



COMPTE RENDU IN EXTENSO

PRIMA SESSIONE URDINARIA DI U 2023

REUNIONE DI I

27 È 28 D'APRILE DI U 2023

1^{ÈRE} SESSION ORDINAIRE DE 2023

REUNION DES 27 ET 28 AVRIL 2023

(1^{ÈRE} JOURNÉE)





1MA SESSIONE URDINARIA DI U 2023
REUNIONE DI I 27 È 28 D'APRILE DI U 2023

1ÈRE SESSION ORDINAIRE DE 2023
RÉUNION DES 27 ET 28 AVRIL 2023

SOMMAIRE DE LA JOURNÉE DU JEUDI 27 AVRIL

Ouverture de la séance des questions orales à 10 h 17

QUISTIONE URALE / QUESTIONS ORALES

Question n° 2023/O1/035 - Quel avenir pour les personnels de maternité de la clinique Maynard, posée par Mme Serena BATTESTINI au nom du groupe « Core in Fronte »	7
Réponse de Mme Bianca FAZI, Conseillère exécutive en charge de la Santé et du Social	9
Question n° 2023/O1/033 - Sécurité en Corse et pouvoirs régaliens de l'État, posée par Mme Valérie BOZZI au nom du groupe « Un Soffiu Novu - Un Nouveau Souffle pour la Corse »	11
Réponse de M. Gilles SIMEONI, Président du Conseil exécutif de Corse	12
Question n° 2023/O1/038 - Lingua corsa, posée par M. Saveriu LUCIANI au nom du groupe « Avanzemu »	16
Réponse de M. Gilles SIMEONI, Président du Conseil exécutif de Corse	18
Question n° 2023/O1/037 - Situazione di a filiera pecurina è capruna in Corsica, posée par M. Petru Antone FILIPPI au nom du groupe « Fà Populu Inseme »	21
Question n° 2023/O1/036 - Chì suluzioni pà a Corsica di dumani ?, posée par Mme Marie-Claude BRANCA au nom du groupe « Core in Fronte »	22
Réponse de M. Dominique LIVRELLI, Président de l'Office du Développement Agricole et Rural de la Corse	23
Question n° 2023/O1/031 - Lutter contre le décrochage scolaire en faisant de la Corse un « territoire éducatif rural », posée par Mme Cathy COGNETTI-TURCHINI au nom du groupe « Un Soffiu Novu - Un Nouveau Souffle pour la Corse »	30
Réponse de Mme Antonia LUCIANI, Conseillère exécutive en charge de l'Enseignement, de la Formation et de la Recherche	32

Question n° 2023/O1/039 - Moyens de lutte contre les incendies, posée par M. Pierre POLI au nom du groupe « Avanzemu »	34
Réponse de M. Julien PAOLINI, Président de l'Agence d'Aménagement durable, d'Urbanisme et d'Énergie de la Corse	36

Question n° 2023/O1/034 - Un annu dopu, à chì ne simu di u travaddu di u Cunitatu Corsu-Sardu nant'à a quistioni di i basi è esercizi militari in Corsica è in Sardegna ?, posée par Mme Véronique PIETRI au nom du groupe « Core in Fronte »	36
Réponse de M. Gilles SIMEONI, Président du Conseil exécutif de Corse	42

Question n° 2023/O1/032 - Tarif résident maritime interdéléataires, posée par Mme Chantal PEDINIELLI au nom du groupe « Un Soffiu Novu - Un Nouveau Souffle pour la Corse »	44
Réponse de Mme Flora MATTEI, Présidente de l'Office des Transports de la Corse	45

Ouverture de la séance à 11h55	47
--------------------------------	----

Secrétaire de séance : Mme Lisa FRANCISCI	47
Appel nominal des conseillers - Le quorum est atteint	

Discours de Mme Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Présidente de l'Assemblée de Corse	48
Discours de M. Gilles SIMEONI, Président du Conseil exécutif de Corse	52

RAPORTU DI A PRESIDENTE DI L'ASSEMBLEA DI CORSICA / RAPPORT DE LA PRÉSIDENTE DE L'ASSEMBLÉE DE CORSE

Raportu nu 100 : Approvazione di u pruceddu verbale di a sessione di l'Assemblea di Corsica di i 30 è 31 di marzu di u 2023	54
Rapport n° 100 : Approbation du procès-verbal de la session de l'Assemblée de Corse des 30 et 31 mars 2023	
Présentation du rapport de l'Assemblée de Corse par Mme Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Présidente de l'Assemblée de Corse	54

RAPPORT ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

SUCIALE E SALUTE / SOCIAL ET SANTÉ

Raportu nu 086 : Lanciu di chjama à candidature trà a Cullettività di Corsica è l'Agenza Regionale di Saluta per a creazione di 5 poli territoriali di sustegnu à l'asiliari di l'anziani dipendanti è di e persone svantaghjate	55
Rapport n° 086 : Lancement de l'appel à candidatures conjoint Collectivité de Corse / Agence Régionale de Santé de Corse pour la création de 5 pôles territoriaux d'aide aux aidants non professionnels de personnes âgées dépendantes et de personnes en situation de handicap	
Présentation du rapport du Conseil exécutif par Mme Bianca FAZI, Conseillère exécutive en charge de la Santé et du Social	55

Lecture du rapport de la Commission de l'Éducation, de la Culture, de la Cohésion Sociale et des Enjeux Sociétaux (rapport n° 2023/O1/013) par Mme Frédérique DENSARI, rapporteure	57
--	----

Avis favorable de la Commission des Finances et de la Fiscalité	62
Prises de paroles :	
M. Paul QUASTANA	62
Mme Eveline GALLONI D'ISTRIA	63
Mme Cathy COGNETTI-TURCHINI	63
M. Jean-Marc BORRI	65
M. Pierre GHIONGA	66
En réponse, Mme Bianca FAZI, Conseillère exécutive en charge de la Santé et du Social	66
RAPPORT ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ	
Suspension de la séance à 12h45	
Reprise de la séance à 15h45	
TRASPORTI / TRANSPORTS	
Raportu nu 090 : Rivisioni di l'ubligazioni di sirvizi publicu imposti nantu à i sirvizzii aerii rigulari trà, da una parti, l'aeruporti di Parigi-Orly, Marseglia è Nizza è da l'altra parti, l'aeruporti d'Aiacciu, Bastia, Calvi è Figari, è approvu di u principiu di a diligazioni di sirvizi publicu pà a sfruttera di i trasporti aerii di sirvizi publicu di a Corsica nantu à u periudu chì v'è da u 1mu di ghjinnaghju di u 2024 à u 31 di dicembri di u 2027	68
Rapport n° 090 : Révision des Obligations de Service Public imposées sur les services aériens réguliers entre, d'une part, les aéroports de Paris-Orly, Marseille et Nice et d'autre part, les aéroports d'Aiacciu, Bastia, Calvi et Figari, et approbation du principe de la Délégation de Service Public pour l'exploitation de la desserte aérienne de service public de la Corse sur la période du 1er janvier 2024 jusqu'au 31 décembre	
Présentation du rapport du Conseil exécutif par Mme Flora MATTEI, Présidente de l'Office des Transports de la Corse	69
Lecture du rapport conjoint de la Commission du Développement Économique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement et de la Commission des Finances et de la Fiscalité (rapport n° 2023/O1/001) par Monsieur Joseph SAVELLI, rapporteure de la CFF.	78
Prise(s) de parole : Conformément aux décisions de la CPO, le temps de parole des groupes est doublé	
M. Paul QUASTANA	82
Mme Sandra MARCHETTI	84
M. Jean-Michel SAVELLI	85
Mme Christelle COMBETTE	89
Mme Vannina BORROMEI	91
M. Paul-Felix BENEDETTI	96
Mme Josepha GIACOMETTI-PIREDDA	100
M. Joseph SAVELLI	103
M. Hyacinthe VANNI	105
M. Jean-Felix ACQUAVIVA	106

La Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS	111
Mme Flora MATTEI, Présidente de l'OTC, en réponse aux intervenants	112
M. Gilles SIMEONI, Président du Conseil exécutif en complément	121
Amendement n° 1 déposé par le groupe « Un Soffiu Novu » : Présentation par Mme Christelle COMBETTE	136
Prise(s) de parole :	
M. Paul-Felix BENEDETTI	137
M. Jean-Christophe ANGELINI	138
M. Jean-Michel SAVELLI	139
M. Jean BIANCUCCI : avis défavorable sur l'amendement	140
Le Président Gilles SIMEONI : avis défavorable	141

VOTE SUR L'AMENDEMENT

POUR : Un Soffiu Novu

ABSTENTIONS : Avanzemu et Mme Josepha GIACOMETTI-PIREDDA

CONTRE : Fà Populu Inseme, Core in Fronte

Amendement rejeté

Explications de vote sur le rapport :

M. Jean-Martin MONDOLONI : 3 POUR et 11 ABSTENTIONS	141
M. Jean-Christophe ANGELINI : Son groupe votera le rapport	143
M. Paul-Felix BENEDETTI : Son groupe accompagnera la démarche	146
Mme Josepha GIACOMETTI-PIREDDA : Abstention	147
M. Jean BIANCUCCI	148

POUR : Fà Populu Inseme, Avanzemu, Core in Fronte + 3 POUR (MM. Georges MELA, Didier BICCHIERAY, Pierre GUIDONI) Chez Un Soffiu Novu

ABSTENTIONS : Mme Josepha GIACOMETTI-PIREDDA + 11 Un Soffiu Novu

RAPPORT ADOPTÉ 149

Absentes :

Mme Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS

Mme Santa DUVAL

Mme Cathy COGNETTI-TURCHINI

Suspension de séance à 19h15

Reprise de la séance à 19h55

M. Hyacinthe VANNI préside la séance

19h57 : Adoption de la dérogation relative au temps de travail des agents du SGAC	150
PUNTU D'INFURMAZIONE NANTU À A DILIGAZIONE DI SIRVIZIU PUBLICU MARITTIMU / POINT D'INFORMATION SUR LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC MARITIME	150
Communication du Président du Conseil exécutif de Corse	150
Prise(s) de parole :	
M. Paul-Felix BENEDETTI	155
M. Jean-Michel SAVELLI	157
M. Jean BIANCUCCI	158
M. Jean-Christophe ANGELINI	159
Le Président Gilles SIMEONI, en réponse aux interventions	161
INSIGNAMENTU - FURMAZIONE - RICERCA / ENSEIGNEMENT -FORMATION - RECHERCHE	
Raportu nu 081 : Regulamentu di l'aiuti relativu à i sughjorni sculari è classe di scuperte in u primu gradu	162
Rapport n° 081 : Règlement des aides au titre des séjours scolaires et classes de découverte dans le premier degré	
Présentation du rapport du Conseil exécutif par Mme Antonia LUCIANI, Conseillère exécutive en charge de l'Enseignement, de la Formation et de la Recherche	162
Lecture du rapport de la Commission de l'Éducation, de la Culture, de la Cohésion Sociale et des Enjeux Sociétaux (rapport n° 2023/O1/016) par Mme Frédérique DENSARI, rapporteure	166
Avis favorable de la Commission des Finances et de la Fiscalité	167
Prise(s) de parole :	
Mme Françoise CAMPANA	167
M. Paul-Felix BENEDETTI	169
Mme Françoise CAMPANA	170
M. Pierre GHIONGA	170
M. Saveriu LUCIANI	171
M. Jean-Martin MONDOLONI	174
Mme Josepha GIACOMETTI-PIREDDA	175
Mme Antonia LUCIANI, Conseillère exécutive, en réponse.	177
RAPPORT ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ	179
Suspension de la séance à 21h10.	

La séance est ouverte à 10 h 17 sous la présidence de Mme Marie-Antoinette MAUPERTUIS.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Salute à tutti, principiemu sta seduta di l'Assemblea di Corsica d'aprile 2023.

Emu à dumandà di fà menu rimore fora pè piacè. A sogu ch'ellu hè u veranu, mà tuttu u mondu mi pare bellu in forma, mà cì vole à calmassi un pocu, avemu assai travagliu è à rispittà dinò l'istituzione. À ringrazià vi.

