions et cette stratégie ; ce n'était pas l'objet du rapport d'activité 2025.

À ringrazià vi.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Ci hè una presa d'attu.

(L'Assemblée de Corse a PRIS ACTE du rapport).

Emu da piantà sin'à duie ore è mezu.

Vi ringraziu, à dopu !

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

Mme Nadine NIVAGGIONI

A sessione po ripiglià. A pena di silenziu pè piacè.

Dunque, Sgiò Presidente, putete presentà u raportu 138.

**ACCUNCIAMENTU È SVILUPPU DI U TERRITORIU /
AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE**

Raportu n° 138 : **Cunvenzione di partinariatu trà u Gruppamentu d'interessu publicu pè a ricostituzione di Tituli di prupietà (GIRTEC) è a Cullettività di Corsica (CdC).**

Rapport n° 138 : Convention de partenariat liant le Groupement d'Intérêt Public pour la Reconstitution de Titres de propriété (GIRTEC) à la Collectivité de Corse (CdC).

M. Gilles SIMEONI

Merci.

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers de l'Assemblée de Corse,

J'ai donc l'honneur de vous présenter le rapport consacré à la convention de partenariat entre le GIRTEC et la Collectivité de Corse. Je le fais avec l'autorisation de Julien Paolini, je le remercie. Julien Paolini, qui a été une des chevilles ouvrières de ce rapport et de ce travail, avec d'autres personnes auxquelles je souhaite rendre hommage à ce stade liminaire de mon propos.

Avant cela, je souhaite souligner que le GIRTEC a été créé par l'article 42 de la loi 2006-728 du 23 juin 2006 et que, donc, à deux jours près, nous fêtons l'anniversaire et les 20 ans de cet organisme.

Rendre hommage d'abord à Maître Alain Spadoni, qui est présent dans les tribunes, et je l'en remercie bien évidemment puisque, incontestablement, il est le père de cette institution, et je dirai quelques mots des circonstances de sa naissance ; celle de l'institution, pas celle de Maître Spadoni, bien sûr, vous l'avez compris.

Je voudrais également rendre hommage à Mme Claire Chavignier, la présidente actuelle du GIRTEC, qui a été particulièrement engagée pour faire fonctionner et rayonner l'institution depuis sa prise de fonction, et particulièrement engagée dans la formalisation de cette convention.

De la même façon, rendre hommage bien sûr à l'ensemble des personnels du GIRTEC et dire aussi que, si cette convention a pu voir le jour, elle le doit à un travail partenarial entre le GIRTEC, d'un côté, et la Collectivité de Corse et, dans le cadre de l'organisation renouvelée de la Collectivité de Corse, c'est donc la délégation aux planifications stratégiques et aux transitions, sous l'autorité de M. Cristofari, et plus

spécifiquement la mission Grand Projet et Stratégie foncière, avec Mme Mattei, qui est présente dans les tribunes, que je salue, qui a œuvré à ce travail.

Et je reviendrai un instant sur la méthode qui me semble extrêmement intéressante.

Mon propos sera organisé en trois parties :

Première partie historique, mais très rapide, pour savoir exactement de quoi nous parlons.

Une deuxième partie consacrée à la convention elle-même.

Et puis, en forme de transition, une contribution à la réflexion sur ce qui nous attend et ce que pourrait devenir l'outil, dont aujourd'hui le principe de la continuation est acquis pour tout le monde.

Donc je reviens un instant, et me retournant un instant à ce moment-là vers Me Spadoni, sur les circonstances de la naissance du GIRTEC.

C'était la rencontre entre deux volontés, une volonté politique, y compris celle des nationalistes à l'époque, pas exclusivement, mais y compris celle des nationalistes, de traiter le problème de l'indivision en Corse et des contraintes et difficultés qu'elle générerait, mais en rattachant ce traitement des sorties et fins d'indivision à une vision globale, vous le savez, de la maîtrise foncière et immobilière, et notamment, déjà à l'époque, de la lutte contre la spéculation et la volonté d'organiser, y compris au plan fiscal, la transmission du patrimoine dans des conditions sécurisées.

Et puis aussi, et sans doute surtout, une demande du notariat corse, confronté de longue date à un désordre foncier, complexe et protéiforme, qui l'empêchait de procéder au règlement de nombreuses successions et ainsi de mettre fin aux situations d'indivision frappant nombre de familles et d'héritiers en Corse.

Quelques mots pour rappeler que la loi a posé le principe en 2006, mais c'est en fait en 2007, un an plus tard, que le décret d'application est venu organiser le fonctionnement du GIRTEC ; un GIRTEC dont la convention constitutive a été signée le 27 octobre 2007, dans un contexte politique particulier, puisque c'était le moment où s'était tenu à Ajaccio le Conseil des ministres décentralisé, sous la présidence de la République, à l'époque de M. Sarkozy, qui avait reçu Me Spadoni en sa qualité de président du Conseil régional des notaires de Corse et de rapporteur général de la commission Badinter en 1989 ; une commission dont les travaux avaient servi de socle aux grandes évolutions qui ont touché la matière ensuite en Corse.

Et donc, au moment de cette convention constitutive de la mise en place du GIRTEC, est abordée également, lors de l'entretien entre Me Spadoni et Nicolas Sarkozy, la

question de la prorogation du régime fiscal particulier dit des arrêtés Miot, qui était déjà un enjeu politique à l'époque. Et le président de la République, sous le contrôle de Me Spadoni, et ça fait partie de l'histoire, et je me suis amusé à relire les journaux de l'époque en préparant la présentation d'aujourd'hui, le président de la République à l'époque se dit, sur le principe, favorable ou en tout cas non hostile à un transfert de la fiscalité immobilière, avec une territorialisation de l'impôt, qui permettrait à l'Assemblée de Corse de fixer l'assiette et le montant de l'impôt en matière immobilière.

Mais le président de la République, ça nous renvoie à des débats d'aujourd'hui, dit qu'il ne pourra, ou ne pourrait, le faire que s'il trouve une majorité, notamment à l'Assemblée nationale.

Cette réforme n'a jamais vu le jour.

Par contre, le GIRTEC, dans sa naissance et dans son développement, est corrélé, vous le savez, à, d'une part, un objectif de sortie de l'indivision. Il est prévu pour 20 ans et cette période de 20 ans doit normalement et théoriquement permettre de sortir de la totalité des situations d'indivision.

