



Délégation CGT au CESEC. Déclaration lors de la séance plénière du 26 avril 2022

Bastia, le 26 avril 2022

Sécuriser le service public de transport maritime. Une urgence et une nécessité pour le développement économique, social et environnemental de la Corse.

Alors que la CFF vient de se voir attribuer près de 100 millions d'euros d'argent public suite à une décision scandaleuse et totalement injustifiée, que les choix fait aussi bien à Ajaccio, à Paris ou à Bruxelles ont contribué à affaiblir et menacer l'avenir de nos transports maritimes. La future DSP pour les 7 prochaines années constitue un enjeu majeur et crucial.

Comme la CGT n'a jamais cessé de le défendre et de l'argumenter, une DSP fret et passagers, entre le port de Marseille et les 5 ports de Corse est certainement le périmètre de Service Public lui permettant d'atteindre un niveau et une qualité de service public en phase avec ses objectifs stratégiques et prioritaires de développement durable au service de la Corse et de sa population.

Mais avant d'aborder l'enjeu qui est devant nous, il est utile de faire le point sur la situation aujourd'hui.

Tout d'abord, pour la CGT, il n'est pas normal que la CdC ne réclame pas l'argent public (200 millions d'euros) détourné au titre de l'aide sociale qui va manquer dans les caisses, et pas que pour la continuité territoriale d'ailleurs. D'autant plus que Corsica ferries n'a jamais été pénalisée pour les compensations du service complémentaire qui payaient les Car Ferries pour les services en périodes de vacances scolaires toute l'année, alors qu'elle était en situation de surcapacité toute l'année et que les autres compagnies n'avaient pas le droit de vendre des billets à des prix inférieurs aux siens. La seule personne publique qui peut se plaindre de ce trop versé c'est la Collectivité de Corse, bien qu'elle ait rédigé elle-même le contrat et les services qui ont été effectués... C'est donc la triple peine pour la CdC et les contribuables : Trop versé à la SNCM non récupéré (en déduisant les services faits ce qui a donné lieu à un arbitrage et une expertise du TA de Bastia .+ 200 Millions d'euros d'aides dites sociales versées sans contrôle et sans limite à CFF pour transporter les touristes avec l'argent géré par l'OTC dans le cadre des Services Publics... + 95 Millions en « réparation » du trop versé à la SNCM pour un préjudice inexistant de Corsica Ferries ! (Comme disait Coluche, l'important c'est pas de connaître le droit, c'est de connaître le juge)

Le Président de l'Exécutif doit exiger le remboursement de l'aide sociale aux passagers qui ne devait en aucun cas servir à subventionner une compagnie pour transporter des touristes en été, au surplus sous pavillon international italien ce qui lui permet aussi de percevoir des aides directes de plusieurs millions d'euros de l'état Italien !... Le tout pour déséquilibrer et déstabiliser à coup d'aides d'état, le service public et ses opérateurs au service de la Corse. Il y a urgence à agir comme la CGT l'a fait en déposant plainte auprès des instances Européennes.

Les règles du pays d'accueil en référence au décret national en application du règlement européen sur le cabotage maritime ne figurent plus dans le projet de délibération, disparu depuis les DSP de 2016 qui ont même intégré la référence à l'état du pavillon pour le transport de marchandises ; ce n'est pas normal alors qu'il doit être obligatoire pour les armateurs candidats de respecter la législation nationale pour concourir à la DSP, sur les contrats de travail et conventions collectives et accords nationaux. C'est le contrat social revendiqué par Madame MAUPERTUIS devant l'Assemblée de Corse. Il n'y a aucun marin sous contrat d'engagement maritime de droit français à bord des bateaux sous pavillon international, et ils ne sont pas employés en direct comme cela est obligatoire en droit national. Ils passent par des sociétés de manning qui lui fournissent la main d'oeuvre (Travail

détaché). Si l'état est chargé du contrôle, la rédaction juridique du cahier des charges est de la compétence de l'OTC sous la tutelle de la CdC. Sauf à considérer que tout le monde est d'accord pour employer des travailleurs détachés venus des 27 pays de l'UE et au-delà, pour travailler dans la précarité permanente aux conditions de leur pays d'origine.