Emu à principià incù e dumande à bocca sè vo site pronti. Mi giru dinò versu u Presidente di l'esecutivu è u so cunsigliu, salute. Vi dumandu dinò d'esse pronti pè e dumande à bocca.

A prima hà da esse fatta da Serena Battistini, mà ùn la vegu micca. Allora, hà da esse Marie-Claude Branca chì l'hà da fà. Hè viramente dinò ch'avemu u serviziu di traduzione chì ghjè in piazza è pudete stà à sente ò in corsu, ò in francese, cum'ellu vi pare.

Avete a parolla sè vo vulete, cara Cunsigliera.

QUISTIONE URALE / QUESTIONS ORALES

*** Question n° 2023/O1/035 - Quel avenir pour les personnels de maternité de la clinique Maynard ?, posée par Mme Serena BATTISTINI au nom du groupe « Core in Fronte »**

Mme Marie-Claude BRANCA

O Sgiò Presidente di l'esecutivu, Signora Cunsigliera esecutiva in carica di a saluta,

À u principiu d'aprili, emu imparatu chì a maternità di a clinica Maymard avia da sarà dopu 60 anni d'attività di manera anticipata è difinitiva u 31 di maghju chì veni.

Issa situazioni s'aspittava dipoi u 2018 a cunsiquenza di l'assenza di rinovu da l'ARS, nuvembri 2022 di l'auturizzazioni di i cura pà a maternità.

Nous ne reviendrons pas sur les véritables raisons de la fermeture de la maternité qui semblent arranger les intérêts économiques du groupe Almaviva, propriétaire de la clinique.

Nous resterons sur l'aspect social.

Cette décision n'est, en effet, pas sans conséquence pour les personnels de la maternité, au nombre de 15.

15 personnels de santé - 8 sages-femmes, 5 auxiliaires de puériculture et 2 aides-soignantes qui ont un savoir-faire, une expérience et une compétence professionnelle dont ont pu bénéficier de nombreuses familles bastiaises et de Haute-Corse.

15 personnels de santé qui étaient, pour la plupart, en contrat CDI. 15 personnels de santé qui, aujourd'hui, sont légitimement dans l'interrogation et l'inquiétude pour leur avenir.

Quel que soit le choix qu'ils feront, au final, de rejoindre ou non l'Hôpital de Bastia, « Core in fronte » considère qu'ils n'auraient pas dû subir le flou et l'opacité des discussions, qui durent depuis des mois, entre l'ARS, l'Hôpital de Bastia et le groupe Almaviva.

Derrière ces personnels de santé, dans l'expectative de leur réaffectation ou de leurs conditions contractuelles de reprise, il y a des familles.

Vulemu sapè si l'esecutivu di Corsica pò è voli avè u rollu di leia trà l'ARS, u spidale di Bastia è u gruppu Almaviva pà accumpagnà u persunali di a clinica Maymard chì hè in attesa di garanzie veri pà u so avvena prufizzionali.

Vi ringraziemu.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Ghjè Bianca Fazi chì v'hà da risponde. Avete a parolla, Cunsigliera esecutiva.

Mme Bianca FAZI

À ringrazià vi, Presidente.

Cara Cunsigliera,

Vi ringraziu per a vostra quistione chì porta nantu à a situazione suciale di a clinica Maymard.

J'ai déjà eu à m'exprimer à deux reprises sur ce sujet, au cours de la dernière session de mars 2023, et également au cours de la session du 30 juin 2022. Une motion a été votée à l'unanimité par votre Assemblée en mai 2021, qui soutenait les personnels de la clinique.

Je ne reviendrai pas sur les éléments de contexte et la position qui a été la nôtre suite à l'annonce de l'arrivée du groupe Almaviva dans l'île.

Comme déjà évoqué, nous n'avons jamais été associés aux discussions, ni consultés sur les décisions liées à la maternité.

Le maire de Bastia, Président du Conseil de Surveillance de l'hôpital de Bastia, Pierre SAVELLI, n'a pas cessé de militer pour le maintien des emplois au sein de la Clinique et suit le dossier de près.

Le maire a confirmé aux repreneurs l'importance du maintien des emplois et du statut des salariés.

J'ai appris l'annonce officielle de la fermeture de la maternité à l'échéance du 31 mai. Je regrette cette fermeture précipitée et anticipée, alors qu'annoncée initialement pour la fin d'année 2023, liée, a priori, à l'absence d'un praticien qu'il convenait de remplacer.

Vous évoquez la situation des personnels, notamment les personnels paramédicaux, les sages-femmes, les auxiliaires de puériculture et aides-soignantes, à savoir 15 personnels, soit 15 familles.

Nous avons bien conscience de l'impact que cette fermeture peut avoir sur des parcours professionnels des personnes concernées, qui sont employées de la Clinique Maymard, pour certains depuis plusieurs années,

qui sont attachées à leur service, et qui aujourd'hui attendent des réponses quant à leur avenir au sein du centre hospitalier de Bastia.

Des négociations, entre les différentes parties prenantes sont en cours concernant la situation professionnelle des personnels. Rien n'indique à ce stade que ces négociations ne vont pas aboutir.

En effet, l'hôpital va, de fait, connaître une augmentation de son activité et devra assurer la prise en charge des patientes et la continuité du service public.

Je réitère ici mon soutien aux personnels et souhaite que ces transitions professionnelles se déroulent pour ces derniers dans les meilleures conditions et surtout, dans le respect de leurs droits et des procédures liée à ce type de fermeture.

Vous me demandez si nous pouvons ou nous souhaitons jouer un rôle d'intermédiaire pour accompagner les personnels ; or, comme vous pouvez l'imaginer, la Collectivité n'a pas vocation à s'immiscer dans des négociations salariales.

Dans cet hémicycle, à la session de juin 2022, dans ma réponse à la question orale déposée par votre groupe, j'avais indiqué que j'étais à l'écoute et à la disposition des personnels, s'ils le souhaitaient. Nous avons pris contact avec le conseil des salariés et, à ce stade de la procédure, leur principale préoccupation est d'obtenir rapidement des propositions contractuelles formelles et officielles de la part des instances des établissements concernés.

Le Conseil exécutif soutiendra donc cette démarche en sollicitant une décision rapide, notamment auprès du centre hospitalier de Bastia et de l'ARS.

Vi ringraziu.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

À ringrazià vi, Signora Cunsigliera.

A dumanda à bocca chì vene avà, hà da esse fatta da Valérie Bozzi.

*** Question n° 2023/O1/033 - Sécurité en Corse et pouvoirs régaliens de l'État, posée par Mme Valérie BOZZI au nom du groupe « Un Soffiu Novu - Un Nouveau Souffle pour la Corse »**

Mme Valérie BOZZI

Merci, Madame la Présidente.

Monsieur le Président,

Nous sommes collectivement confrontés à la banalisation de la violence physique et verbale. La violence est même parfois légitimée, elle n'est parfois même plus condamnée par les responsables politiques.

Cette banalisation est accentuée par l'impunité qui règne sur les auteurs. On a normalisé la discréditation des élus de terrains (les maires, ex-conseillers départementaux). Les slogans d'hier du type « tutti manghjoni » ont prospéré et la tendance qui était au respect penche davantage aujourd'hui à la déconsidération.

On a stigmatisé les élus du littoral, ceux qui développent leurs territoires, les élus qui travaillent sont aujourd'hui, tous suspects. On a également stigmatisé les chefs d'entreprises.

Vous avez alimenté cela ou cela a fait votre lit, mais aujourd'hui, je crois que ça se retourne contre vous.

Pour lutter contre ce phénomène de société, il nous faut collectivement remettre la bienveillance au coeur de nos actions, remettre la valeur travail au goût du jour et non la jalousie ou la dénonciation.

Élus et population vivent dans la crainte de cette violence mais également la violence que constitue l'absence totale de justice.

La Corse a besoin de projets qui rassemblent, d'une nouvelle vision, de sérénité.

Quand on aime la Corse, on ne la détruit pas, on la construit, on ne se satisfait pas de salir les Corses.

Monsieur le Président de l'exécutif, ma question porte sur la sécurité en corse. Vous êtes autonomiste, vous reconnaissez à l'Etat l'exercice des pouvoirs régaliens. Je vous demande donc si vous envisagez

de demander des comptes au ministère de l'Intérieur sur l'insécurité grandissante en Corse ?

- Si vous comptez lui demander de mettre tout en oeuvre pour arrêter les assassins qui galopent depuis de nombreuses années, arrêter ou en tout cas d'identifier les incendiaires qui détruisent le patrimoine de la Corse, les outils de travail d'une économie déjà fragile et les symboles de la démocratie ?

L'Etat doit rendre des comptes aux Corses, l'Etat doit assurer ses pouvoirs régaliens. Les discussions avec le ministre de l'Intérieur en sont l'occasion. Cela doit passer avant la réforme constitutionnelle, cela doit même être un préalable.

Je vous remercie, Monsieur le Président.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Merci, Madame la Conseillère.

M. le Président Gilles SIMEONI

Madame la Conseillère,

J'ai pour vous, comme pour l'ensemble des élus de cette Assemblée et l'ensemble des élus de Corse, le plus grand respect.

Mais votre question me laisse perplexe. D'abord, parce que je note, - et c'est tout à fait votre droit - que votre formulation orale ajoute à ce que vous aviez choisi d'écrire. Et dans cette formulation orale, il y a, au détour d'une phrase, une affirmation que je ne peux pas laisser passer et qui vient alimenter, confirmer et renforcer la perplexité qui est la mienne, non seulement, vis-à-vis de votre question orale, mais également par rapport au positionnement de vos amis politiques, depuis notamment les attentats, d'Àfà, d'Appiettu, et celui ayant visé Mme Simone Guerrini.

La phrase que je ne peux pas laisser passer et je vous cite : "*vous avez alimenté cela, mais aujourd'hui, cela se retourne contre vous*". Ce propos est inacceptable, il est faux et vous le savez !

Je vais le redire une fois encore, je vous l'ai déjà dit à vous, je l'ai dit à Jean-Martin MONDOLONI et je l'ai dit publiquement, dans la vie, ce qui compte ce sont les mots et les actes.

Moi mes mots, depuis qu'ils sont prononcés dans l'espace public, en qualité de militant, de responsable, d'élus de l'opposition hier, de maire de Bastia puis de Président du Conseil exécutif, ont toujours été clairs et constants. Pour vous dire à tel point d'ailleurs qu'on me taquine, y compris sur les réseaux sociaux, confère Tic toc Via Stella, pour dire qu'il ne peut pas y avoir d'autres chemins pour ce pays et pour ce peuple que ceux de la paix et de la démocratie.

De façon constante, j'ai décidé de ne pas employer des mots comme celui de "condamner" où l'on s'extrait d'une situation en posant des mots qui ne contribuent pas à poser les solutions dans un pays. Dans un pays, ceux qui condamnent, ce sont les juges. Les mots que j'ai eus notamment pour exprimer ma solidarité à Simone Guerrini, au maire et au conseil municipal d'Afà, ou encore d'Appiettu, ils ont été clairs.

Dans le refus de cautionner les actes, ils valent toutes vos condamnations. Lorsque je dis que je suis en désaccord total, lorsque je dis que ces comportements sont incompréhensibles, lorsque je dis qu'il ne peut pas y avoir de réponse, ni de recours dans ce type d'agissements, ni d'ailleurs dans quelques violences physiques ou verbales que ce soit, je pense que mes mots sont clairs. Et feindre de ne pas les entendre, feindre de ne pas les comprendre, comme vous le faites de façon artificielle depuis quelques semaines, est une posture indigne.

C'est une posture indigne parce que vous instrumentalisez des actes avec lesquels nous sommes tous en désaccord, qui nous inquiètent au plus haut point, des logiques que nous refusons et que nous avons combattu ensemble, vous les instrumentalisez à des fins partisanses.

Lorsque j'ai appris hier, par les journalistes, que votre choix politique - que je respecte et qui vous appartient - de ne pas continuer à travailler en commun et de porter vos propres propositions, était dicté, selon la formule employée en forme de goutte d'eau qui avait fait déborder le vase par le refus d'employer le mot « condamner », je me dis que c'est un prétexte et un mauvais prétexte.