Et pendant le temps de la sortie de ces situations d'indivision, on acte le principe de la prorogation du régime fiscal particulier dont bénéficie la Corse, à savoir le régime dit des arrêtés Miot, en disant : lorsqu'on aura mis à jour le cadastre, on pourra revenir éventuellement à une situation, soit du droit commun, soit d'un droit particulier en matière de fiscalité du patrimoine.

Donc c'est important de rappeler cette histoire, parce qu'elle montre bien combien le GIRTEC, qui peut sembler a priori un outil technique, ce qu'il est incontestablement, et un outil technique de qualité, est, dans les circonstances de sa naissance comme de son fonctionnement et de son évolution, étroitement corrélé, à travers la multiplicité des références que je viens d'évoquer, à une question plus globale, qui est la situation foncière immobilière en Corse.

Déjà à l'époque, la nécessité de sortie de l'indivision, mais le corollaire : comment lutter contre la spéculation ? Et puis, avec en arrière-plan, une réflexion ancienne, de plusieurs décennies, sur un statut fiscal spécifique à la Corse.

Et donc, je tenais un peu à rappeler ces éléments, parce qu'ils nous montrent aussi combien, y compris les débats les plus récents devant l'Assemblée nationale, empruntent aussi au temps long, en tout cas au temps long en politique, puisqu'on voit que ce sont des combats qui ont été menés et qui ont mûri sur plusieurs décennies.

Donc le GIRTEC est créé.

20 ans après, très rapidement, dire qu'il a très largement, en tout cas d'un point de vue des résultats qualitatifs, atteint les objectifs qui lui étaient assignés.

Je rappelle qu'il a notamment pour mission la collecte de tous les documents, la scannérisation, l'indexation, la mise en harmonie du cadastre, avec en quelque sorte la reconstitution de tous les éléments qui contribuent à établir la chaîne de propriété, avec l'objectif de refaire le séquençage ADN lorsqu'il manque un maillon dans cette chaîne de propriété, qu'il s'agisse du titre de propriété, du fichier hypothécaire ou du cadastre.

Il s'agit de remettre en concordance l'ensemble de ces trois éléments pour avoir une certitude sur laquelle on peut ensuite valablement régler les successions.

Donc simplement un chiffre sur les résultats, que je dois avoir par ici : il y a eu, en 20 ans, près de 15 000 titres de propriété qui ont été créés, avec un résultat tout à fait remarquable.

Sauf que, bien sûr, les situations, je dirais, les plus brûlantes ont pu être réglées, mais il reste encore beaucoup de travail et s'est donc posée naturellement la question de la pérennisation du GIRTEC, dont le principe est aujourd'hui acté, même s'il faudra avoir une réflexion, ce sera la troisième partie, sur ses modalités de financement, éventuellement l'évolution de son statut juridique et quelques questions annexes auxquelles je ferai ensuite référence.

Donc voilà, en gros, la trajectoire.

Un mot, me tournant vers celles et ceux qui ont participé aux derniers travaux, pour dire que lorsque a eu lieu le débat assez vif et posé en termes assez inquiétants, notamment il y a deux ou trois ans, sur la pérennisation du GIRTEC, qui arrivait au terme de sa mission, tel que le délai fixé initialement par la loi, et qui était confronté à un problème de ressources parce que le financement principal, qui est d'origine étatique, n'arrivait pas, s'est posée la question du bien-fondé.

Il y a eu des discussions, y compris, on peut y faire référence parce que c'est de notoriété publique, certains services de l'État qui ont développé la thèse selon laquelle le GIRTEC n'avait eu finalement aucune utilité, très relative, et que donc il n'était pas utile d'en assurer la continuation.

Donc inutile de dire que nous n'étions pas sur cette position. Nous étions nombreux à ne pas être sur cette position et c'est finalement le choix de poursuivre et de renforcer qui a prévalu, et je crois que l'on ne peut que s'en réjouir.

Quelles sont aujourd'hui les missions actuelles du GIRTEC ?

La première des missions, je dirais la mission originelle et centrale, c'est la reconstitution des titres de propriété.

Je rappelle qu'il ne peut pas y avoir de saisine directe par des particuliers du GIRTEC, que la demande doit émaner d'un notaire instrumentaire. Et donc l'article 3 de la convention constitutive du GIRTEC prévoit qu'il lui appartient de rassembler tous les éléments propres à reconstituer les titres de propriété en Corse, pour les biens fonciers et immobiliers qui en sont dépourvus. À cet effet, il peut prendre toute mesure permettant de définir ces biens ou d'en identifier les propriétaires, et créer ou gérer l'ensemble des équipements au service d'intérêts communs rendu nécessaire pour la réalisation de son objet.

Donc, article 3, c'est au service des particuliers : créer des titres de propriété.

Et puis, dans un temps second, est apparue une mission complémentaire au service des collectivités publiques et de leur information. C'est l'article 4 de la convention constitutive qui prévoit qu'à titre secondaire, le GIRTEC peut également rassembler les éléments nécessaires à l'identification des propriétaires des biens fonciers et immobiliers, en vue d'apporter au service exclusif des personnes et établissements publics les informations nécessaires à l'exercice de leurs missions d'intérêt général. Et ça, c'est une base juridique, cet article 4, extrêmement intéressante pour l'ensemble des collectivités publiques.

Je vais prendre un exemple, et je vais le prendre de façon rapprochée, me tournant vers Dominique Livrelli, qui, bien sûr, n'est pas là, ou plus exactement n'est plus là... C'est la convention qu'on a passée entre la communauté de communes du Celavu-Prunelli, l'Office foncier et le GIRTEC, et donc Mme Claire Chavignier, qui a beaucoup œuvré, avec d'autres partenaires, à cette convention.

C'est très intéressant, pourquoi ? Parce que nous savons bien, nous, élus de l'Assemblée de Corse, et celles et ceux qui sont des élus communaux ou intercommunaux, qu'aujourd'hui, il est très difficile d'avoir une stratégie foncière et immobilière globale, cohérente et intégrée. Il y a souvent un morcellement des informations, il y a un niveau d'intervention et de strates d'intervention qui est extrêmement complexe, etc.

