



Délégation CGT au CESEC. Déclaration lors de la séance plénière du 22 septembre 2020

Bastia, le 22 septembre 2020

Desserte maritime. Il est urgent de sortir de la déréglementation libérale pour assurer un véritable service public de transport de qualité.

Une fois de plus le CESEC est appelé à se prononcer sur une nouvelle convention transitoire dans le maritime. Comme le redoutait la CGT les appétits mercantiles s'aiguisent au détriment de l'intérêt général, de l'emploi et de la qualité de service public des transports entre la Corse et le Continent.

Le rapport du Président de l'Exécutif présenté à l'Assemblée de Corse les 24 et 25 septembre prochain, est établi suivant l'avis de la commission de délégation de service public, lui même émis au vu du rapport d'analyse établi par l'AMO (Assistance à Maître d'Ouvrage), et conclut à l'infructuosité de la procédure de sélection du ou des futurs opérateurs économiques devant conduire à l'attribution de la concession de l'exploitation du service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre la Corse et le continent dans le cadre d'une Société d'Economie Mixte à Opération Unique (CEMOP), pour les années 2021 à 2027 incluse.

Même s'il reste à faire (régulation de la concurrence autour du nouveau dispositif avec de nouvelles OSP, mise en place de tarifs planchers, mise en œuvre de la SEM pour le renouvellement des navires par des navires neufs de nouvelle génération), **la CGT se prononce contre cette infructuosité** après quatre années de travail et d'échanges qui ont permis, dans l'intérêt général, de construire un schéma de développement durable pour le service public de continuité territoriale des transport maritimes, Fret et passagers, Corse-continent sur l'ensemble des 5 ports de Haute Corse et Corse du Sud, et de retrouver un partenariat industriel entre Corsica Linéa et La Méridionale avec le grand port maritime de Marseille pour y répondre de façon optimale au service de la Corse et de la population.

Et ce d'autant plus à la lecture du rapport, sur les motifs invoqués :

Par l'AMO :

- « *cette déclaration l'infructuosité apparaît d'autant plus nécessaire qu'une seule offre a été déposée, de sorte que l'autorité concédante n'aurait pas d'autre choix que de déclarer la procédure infructueuse en l'absence d'alternative* »

Comme dans toute concession de service public maritime Corse-continent, la mise en concurrence se fait en amont afin de répondre au cahier des charges figurant au DCE établi par la Collectivité de Corse et ses besoins exprimés en terme de qualité de service, régularité, fréquence, capacités, sécurité, et de développement durable qui reposent sur trois piliers, environnemental, économique, et social, au service de l'île.

Il n'y a pas un opérateur (ce qu'autorisait toutefois expressément l'appel d'offre), mais deux opérateurs qui ont répondu ensemble afin d'offrir le meilleur service possible sans doute au meilleur prix. La commission peut demander aux opérateurs de dégroupier leur offre afin de vérifier la pertinence et l'intérêt du groupement tel que proposé par les opérateurs, et proposer aux opérateurs une autre configuration de leur offre dans le cadre des négociations prévues par la procédure et d'une SEMOP titulaire du contrat des lignes d'exploitation où la CdC sera majoritaire au capital.

Par ailleurs il est de notoriété publique que seuls trois opérateurs sont positionnés à l'année sur la desserte de la Corse que ce soit dans le cadre des DSP en cours, ou des OSP non subventionnés où Corsica Ferries se trouve en situation de monopole avec plus de 75% du trafic passagers annuel sur l'ensemble de la desserte de continuité territoriale Corse-continent ; comme il est de notoriété publique que Corsica Ferries France (qui ne détient ni navire, ni personnel maritime chargé de l'exploitation des services) agit en abus de position dominante et que par abus de procédure, dans l'indifférence générale, afin de contester l'existence même du service public des transports maritimes de continuité territoriale décidé par la Corse, pour ses seuls intérêts privés et particuliers, à l'encontre de l'intérêt général.

Aussi, sauf à agir dans le seul intérêt de Corsica Ferries soutenue par les services endoctrinés de la concurrence de l'Union Européenne, la position de l'AMO est incompréhensible sur ce point et contraire aux explications exprimées par Mme la Présidente de l'OTC qui ne souhaitait pas de monopole et qui a toujours affirmé que tous les opérateurs, Corsica Ferries incluse, pouvaient répondre à cet appel d'offre à condition d'être en conformité avec le cahier des charges pour être sélectionné, avant d'être mis en concurrence dans le cadre des négociations de la procédure prévue pour la période initiale (avant COVID 19) 2021-2027.