Je disais s'il n'y avait eu que mes mots, vous n'auriez pas été tenue de les croire. Dans la vie, il y a les mots, et puis il y a les actes. Depuis que je me suis engagé en politique, comme un certain nombre d'élus ici, je n'ai eu de cesse, y compris au plan interne, au sein de la famille politique à laquelle j'appartiens, de dire, qu'il ne pouvait pas y avoir d'autres chemins que celui de l'expression démocratique y compris si nous avions affaire à une violence initiale fondatrice qui est celle d'une politique

qui, en Corse, a longtemps été coloniale, y compris si nous avons affaire à une violence symbolique, politique et économique extrême qui s'exprime aujourd'hui notamment dans la spéculation immobilière, l'accaparement de notre terre, le refus que notre langue soit parlée dans cet hémicycle, y compris si nous avons affaire tous les jours à cette violence morale politique, et épistémologique, je dis que la seule arme qui vaille pour combattre cette violence, est celle de la démocratie et je continuerai à le dire.

Je vais terminer en disant que je ne peux pas vous laisser dire ça, d'autant plus que je suis persuadé qu'au fond de vous, vous ne le croyez pas un instant.

Je partage votre inquiétude, nous sommes tous inquiets face à la situation actuelle et nous devons tout faire pour que la Corse renoue avec les perspectives de paix, d'émancipation et tout simplement de bonheur, qui prévalait voici quelques mois encore ou quelques années, notamment au lendemain de décembre 2015 lorsque nous pensions les uns et les autres, qu'au-delà de la victoire électorale des nationalistes, ce que le peuple corse avait dit de façon majoritaire en 2015, en 2018 et en 2021, allait être pris en compte, sans volonté d'écarter et de faire taire celles et ceux qui ne partagent pas ces idées. Je l'ai dit et je vous le répète, il y a encore ce des opinions différentes, quelquefois très opposées, et toutes méritent de s'exprimer et d'être entendues : c'est la démocratie.

Aujourd'hui, nous sommes dans une situation qui est grave. Comment la changer ? Comment enraciner l'apaisement et construire la paix ? Moi, je n'ai pas de baguette magique, je vous dis simplement ce que sont à mon avis, les trois axes essentiels.

Le premier, c'est de réaffirmer avec force les principes essentiels de la société corse dans laquelle nous voulons vivre, dans laquelle nous voulons que nos enfants grandissent et dans laquelle nous voulons qu'ils deviennent demain des adultes et des citoyens.

Vous souhaitez employer le mot "condamner" ? Je respecte ce choix. D'autres ici souhaitent dire leur désaccord total, le fait que ces comportements ne sont pas acceptables ni compréhensibles. Respectez ce choix. Le fond est le même, la réaffirmation qu'il ne peut pas y avoir d'autres chemins que celui de l'écoute réciproque, c'est ce que nous devons faire passer ensemble.

Deuxièmement, dans une société de proximité comme la nôtre, Madame la Conseillère territoriale, chère Valérie, ce que nous devons faire à mon sens, c'est laisser le pouvoir régalien s'exercer. Moi, je ne suis pas policier et je ne suis pas juge. Je ne sais pas qui brûle, je ne sais pas qui fait sauter, je ne sais pas qui menace. Mais je sais que, lorsque vous, les autres élus qui sont ici, nationalistes ou non nationalistes, vont dans leur village, vont dans leur famille, vont auprès de leurs amis et font passer le message que nous ne voulons pas de cela. Mais peut-être quelques-uns de celles et ceux qui font ça sont nos enfants, nos petits-enfants, les enfants d'un ami, ou d'un parent. Peut-être que dans la société de proximité qui est la nôtre, si nous faisons le tour de toutes celles et de tous ceux que nous connaissons, nous allons contribuer à faire reculer ces façons de faire et à faire comprendre qu'elles nous conduiront au malheur individuel et collectif, parce qu'il y a ceux qui sont frappés aujourd'hui avec lesquels nous avons exprimé notre solidarité, il y a ceux qui risquent d'être frappés demain, y compris dans le cadre de logiques de vengeance dont nous savons que notre pays et notre île peuvent les produire. Il y aura l'avenir de la prison, il y aura les familles, il y aura les rassemblements devant les commissariats, il y aura les incidents, il y aura la logique de conflit, celle à laquelle nous voulons tourner le dos.

Troisièmement, je vous le redis aussi avec force, le meilleur moyen de faire reculer et disparaître ces comportements, c'est de construire une solution politique qui ne laisse plus d'espace à leur développement.

Il y a eu depuis 2014, une décision qui était une décision prise par l'organisation clandestine FLNC Union des combattants. Il y a eu d'autres organisations clandestines qui, avec leurs mots, ont toutes dit unilatéralement que la violence clandestine devait disparaître définitivement, et ils l'ont fait pendant des années. Le chemin était ouvert pour enraceriner la paix, et nous avons laissé passer trop de temps. Et ce temps est venu alimenter les doutes, et ce temps est venu alimenter les colères, et ce temps est venu alimenter la défiance, y compris vis-à-vis de la démocratie qui n'était pas respectée, et à côté de cette violence politique, il y a toutes les autres formes de violence que vous évoquez dans votre question et qui inquiète les Corses.

Nous avons engagé des travaux, nous avons un processus qui est en cours. Vous dites "faites un préalable de la disparition de ces actes ou de l'arrestation de leurs auteurs", Vous me dites "faites un préalable de cela à la poursuite du processus" mais je vous le dis, Madame la Conseillère, c'est exactement le contraire qu'il faut faire, parce que si nous posions ce préalable-là, d'abord, ça voudrait dire que chacun peut venir avec son

préalable. Ça veut dire que moi, je devrais accepter le préalable de ceux qui disent on ne parlera pas du peuple corse ou qu'à Paris on pourra dire "je pose le préalable que vous renoncez à la notion de de peuple corse". On ne peut pas aller dans une discussion avec un préalable.

Non, surtout pas de préalable ! Dépêchons-nous au contraire de faire que le processus avance. Que les nationalistes aillent avec leurs propositions, que nous impliquions l'ensemble de la société, que nous mettions en oeuvre des solutions dans tous les domaines et notamment celui, essentiel, de la lutte contre la spéculation. Vous verrez que ces violences-là et toutes les violences qui prospèrent aujourd'hui sur le terreau du mépris de la démocratie, de l'absence de solution politique, de la spéculation, de l'injustice économique, sociale et linguistique, vous verrez que ces violences disparaîtront et disparaîtront définitivement.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

À ringrazià vi.

A dumanda ch'hà da esse fatta, hè quella nant'à a lingua corsa da Saveriu Luciani per « Avanzemu ».

* **Question n° 2023/O1/038** - **Lingua corsa, posée par M. Saveriu LUCIANI au nom du groupe « Avanzemu »**

M. Saveriu LUCIANI

O sgiò Presidente,

Per una volta a ci feremu corta nant'à a descrizione è a ripresentazione simbolica di u Corsu.

Guasi dui anni dopu, ci sia cuncessa d'interrugavvi, un'antra volta nant'à a gestione d'un cartulare fondamentale in a custruzione di a nazione Corsa muderna.

Passeremu in furia nant'à l'acquisti di st'ultimi 50 anni, quelli di u Riacquistu è dinò di l'eredi di ste mosse di tandu.

U Corsu s'hè stallatu in u discorsu cumunu è stu populu brama, omancu in i so ogettivi sucetale, di fanne a lingua di u pane sicuru.

Di pettu à u Statu, st'ultimi anni, avemu pruvatu à prumovelu, puntati da un sforzu educativu maiò. Ma Parigi ferma Parigi è cerca à tutti i

patti à riducene u so spaziù è u so usu, cunsiderendulu solu è sempre da disciplina sculare.

Quì dinò ùn ci hè tantu bisognu di sviluppà i so mendi, ma ùn basta à spiegà u bilanciù mezu mezu di a situazione oghjinca.

Ci avete spostu mesi passatoni una strategia, mettendu in anda un ciculu di travagliu è di riflessione anc' à compie. Capiscerete ch' intantu, sò belli silenziosi sti dui anni di frattempu, senza a minima cumunicazione nant' à ciò ch' ellu si face, o ch' ùn si face, ciò ch' ellu si discute, è peghju, ciò ch' ellu ùn s' hè pussutu fà o prumove.

Sò centinaia d' insignenti è millaie di zitelli in attesa, ci hè una giuventù in bullore è una sucetà chì s' arrehje. Stu viotu incuragisce u Governu Francese quand' ellu si parla di cuufficialità per facci a lezziò di republicanisimu è inchjaccacci à a bella megliu cù di fattu, u munulingusimu di statu, è, per facci tace, a so scusa linguistica regionalista di u « nous faisons beaucoup pour le corse ».

U tribunale amministrativu ùn hà fattu chè incalcà nant' à st' analisi. Unepochi di punti fermanu indecisi... ch' elli sianu digià spenti o maladicciosi.

Dipoi stu tandu di ghjughnu di u 2021 è ciò ch' ellu hà battizatu, ùn hè tantu, un' elettu di a vostra magiurità « le mercato », parlendu ghjustu à puntu di quelli ch' anu rimpiazzatu naziunalisti, ùn si hè intesu nunda.

Dipoi tandu u rettore parla di lingua in salute è u versu sucetale aspetta.

Avemù avutu u risultatu ufficiale d' un' inchiesta cummandata trè anni fà – ne cunnisciamu digià u bilanciù nanz' à l' elezione territoriale.

Aspettemu sempre u CPER 2021-2027 - v' avia postu a quistione tanti mesi fà - è mi ricordu bè di l' annunziu fattu, di veranu 21 di u duppiamentu di u sforzu finanziariu. Ma à chì ne simu ?

U seguitu di a cunvenzione di u 2016, un' antra primura, à appaghjà, ùn si ne vede stampa.

U Cunsigliu Accademicu Territoriale mai addunitu dipoi 2 anni è mezu.

U CALCC, senza a presenza d'un elettu di l'Esecuttivu, reunitu settimana fà ...

Vi puderia parlà d'altre rivendicazioni, cuncorsu unicu di i prufessori di e scole, di u ben di nutiziale di Corse Matin, di i corsi gratisi per e persone maiò ch'un esistenu più, tir'avanti è tocca.

Perfine, chì risposte fattive per a muzione vutata à l'unamimità in fin' d'annata 2022 ?

Piantu quì, sapendu ch'ellu ùn ci hè bisognu di spiegavvi ciò ch'è n'aspettemu.

Micca e litanie, o sgiò presidente, di quelle chì ci dumandanu di sperà o di crede.

A Corsica chì ci aspetta è chì ci cura, chere un antru avviu, dopu à cusì longa attesa.

Dui anni sò longhi. I seculi di prima eranu ghjorni ma i ghjorni d'oghje, a sapemu tutti, sò propiu seculi.

A lingua di tutti, a lingua per tutti, moltu più in stu crucivia di i neguziati, in stu cunfrontu spripusitatu d'una rimigna demografica è di l'ambizione cumuna di fà nazione in u Mediterraniu, sta lingua aspetta.

Chì risposta li date stamane ?

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

À ringrazià vi.

Presidente, avete a parolla.

M. le Président Gilles SIMEONI

Vi ringraziu pè a vostra quistione. A lingua, a so difesa è a so prumuzione hè una primura maiò chi ci tene à core à tutte è à tutti. Dunque lasceraghju da cantu l'aspettu un pocu stuzzicaghjolu di a vostra quistione, vi cunnoscu, a sò ch'è a fate per stimulammi, ci aghju da risponde nant'à u fondu. Nantu à u fondu hè vera chì tutti quì, tutti quelli chì pensanu à una Corsica chì campi u corsu tutti i ghjorni, tutti quelli chì volenu què è chì s'impegnanu per què pensanu ch'è no ùn ne femu micca abbastanza.