À travers ce type de convention, on arrive à faire travailler en synergie les différents outils au service de la vision portée par les élus.

Donc, dans ce cadre-là, il y avait la volonté de l'intercommunalité du Celavu-Prunelli d'avoir un document d'urbanisme en construction qui soit pensé à l'échelle du territoire, une vision de l'aménagement qui soit cohérente avec aussi des choix politiques visant, par exemple, à mettre en valeur les espaces agricoles, etc.

Et c'est dans ce cadre-là que cette convention permet, au début de la chaîne de décision, sur la demande des communes au sein de l'intercommunalité, de reconstituer les titres de propriété sur des parcelles qui peuvent avoir un intérêt, notamment au service, par exemple, de la stratégie de développement agricole, reconstituer les titres, ensuite l'Office foncier, activé par la commune, peut éventuellement aider à porter des opérations d'acquisition. Et puis, enfin, bien sûr, dans le cadre du document d'urbanisme communal ou intercommunal, on peut ensuite mettre une politique foncière et immobilière globale en œuvre, en construisant une cohérence et un équilibre territorial.

Donc, à partir de cet exemple, on s'est dit qu'il serait très intéressant que la Collectivité de Corse puisse travailler en partenariat avec le GIRTEC, puisque, comme vous le savez, nous sommes un propriétaire foncier important en Corse, avec, dans ce patrimoine foncier, un nombre conséquent de biens et de parcelles dont l'origine de propriété reste, à ce jour, indéterminée.

Alors, à partir de ce constat, nous nous sommes dit qu'il serait intéressant, au service de la stratégie foncière et immobilière globale de la Collectivité de Corse, de pouvoir construire un partenariat avec le GIRTEC.

La méthode a consisté en des échanges suivis à partir d'une première journée de travail, le 9 février 2026, en présentiel, qui a associé les directions générales adjointes, le GIRTEC, mais également, c'est important, l'ensemble des agences et offices de la Collectivité de Corse, d'abord pour que chacun apprenne à se connaître, dans son organisation, dans ses compétences, et puis ensuite essayer, comme je l'ai dit, d'assurer l'articulation nécessaire entre les différents intervenants.

À la suite de cette journée, un cycle de réunion tripartite a été organisé en mars, avril et mai entre le GIRTEC et les services de la Collectivité de Corse, mais également les agences et offices.

Ont notamment été rencontrés, je le rappelle pour mémoire : l'AUE, l'ODARC, l'OFC, l'Office de l'Environnement, la DGA Aménagement et Développement des Territoires, la DGA Interconnexion et Transports, la direction du domaine et notamment Achats, Moyens et Immobiliers, ainsi bien sûr que la mission de délégation Planification stratégique et aux transitions.

Ce cycle de réunion a donné lieu à la rédaction de comptes rendus détaillés, qui sont fournis en annexe du rapport, et à partir de ce diagnostic coconstruit, eh bien, nous avons travaillé à l'élaboration d'une convention-cadre, qui est l'objet du rapport d'aujourd'hui, avec les objectifs suivants :

Bien sûr, contribuer à améliorer la connaissance du patrimoine de la Collectivité de Corse, de ses offices et agences, patrimoine foncier, donc sa gestion ;

Assurer un socle foncier immobilier permettant de sécuriser nos politiques publiques ;

Et contribuer, y compris à travers le rôle de locomotive de la Collectivité de Corse et les relations qu'elle peut avoir avec les communes et intercommunalités, à contribuer à impulser une dynamique générale au niveau des collectivités locales de résorption progressive du désordre foncier et, concomitamment, d'élaboration d'une stratégie foncière renforcée.

Donc voilà l'objectif de cette convention.

Un dernier mot pour dire, dans cette seconde partie, qu'elle sera mise en œuvre dans le cas d'une période expérimentale de 18 mois, que nous avons tenu à intégrer les objectifs d'évaluation que nous avons décidé d'ériger en règle de fonctionnement et que, donc, chaque année, il y aura un rapport d'évaluation établi par le GIRTEC, avec l'appui de la Collectivité de Corse et de ses services, ainsi que des agences et offices.

Ce rapport annuel permettant d'assurer le suivi quantitatif et qualitatif des interventions réalisées, permettant d'identifier les éventuelles difficultés rencontrées et, le cas échéant, de réajuster tel ou tel article de la convention.

L'objectif est donc aujourd'hui de mieux maîtriser et sécuriser notre patrimoine foncier et de participer, en tant qu'institution majeure du paysage institutionnel corse, à une dynamique d'ensemble de résorption du désordre foncier.

Étant précisé, et je termine, que pour nous, sortir du désordre foncier, c'est un enjeu qui reste majeur. Mais sortir du désordre foncier, et j'y insiste, sans avoir mis en place les dispositifs législatifs et réglementaires qui permettent de lutter contre la spéculation et qui permettent de garantir une transmission intrafamiliale, notamment, en tout cas de la privilégier chaque fois que possible, si on sort du désordre foncier sans mettre en place les garde-fous nécessaires, on remet en fait sur le marché des biens immobiliers fonciers qui viennent dans un marché qui, au jour d'aujourd'hui, est par définition spéculatif.

Donc il faut, oui, à la fois sortir du désordre foncier, mais également aller le plus vite possible vers une convergence de dispositifs fiscaux notamment, qui nous permettront de réguler le marché et d'atteindre les objectifs qui sont les nôtres.

Je termine en disant qu'il y aura une réflexion à mener dans les semaines, dans les mois à venir, sur l'évolution du GIRTEC.

Est-ce que, par exemple, dans le cas du statut d'autonomie, on restera sous la forme actuelle ? Est-ce que cette forme a vocation à évoluer, tout en préservant les principes fondateurs de la création du GIRTEC ? Et, bien sûr, la question de son indépendance par rapport à telle ou telle institution, la question de son financement et aussi une

question que je ne veux pas passer sous silence, qu'on oublie souvent, la question de la propriété de la base des données du GIRTEC ?

Moi, je considère que la base de données exceptionnelle qu'a constituée aujourd'hui le GIRTEC fait partie de ce qu'on a qualifié, notamment dans les travaux préparatoires du PADDUC, des biens communs et que ce bien commun doit être la propriété de la Collectivité de Corse, qui est l'institution garante des intérêts matériels et moraux du peuple corse.

