

# **ASSEMBLEE DE CORSE**

1 ERE SESSION ORDINAIRE DE 2025

REUNION DES 24 ET 25 AVRIL 2025

**RAPPORT DE MONSIEUR**  
**LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE**

**RAPPORT RELATIF AU MISSIONNEMENT DE L'OFFICE  
DES TRANSPORTS DE LA CORSE POUR LA RÉALISATION  
D'ÉTUDES D'OPPORTUNITÉ AFIN DE METTRE EN  
ŒUVRE DES DESSERTES TRANSFRONTALIÈRES  
RÉGULIÈRES SUR LES PLANS AÉRIEN ET MARITIME  
ENTRE LA CORSE, LA SARDAIGNE, LA TOSCANE, LA  
LIGURIE ET LE LATIUM**

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de  
l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Commission des Finances et de la Fiscalité

Commission des Affaires Européennes, des Relations  
Internationales et Méditerranéennes

## RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

### I. Le contexte du projet

La stratégie de renforcement de l'ouverture de lignes aériennes et maritimes régulières vers les territoires frontaliers de l'Italie, notamment au travers d'un service public transfrontalier justifié et organisé, n'est pas nouvelle.

Depuis 2016, des initiatives ont été prises de la part de nos majorités successives, des études réalisées.

Néanmoins, des blocages politiques, notamment de la part de l'État, et certaines situations politiques internes chez les partenaires italiens, ont ralenti la mise en œuvre de ces projets.

À cet égard, le processus de Bauveau d'une part, et la ratification récente du Traité international du Quirinal entre la France et l'Italie d'autre part, ouvrent une perspective politique et juridique nouvelle pour cette ambition.

Les arguments économiques et sociaux pour justifier l'ouverture des dessertes transfrontalières entre la Corse et l'Italie sont nombreux et la portée de ce projet est stratégique pour contribuer au développement de l'arc méditerranéen.

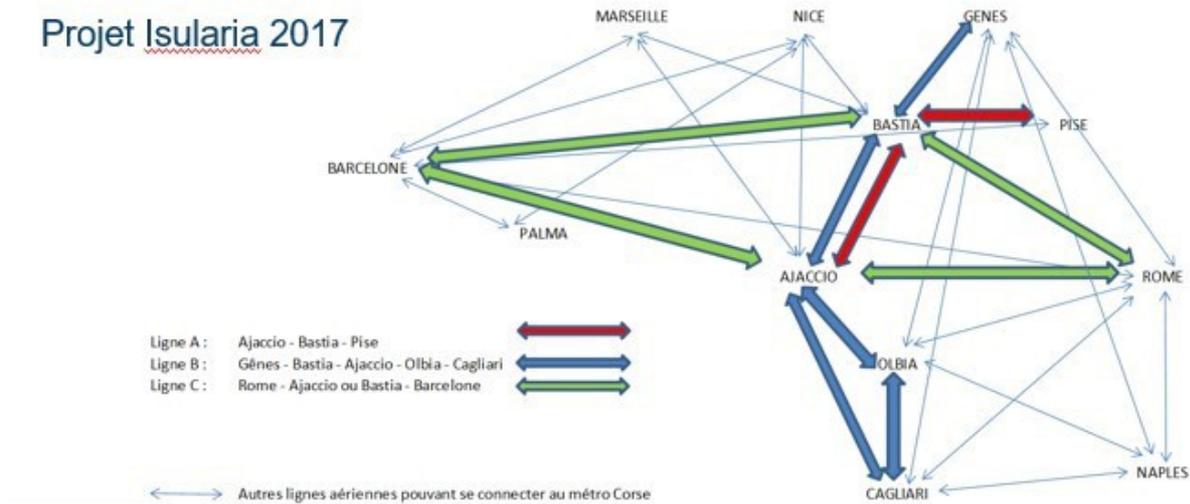
D'un point de vue économique, **la Corse entend développer des relations avec l'Italie** et plus singulièrement la Toscane, la Sardaigne, la Ligurie, le Latium.

Les succès des lignes aériennes saisonnières vers Milan, Rome, et plus encore les liaisons maritimes régulières entre le port de Bastia et ceux de Gènes et de Livourne, montrent d'ores et déjà qu'il y a une réelle demande. Les relations économiques de proximité sont tout à fait pertinentes. Si elles étaient consolidées, elles pourraient contribuer à des externalités positives très importantes pour la société insulaire : permettre une annualisation progressive des flux touristiques et commerciaux, garantir des partenariats institutionnels et universitaires pérennes, et contribuer à une baisse des prix de biens et de services pour les corses, entre autres. Elles permettraient également de pouvoir contribuer à l'exportation de produits « made in Corsica » vers ces proches régions.

D'un point de vue culturel, linguistique, social, nous connaissons toutes et tous le caractère séculaire des relations existantes. Il ne fait donc aucun doute que de telles liaisons permettraient de renforcer et de développer plus encore les relations déjà existantes, qui s'expriment aujourd'hui de manière très bridée, malgré des coopérations déjà existantes portées par des acteurs des territoires concernés.