Diceraghju ch'ùn ne feremu mai abbastanza. Ci hè statu un travagliu ch'è statu fattu da 2015 à 2021, erate in situazione di rispunsabilità, erate voi à ammaestrà, sottu à a mo presenza, à cantu à a mo presenza, a pulitica di a lingua, l'avete fatta cun core, perchè a difesa di a lingua hè stata sempre una di e vostre primure maiò, da tanti anni. Emu circatu à cuntinuà inde 'ssu solcu, mudifichendu è migliurendu s'ella hè pussibile ciò ch'è statu fattu perchè hè vera chì i ghjorni chì passanu contanu doppiu o triplice. Allora in corte parolle, à u livellu puliticu glubale, ci hè statu 'ssu raportu d'orientazione, chì cerca, è hè stata rivendicata, à passà da una rivendicazione di cuufficialità, ch'ellu ci vole à mantene è più chè mai, a feremu insieme, pensu, in u quattru di e discussione di Beauvau, passà da una rivendicazione di cuufficialità à una cuufficialità campata ogni ghjornu. Un travagliu hè statu iniziatu, u Cunsigliu esecutivu hà vulsutu chì l'Assemblea di Corsica sia impignata à paru incù u Cunsigliu esecutivu inde 'ssu travagliu, magiurità è opposizione. Tengu à salutà u travagliu chì hè statu fattu, dipoi parechje simane è chì cuntinueghja, da a Cummissione di a Cultura, da a Cummissione di a cultura cù Muriel Fagni, da a Cummissione di u sviluppu economicu presidata da Nadine Nivaggioni, cun parechje riunione, a sapete, ci avete qualchì volta participatu, cù assai incontri, pusitivi assai, s'hè trattatu per esempiu di u ciculu di a vita, di a zitellina, di l'anziani è i capi bianchi, circhendu à passà da una rivendicazione linguistica, ch'è no cuntinuemu à purtà, à una pulitica di a lingua ch'emu messu in ballu durante sei anni, à una vera pulitica linguistica, più ambiziosa è più larga.

Emu cuminciatu à cuncretizà. Allora, di sicuru, pudete sottulineà sò ch'ùn cunvene micca, ma vogliu quantunque ramintà chì di manera cuncreta, per esempiu emu messu in ballu, micca messu in ballu ma in tutti i casi sustinutu l'azione di Scola corsa per l'insignamentu immersivu. Emu avutu discussione pulitiche nantu à a piazza di l'insignamentu privatu, associativu, è a piazza di u corsu inde l'insignamentu publicu, dunque emu dettu è ripetutu ch'ùn si trattava micca di tralascià l'insignamentu publicu pè sustene u privatu ma chì l'associ rispundianu à una dumanda forte, chì ghjera una manera di mustrà ch'è no ci impatruniamu di a nostra lingua, è attempu cuntinuemu di sicuru à sustene a piazza di l'insignamentu bislinguu è immersivu inde u settore publicu.

Dunque u sustegnu à Scola Corsa incù azione, ancu à u livellu francese, ci vole à ramintà quantunque chì emu avutu u sustegnu di l'Associu di e Regione di Francia, puru s'è no ùn cunsideremu micca a nostra lingua cum'è una lingua regionale, ci hè oghje, purtata à l'unanimità da e Regione di Francia, una dumanda di mudifica di a Custituzione per ch'ellu sia custituzionalizatu l'insignamentu immersivu.

Hè quantunque qualcosa, mi pare, d' impurtante. Emu messu in ballu dinù, a sapete, e Case di a Lingua, chì si sparghenu inde tuttu u territoriu, sò dimarchje chì mi parenu assai interessante perchè sò purtate da l'attori. Al di là d'esse purtate da l'attori, venenu à fà a dimustrazione chì u corsu ùn hè micca solu un ogettu da amparà, ma hè l'attrazzu per apresi nantu à u mondu. Dunque, una dimarchja nova chì avà hà da sbuccà da quì à pocu, pensu, nantu à un raportu di pruposte chì sarà sottumessu à u dibattitu è à u votu di l'Assemblea di Corsica, è un travagliu chì hà assuciatu tutti l'attori di a lingua è mi pare chì ghjè qualcosa di necessariu è di fundamentale.

Divvi dinù, siate rassicuratu, ch'aghju pigliatu l'ingaggiamentu di duppia i crediti di u CPER, hè mantinutu, è saranu sguasi 20 milioni d'eurò messi da a parte di a Cullettività induve ùn ci n'era chè 10 inde u Pianu di prima. Dunque dupperemu i crediti è anu da vene à sustene à tutti quelli chì cercanu à fà campà a lingua. Pè l'affare di a nostra assenza à u CALCC qualchì ghjornu fà, a sapete, hè statu un sbagliu di i servizii di u Retturatu, postu chì ripetenu assai micca sempre tutt'à fattu di manera sana è curretta sò chì si dice in i cunsigli d'amministrazione o à e riunione, forse sapete chì u Rettore s'hè scusatu, hà dettu chì s'eranu scurdati i so servizii di unepoche d'invitazione, ma u ripresentante di u gruppu magiuritariu, Petr'Antò Filippi, era presente è erate ripresentati ancu voi è ci hè statu un travagliu.

Nantu à u listessu versu, u Cunsigliu accademicu territoriale, hè vera, ùn hè più statu adunitu. Hè statu cunvucatu da quì à pocu è dunque emu da travaglià è pensu di manera generale chì u Rettore hè piuttosto apertu per stà à sente a nostra vulintà è a nostra brama. Aghju da finisce quì dicendu chì a vulintà a scumpartimu, u bisognu ci hè, ci hè u focu à meza casa è oghje a sola strada chì conta hè quellu di u niguziatu glubale incù u Statu per sbuccà nantu à a cuufficialità è un statutu di dirittu è inde i fatti.

À ringraziavvi !

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

À ringrazià vi, o Sgiò Presidente.

C'hè avà una dumanda à bocca ch'hà da esse fatta da Petr'Antò Filippi pè « Fà populu ».

*** Question n° 2023/O1/037 - Situazione di a filiera pecurina è capruna in Corsica, posée par M. Petru Antone FILIPPI au nom du groupe « Fà Populu Inseme »**

M. Petru Antone FILIPPI

Sgiò Presidente,

A stonda c'hè no franchemu oghje hè inturbidita da mutazione è scambiamenti prufondi ma dinù da impurtante crise cù cunseguenze pisive pè una sucietà cume a nostra.

Benchì a nostra sucetà agro-pasturale si sviluppi è si mudernizeghja pè via di e donne è di l'omi chì tramandanu i nostri sapè fà antichi, oghje l'inflazione generale chì tocca parechji settori economici tocca dinù a nostra agricoltura, anzituttu u pastoralisimu chì ripresenta una parte essenziale di a nostra identità, arradicatu à a nostra storia, à i nostri cumbatti è indispensabile à u nostru sviluppu.

A crescita di i prezzi mette l'agricoltura ind'è situazione difficiule.

Di più, l'effetti di u scambianentu climaticu è e so cunseguenze rendenu, in Corsica, a situazione ancu più cumplessa pè a filiera.

Sti pochi tempi, parechje cummunicazione ammentanu grande difficoltà scuntrate, trattendu di « a morte di u pastoralisimu » ind'è, è cusì d'icenu, « l'indifferenza generale » lasciendu pensà chì i pudere publichi cume l'ODARC, ùn sò nè sensibile nè reattivi di pettu à sta problematica.

Sgiò presidente, ci pudete dà infurmazione precise inquant'à a situazione di a filiera pecurina è capruna di Corsica è infurmà ci di l'azione messe in piazza da a Cullettività di Corsica è da l'ODARC in sustegnu à sta filiera ?

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Andate puru, ghjè u presidente di l'ODARC chì v'andà da risponde.

M. Dominique LIVRELLI

C'hè una siconda dumanda à bocca.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Iè, aviamu decisu eri, rispundite à e duie à tempu.

*** Question n° 2023/O1/036 - Chì suluzioni pà a Corsica di dumani ?, posée par Mme Marie-Claude BRANCA au nom du groupe « Core in Fronte »**

Mme Marie-Claude BRANCA

Sgiò presidenti,

Una sissantina d'anni fà hè natu in Corsica un zittidonu chì da tandu hè crisciutu be è meddu. U cuniscimu tutti, si chjama turisimu è hè in piena forma incù u so amicu l'amori di u soldu faciuli.

Disgraziatamente à tempu à a so nascita hà cuminciatu à morasini a noscia suciità agropasturali.

A situazioni di l'agricultura è più particularmenti di u pasturismu chì sarà u sughjettu di a noscia dumanda d'oghji impighjurisci. Rigularmenti tutti i gruppi, quì, mosciani a so primura fendu dumandi annant'à l'aiuti d'urgenza.

Ma incù u cambiamentu climaticu, l'impurtazioni di u latti o di a carri d'altrò, a sparizioni di i tarri agriculi à u prufittu di i custruzioni, l'invasioni di u turisimu in i loca innanzi risirvati à i pastori è tanti altri prublemi, l'urgenza duventa a regula pà i pastori.

Ùn li pudemu lacà spariscia, iddi chi da l'alba à l'abbrucatu, da un capu d'annu à l'altru sudani è soffrini pà fà campà i so animali è i so famiddi è pruducia pà a Corsica.

Sgiò Presidenti di l'ODARC di sittembri rispundindu à una di i nosci dumandi ci aveti parlatu di l'aiuti privisti è di suluzioni à long'andà chì sariani pussibuli pà middurà a situazioni in u vosciu duminiu di cumpitenzi è sapemu chì ghjust'à puntu in 'ssa sessione hè privistu u studiu di un rapportu annant'à i ricirchi scientifici pà middurà par esempiu a pruduzioni di l'alimentazioni è di l'animali.

Sapemu chì altri sirvizi è urganisimi travaddani pà truvà suluzioni. Ma ci pari urgenti e più efficaci di metta in sinergia tutti l'uffizi, urganisimi è sirvizi di a noscia cullittività cumpitenti in stu duminiu pà travaddà à fà rinviscia viramenti sta filiera.

Ch'iddi sighini i sirvizi di a furmazioni, l'AUE, l'uffizi di u fundiaru, di l'ambienti è di a biodiversità, l'Uffiziu Udaulicu, a SAFER, u cumitatu di a muntagna corsa, l'urganisimi scientifici è ben intesa l'ODARC.

È di sicura ùn si pò metta in opara un travaddu tamantu senza a partecipazioni attiva di i pastori ch'è cunoscini i loca, u funziunamentu di l'animali è di a natura e chi so l'eredi di un sapè fà chi veni da i nosci anziani. Sgiò presidenti, quandu ci mittimu tutti insemu à u travaddu pà cambià u mudellu di suciità attuali è rimetta à u centru di a suciità u pasturisimu è l'agricultura ch'è ci parmittariani à pocu à pocu di ritruvà l'autunumia alimentari ch'è asistia innanzi è di metta un pocu da cantu stu turisimu invasivu chi s'allarga sempri di più ?

Vi ringraziu.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

À ringrazià vi.

Dunque, duie dumande abbastanza vicine è ùn ci serà ch'una risposta da u presidente di l'ODARC.

M. Dominique LIVRELLI

A ringrazià vi Petr'Antò è Marie-Claude, per e vostre dumande.

Per risponde à a prima questione, a sapete, e prublematiche scontre dà i capraghji è i pecuraghji, sò à u centru di e nostre preoccupazione.

Il y a un an, j'ai alerté les représentants de la filière, sur les impacts de la crise due à la guerre en Ukraine, amplifiés par le changement climatique et la sécheresse de l'été dernier.

Le manque de résilience de nos élevages face à l'augmentation du coût des intrants et notamment de l'alimentation du cheptel, ainsi que la diminution de la ressource spontanée, laissent présager la crise actuelle.

A cela, s'ajoute un manque de méthode de travail entre tous les acteurs de cette filière et ce, malgré le soutien de près de 2 millions d'euros annuels dédiés au développement d'actions collectives dans le cadre du plan ambitieux cofinancé par l'Etat et la CdC et permettant de financer 40 salariés à temps complet pour les mener.

Dans ce cadre, une réunion s'est tenue la semaine dernière avec l'ILOCC, Casgiu Casanu et l'ODARC pour travailler sur cinq thématiques à savoir l'autonomie alimentaire des exploitations, l'accompagnement technique des éleveurs, la modernisation des exploitations, la professionnalisation des exploitants et la commercialisation. Ces orientations permettront notamment à l'ODARC de définir dans le cadre du PSN Corse, les mesures les mieux adaptées de soutien et d'accompagnement des élevages ovin et caprin.