C'est ma conviction.

Aujourd'hui, ces documents... Je vous vois opiner du chef, ma Chère collègue, je ne sais pas si c'est pour exprimer votre accord ou votre désaccord, vous me le direz sûrement. Je préfère, en ce qui me concerne, que cette base de données soit la propriété de la Collectivité de Corse que celle d'un groupement d'intérêts public qui est aujourd'hui placé sous l'autorité de l'État.

Maintenant, ce sont des choix politiques et, bien sûr, chacun est libre d'exprimer les siens.

Mme Nadine NIVAGGIONI

À ringrazià vi, Presidente.

Dunque ci hè un'avisu di a cummissione di u sviluppu economicu , François SORBA, vi stemu à sente.

M. François SORBA

Alors, la Commission a émis un avis favorable sur ce rapport, avec une non-participation du groupe Un Soffiu novu, de Mme Josépha Giacometti-Piredda, de l'absence des groupes Core in fronte, Avanzemu et de Mme Julia Tiberi.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Vi ringraziu.

Allora quale hè chì dumanda a parolla ?

Marie-Anne Pieri, tocc'à voi.

Mme Marie-Anne PIERI

Merci, Madame la Présidente. Merci, Monsieur le Président.

Chers collègues,

Avant d'aborder le fond de mon intervention, je souhaite rappeler un certain nombre d'éléments qui me paraissent indispensables à la compréhension de mes propos.

Depuis que je siége sur les bancs de cette Assemblée, j'ai souvent parlé de ce groupement. Souvent.

J'ai parlé également du groupement dans le cadre des entretiens de Beauvau, de l'intérêt de ce groupement, de son financement, parce que le GIRTEC a été créé pour répondre à une attente, à une situation exceptionnelle que connaissent les Corses : le désordre foncier et l'absence de titres de propriété.

Lorsque s'est posée la question de son avenir, j'ai toujours considéré que la mission du GIRTEC, elle était loin d'être terminée, parce que le GIRTEC, quand il a été constitué le 23 juin 2006, dans le cadre de l'article 42, il a été constitué pour une durée de 10 ans. Donc, 10 ans, quand on connaît le désordre foncier de l'île, c'était véritablement une gageure.

Donc, j'ai milité pour qu'il y ait une prorogation de ce délai de 10 ans, et aujourd'hui, les statuts du GIRTEC ont pérennisé la vie du groupement, ce qui est très important.

J'ai soutenu donc cette prorogation, mais j'ai également soutenu son financement.

J'ai soutenu également la nécessité de donner les moyens financiers et les moyens techniques au GIRTEC.

Pourquoi ? Parce que j'estime que le GIRTEC est devenu un outil essentiel.

Parce qu'il accompagne les notaires dans le cadre de la reconstitution des titres de propriété.

Parce qu'il participe à la sécurisation du droit de propriété.

Parce qu'il contribue à la résorption du désordre foncier, qui, on le sait, est un frein pour le développement économique et l'aménagement de notre territoire.

Mais également, et c'est très important, le GIRTEC est un lien pour la paix des familles.

Donc, je veux être claire pour ce que je vais vous dire ensuite.

L'intervention que je veux faire, ce n'est pas une intervention contre le GIRTEC. Parce que je pense que, sur ces bancs, tout le monde sait mes interventions à une époque où j'étais peu entendue. Et je me bénis aujourd'hui, quand je vous entends, M. le Président, vous louer du GIRTEC.

C'est précisément parce que j'ai défendu cette institution que je considère qu'il est nécessaire aujourd'hui de rappeler le cadre juridique dans lequel il a été créé et dans lequel il exerce ses missions, par le législateur.

À cet égard, je vais me permettre quand même de faire une parenthèse.

Vous avez parlé, M. le Président, des lois de finances successives, de l'arrêté Miot, qui, pour moi, je le dis haut et fort, l'arrêté Miot, c'est la cause de tous les maux des Corses !

C'est la cause de tous les maux des Corses. Pourquoi ? Parce qu'il y a une confusion dans l'esprit des Corses entre le côté civil d'une succession et le côté fiscal d'une succession.

Le côté civil, vous allez chez votre notaire, vous réglez la succession quand il y a un décès.

Le côté fiscal, c'est déposer la déclaration de succession.

Cette obligation, effectivement, nous l'avons. Nous l'avons de le faire, mais nous n'avons pas de pénalité, contrairement au continent.

Vous avez parlé, dans votre présentation, de la loi de finances. Moi, je vais vous parler, quand même d'une loi qu'on passe toujours sous silence : c'est la loi du 6 mars 2017.

La loi du 6 mars 2017, dans son intitulé, elle veut tout dire : la résorption du désordre foncier. La résorption du désordre foncier.

Cette loi, elle a codifié la procédure de titrement, dans son article premier. Parce qu'au préalable, nous avions une circulaire Badinter. Heureusement que nous l'avons. Heureusement ! Mais, il y avait quand même une fragilité juridique, par rapport à cette circulaire.

Aujourd'hui, nous pouvons, nous notaires, faire des créations de titres, avec, je dirais, un texte sécurisé : l'article 1, qui est l'article fondateur de la création du titre de propriété. Et cet article 1, et cette loi, elle a conforté le rôle du GIRTEC. Elle a conforté le rôle du GIRTEC.

La loi de 2017, elle a ouvert la possibilité aux établissements, de saisir le GIRTEC. Au préalable, effectivement, c'étaient uniquement les particuliers.

Et c'est là où je veux en venir.

En fait, si vous voulez, le cœur de mon intervention est là.

Parce que l'article 42 de la loi du 23 juin 2006, qui est l'article fondateur, aujourd'hui, cet article, malgré que la saisine soit un peu plus importante pour le GIRTEC -je parle de la saisine pour le GIRTEC-, l'article 42, dans le texte d'origine, n'a pas bougé.

Qu'est-ce qu'il dit ?

Il dit précisément que les informations qui sont détenues par le GIRTEC... Parce que, en fait, si vous voulez, le GIRTEC, c'est le gardien de la mémoire foncière des Corses. C'est le gardien de la mémoire des propriétés des Corses.

Cet article 42, il dit précisément que ces informations ne peuvent être communiquées uniquement aux officiers ministériels et publics, et uniquement dans l'exercice de leur fonction, de leur mission.