- **Sur les montants déposés par les compagnies dans leur offre**

Nous découvrons les montants exprimés dans le rapport par la CdC et les services de l'OTC, estimés suffisants au vu de leur expérience dans le cadre du dispositif actuel. Nous découvrons également les montants déposés par les compagnies

soumissionnaires, Corsica Linéa et La Méridionale, le tout constituant un écart insurmontable aux yeux de l'AMO, malgré la connaissance des candidats du cadre budgétaire aujourd'hui contraint, de la CdC et leur expérience en la matière sur un périmètre d'exploitation équivalent. Là encore, sauf à faire le jeu de Corsica Ferries ou à masquer d'autres intentions, tel qu'un revirement de choix politique en la matière. **Il serait plus sérieux et judicieux de confronter de tels écarts et d'en comprendre toutes les explications en toute transparence, dans l'intérêt de tous, et dans l'intérêt général.** Par ailleurs, l'offre étant reconnue par la Commission conforme au cahier des charges et de qualité, et comme étant la seule offre candidate après plusieurs années de préparation pour l'ensemble des opérateurs à cet appel d'offre, il est indispensable au vu du niveau de service demandé et des retombées en matière de développement durable attendues, de mettre en œuvre les négociations prévues par la procédure afin de vérifier l'adéquation indispensable entre le coût estimé et les moyens à mettre en œuvre pour ce faire par les compagnies candidates. D'ailleurs à l'issue de ces négociations, la CdC peut toujours déclarer la procédure infructueuse, de façon argumentée et transparente, non seulement pour adapter son appel d'offres en cas d'échec et les moyens alloués dans un sens ou dans l'autre ; mais aussi pour éviter d'éventuels contentieux qui pourraient naître des compagnies candidates écartées pour ces motifs, sans négociations ni discussions pourtant prévues par une telle procédure et qui ont investi fortement afin de remporter cet appel d'offre sur sept années (prévu au départ pour dix ans, ce qui aurait été un minimum au vu des coûts d'investissement nécessaires pour la mise aux normes et le renouvellement de navires par des navires neufs au GNL).

- Sur le COVID-19 :

C'est ici le seul point qui justifie, non pas l'infructuosité de la procédure mais son allongement, et sans doute le report d'un an des conventions en cours afin que le nouveau dispositif et ses comptes d'exploitation puissent débiter dans un cadre structurel normal de fréquentation Fret et passagers (en atténuation des compensations liées au Fret et pour se prémunir de tout monopole (LOW COST) en la matière, ce qui serait contraire au droit de l'UE et extrêmement dangereux et périlleux pour la Corse).

D'autre part l'année 2020 aura été sans doute la plus marquante et pénalisante sur le risque COVID-19 selon les experts, et il faut l'espérer. Dans ce contexte, la CdC avec les compagnies délégataires actuelles et candidates au nouvel appel d'offre a toute latitude pour évaluer, à l'euro prêt, les pertes annuelles à compenser au regard des contrats établis dans des conditions normales et éprouvées d'exploitation ; et non pas à réévaluer les besoins structurels à fournir en terme de service à la Corse selon, une situation conjoncturelle et qui pénalise déjà lourdement les compagnies délégataires qui rendent le service public et l'économie locale.

Les navires ne sont pas des trains et on ne rajoute ni n'enlève des wagons sur des navires dont il faut se doter et faire construire plusieurs années à l'avance afin de rendre le Service Public, et qui ne peuvent être amortis avant douze à quinze ans en moyenne.

On voudrait refondre et réduire les capacités, la qualité, les services, et les retombées économiques et les emplois du Service Public et des compagnies délégataires que l'on ne s'y prendrait pas autrement.

- Sur l'enquête de l'Union Européenne :

Le 14 février dernier, après que Corsica linea et La Méridionale aient annoncé avoir déposé leur offre en groupement après de longs mois de conflit, Corsica Ferries annonçait à son tour, fidèle à ses pratiques, qu'elle ne candidait pas et qu'elle déposait plainte après avoir annoncé publiquement au début des choix décidés souverainement par la CdC, qu'elle les respecteraient.