Toutefois, la Collectivité de Corse par l'intermédiaire de l'ODARC a déjà pris un certain nombre de dispositions.

Au-delà du plan conséquent de modernisation des outils de traite avec près de 4,7 M€ financés aux éleveurs pour acquérir une machine à traire à hauteur de 80% de subvention avec une simplification importante dans le montage du dossier, l'ODARC a, depuis 2019, engagé des actions concrètes en faveur de la filière ovine et caprine de Corse. Par exemple, les taux d'aide ont été majorés de 10% afin de permettre de financer les bâtiments d'élevage et de transformation à 60% pour les éleveurs ovins âgés et 70% pour les jeunes agriculteurs. Par ailleurs, les éleveurs caprins de race corse bénéficient du taux maximum d'intervention pour leurs projets, à savoir 70% pour les âgés et 80% d'aide pour les jeunes agriculteurs.

Le doublement de l'aide ovine/caprine du 1er pilier de la PAC a été négociée avec l'Etat et obtenue pour les éleveurs en AOP Brocciu. Cette avancée importante va contribuer à augmenter le revenu des éleveurs.

Par ailleurs, conscient des difficultés rencontrées par la race caprine corse et à la demande de l'Associu di i capraghji corsi, l'ODARC a embauché deux techniciens afin d'assurer l'animation de la filière, la mise en place du schéma de sélection de la race et l'accompagnement des éleveurs dans la sécurisation et le développement de leurs exploitations. Ainsi, plus de 113 diagnostics d'exploitations sur les 180 existantes, ont été réalisés, permettant de dresser un premier état des lieux de la filière caprine et notamment du cheptel par rapport au standard de la race corse. De plus, une homogénéisation du contrôle laitier officiel a été mise en place et le haras de boucs a été relancé en 2020 permettant chaque année d'élever 25 boucs sélectionnés puis de les distribuer notamment aux jeunes agriculteurs. Un travail sur l'IGP « caprettu di Corsica » a également été initié pour améliorer nos connaissances nutritionnelles du produit et ses caractéristiques organoleptiques.

De surcroît, plusieurs dispositifs ont été mis en place en faveur de la filière ovine-caprine ces derniers mois.

Tout d'abord, face à la crise déclenchée par la guerre en Ukraine, une aide exceptionnelle de 2,5 M€ a été octroyée aux éleveurs pour diminuer l'impact de l'augmentation des intrants sur la trésorerie des exploitations. Sur cette enveloppe, j'ai souhaité prioriser la filière ovine-caprine et dédier 1,2 M€, choix que les autres filières m'ont reproché, mais choix que j'assume parfaitement et qui a permis d'allouer 65€ par UGB aux éleveurs ovin-caprin.

En parallèle, un plan d'investissement exceptionnel d'amélioration de la gestion des ressources pastorales de 6,5 M€ a été mis en place en 2022, avec un financement à hauteur de 70% voire 75% pour les JA, de machines-outils comme des tracteurs même à chenilles, équipés de gyrobroyeurs mais également de mini pelles, permettant d'ouvrir et d'entretenir les milieux et ce, sur le Fonds de relance européens FEADER EURI. Ce dispositif, par le soutien à des équipements appropriés, visait à encourager la reconquête pastorale par une gestion raisonnée des parcours herbacés et ligneux.

Enfin, un plan de soutien à la mise en place de cultures protéiques a été lancé en septembre 2022, avec une enveloppe de plus de 1 M€. Ce dispositif, financé par des fonds européens, permet de prendre en compte jusqu'à 75% des coûts de mise en culture d'une surface comprenant des légumineuses fourragères et ainsi, de renforcer l'autonomie alimentaire et d'assurer la pérennité économique des exploitations.

En matière de recherche, un Comité Scientifique et Technique dédié à la transformation fromagère fermière a été mis en place par l'ODARC en coopération avec l'ILOCC, Casgiu Casanu, l'INRAE, l'Università di Corsica, les Chambres d'agriculture, le Campus Agri Corsica Rizzanesi-Sartè, le Syndicat AOP Brocciu et l'Institut de l'élevage. Ce comité a défini des thématiques de recherche qui visent notamment à déterminer les éléments de typicité des fromages fermiers corse afin de défendre les modes de production traditionnels : race corse, pastoralisme, lait cru, etc. Des premiers travaux relatifs à la détermination de critères de typicité des fromages Venachese et Sartinesu ont d'ores et déjà été engagés en 2023.

Un premier essai d'évaluation de la capacité d'ingestion de la brebis Corse a également été mené en 2022 au sein de la Station Expérimentale d'Altiani afin de vérifier que les équations actuelles établies

sur des brebis de races Lacaune, Manchega et Latxa sont adaptées à la race corse. Cette expérimentation sera poursuivie sur 2023 pour consolider les résultats et le cas échéant, proposer des équations mieux adaptées.

Dans le cadre de la nouvelle programmation, des pistes d'amélioration pour l'accompagnement des exploitations sont également à l'étude au sein de l'ODARC.

Bien évidemment, la filière ovine et caprine de Corse restera une priorité dans le cadre des nouveaux dispositifs et bénéficiera des taux les plus élevés possibles afin de poursuivre les efforts de modernisation et de structuration engagés. L'objectif est de limiter au maximum la pénibilité du travail des éleveurs mais également d'inscrire les exploitations dans la trajectoire indispensable de la diminution de la dépendance aux intrants et vers une plus grande autonomie alimentaire des cheptels qu'ils soient de plaine ou de montagne.

Parmi les dispositifs à l'étude et même s'ils ne concernent pas spécifiquement la filière ovine-caprine, celui du portage par l'ODARC d'opérations groupées d'amélioration et d'aménagement des terres semble particulièrement intéressant. En effet, l'objectif serait que l'ODARC, à l'instar de ce que faisait la SOMIVAC, effectue pour le compte de tiers, les travaux préliminaires à la mise en valeur (pistes, clôtures, démaquisage) en apportant, pour le compte des bénéficiaires, l'ingénierie financière et les moyens techniques susceptibles d'accélérer le démarrage ou la consolidation des exploitations agricoles. Ce dispositif nécessite une expertise juridique qui est en cours au sein de l'Office.

L'ODARC recherche également dans le cadre de la prochaine PAC, des solutions pour faciliter l'accompagnement financier des exploitations qui souhaitent investir et se structurer comme la possibilité de cessions de créances ou d'avances sur investissements afin de proposer un panel d'outils financiers sécurisés, correspondant aux besoins selon les secteurs et répondant le mieux à l'effet levier recherché de la subvention.

Une politique « projet » autour d'exploitations pilote et le développement de structures « modèles » est également envisagé pour la filière ovine et caprine. L'objectif serait d'accompagner de manière personnalisée quelques exploitations en associant le soutien financier d'un projet de modernisation adapté aux besoins, à celui d'un accompagnement technique, économique et sanitaire coordonné et sur-mesure.

Enfin, le projet de pôles petits ruminants sur U Viscuvatu doit pouvoir être finalisé ces prochains mois dans le cadre des financements du PTIC et la maîtrise d'oeuvre attribuée avant la fin de l'année. En parallèle, une étude sur l'abattage à la ferme a été financée par le Comité de Massif à la demande de Casgiu Casanu.

Comme vous le voyez, en tant que président de l'ODARC mais également et avant toute chose, en tant qu'éleveur, l'avenir de la filière ovine-caprine de Corse me tient particulièrement à coeur et me préoccupe quotidiennement. Il ne se passe pas un jour sans que le sujet soit abordé, avec mes équipes bien sûr, mais également avec tous les acteurs. Je ne vous cache pas que parfois, je nous sens désarmés car malgré tous nos efforts, financiers d'abord et vous l'avez vu, ils sont importants, mais également notre militantisme et notre implication, les résultats ne sont pas à la hauteur.

Cette réflexion, je l'ai partagée la semaine dernière avec l'interprofession et l'association Casgiu Casanu. Nous avons validé ensemble, un programme de travail qui doit permettre de tracer des orientations claires et ce, pour les deux modèles co-existants : un modèle plutôt de plaine, caractérisé par des éleveurs apporteurs et un modèle de l'intérieur porté majoritairement par des transformateurs fermiers. Ces 2 modèles répondent à des trajectoires différentes et à des besoins de développement différents qu'il convient de pouvoir prendre en compte si nous voulons faire évoluer la situation de cette filière.

En même temps, il ne s'agit pas de suréquiper les exploitations de plaine avec des coûts d'investissement pharaoniques qui viendraient impacter leur rentabilité et les transformer en ferme productiviste où, in fine, la race corse et le modèle agro-pastoral pourraient être remis en cause. De même, il ne s'agit pas de faire évoluer en cueilleurs les exploitants de montagne en les rendant totalement tributaires des éléments extérieurs et en les transformant en faire-valoir d'un pastoralisme perdu.

Il faut donc trouver les moyens de sécuriser ces exploitations selon leurs différences, en fonction de leurs atouts et de leurs contraintes afin de les inscrire sur une trajectoire vertueuse.

Dopu, per risponde à Marie-Claude Branca, Sapete a mo passione è u m'impegnu pè 'ssu sugettu è ci vulerebbe assai più chè una quistione urale pè pudè parlane cum'ellu ci vole.

Pensu chè nò simu tutti d'accunsentu : l'agricultura hè un puntellu maiò di ciò chè no simu, di ciò chè no vulemu firmà, è sopr'atuttu, di ciò chè no vulemu lascià à i nostri figlioli è figliulini ; à quelli à vene.

E per ghjunghje à salvà a nostra agricultura, ci vole à rimettela à u centru di u sviluppu di a Corsica.

Ghjè cù 'ssu sognu ch'aghju accettatu d'esse presidente di l'ODARC è ghjè per 'ssu sognu ch'ò vi possu assicurà di a mo determinazione tutale.

'Ssu travagliu, avemu cuminciatu à fallu dinò cù tutti i cunsiglieri esecutivi, cù tutti l'uffizii è agenze, da fà chi u sviluppu di l'internu è a valorisazione di l'agricultura sianu à u centru di tutte e nostre pulitiche.

Sicura chì ci vole u tempu è ch'ellu ci piacerebbe d'andà di più in furia.

Ghjè una sucetà sana ch'ellu ci vole à ripensà, à avvià. Mà puru, avanzemu digià à nantà 'ssu caminu.

Alors, nos objectifs majeurs quels sont-ils ?

- L'autonomie alimentaire : pour sortir de la dépendance et tendre vers une véritable agriculture de production, de qualité, et garantissant une plus-value économique importante pour nos producteurs, à un prix accessible pour l'ensemble des Corses,

- Le développement des circuits courts : et vous parlez de tourisme à juste titre, nous travaillons avec la Présidente de l'ATC, notamment pour permettre à nos agriculteurs de reconquérir le marché alimentaire touristique, par le biais de la mise en valeur des circuits courts.

- Le tourisme durable, déconcentré à la fois temporellement et géographiquement pour diminuer les phénomènes de sur-fréquentation, préserver notre environnement et mieux répartir la richesse qui en découle.

- La lutte contre la spéculation foncière : historiquement, l'agriculture, de par son occupation des espaces, a permis de préserver de nombreuses terres qui auraient pu être en proie aux phénomènes spéculatifs. Elle doit continuer à jouer ce rôle-là, et nous devons l'accentuer, notamment par la remise en production des terres et la mobilisation du fonds foncier.

Pour répondre à ces objectifs généraux mais essentiels, nous travaillons quotidiennement, en transversalité.

□ Nous aurons à en parler très bientôt dans le cadre de la révision du PADDUC.

□ Nous aurons à en parler très bientôt, lorsque le Président de l'Office de l'Environnement nous présentera ses nouvelles propositions relatives à la gestion de la surfréquentation.

□ Nous en avons parlé il y a quelques jours à Corti lors du séminaire sur les estives, organisé par le Comité de Massif.

□ Nous en parlons régulièrement, lorsque nous siégeons à la SAFER ou en CTPENAF, pour faire valoir nos positions qui sont celles qui ont été historiquement défendues par le mouvement national et c'est dans cette lignée que nous inscrivons nos actions.