Je vais vous donner un exemple.

Moi, il m'arrive, souvent, quand je fais une vente, d'avoir un acte dont l'origine, ou dont la parcelle, est ancienne. Et je n'arrive pas à avoir la traçabilité de cette parcelle par rapport au cadastre actuel. Eh bien, le GIRTEC, aujourd'hui, n'a pas à me délivrer de table de correspondance, parce que ça ne rentre pas dans la mission du GIRTEC. Le GIRTEC, il est là quand on le saisit, nous notaires, pour une procédure de titrement.

Je ne dis pas qu'à titre exceptionnel, on ne délivre pas la table de correspondance, mais ce n'est pas le rôle du GIRTEC.

Donc, aujourd'hui, l'article 42 n'a pas évolué.

En effet, pour permettre au GIRTEC d'accomplir sa mission, le législateur lui a donné accès à des informations qui sont très sensibles, qui sont tenues, je dirais, presque sous le sceau : des informations relatives aux successions, des informations relatives à l'indivision, aux filiations, aux droits de la famille. Demain, vous avez un enfant qui est incapable, eh bien, le GIRTEC a connaissance de ce genre d'incapacité. Des informations relatives au patrimoine.

Autrement dit, ces informations, elles relèvent de l'histoire intime des familles des Corses.

Le GIRTEC, c'est en quelque sorte, comme je vous disais, le dépositaire d'une partie de la mémoire foncière de notre île.

Mais en contrepartie de ces prérogatives exceptionnelles, le législateur a instauré une obligation de confidentialité de ces documents. C'est l'article 42.

Et le principe, donc, est posé. Et depuis, il n'a pas évolué.

Les informations qui sont collectées dans le cadre des missions du GIRTEC demeurent protégées.

Et cet article, là, aujourd'hui, à la lecture de votre rapport, je n'ai pas le sentiment que vous ayez pris la mesure de ce qu'il dit.

La question n'est pas de savoir si la Collectivité peut saisir le GIRTEC. Bien évidemment que la Collectivité peut saisir le GIRTEC. C'est la loi qui le dit. Mais la véritable interrogation porte sur les conditions de communication des informations détenues par le GIRTEC.

Quels documents peuvent être transmis ? Dans quelles limites ?

Il me semble que l'article 42 de la loi du 23 juin 2006, donc, demeure inchangé.

Et il me semble indispensable qu'une interprétation, et il faut peut-être aller vers le législateur pour que, si vous voulez élargir, comme vous le souhaitez dans le cadre de votre convention, cette communication de documents que détient le GIRTEC. Parce que la force du GIRTEC, elle repose autant sur les pouvoirs que lui confère la loi que sur les garanties qu'elle impose.

Le GIRTEC, c'est un tiers de confiance.

La confiance des Corses dans cet outil repose sur le respect scrupuleux du cadre dans lequel le législateur l'a créé.

Donc, en définitive, si vous voulez, le GIRTEC, ce n'est pas seulement un outil technique au service du titrement. Il est le garant du secret des familles attaché au foncier. Et cette exigence, elle est dans l'article 42. Et cet article 42 de la loi du 23 juin 2006 n'a pas bougé.

Donc, dans ces conditions, la convention aujourd'hui de partenariat que vous nous proposez entre la Collectivité de Corse et le GIRTEC, qui va être déclinée, d'après ce que je crois comprendre, en conventions « filles », ne me paraît pas envisageable dans le cadre de la loi de 2006.

Ce que vous souhaitez faire, me paraît contraire à l'éthique de cette loi du 23 juin et aux dispositions de l'article 42.

Je vous remercie.

Mme Nadine NIVAGGIONI

À ringrazia vi. D'altre intervenzione ? Romain Colonna.

M. Romain COLONNA

Merci, Madame la Présidente.

Simplement, au nom du groupe, pour un propos peut-être un petit peu moins technique que le précédent, pour saluer chaleureusement la présence de Maître Spadoni.

Par les nécessités des élections passées, il ne siège pas dans cet hémicycle, mais permettez-moi de rappeler quelques propos qu'il a tenus devant la commission, notamment des compétences législatives. Cher Maître, permettez-moi, c'était en 2023, et ces propos-là, je voudrais les rappeler à l'ensemble de cet hémicycle, tant ils sont politiquement instructifs.

Maître Spadoni, lorsque nous l'avons auditionné, nous avait dit, loin de toute considération partisane et politique, en sa qualité de président du GIRTEC et de l'Ordre des notaires pendant plusieurs décennies, nous avait dit et nous avait invité à méditer sur le fait que la transmission du patrimoine était la mère de toutes les luttes, notamment avec la défense de la langue et de l'identité.

Donc, deux sujets qui peuvent paraître bien éloignés, mais qui aujourd'hui, grâce à cette convention... Cette convention, en tout cas, et nos discussions, me permettent de rappeler ces propos qui sont, Cher Maître, extrêmement instructifs.

Si nous perdons notre patrimoine, nous perdons l'essence même de ce qui fait notre peuple, et si nous perdons notre langue et notre identité, nous perdons ce qui fait l'essence même de notre peuple.

Les propos de Maître Spadoni étaient allés jusqu'à dire qu'« il fallait absolument lutter contre une colonisation de peuplement qui se fait grâce à l'outil fiscal ».

Et rappeler aussi que la création du GIRTEC, cela a été par les différentes interventions, et notamment par le président Simeoni, s'inscrivait aussi dans un contexte extrêmement politique, qui est celui du processus de Matignon, et que cette structure-là avait émergé à la suite du processus de Matignon.

Rappeler aussi qu'il n'était pas possible pour le GIRTEC, ou pour quelconque autre structure, de régler, en quelques mois ou en quelques années, un problème qui perdurait depuis plus de 200 ans.

Je voulais le rappeler aussi, ça me semble important.

Dire aussi, et là je prends ma casquette de président de la SITEC, nous sommes heureux, et ça répond peut-être en partie, que tout le travail du GIRTEC puisse être hébergé en Corse, sécurisé dans un cloud de proximité, et qu'on puisse peut-être demain, à travers cet outil technique, disposer de toutes les données liées au GIRTEC de manière parfaitement sécurisée.