À l'origine du projet Isularia dans l'aérien, lancé en 2017, le constat était que l'arc méditerranéen présentait des **situations très contrastées** avec des zones très fortement peuplées et d'autres beaucoup moins :

- Des métropoles : Barcelone, Marseille, Gênes, Rome,
- Des zones plus rurales comme la Corse, la Sardaigne ou la Toscane où ruralité et zones urbaines de taille moyenne s'alternent.



Un **constat multimodal complet** avait été réalisé.

Concernant le mode aérien, il avait été mis en exergue l'existence de quelques grands axes transversaux comme Rome - Barcelone bénéficiant d'une desserte de qualité.

A contrario, il existait et il existe toujours de **nombreuses lignes moins fréquentées** où la qualité des horaires est souvent absente (impossibilité d'aller-retour journée).

Par ailleurs, il avait été mis en évidence des développements récents de la part de compagnies low-cost sur certains axes continent-îles (Ex : Nice et Marseille vers la Sardaigne, la Sicile, les Baléares et les Îles Grecques).

L'étude montrait également que les liaisons entre le continent et les îles sont **souvent sous forme d'OSP** avec des horaires et fréquences plutôt compétitifs, mais avec des choix limités.

Elle montrait également que les dessertes se concentrent souvent **au sein d'un même pays** (vols domestiques) *Exemples : Baléares depuis Barcelone en particulier, Corse depuis Marseille et Nice ou encore Sardaigne depuis Gênes et Rome.*

L'étude recensait quelques liaisons secondaires de niche comme Malte-Gozo, Piselle d'Elbe ou encore Rhodes-Karpathos.

L'étude Isularia, montrait bien que les **liaisons inter-îles sont peu fréquentes voire inexistantes.**

Elle mettait en évidence qu'un simple déplacement Cagliari-Ajaccio requiert en

moyenne 8 heures (temps de trajet le plus rapide 5h20mns) avec deux changements d'appareil, le tout à un prix élevé, ce qui est aussi long qu'un Rome-New York.

Ceci permettait de conclure que cette situation n'était pas de nature à favoriser les échanges commerciaux, économiques et touristiques entre ces différents territoires.

A contrario, l'étude illustre qu'il existe dans le monde des **systèmes de navettes ou de métros aériens** offrant au client :

- Des horaires permettant de faire l'aller-retour journée ;
- De nombreuses fréquences ;
- Des tarifs abordables.

Il s'agit par exemple de connecter de grandes métropoles comme la navette Nice Paris, ou encore de la connexion qualitative entre le continent et des îles avec des petits porteurs (ex : Vancouver - Victoria).

En 2024, une étude portant plus spécifiquement sur la création d'une desserte aérienne Toscane-Corse-Sardaigne (le « métro corse ») conduite sous l'autorité de la Conseillère exécutive en charge des transports, a permis d'identifier un schéma de desserte de nature à répondre aux besoins des populations. Ce Schéma comprend des éléments en termes de types d'avions, de capacités, d'horaires et fréquences, de tarifs. Ces éléments serviront de base aux choix à réaliser in fine.

Sur le plan maritime, l'expérience issue de la pratique de ces dernières années permet à la fois de situer :

- Les contraintes économiques, démographiques, mais aussi en termes de gouvernance institutionnelle et juridique et d'opérateurs ;
- Les priorités d'actions à mener en termes de lignes à conforter et à initier.

Il est d'ores et déjà évident que la ligne Santa Teresa-Bunifaziu, aujourd'hui sous maîtrise d'ouvrage de la Région Autonome de Sardaigne, fait partie des priorités d'actions. Au-delà des initiatives transitoires nécessaires à concrétiser, il faudra passer au stade d'une obligation de moyens juridiques et financiers plus pérenne pour agir sur l'outil naval, son verdissement, les charges de carburant et d'exploitation, les tarifs et fréquences afin de garantir un lien continu et fiable entre Corse et Sardaigne par la mer.

La ligne Prupia-Porto Torres et, à initier celle reliant Bastia à Porto Ferrario puis Piombinu sont aussi bien entendu référencées dans les priorités. D'autres lignes Maritimes pourront être envisagées.

## **II. Le cadre juridique**

La ratification du Traité du Quirinal le 26 novembre 2021 et l'installation à Turin en octobre 2023 du Comité des Territoires transfrontaliers prévu à l'article 10 du Traité, en présence du Président du Conseil exécutif de Corse, de la Présidente de l'Assemblée de Corse et de parlementaires insulaires, a permis d'officialiser, tant du point de vue des régions et villes présentes, que de celui de la représentation politique et administrative des deux États :

- La dimension transfrontalière maritime incluant les territoires insulaires que sont la Sardaigne et la Corse ;
- La mise à l'agenda du Traité des projets de lignes aériennes et maritimes transfrontalières sous forme de Continuité Territoriale à concrétiser entre la Corse, la Sardaigne, la Toscane, la Ligurie et le Latium.

Depuis lors deux comités ont confirmé ces orientations en insistant aussi sur la priorité des liaisons Bunifaziu-Santa Teresa, au regard des nombreuses défaillances constatées récemment.