Par ailleurs, après avoir touché plus de 200 Millions d'euros d'aides dites sociales prélevées sur l'argent de la continuité territoriale versé au titre de la solidarité nationale ; 20 Millions d'euros avant l'été pour faire face au COVID et comme acompte prélevés là encore sur le budget de la CdC et l'argent de nos impôts, dans un simulacre de justice au nom de la sacro-sainte doctrine de la concurrence déloyale, libre et faussée, contraire à l'intérêt général et qui détruit nos emplois, en attendant d'obtenir les 65 Millions d'euros restant qu'il faudrait bien prendre quelque part... **Toujours pas d'enquête de l'Union Européenne, et surtout toujours aucune plainte de la CdC, pour récupérer les sommes indûment versées à Corsica Ferries France, pour le plus grand bénéfice de ses dirigeants installés en Suisse...**

Le 28 février, fidèle à sa doctrine et toujours diligente aux demandes qui lui sont faites par Corsica Ferries et ses soutiens, les services de l'UE avec leur zèle habituel ouvraient aussitôt une enquête à charges, dont le rapport tronqué et son issue ne font guère de doutes en l'état de la défense du Service Public de continuité territoriale et du cadre juridique mis en œuvre toujours dicté par Bruxelles et les services du Premier Ministre.

D'ailleurs, la CdC et l'OTC n'ont eu de cesse de répéter que tout avait été construit en concertation préalable avec Bruxelles et l'État, et en premier lieu le nouveau dispositif avec une SEMOP pour répondre aux souhaits de maîtrise complète de la desserte, y compris en matière opérationnelle, par la CdC. Comme on pouvait le craindre et nous avons mis en garde les élus de la CdC et les services de l'OTC, il faut sortir du cadre juridique de la libre concurrence voulue par l'UE contre les Services Publics au sein de l'UE et au service d'intérêts particuliers en collusion et/ou corruption avec des représentants de l'UE et/ou de l'État français ; pour bâtir un cadre juridique autour du Service Public conforme au Droit National constitutionnel, et avec les textes de l'Union qui régissent les Services Publics et les Transports. D'ailleurs, Mme la Présidente de l'OTC n'a pas manqué d'exprimer publiquement ses doutes et inquiétudes devant l'Assemblée où elle déclara récemment : « Je ne crois pas que les services de l'UE nous induisent en erreur ». Elle exprimait ainsi ses doutes et ses interrogations qui se justifient aujourd'hui au grand jour.

La vraie question qui se pose aujourd'hui et qui va devoir être clarifiée prochainement, et espérons le lors de la session des 24 et 25 septembre prochain, c'est de savoir ce que veulent réellement les élus en charge de la CdC?

Un Service Public fort dans un cadre de développement durable au service de la Corse sous pavillon français 1^{er} registre gage de qualité, de sécurité et de retombées économiques et sociales durables pour l'île?

Ou bien l'extension du monopole de Corsica Ferries sous pavillon international sans marins sous contrats de travail de droit français à bord en Corse comme sur le continent, et avec pour seules retombées économiques l'apport massif de touristes en juillet-août, ce que tout armateur peut faire...; Et la libéralisation complète de la desserte en OSP comme il le réclame avec Bruxelles, pour ses intérêts privés et particuliers avec d'autres armateurs et d'autres intérêts particuliers, à l'encontre de l'intérêt général et à l'aide de nouveaux détournements de fonds publics et de futures subventions qu'il ne manquera pas de réclamer de nouveau à la CdC ?

La CGT propose donc, à ce stade et dans l'urgence infondée sur un tel dossier:

- **De prolonger d'1 an les conventions en cours en raison des conséquences du COVID 19 sur la procédure en cours ;**
- **D'ouvrir les négociations dès le mois d'octobre et durant le calendrier prévu initialement en 2020 pour 2021 avec le groupement Corsica Linea-Méridionale suite à la réponse conforme au cahier des charges, et à l'appel d'offres décidé et longuement et largement débattu par la CdC avec toutes les parties prenantes**
- **De bâtir de futures délibérations pour l'ensemble du dispositif afin de mettre un terme définitif à la libéralisation et la concurrence déloyale faites à l'encontre du Service Public de continuité territoriale maritime et aérien, et des compagnies régulières délégataires qui respectent et appliquent le droit national.**
- **De mettre en œuvre des tarifs planchers fret et passagers (Voir précédente déclaration en 11.2019 au CESEC) suivant les tarifs négociés et imposés par la CdC aux futures cies concessionnaires de la SEMOP. Il est à noter que ce mécanisme de régulation contre les pratiques de dumping normalement interdites au sein de l'UE en droit, ont été soutenues publiquement par Madame la Ministre Elisabeth BORNE, et que ce mécanisme vient d'être mis en place en Autriche, pays de l'UE.**