Donc voilà ce que je tenais à dire, et dire que nous, côté collectivité, enfin pour le groupe en tout cas, nous sommes heureux que la Collectivité et ses agences et offices puissent travailler de manière tout à fait étroite et conforter les missions du GIRTEC, et que ça devienne vraiment un outil d'accompagnement pour les missions publiques qui sont les nôtres.

Encore une fois, vous remercier, Cher Maître, vous et toutes les personnes qui vous ont et vous accompagnent, vous remercier pour toute l'énergie que vous avez déployée au cours de ces années, pour tenter de régler un problème qui ronge la Corse et qui, je l'espère, retrouvera des issues positives dans les années à venir, notamment à l'issue du processus politique et de l'évolution statutaire que nous sommes en train de négocier.

Merci.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Quale hè chì dumanda a parolla ? Jean-Christophe Angelini.

M. Jean-Christophe ANGELINI

Merci, Madame la Présidente.

Je crois que le débat, et c'est bien normal, déborde le cadre fixé par les termes du rapport.

Dire qu'il est attendu depuis un long moment -Romain Colonna en a, dirons-nous, dit un mot-, au sens où il est envisagé depuis quelques mois, au moins déjà, d'aborder ce sujet-là dans notre Assemblée.

Il était donc temps, par le prisme que vous nous proposez, que l'on puisse ouvrir ces discussions dans l'hémicycle.

Saluer amicalement Alain Spadoni, dont Gilles Simeoni, conseiller exécutif, a rappelé le rôle dans notre histoire partagée.

On en parle aujourd'hui, sans emphase, sans lyrisme, en des termes apaisés, presque inédits, au regard de notre histoire contemporaine.

Mais j'ai le souvenir assez précis de colloques organisés avec le regretté Edmond et de tant d'autres moments où les choses étaient posées en des termes autrement plus difficiles.

J'épargnerai à nos députés et à ceux qui, fort nombreux ici, les soutiennent, les séquences liées à Charles-Amédée de Courson. Elles appartiennent à l'histoire, au sens où l'arrêté Miot et tout ce qu'il convoquait donnaient lieu à des polémiques et même à des décisions qui ne sont pas sans écho avec les débats du jour.

Donc, une mémoire longue, un engagement fort, la création du GIRTEC et le rôle joué par un certain nombre de femmes, d'hommes, dans ce qu'on pourrait qualifier d'épopée.

Deuxièmement, pour aller vite, nous avons lu et examiné ce rapport, Président. Non pas de désaccord, mais un décalage.

Bien sûr que l'indivision, telle que nous la subissons, pourrait, dans la perspective d'une évolution, générer des conséquences assez dramatiques, au sens rappelé par Romain Colonna à l'instant même, par Alain Spadoni, par Annette et par tant d'autres, en des termes qui peuvent diverger, mais qui quand même présentent de fortes similitudes.

Néanmoins, et nous en sommes tous d'accord, parallèlement au débat de fond qu'il convient de tenir sur, dirons-nous, les mesures à mettre en œuvre, nous disons aussi que la situation actuelle présente de très nombreux désagréments.

J'ai eu l'occasion, en ma qualité de maire de Porto-Vecchio, de participer à un colloque des plus instructifs sur le sujet, qui s'est tenu à l'initiative de la Chambre des notaires, de sa présidente Bernadette Cesari, en présence d'Alain Spadoni et de tant d'autres, et ce fut l'occasion de parler effectivement de ce pays dont quantité de biens aujourd'hui connaissent les difficultés que nous savons.

Alors, pour aller à l'essentiel et ne pas être trop long, le rapport que vous proposez, il suscite, à tort peut-être, mais je devais à l'honnêteté de les rappeler, une ou deux interrogations pour notre groupe.

La première, nous sommes depuis un moment déjà dans l'attente de ce qu'on pourrait appeler un véritable pôle foncier.

J'ai souvent eu l'occasion de le dire avec mes collègues et amis, et je crois, président, qu'on est plutôt en accord., nous avons un office foncier que vous connaissez bien, et pour cause. Nous avons un certain nombre d'outils qui dépendent tantôt de la Collectivité et tantôt de l'État au sens large, mais nous n'avons pas de stratégie foncière coordonnée.

Alors, je ne vais pas, après le débat qu'on a pu avoir, renvoyer aux discussions sur l'autonomie, mais néanmoins rappeler que la convention que vous nous proposez, entre la Collectivité et le GIRTEC, aurait vocation à s'inscrire dans un écosystème plus large, qui considère la question foncière et toutes les questions qui en dépendent dans une perspective globale.

Ce que vous proposez nous semble vertueux, mais nous continuons de dire qu'il faut vraisemblablement l'inscrire dans un cadre plus général.

Deuxièmement, mais peut-être est-ce une analyse un peu excessive, n'y a-t-il pas de risque que la Collectivité, au sens de la convention que vous nous proposez de signer, vienne, non pas en contradiction, mais en atténuation du principe de libre-administration des collectivités locales, au sens où des communes pourraient poser des choix qui, par ailleurs -mais vous l'avez compris, c'est davantage une demande de garantie qu'une interrogation violente- pourraient être mises en cause.

Donc, il y a, de ce point de vue-là, une interrogation.

Terminer en disant que je ne vois pas, sans être aussi fin juriste qu'Annette ou d'autres, de contradictions a priori entre le fait d'être dépositaire d'une mémoire, qui par certains aspects confine à l'intime, et le fait de porter atteinte à un certain nombre d'autres libertés ou garanties.

Et terminer donc en disant que, pour notre part, lisant littéralement les termes techniques tels que vous les proposez, on serait assez enclins à soutenir et à participer à l'élan ici proposé, mais avec, donc, ces deux interrogations qui relèvent tantôt de la forme, tantôt du fond, et dont nous voudrions qu'elles soient totalement éclairées pour valider, plus volontiers encore, le cheminement que vous nous proposez.

En toute hypothèse, on sait que c'est encore un long chemin, que voter ce rapport ne signifie pas la fin des maux que nous subissons depuis des décennies, pour ne pas dire davantage, mais qu'une option nouvelle s'offre désormais à nous et qu'il appartient, après en avoir débattu, à cette Assemblée de l'arrêter.

En tous les cas, c'est le vœu que nous voulons former et le vote que nous allons exprimer en cette fin de session.

Je vous remercie.