D'autant plus qu'en cas de nouveaux contentieux de Corsica ferries, sauf miracle, ça sera plus utile comme argument que de trouver des arguties pour éviter d'avoir à retenir une offre moins disante qui déclencherait une catastrophe sociale...

Sur l'offre globale : Si la CdC doit imposer des offres ligne par ligne, ce qui n'exclue pas le risque d'entente, bien au contraire... Elle devrait aussi autoriser les offres globales. Cela permettra à la CdC de faire de réelles économies d'échelle sans toucher à l'emploi, en recréant un véritable partenariat industriel entre les deux compagnies, Méridionale et Corsica linea. Dans le cas contraire soit elle se trouvera en situation de dilemme suivant les offres déposées à choisir dans quelle compagnie se fera le prochain plan social ; soit elle aura une offre en entente pour éviter la casse sociale mais qui ne sera pas forcément la meilleure pour la CdC et les services à offrir pour 7 ans. sans compter que dans ce dernier cas de figure, Corsica ferries aura beau jeu de prétexter une réponse arrangée pour faire casser l'appel d'offres et condamner de nouveau la CdC et les compagnies délégataires.

Au plan environnemental, il y a aussi urgence. Pour la CGT il faut accélérer les choses au bon niveau pour définir rapidement les investissements nécessaires à effectuer en matière de renouvellement et transformations de navires afin que les négociations avec l'Etat lui permettent d'obtenir les moyens et dispositifs nécessaires à son financement en dehors de l'enveloppe de continuité territoriale. Demande que soutiendra la CGT.

Nous souhaitons également la mise en place d'une étude autour du BioGNL pour le fonctionnement des navires, en lien avec le traitement des déchets et le processus de Méthanisation pour la Corse, notamment autour des ports principaux de Bastia et d'Ajaccio. Ceci pourrait permettre d'apporter des solutions durables aux problèmes du traitement des déchets que nous connaissons.

De plus, étant donné la crise énergétique actuelle et la flambée des carburants fossiles et leurs dégâts environnementaux, cette étude pourrait également se faire en lien avec la production électrique des centrales d'Ajaccio et Bastia; celle de Lucciana étant déjà équipée pour fonctionner au GNL qui peut être produit par Méthanisation des déchets ainsi récoltés et traités. D'autres applications concrètes sont également envisageables en matière d'économie circulaire et de maîtrise totale par la Corse de sa production de biogaz grâce au traitement de ses déchets, que ce soit pour la valorisation de son agriculture comme pour les véhicules routiers de type bus de ville ou camions pour les transporteurs. (Voir document ADEME atelier Corse 2018)

Sur les passagers à prendre en compte, si le transport de passagers médicaux est essentiel, c'est largement insuffisant et anormal d'écarter tous les Corses du Service Public de la DSP puisque les 330 000 habitants ne sont pas pris en compte dans leur ensemble suivant la répartition géographique ramenée aux besoins quotidiens de transport du Service Public. Pour la CGT il n'est pas question de laisser à la compagnie low cost le quasi monopole sur le transport des passagers dont on mesure chaque année davantage, la dégradation du service. Les compagnies délégataires doivent pouvoir investir dans les navires permettant l'intégration des besoins de toute la population en matière d'accès au service public du transport maritime, tout en bénéficiant d'une partie des recettes passagers de la saison d'été, y compris en matière d'environnement afin d'éviter les surcapacités de navires saisonniers et leurs conséquences néfastes, au lieu de se tourner vers un tourisme durable.

La CGT demande à ce que la totalité des résidents et citoyens en Corse soient pris en compte en fonction de leur répartition géographique pour définir les capacités passagers minimales à offrir par les opérateurs de Service Public, toute l'année, et pas uniquement en saison d'été. Ce niveau de services a d'ailleurs été validé par l'Union Européenne dans sa décision du 2 mai 2013 et a fait l'objet d'un intérêt certain de la population en Corse dans le cadre du dernier test marché.

**La CGT, avec les marins, ses militants et ses adhérents, considère la qualité de nos transports maritimes, essentielle pour son développement économique, social et environnemental.
Soyons intransigeants et volontaires pour répondre à cet enjeu.**