

SESSIONI URDINARIA DI U 2020

RIUNIONI DI U 6 DI FRIVAGHJU DI U 2020

N° 2020/M2/18

**QUISTIONI URALI DIPUSITATA DA MICHEL PERETTI
À nomu di u gruppu « GHJUVENTU DI U CENTRU DRITTU »
A L'ATTINZIONI DI A PRISIDENTI DI L'UFFIZIU DI TRASPORTI DI A CORSICA**

Ughjettu : Conséquences concurrentielles et soutenabilité financière de la compagnie maritime régionale

Madame la Conseillère Exécutive,

Mardi 28 janvier, La Méridionale et Corsica Linea ont officialisé une réponse commune à l'appel d'offres dans la concession de service public de la desserte maritime sur les sept prochaines années. Cet accord industriel mettra probablement fin aux grèves, incessantes malédictions de nos bateaux. Mais elle scelle dans le même temps leur tombeau, celui de leur concurrence.

Deux mois après l'adoption de son rapport, des voies d'eaux semblent déjà fragiliser l'armature de cette compagnie régionale maritime. Son montage bien complexe au niveau capitalistique et sa maîtrise peu saisissable de l'outil naval, passant

successivement de l'acquisition à la renonciation puis à la location « d'espaces capacitaires de navires équipés et armés », le laissent déjà présager.

Gage d'innovation, garantie des droits du consommateur, la libre concurrence y fut noyée. Sacrifiée sur l'autel d'une séduisante promesse de campagne. Dans sa chute, l'article 1^{er} du règlement cabotage du 7 décembre 1992 du Conseil européen consacrant le libre jeu de la concurrence entre les compagnies maritimes, ne semble pas non plus épargné. Et ce, en dépit de la SEMOP, Société d'Economie Mixte à Opération Unique, outil choisi pour maintenir ce principe, du moins à la surface.

Pourtant, cette concurrence mutilée avant même la date limite de réception des offres ne semble pas être la seule fuite de ce nouveau navire.

Si les traditionnelles délégations de service public représentaient un véritable coût, celui prévu pour cette nouvelle compagnie est particulièrement conséquent.

Mettre fin à une instabilité de plus de trente ans est salutaire, tant qu'elle ne risque pas d'en faire naître une nouvelle.

Selon le rapport portant sur sa création, entre 1,5 et 2,5 millions d'euros pour la prise de participation au capital de la SEMOP et une estimation de 570 millions d'euros de compensation financière pour sujétions de service public sur les sept ans, sont prévus. Ce coût global demeure significatif au regard du montant du budget primitif de l'ensemble de la Collectivité de Corse l'année dernière, à savoir 1,278 milliard d'euros.

De manière à préserver un équilibre budgétaire essentiel au maintien de toute puissance publique, quelles seraient les possibles sources de financement d'un tel dispositif ?

Pour ce faire, quelles seraient les économies envisagées au niveau de l'Office des Transports de Corse et au niveau de la Collectivité de Corse dans son ensemble ?

Dans cette même perspective, quelles seraient les garanties effectives et juridiques pour ne pas reproduire les mêmes travers et les mêmes dérives que la SNCM, société aux capitaux mixtes également ?

Quelles sont les bouées de sauvetage prévues pour ce futur armateur ?

Je vous remercie.