Per finisce, ùn vi puderaghju micca parlà di tuttu, è ci vulerà à truvà un mumentu per presentà vi tutte e nostre azzione. Mà v'assicurgu oghje di a determinazione di u Presidente è di tutti i consiglieri esecutivi, per fà di l'agricultura un puntellu maiò di u sviluppu ammastratu chè nò vulemu.

À ringrazià vi.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

A ringrazià vi, o Presidente di l'ODARC.

Per quelli chì si sò inchietati di a risposta, chì ghjera forse appena longa, vogliu dì chì u Presidente rispondia à duie dumande è chì dopu, l'agricultura, i pecuraghji è i caprai mi pare esse una problematica d'impurtenza maiò.

Eccu. A ringrazià vi assai. Eppò sò figliulina di pastora, dunque ghjè nurmale... Eccu. A ringrazià vi assai.

Quale hè avà ch'hà da piglià a parolla per una dumanda à bocca.

Normalamente, ghjè Catherine COGNETTI-TURCHINI.

Cambiemu di sugettu.

Question orale N° 2023/O1/031 déposée par Catherine COGNETTI-TURCHINI au nom du groupe « Un Soffiu Novu » : lutter contre le décrochage scolaire en faisant de la Corse un « territoire éducatif rural »

Mme Catherine COGNETTI-TURCHINI

A ringrazià vi.

U sugettu hè impurtante, mà aghju da fà appena più cortu.

Monsieur le Président, Mme la Conseillère,

La lutte contre le décrochage scolaire est une priorité qui oblige l'État et la Collectivité à agir de façon partenariale tant les causes identifiées sont multiples et recoupent des compétences appartenant à l'un ou l'autre échelon : manque de motivation de l'élève, encadrement familial insuffisant, problèmes personnels, précarité et mobilité. Sans oublier l'illectronisme qui isole davantage encore et que le déploiement de la fibre est censé conjurer.

Le rectorat n'est pas en mesure de couvrir toutes les dimensions sans empiéter sur les prérogatives territoriales. Il faut intégrer que la lutte contre le décrochage constitue un enjeu majeur humain, social et économique auquel nous devons participer pour réduire les inégalités concernant l'accès au savoir, tout en élevant le niveau de qualification et de compétences de l'ensemble de la population scolarisée.

Il existe en Corse une mission de lutte contre le décrochage scolaire qui s'adresse à l'ensemble des élèves de plus de 16 ans, sortis depuis moins d'un an d'un établissement scolaire, sans solution de poursuite d'études ou sans possibilité d'insertion professionnelle immédiate, ou scolarisés et en situation ou en risque de rupture scolaire, absentéistes, souhaitant abandonner leurs études.

Il a été établi qu'en milieu rural, cette catégorie de jeunes n'a plus accès aux cars scolaires, alors même que cette absence de mobilité nuit à leur réinsertion et à la restauration du lien scolaire. S'agissant d'une compétence propre à la Collectivité, je souhaiterais savoir Monsieur le Président si on peut envisager une prise en charge au même titre que les

lycéens pour les jeunes concernés dont la situation de décrochage scolaire fait l'objet d'un suivi par la mission dédiée ?

Dans le même ordre d'idée, la loi n 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale a confié aux régions, en lien avec les autorités académiques, la mise en œuvre et la coordination des actions de prise en charge des jeunes sortis du système scolaire sans diplôme ou sans un niveau de qualification suffisant. Pourriez-vous nous dire comment ça s'est traduit concrètement chez nous et s'il vous paraît envisageable de financer des référents décrochage scolaire en partenariat avec le rectorat ?

Enfin, un dispositif expérimental appelé « Territoires éducatifs ruraux » a été créé en 2021. Il vise à créer des coopérations entre les différents acteurs (élus locaux, services académiques, associations, etc.) afin de développer l'ambition scolaire et la mobilité.

D'abord expérimenté dans trois académies, il a été étendu à sept autres académies. Il était question de l'étendre à tous les départements ruraux pour renforcer les alliances éducatives. La Corse s'y prêtant pleinement, peut-on se positionner ou du moins étudier la question avec les services académiques ?

La loi du 5 août 2020 précisant qu'un jeune doit être obligatoirement scolarisé ou en formation de 16 à 18 ans, nous devons donc offrir à ces jeunes des formations, et c'est notre rôle au sein de cette collectivité au plus proche de leur territoire. Assumer seuls les compétences n'est pas la seule voie pour faire avancer les choses et l'action publique.

La démarche partenariale est aussi un levier à ne pas négliger. La Collectivité n'a pas de compétences accrues dans le domaine de l'éducation, mais elle en a dans les transports, la mobilité, l'alternance et la formation.

Allora pruvemu à agisce in cummunu per a nostra giuventù, avà tocca à noi !

Vi ringraziu.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

A ringrazià vi. Hà da risponde a cunsigliera in carica di a furmazione.

Mme Antonia LUCIANI

Cara Cunsigliera,

Vi ringraziu per a vostra dumanda.

Comme vous l'avez indiqué, la loi du 5 mars 2014, relative à la formation professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale a confié à la Collectivité de Corse un rôle stratégique dans différents domaines, comme l'orientation professionnelle, la mise en place du conseil en évolution professionnelle, l'organisation d'un réseau de centres de conseil sur la validation des acquis de l'expérience (VAE), mais également la coordination des actions de lutte contre le décrochage scolaire.

Ainsi, la Collectivité de Corse coordonne, en lien avec les autorités académiques, les actions de prise en charge des jeunes décrocheurs.

Comment ça se passe :

- les jeunes décrocheurs sont repérés par leurs établissements d'origine et transmis informatiquement à l'Éducation nationale ;
- le système informatique de l'Éducation nationale (SIEI), après vérification, établit une liste nominative des décrocheurs pour la Corse ;
- la liste des décrocheurs est envoyée sur une plateforme virtuelle de travail commun aux Centres d'Information et d'Orientation (CIO) et les missions locales.
- les services de l'académie de Corse effectuent une nouvelle vérification et transmettent la liste consolidée aux missions locales par territoire.
- Les décrocheurs sont ensuite contactés par les structures, un suivi personnalisé leur est proposé à travers un accompagnement et des solutions (emploi, formation, apprentissage...).

La conduite de cette politique partenariale et collective se structure autour des plates-formes de suivi et d'appui aux décrocheurs (PSAD), qui constituent l'outil de coordination de l'ensemble des acteurs locaux intervenant sur les phases de repérage, d'accompagnement et de suivi des jeunes.

Aujourd'hui, afin d'être le plus efficace possible et dans l'objectif de remédier à certaines difficultés, la Collectivité de Corse a impulsé une nouvelle dynamique afin de proposer une nouvelle stratégie de prise en charge plus efficace des décrocheurs scolaires.

Nous travaillons actuellement :

- à la mise en place d'un outil territorial de mise en place d'un outil territorial de recensement et de suivi des décrocheurs permettant de pallier les insuffisances de la liste établie par l'Éducation nationale ;

- à une meilleure prise en charge des décrocheurs afin de leur proposer une solution mieux adaptée à leurs besoins et leur situation ;

- à l'amélioration du suivi des décrocheurs par la mise en place d'un service bien identifié composé d'assistants de plates-formes, de chargés de suivi personnalisé de chaque décrocheur ;

- apporter un soutien aux projets dans le rural aux accompagnements scolaires et périscolaires ;

- apporter un soutien aux projets d'accompagnement et de préparation des élèves à l'entrée à l'Université.

Le travail en cours menée par les services de la Collectivité et l'ensemble des partenaires débouchera sur une nouvelle contractualisation s'articulant autour de 3 axes :

1. la prévention du décrochage ;
2. le repérage des décrocheurs ;
3. la remédiation.

Le dispositif expérimental « *territoires éducatif ruraux* » auquel vous faites référence, mis en place par l'Éducation nationale, vise à mettre en synergie les acteurs d'un bassin de vie autour d'un projet éducatif.

À ce titre, nous constatons les difficultés qu'a l'Éducation nationale à fédérer et à mobiliser. Et donc, sans attendre cette initiative, vous l'avez compris, nous souhaitons structurer globalement notre action pour la jeunesse, permettant de facto de lutter contre le décrochage scolaire.

Il s'agit donc de renouveler notre stratégie de lutte contre le décrochage scolaire mais aussi, avec l'ensemble de nos partenaires et de façon transversale :

- d'améliorer la prise en charge des élèves dans les territoires, notamment en situation d'isolement géographique, de manière prioritaire ;
- d'encourager et faciliter leur ambition et leur mobilité ;
- de garantir à tous les jeunes, notamment dans le rural, un véritable pouvoir d'agir sur leur propre avenir.

Ce travail a déjà été initié et présenté notamment dans le cadre du « Pattu per a Ghjuventù », qui est porté et conduit par ma collègue Lauda GUIDICELLI, qui aura vocation à être amélioré et amplifié dans les mois à venir.

A ringrazià vi.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

A ringrazià vi, Signora cunsigliera.

Avà ci hè una dumanda d'Avanzemu, hà da esse Pierre POLI, mi pare, chì l'hà da fà.

Avete a parolla.

**Question orale N° 2023/O1/039 déposée par M. Pierre POLI
au nom du groupe « Avanzemu » : moyens de lutte contre les incendies**

M. Pierre POLI

A ringrazià vi.

Monsieur le Président du Conseil Exécutif,

En juillet dernier, nous déposons une motion visant à obtenir davantage de moyens permettant d'améliorer la lutte contre les incendies.

La lutte contre les incendies étant, je le rappelle, un enjeu majeur du présent et de l'avenir. Réchauffement et changement climatiques aidants, avec des phénomènes incendiaires qui frappent plus souvent et à des périodes toujours plus étalées, y compris très éloignées de la saison estivale mais aussi des phénomènes importants de sécheresse qui interviennent toujours plus tôt.

Cette motion, si elle n'a finalement pas été présentée et votée devant notre Assemblée, a permis de poser le sujet sur la table et a débouché sur la tenue de commissions thématiques dédiées.

Nous nous réjouissons d'ailleurs des avancées et de la mise en synergie avérées concernant le volet préventif de la lutte contre les incendies, mais aussi du développement de la formation des professionnels.

Malheureusement, la prévention n'est, en la matière, que la partie d'un tout et il nous faut considérer qu'elle ne saurait être l'unique réponse à la problématique. L'autre partie essentielle étant la dotation en moyens techniques efficaces de lutte sur le terrain.

Il est entendu que cette amélioration de la dotation ne peut essentiellement se faire que par le biais de discussions et négociations avec l'État et l'Europe, que ce soit au niveau de l'affectation de crédits ou de la mise à disposition d'une flotte de véhicules aériens.

Au-delà de l'action de nos députés, qui ont travaillé sur la problématique et obtenu certains résultats, quelles démarches ont été entreprises, que ce soit auprès de l'État ou de l'Europe, en vue d'une amélioration de la dotation de la Corse en termes de moyens de lutte contre les incendies ?

A l'approche de la saison estivale, sommes-nous assurés de pouvoir faire face à toute éventualité d'épisode incendiaire sur notre territoire ?

Je vous remercie.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

A ringrazià vi. A risposta hà da esse fatta da u Presidente di l'Agenda di l'Urbanisimu.

M. Julien PAOLINI

Merci, Mme la Présidente.

Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers, Cher Monsieur Poli,

En préambule, rappeler que c'est une question récurrente, celle de la lutte contre les feux de forêt, celle du risque incendie qui revient régulièrement dans l'hémicycle tous les 6 mois : 2 questions au mois de juillet 2022 en avant de la saison par le groupe Avanzemu et Core In Fronte, en novembre 2022, également par le groupe Un Soffiu Novu. Et donc aujourd'hui également une motion. Vous l'avez rappelé sur proposition du Conseil exécutif et de son Président, cette thématique a donné lieu à un travail dans le cadre de la commission présidée par Nadine Nivaggioni, un travail conséquent qui produira très bientôt ses effets. Dès fin juin, il y aura une restitution de ce travail qui a permis l'audition très large de l'ensemble des acteurs.