Le Séminaire organisée à Bastia les 6 et 7 mars 2025 par la Présidente de l'Assemblée de Corse sur le Traité Quirinal lui-même et ses implications globales, pour la Corse notamment, a pu mettre en exergue la nécessité d'avancer vite sur la question de transports réguliers et fiables tant les autres volets de coopération sont impactés par cette problématique.

Le cadre juridique pour la mise en place du dispositif a également été étudié lors de l'étude précitée de 2024, notamment s'agissant de :

- La possibilité d'imposer des obligations de service public (OSP), afin de maintenir des services aériens et maritimes réguliers sur les liaisons vitales pour le développement économique de certaines régions de leur territoire, au regard du règlement n°1008/2008 du 24 septembre 2008 *établissant les règles communes pour l'exploitation de ces services aériens dans la Communauté Européenne*.
- L'identification des règles applicables à la mise en place d'une structure de coopération transfrontalière, le CGCT ouvrant aux collectivités territoriales deux types de structures de coopération transfrontalière, le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) prévu par l'article L. 1115-4-1 du CGCT, et le Groupement européen de coopération territoriale (GECT) prévu par l'article L. 1115-4-2 du CGCT.

Concrètement, il était apparu que :

- Seule la création d'un GECT était envisageable en l'espèce et que celle-ci supposait d'obtenir l'autorisation du représentant de l'État dans la Collectivité où le GECT a son siège, soit en l'espèce le Préfet de Corse.
- La Collectivité de Corse devra également autoriser la création d'une telle structure en adoptant une délibération qui devra porter sur l'approbation des statuts du GECT, qui revêtira la forme d'un établissement public en application des articles L. 5721-1 et s. du CGCT.
- C'est la Collectivité de Corse qui est compétente pour mettre en place la structure de coopération transfrontalière (ainsi que le cas échéant, les OSP, via l'organisation d'un appel d'offres).
- La loi 3DS adoptée le 9 février 2022 permet aussi aujourd'hui comme autres possibilités juridiques, la création de SEM ou de SPL transfrontalières. Ces possibilités pourraient éventuellement convenir à certains contextes de lignes maritimes de la zone étudiée.

Les éléments établis dans le cadre d'une étude portant exclusivement sur la création d'une liaison aérienne entre la Corse, la Toscane et la Sardaigne devront naturellement être réinterrogés, dans le cadre d'une étude plus vaste portant sur l'opportunité de mise en place de dessertes transfrontalières depuis et vers la Corse,

à la fois du point de vue des liaisons maritimes et aériennes et intégrant aussi, la Ligurie et le Latium.

En tout état de cause, en application des dispositions de l'article L. 4424-20 du CGCT, il revient à l'OTC de répartir la partie des crédits mentionnés à l'article L. 4425-26 du CGCT destinée à la mise en œuvre des dessertes aériennes et maritimes entre la Corse et le Continent (la « *Dotation de Continuité Territoriale* »).

Autrement dit, il ne lui revient pas directement au titre de sa compétence de base et du montant de DCT qui lui est alloué, de conduire des études, portant sur la création de dessertes transfrontalières.

En revanche, conformément aux dispositions précitées de l'article L. 4424-20 du CGCT et de l'article 2 de ses statuts, l'OTC peut assurer la mise en œuvre de toute autre mission qui pourrait lui être confiée par la Collectivité de Corse dans la limite de ses compétences.

Aussi, au regard de l'ensemble de ces éléments, il vous est proposé de :

- Poursuivre les réflexions portant sur la création de dessertes transfrontalières maritimes et aériennes, sous l'angle de création d'une véritable continuité territoriale transfrontalière ;
- Donner mandat à l'Office des Transports de la Corse pour :
  - Engager des discussions avec les régions Sardaigne, Toscane, Ligurie voire du Latium, en vue de mettre en place une structure de coopération transfrontalière ;
  - Mettre en œuvre les études nécessaires au développement de dessertes transfrontalières en particulier sous forme de service public ;
  - Engager toute démarche utile en lien avec ce qui précède, notamment vis-à-vis de l'État dans le cadre des dispositions prévues par le Traité du Quirinal ;
  - Accorder, en conséquence, à l'Office des Transports de la Corse, une ligne de crédit de 200 000 Euros au titre du budget 2025 pour mener à bien lesdites missions ;
  - Concrétiser des ponts aériens et maritimes fiables, de régularité quotidienne avec la Sardaigne, la Toscane, la Ligurie et le Latium, ce qui est un enjeu primordial, à la fois du point de vue économique et social, mais aussi culturel, linguistique, éducatif et universitaire.

Si ce projet se matérialise enfin, ce à quoi nous allons fortement nous atteler au regard des nouvelles conditions politiques et juridiques, un grand pas aura été réalisé pour diminuer la dépendance de la Corse, permettre une ouverture culturelle et intellectuelle attendue, contribuer de manière très forte à l'annualisation des flux, redonner une utilité sociale plus grande à la langue Corse, renouer avec des siècles d'histoire commune. En somme, élargir les opportunités qui s'ouvrent à la Corse et à son peuple, et donner une dimension plus opérationnelle encore à son désir d'émancipation.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.