Mme Nadine NIVAGGIONI

À ringrazià vi. D'astre prese di parolla ? Più nimu ùn vole intervene.

Allora, Sgiò Presidente, vi dò a parolla.

M. Gilles SIMEONI

Vi ringraziau.

Dunque qualchì parolla pè circà à risponde et chercher à dissiper les interrogations et sans doute les craintes.

Remercier Romain Colonna pour le soutien manifesté.

Répondre d'abord à Jean-Christophe Angelini, peut-être pour, là aussi, être plus clair que je ne l'ai été dans ma présentation.

Sur la perspective d'un pôle foncier, c'est quelque chose dont nous avons, les uns et les autres, souvent parlé. Je pense que nous avons intérêt, effectivement, par le biais de l'institution, Collectivité de Corse, à essayer de construire une cohérence d'ensemble, dans le respect, bien sûr, des entités juridiques qui ont vocation à contribuer à ce pôle, à droit constant, c'est-à-dire à structure constante, sans préjuger de ce que pourraient être des évolutions qui, à mon avis, ne pourraient intervenir dans leur mise en œuvre qu'à partir de la prochaine mandature. On ne va pas entre aujourd'hui et 2028, remettre sur le tapis la réflexion sur le périmètre des agences et offices, etc., etc. Je pense que c'est un débat qui, sans doute, occupera l'Assemblée de Corse dans les mois et peut-être dans les années à venir.

On a commencé ce travail, je dirais, de mise en synergie, notamment à travers la réorganisation de l'organigramme et la délégation générale à la planification stratégique.

Je rappelle, par exemple -c'est un exemple anecdotique- qu'aujourd'hui, pour bien montrer que c'est au niveau de la Collectivité de Corse que se pense et se construit la stratégie foncière et immobilière, ce sont les services de la Collectivité de Corse qui instruisent, à titre principal, les dossiers liés aux documents d'urbanisme et qui produisent l'avis de personnes publiques associées.

Avant, c'était l'AUE, dont on connaît l'expertise en la matière ; aujourd'hui, cela est déplacé vers la Collectivité de Corse et ses services, qui s'appuient sur l'expertise de l'AUE chaque fois que nécessaire, mais qui produisent un avis qui est le reflet, adapté aux documents d'urbanisme considérés, d'une doctrine foncière et immobilière d'ensemble.

C'est un exemple.

Le deuxième exemple, c'est effectivement le travail en synergie de l'ensemble des organismes, par exemple les agences et offices concernés, qui est de plus en plus systématisé.

Donc, on va vers cette cohérence et cette émergence, formelle ou informelle, d'un pôle foncier immobilier.

Deuxième question : là, je suis très clair, et j'espère que ça permettra de vous rassurer définitivement. Il ne peut pas y avoir de tutelle, directe ou indirecte, sur les choix des autres collectivités.

L'objet exclusif, en tout cas l'objet principal, de la convention, c'est de permettre à la Collectivité de Corse de poser des diagnostics et d'avoir une identification de son patrimoine immobilier à elle.

Et chaque fois que cette identification va conduire à une réflexion sur un projet d'aménagement, par exemple, qui pourrait être mis en œuvre dès lors qu'il concerne d'autres collectivités, la documentation sera versée au débat et on reviendra, dans le cadre normal de la concertation et de l'articulation entre les différents niveaux de collectivité.

Le seul élément qui peut concerner les autres collectivités que la Collectivité de Corse, c'est la dynamique de formation et d'information, puisqu'il est prévu dans la convention, en gros, qu'au plan interne à la Collectivité de Corse, les agents sont formés par le GIRTEC aux problématiques abordées par le GIRTEC. Même chose pour les agences et offices.

Et ce qu'on a prévu de faire -on l'a prévu, mais rien ne dit qu'on aura le temps de le faire, en tout cas de façon très significative- c'est, par exemple, d'aller sur les territoires à partir de l'exemple de la Collectivité, d'inciter les communes en disant : voilà ce qu'on peut faire avec le GIRTEC, si vous souhaitez le faire, pour celles et ceux qui ne le font pas, ou pour, par exemple, présenter notre convention et dire ce que pourraient être les avantages qu'on en retire.

Mais la commune ou l'intercommunalité conserve toute latitude pour faire ou ne pas faire, en fonction de ses choix et de ses compétences qui sont strictement réservés.

Donc, ça, c'est pour répondre à Jean-Christophe Angelini.

Pour répondre à Annette Pieri, alors franchement, je pense qu'il y a eu un malentendu, je comprends mieux peut-être les hochements de tête.

Je rappelle l'article 3, c'est : le GIRTEC, première mouture, ce sont les personnes privées via leur notaire.

L'article 4, c'est l'extension du périmètre d'intervention qui, en 2017, prévoit que le GIRTEC peut intervenir au service des personnes et établissements publics.

Cet article 4 est mis en œuvre, et la loi le précise, dans le respect de la loi du 23 juin 2006 et de la loi de 1978 relative au traitement des données à caractère personnel.

Donc, il y a la garantie de la loi que toutes les données sont traitées par le GIRTEC en interne en respectant la confidentialité et, en externe, bien évidemment, en la respectant tout autant.

Donc, notre convention s'inscrit dans le respect strict et évident de cette garantie de confidentialité qui est prévue par la loi.

J'en veux pour preuve que, bien sûr, la présidente du GIRTEC a contribué à la convention, que le projet de convention a été présenté au conseil d'administration, qu'il a été débattu et qu'il a été voté à l'unanimité.

Donc, il n'y a aucune inquiétude à avoir de ce côté-là.

Lorsque je parlais d'un principe, c'est un principe politique. Je me suis mal exprimé. Je vais compléter mon propos, peut-être pour dissiper les ambiguïtés.

Moi, je ne souhaite pas que la Collectivité de Corse devienne propriétaire directement et ait accès à des informations, y compris à des informations qui sont confidentielles.

Ce que je dis, c'est que lorsqu'on aura vocation, peut-être dans un temps qui n'est pas un temps immédiat, par exemple dans le cadre d'un statut d'autonomie, on aura un groupement d'intérêt public dont la composition, par exemple, pourrait être différente, y compris peut-être pas les membres, mais en tout cas la répartition, etc., de ce qu'elle est actuellement.