Une question qui traduit aussi bien sûr une inquiétude des élus par par les questions et les motions qui ont été déposées, mais aussi de la population, et qui est pleinement justifiée, vous l'avez également rappelé, à la fois par la problématique du réchauffement climatique et par les épisodes de sécheresse majeurs qui reviennent régulièrement ; on pense à la saison dernière, avec les risques que ça se reproduise cette année, en tout cas très certainement dans les années à venir.

Aussi une question récurrente, parce qu'elle traduit à la fois l'importance mais aussi la complexité et la prégnance de cette problématique du risque incendie. Cela fait d'ailleurs, et je parle sous le contrôle des deux présidents des SIS, Véronique Arrighi et Hyacinthe Vanni, l'objet de débats réguliers en conseil d'administration et vous le savez, notre stratégie, vous la connaissez bien également en qualité

d'ancien président du SIS 2A, elle s'appuie sur 2 axes qui sont, à notre sens, indissociables :

□ Le premier étant la prévention des incendies en amont, elle est indispensable,

□ Le deuxième, la lutte, qui est le cœur de votre question, contre le feu, qui est nécessaire en dernier recours et une action, le plus rapidement possible dès la naissance du feu, d'où la nécessité d'avoir une présence accrue sur le terrain.

La question de la prévention doit être mieux intégrée dans toutes nos politiques publiques, il y a eu d'ailleurs récemment la tenue d'une journée de sensibilisation dans le cadre du projet GOLIAT que la Collectivité de Corse accompagne, un projet de recherche porté par l'université, qui essaie de faire le lien entre la problématique de la prévention des incendies et l'aménagement du territoire.

Les questions sont récurrentes.

Une prévention des incendies et des risques qui doit être mieux intégrée dans des questions d'urbanisme, par exemple, en limitant les constructions en discontinuité, et notamment dans les zones exposées au risque incendie.

La nécessité aussi non pas d'une déprise mais d'une reprise agricole, notamment à proximité de nos villages, pour diminuer la masse de combustible.

La question d'une meilleure gestion de la forêt, de la valorisation du bois énergie, pour réduire la masse de bois dans nos forêts.

Et enfin, un meilleur accompagnement des collectivités, notamment des communes et des intercommunalités dans l'exercice de leurs compétences. Je pense aux lois DFCI, aux obligations légales de débroussaillage. On aura l'occasion d'en discuter à la fois à la Chambre des territoires, puisqu'il y a des commissions qui sont dédiées, et dans le cadre des Assises du bois et de la forêt qui se tiendront en juillet prochain.

Rappeler simplement une expérience qui est intéressante, celle dans le Fium'Orbu-Castellu qui a permis d'aller dans des zones

cartographiées par l'université comme des zones à risques, au-delà des obligations légales de débroussaillage, et notamment grâce à l'intervention des forestiers sapeurs de la Collectivité de Corse dans ces zones-là, les OLD ayant été assurées par les particuliers, voire par les communes, et j'en sais quelque chose puisque pour la commune d'U Petrosu, 6 000 € ont été mobilisés pour faire respecter ces OLD par l'intervention d'un prestataire externe.

Vous l'avez dit, la prévention, ce sont aussi des moyens techniques, mais avant tout des moyens humains avec la présence d'hommes sur le terrain, 450 personnes auxquelles je veux rendre hommage aussi en ce début de saison des feux au sein des deux SIS.

40 patrouilles de ForSap de la Collectivité de Corse, donc des forestiers sapeurs, et aussi des conventions d'objectifs et de moyens avec des moyens très importants qui sont mobilisés par la Collectivité de Corse, 50 M€ en fonctionnement, 10 M€ en investissement tous les ans, avec des ratios qui augmentent d'année en année.

La sécurité et la lutte contre les risques incendies n'a pas de prix, mais elle a aujourd'hui un coût qu'il est de plus en plus difficile à assumer par notre Collectivité ; et également des partenariats importants avec un certain nombre d'acteurs pour renforcer la présence sur le terrain : l'ONF, la Chambre d'agriculture, les Chemins de fer, les services de l'État et de la Collectivité de Corse, pour ne citer qu'eux.

Sur la question de la lutte contre le feu, je crois qu'elle constitue l'objet essentiel de votre question.

Premièrement, sur les moyens aériens prévus pour la saison estivale, ils vont être à peu près similaires à ceux de l'an dernier avec 2 canadiens basés à Aiacciu, un hélicoptère bombardier d'eau sur Corti, une négociation est en cours avec les services de l'État pour le positionnement d'un hélicoptère supplémentaire sur Corti. Ce serait une très bonne chose.

On devrait avoir un retour dans les prochaines semaines sur la présence de cet équipement supplémentaire sur Corti.

Parmi les perspectives, on peut citer :

Premièrement, les pactes capacitaires, c'est un dispositif qui a été initié en 2019 qui a été confirmé par la loi Matras en 2021 et consolidé davantage par Emmanuel Macron lors de son discours en octobre 2022. Donc là encore, le Conseil exécutif, les présidents des SIS et les services se sont mobilisés pour essayer d'aboutir à des conventions entre les SIS et l'État. Ces pactes capacitaires permettent de renforcer les moyens, notamment les moyens lourds, les engins, les véhicules qui pourraient être mis à disposition des SIS pour lutter contre les incendies avec des taux d'intervention de l'État à hauteur de 70 %, le reste à charge pour les SIS et pour la Collectivité de Corse serait de 30 %. Cela reste quand même important, mais nous y travaillons et on aura l'occasion d'en rediscuter prochainement.

Deuxièmement, c'est le travail en cours pour disposer d'une flotte aérienne basée en Corse qui aurait un rayonnement sur l'ensemble des pays méditerranéens qui pourrait intervenir en Sardaigne, bien sûr, en Italie, en Espagne, au Portugal, voire même en Grèce. Vous l'avez rappelé, le travail de nos députés, de l'ensemble des députés qui se sont mobilisés sur cette question ; je pense par exemple à l'amendement de Jean-Félix Acquaviva dans le cadre de la loi LOPMI et qui permet de renforcer la coopération transfrontalière entre la Corse et la Sardaigne sur ces questions-là. Mais les initiatives de tous les autres députés également en la matière vont nous permettre, je l'espère, d'avancer. Et le président de l'exécutif a interpellé le ministre de l'intérieur Gérald Darmanin sur ces questions-là, à la fois de l'accompagnement des SIS, mais également des moyens dont nous devons disposer sur le territoire lors de ses venues et dans le cadre du processus en cours, et j'espère que cette question pourra revenir à l'ordre du jour.

Je termine en vous disant que, pour la plupart des experts, au vu des expériences passées, notamment de la recrudescence des incendies, aussi bien dans l'espace, on voit aujourd'hui que la Gironde et même la Bretagne sont touchées par les incendies, ce qui n'était pas le cas il y a quelques années. Mais également la présence d'incendies qui augmentent dans le temps. On ne parle plus de saison estivale, les plus grandes superficies brûlées ces dernières années l'ont été en hiver, à Chiatra ou encore à Quenza.

Donc aujourd'hui, malheureusement, rien ne peut garantir la suffisance des moyens, quels qu'il soit, pour lutter contre ces catastrophes naturelles d'une ampleur exceptionnelle, ce qu'on appelle les méga-feux.

Malheureusement, on va être obligé de continuer à s'appuyer sur nos 2 piliers qui, jusqu'à maintenant, fort heureusement, à la fois par chance mais aussi par expérience, ont permis de contenir ces événements exceptionnels mais malheureusement, encore une fois, rien ne nous garantit qu'on échappera totalement à une catastrophe naturelle lors de cette saison-là. Et je remercie l'ensemble des personnels et des services qui sont mobilisés à plein temps sur ces questions-là dès aujourd'hui.

A ringrazià vi.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

A ringrazià vi, o Sgiò Presidente.

A quistione avà hà da esse fatta da Core in Fronte.

Véronique PIETRI, avete a parolla.

Question orale N° 2023/O1/034 déposée par Véronique PIETRI au nom du groupe « Core in Fronte » : Un annu dopu, à chì ne simu di u travaddu di u Cunitatu Corsu-Sardu nant' à a quistioni di i basi è esercizii militari in Corsica è in Sardegna ?

Mme Véronique PIETRI

Torna una volta, a Sardegna hè ughjettu di manovri d'asarcizi militari internaziunali, incù a partecipazioni di parechji paesi sott' à l'ordini di l'OTAN.

Sti simulazioni di guerra si facini incù a prisenza fisica di 6000 militari, 41 unità navali, mezi aeri è elicotteri, automobili...

À tempu impurtanti spazi tarritorialli è marini diventan' impediti comu a zona di Teulada à Costa Rei. Si tratta di un mesi è mezu di prisenz' attiva militari.

Si capisci chì sti manovri sò di leia incù u cunflittu chì upponi à i porti di l'Europa, l'Ukrania à a Russia.

Un annu fà, v'emu dumandatu nant' à u listessu sughjettu, tinendu contu di a leia storica è naturali trà Corsica è Sardegna, è a missa in ballu in l'annu 2016 di u Cunitatu Corsu

Sardu, di circà una pusizioni cumuna di principiu par u ricusu di a guerra è l'usu di i nosci isuli comu basi militari.

Tandu ci aveti rispostu ch'è c'era una vulintà di rilancià a cuuperazioni tra i nosci dui isuli è aveti fattu cunoscia u vosciu accordu par parlà in stu quadru di u sughjettu di l'asercizi militari.

Sapeti bè ch'idda s'ighi in Sardegna è in Corsica i basi militari ponini quistioni e prublemi ch'idda s'ighi à u niveddu puliticu, economicu, ecologicu, fundiariu è di a saluta.

Par contu nosciu, emu chjaramenti dittu innò à sta pulitica autoritaria ch'è pidda in ustaghji i nosci tarritori à tempu ch'è si ricusa u drittu di scedda da par iddi u so avvena comu populi.

Vi punimu oghji sta dumanda :

Postu ch'è un ci hè piu periodi «Covid», par suspenda i nosci attività esterni, à chi ne siti di u Cunitatu Corsu Sardu è di u so travaddu? Quali so stati i vosci analisi e pruposti in stu quadru? À chi ne siti di a pusizioni nant'à i basi militari ?

Ramintemu ch'è simu, qu'è, urganisazioni patriottichi ch'è da mesi è anni piddani pusizioni nant'à prisenza di sti basi o u costu di sti basi.

Saria ora ch'è a Cullettività di Corsica fessi senta a so voci, in u sensu di a paci è di l'intaressi cumuni, di a cuuperazione è di u mutualisimu.

À ringrazià vi.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

A ringrazià vi, Signora Cunsigliera.

L'ultima dumanda...

Le Président Gilles SIMEONI

Possu fà una risposta ?

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Iè, pudete risponde, scusate.

Le Président Gilles SIMEONI

A sò chì sò e questione chì contenu, mà quantunque !

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Avete messa assai tempu, guardu l'orologiu è mi dicu ch'ellu ci vole à fà in furia, ghjè per quessa, scusate.

Pudete risponde, in corsu o in francese, come vo vulete.

Le Président Gilles SIMEONI

Allora vi ringraziu.

Per fà la in furia, prima pè e nostre rilazione partendu da u generale à u particolare. E nostre rilazione glubale cù a Sardegna, hè vera, sò state suspese dipoi l'affare di u Covid.

Hè vera dinù chì puliticamente era più lindu è più faciule qualchì anni fà, ci era una vulintà pulitica, chì esiste sempre oghje, ma forse chì a situazione pulitica interna à a Sardegna ùn hà micca permessu di ristabilisce e nostre rilazione à u livellu chì ghjera u soiu nanzu à u Covid.

Ci vole à sapè dinù, forse a sapete, chì ci sò l'elezzione regionale in Sardegna da quì à a fine di l'annata, dunque sò digià sguasi in campagna, cù una situazione pulitica interna chì hè assai cumplessa è dunque diceraghju chì u governu sardu è l'assemblea sarda anu forse pocu tempu à cunsacrà à e nostre rilazione istituzionale, a rigretu, ma pensu chi a vulintà hè sempre scumpartuta è di tutta manera, ch'è no a volimu o nò, ci vole à guardà ver di a Sardegna è ci vole chì a Sardegna guardi ver di a Corsica, perchè, l'avemu detta, è ripetuta, simu duie isule surelle è dui populi fratelli.