Je n'ai rien dit d'autre, rien de plus et rien de moins.

Mais j'espère que ces questions-là, enfin ces réponses-là, auront contribué à dissiper vos interrogations et vos craintes.

Et je crois qu'on peut aller vers la signature et la mise en œuvre de cette convention de façon tout à fait confiante, parce qu'elle est une plus-value pour l'identification par la Collectivité de Corse de son patrimoine immobilier.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Vi ringraziau, Sgiò Presidente.

Allora avà, emu da passà à u votu.

Votu contru ? Non partecipazione ? Astensione ? Votu à prò ? À a maiurità ! Vi ringraziau.

(Le rapport est ADOPTE à la majorité – abstention du groupe Un soffiu novu)

M. Gilles SIMEONI

À l'unanimità di i vutanti !

Mme Nadine NIVAGGIONI

Iè, à l'unanimità di i vutanti !

Ci ferma un cartulare di a numinazione di unepochi d'eletti.

**RAPORTI DI A PRESIDENTE DI L'ASSEMBLEA DI CORSICA /
RAPPORTS DE LA PRÉSIDENTE DE L'ASSEMBLÉE DE CORSE**

Raportu n° 136 : Mudifica di i raprisentanti di l'Assemblea di Corsica in urgasimi varii.

Rapport n° 136 : Modification des représentants de l'Assemblée de Corse au sein de divers organismes.

Mme Nadine NIVAGGIONI

V'aghju da dà i nomi di unepochi d'eletti ch'anu cambiati è emu da vutà a cunfirmazione.

(V. Tableau désignations en ANNEXES)

Emu da vutà a cunfirmazione.

Quale hè ch'hè contru ? Non partecipazione ? Astensione ? À favore ?

Tuttu u mondu hè d'accordu nant'à sta lista. Vi ringraziu.

(Le rapport est ADOPTÉ à l'unanimité)

Dopu ci sò **l'istanze relative à a ghjente di u viaghju.**

Una **cuordinazione regionale**, ci vole 2 membri ind'è e cummissione departementale.

Pumonte :

Eveline GALLONI-d'ISTRIA

Santa DUVAL

Cismonte :

Hyacinthe VANNI

Jean-Martin MONDOLONI

Ci vole à sceglie ne unu trà i dui. Eveline o Santa, quale hè chì vole andà à a cummissiò regionale pè a ghjente di u viaghju ? Santa DUVAL.

Ind'è u Cismonte, trà Hyacinthe è Jean-Martin ? Hyacinthe VANNI.

Ci vole **2 membri supplementarii per a cummissiò departementale.**

Pumonte : François SORBA, Paule CASANOVA-NICOLAI.

Cismonte : Paul-Louis GIANNECHINI, Marie-Anne PIERI.

Vi ringraziau. Allora vutemu.

Votu contru ? Non partecipazione ? Astensione ? À prò ? À l'unanimità.

(Le rapport est ADOPTE à l'unanimité)

Emu da piglià attu di u **rinuvellamentu di a cummissiò di e finanze.**

Président : Louis POZZO di BORGO

Vice-Présidente : Juliette PONZEVERA

Rapporteur : Joseph SAVELLI

Allora vutemu.

Votu contru ? Non partecipazione ? Astensione ? À prò ? À l'unanimità.

(Le rapport est ADOPTE à l'unanimité)

Emu compiu.

Mme Marie-Thérèse MARIOTTI

Excusez-moi. Je sais que ça ne dépend pas de notre assemblée, mais est-ce que vous pourriez transmettre à l'Exécutif que la Commune de Calvi attend une réponse pour la désignation du Conseil portuaire du port de plaisance.

Merci.

Mme Nadine NIVAGGIONI

Bona duminicata à tutti ! À vedeci !

La séance est levée à 16 heures.

A N N E X E S

TABLEAU DESIGNATIONS CONSEILLERS A L'ASSEMBLEE DE CORSE AU SEIN DE DIVERS ORGANISMES

Numéro	Organisme	En remplacement de / renouvellement de	Titulaire	En remplacement de / renouvellement de	Suppléant
DA 3	Agence d'aménagement durable, d'urbanisme et de l'énergie de la Corse - AUE	Hervé Valdrighi	Hervé Valdrighi		
DA 15	Commission des impôts directs et taxes sur le chiffre d'affaires de la Haute-Corse CIDTCA	Joseph Savelli	Joseph Savelli		
DA 145	Conseil des sites de la Corse Tronc commun aux formations dites "de la nature, des paysages et des sites", "du patrimoine et de l'architecture" et "des carrières"	Hyacinthe Vanni	Hyacinthe Vanni	François Sorba	François Sorba
		Paule Casanova-Nicolai	Paule Casanova-Nicolai	Georges Mela	Georges Mela
	Conseil des sites de la Corse Formation "du patrimoine et de l'architecture"	Paula Mosca	Paula Mosca	Don Joseph Luccioni	Don Joseph Luccioni
	Conseil des sites de la Corse Formation unités touristiques nouvelles	Paul Jo Caitucoli	Paul Jo Caitucoli	Eveline Galloni d'Istria	Eveline Galloni d'Istria
		Charlotte Terrighi	Christelle Combette	Christelle Combette	Marie-Thérèse Mariotti
	Conseil des sites de la Corse Formation faune sauvage captive			Jean-Jacques Lucchini	Jean-Jacques Lucchini
		Jean-Martin Mondoloni	Jean-Martin Mondoloni	Chantal Pedinielli	Chantal Pedinielli
Numéro	Organisme	Désignation complémentaire			
		Titulaires			
DA 81	Coordination régionale des Gens du Voyage	Hyacinthe Vanni	Santa Duval		
DA 81-1	Commission consultative des Gens du Voyage 2B	Hyacinthe Vanni	Jean-Martin Mondoloni	Marie-Anne Pieri	Paul-Louis Gianecchini
DA 81-2	Commission consultative des Gens du Voyage 2A	Eveline Galloni d'Istria	Santa Duval	François Sorba	Paule Casanova-Nicolai
Numéro	Organisme	Désignation nouvelle			
DA 251	comité de pilotage - convention relative à l'attribution d'une subvention en nature au Service d'Incendie et de Secours du Cismonte pour la maintenance de ses matériels roulants	1 titulaire	Paula Mosca		