Travagliemu di modu regolare incù u governu di u presidente Solinas, è a so aghjunta, per esempiu nantu à l'affari di i trasporti aeri è marittimi, sugetti di primura maiò, è travagliemu di manera più generale pè ristabilisce e nostre rilazione.

Per ciò chì tocca à u parlamentu corsosardu tuccherà à a Presidente di l'Assemblea di Corsica à vede cù u so omologu s'ellu ci hè una pussibilità di scuntrà ci prima di l'elezzione, sarà difficiule, è per contu meiu averaghju forse un incontru, sia in Corsica, sia in Sardegna, incù u Presidente Solinas è a so aghjunta.

Per l'affare di l'esercizii militari, tengu à ramintà chì ùn ci vole micca à cunfonde l'azione di i movimenti è di l'associ, azione pulitiche è pupulare, è a pusizione di l'istituzione. Per ciò chì tocca à l'istituzione, da ramintà dinù chì e rilazione internaziunale sò u core di a cumpetenza di i Stati è chì a nostra voce, ch'è no a volimu o micca, hè di pocu pesu quand'ellu si tratta di l'interessi geustrategichi à u livellu di l'Europa o à u livellu internaziunale di u mondu.

Cuntuemu di sicuru à prumove l'idea di u Mediterraniu, spaziu di cuuperazione è di sulidarità, di fratellanza, ind'una logica di pace è iss'idea a prumuvimu à traversu l'inseme di e nostre rilazione aurpee, mediterranee è internaziunale.

Per ciò chì tocca di manera più precisa à l'esercizii chì ci hè statu, ci vole à ramintà dinù chì sò exercizii di l'OTAN chì venenu à sustene l'aiutu puru militare à l'Ucraina. Ùn pudemu miocca attempu difende l'Ucraina è vene à criticà l'esercizii chì sò urganizati pè ramintà à a Russia ch'ella ùn pò micca fà n'importa chè à u livellu di u Dirittu internaziunale.

Al di là di què, eiu pensu chì u prublemu di fondu pè a Sardegna, ramintemu chì sò 35 000 ettari di a terra sarda cuncernati da 'sse impiantazione, è dinù chì ùn ci hè più presenza americana, sò solu e forze taliane chì sò presente nantu à u Territoriu sardu.

Per ciò chì tocca à a Corsica ci hè, hè vera, l'affare di a basa di Sulinzara, di Vintisari, chì ghjè un attrazzu impurtante assai pè a Francia è a so azione internaziunale, puru per raportu à l'Africa.

Dunque l'emu digià detta è a ripetu quì ; ci vole ch'è no parlimu cù a Sardegna di a nostra pusizione cumuna è ci vole ch'è no parlimu noi, à l'Assemblea di Corsica di e cunsequenze ch'è no tiremu oghje di a presenza di a basa militare di Vintisari. Si sà ch'ùn hè micca valorizata abbastanza pè a Corsica, pè a Cullettività chì ripresenta a Corsica, puru pè e

cumune è i rughjoni cuncernati è sapete, l'avia detta, ch'aghju ingagiatu un studiu per avè attempu i vantaghji è l'incunvinienti di 'ssa basa, ch'è no possimu avè, spergu, una pusizione scumpartuta è argumentata quand'ellu si trattarà di fà u bilanciù trà ciò ch'ella costa a Corsica à a Francia è ciò ch'ella pò purtà, ciò ch'ella pò ripresentà, cumpresa a presenza di 'ssa Basa militare.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

A ringrazià vi.

L'ultima dumanda hà da esse fatta da Chantal PEDINIELLI, per « Un soffiu novu ».

Question orale N° 2023/O1/032 déposée par Chantal PEDINIELLI au nom du groupe « Un Soffiu Novu » : Tarif résident maritime interdélegataires

Mme Chantal PEDINIELLI

Je vous remercie.

Madame la Conseillère exécutive, Monsieur le Président,

Lors de la session de décembre dernier, vous adoptiez la DSP maritime qui va régir les rotations entre la Corse et Marseille pour les sept années à venir.

Je cite le Président SIMEONI « on a sauvé le service public ».

Il n'empêche qu'aujourd'hui, dans le droit-fil de ce qui s'est fait depuis un peu plus de trente ans, toutes majorités confondues, la desserte est organisée par une DSP dont la Collectivité et l'OTC maîtrisent le cahier des charges.

C'est sur un point précis que je souhaite vous interpeler aujourd'hui : comment se fait-il que dans le cadre d'un aller-retour entre Ajaccio et Marseille – je rappelle que c'est le groupement Corsica Linea / Méridionale qui est délégué sur cette ligne – le tarif résident ne peut pas s'appliquer lorsque l'aller se fait avec une compagnie et le retour avec l'autre ? Si vous partez avec un bateau rouge et vous rentrez avec un bateau

rouge, vous avez le tarif résident ; si vous partez avec un bateau bleu, vous rentrez avec le bateau bleu, vous avez le tarif résident ; et si vous partez en rouge et que vous rentrez en bleu, vous n'avez pas le tarif résident.

Je vous invite donc à consulter les professionnels dans les agences de voyage qui vont vous expliquer que les réservations se font sur des logiciels et des programmes différents d'une compagnie à l'autre, et prendre une compagnie à l'aller et une autre au retour fait perdre le bénéfice de ce tarif résident, c'est donc totalement impensable.

Ce tarif est censé pouvoir s'appliquer pour un aller-retour au départ de la Corse et à destination de Marseille. C'est la liaison qui est le fondement du tarif, pas la couleur des bateaux. Il se trouve que c'est un groupement qui a remporté le marché, les usagers n'ont pas à s'en trouver pénalisés. Nous avons eu plusieurs retours en ce sens qui suscitent notre incompréhension.

Est-ce une erreur ? Nous confirmez-vous, Mme la Conseillère exécutive, que le tarif résident n'est mobilisable que si c'est la même compagnie qui assure l'aller et le retour bien que ce soit le même port, la même liaison, le même lot ?

Est-ce que c'était le cas sous la précédente concession ? Dans tous les cas, est-ce modifiable par voie d'avenant ? Auquel cas, nous vous y invitons.

Si le service public est enfin sauvé, on doit pouvoir considérer qu'un aller-retour Ajaccio-Marseille reste tout simplement un aller-retour Ajaccio-Marseille, sans se soucier de la couleur des bateaux.

Je vous remercie.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Merci. Donc, la conseillère en charge des transports, présidente de l'Office des transports, va vous répondre.

Vous avez la parole.

Mme Flora MATTEI

Merci, Madame la Présidente.

Merci, Madame la Conseillère, pour votre question qui me permet d'apporter une réponse concise et la plus efficace possible

Oui, ce dispositif existe et il est déjà en application. Cette tarification est d'ores et déjà appliquée sur toutes les lignes de service public, entre la Corse et le continent.

Donc, comme vous l'avez précisé dans votre question, c'est bien le groupement « la Méridionale » et « Corsica Linea » qui est délégataire de cette délégation de service public maritime sur la ligne Aiacciu-Marseille.

J'aimerais préciser à nouveau qu'avant de pouvoir définir le périmètre d'une organisation de service public, il nous a été imposé de passer un test de marché. Ce test de marché ayant été fait, celui-ci a été diligenté par l'Office des transports et la Collectivité de Corse qui a donc permis de définir le périmètre de cette ligne avec les 2 segments de marché identifiés.

Je reprends un peu.

Concernant les passagers, par traversée et a minima, nous avons 18 passagers dont 4 pour les transports sanitaires et 14 convoyeurs. Les passagers, dits résiduels, qui peuvent embarquer sur les lignes, qu'elles soient bleues ou qu'elles soient rouges, peuvent bénéficier de ce tarif résident. Les passagers résiduels pour la continuité territoriale.

Ensuite, concernant le fret, l'autre segment de marché, par traversée et a minima à peu près 1 470 mètres linéaires de marchandises, soit à peu près une centaine de remorques.

Concernant particulièrement le tarif résident, comme vous le précisez dans votre question, je vous confirme qu'il est applicable et donc appliqué sur cette ligne en particulier, comme dans toutes les autres d'ailleurs de service public, et ce, quelle que soit la compagnie délégataire effectuant le trajet.

Dans le cas d'un aller avec une compagnie de groupement et un retour avec l'autre compagnie de ce même groupement, chacune dispose

d'un contingent qui est alloué au tarif résident Corse. Ce contingent de places dédié aux tarifs résidents est supérieur à plus de 50 % au minimum imposé par la convention. Nous avons 18 au minimum pour les passagers, nous doublons en quelque sorte sur l'accessibilité de ces passagers lors de ces traversées-là, et donc avec un tarif applicable sur le résident.

Par ailleurs, dans le cas où ce contingent serait entièrement réservé, voire occupé, il est aussi prévu que, sur simple demande auprès des services de l'une ou de l'autre compagnie délégataire, celui-ci puisse être adapté. C'est peut-être là les petits points d'achoppement que vous mentionnés dans votre question.

Enfin, pour éviter des éventuelles complications avec les usagers, les compagnies délégataires de service public se sont dotées d'un outil informatique leur permettant d'éditer un billet en demi-tarif quand il y a justement le « au-delà » de ce volume de passagers résidents corses.

Il n'est donc pas nécessaire de faire un avenant quelconque à la convention de délégation de service public en cours, mais je vous remercie pour votre question qui me permet aussi sensibiliser un peu plus les passagers résidents corses à destination du continent, en sachant que, quand on a un groupement, qu'il soit bleu ou qu'il soit rouge, le bateau peut proposer la tarification résidente en aller et en retour.

Je vous remercie.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Eccu, emu compiu e dumande à bocca.

Prima di fà u mo discorsu, aghju da dumandà à l'Esecutivu di preparà si per fà passà unu o dui raporti, perchè ch'un sò chè meziornu menu cinque.

Emu da fà l'appellu.

Mme Lisa FRANCISCI, Secrétaire de séance, procède à l'appel nominal des conseillers.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Eccu, a sessione ghjè aparta.

La séance est ouverte à 12 heures.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Sgiò Presidente di l'esecutivu,

Signore è signori i cunsiglieri esecutivi,

Signore è signori i cunsiglieri di l'Assemblea di Corsica,

Care tutte, cari tutti,

Prima di tuttu, vulerebbe assicurà Simone Guerrini è tutte e persone afflite da l'attentati di st'ultimi ghjorni di u mo susteniu.

A ripetu, torn'à una volta, ùn ci hè ch'una via, quella di a pace è a demucrazia, è ci travagliemu ogni ghjorni.

L'Auropa hè stata custruita nant'à l'idea di pace è di demucrazia, è prestu, di maghju, emu da festighjà stu mese di l'Auropa.

Forta di u travagliu accunciatu dipoi avà parehji anni, cum'è Cunsigliere esecutiva incaricata di l'Affari auropei è dopu cum'è Presidente di l'Assemblea, vogliu sparte oghje cun voi qualche riflessione strutturate realizate ind'è l'Assemblea auropea induve aghju l'unore di ripresentà a Corsica.

Parlà d'Auropa oghje pò parè, pè certi, in appena scunettatu di l'imbusche oghjinche.

Eppuru, l'Auropa è e so sfide sò ancu e nostre.

L'année 2023 est une année décisive pour l'Europe et les défis auxquels elle doit faire face sont nombreux. Jean-Dominique Giuliani, Président de la Fondation Schuman, grand expert de ces sujets et personnalité qualifiée qui accompagne la démarche de prospective lancée par notre Assemblée en octobre dernier, *Corsica Pruspettiva*, identifie clairement 3 types de défis dans une publication récente, dans un hebdo corse : le défi géopolitique, le défi de l'efficacité et celui de l'appartenance.

En effet, l'Europe connaît des mutations profondes, notamment sous le coup de événements majeurs que nous avons tous vécus, la crise sanitaire d'une part ou encore la guerre en Ukraine, et en réponse :

- Elle manifeste – il faut bien le reconnaître – un peu plus d'unité dans les choix politiques, qu'ils soient militaires ou industriels même si cela se fait à marche forcée ;
- Elle adapte ses politiques pour favoriser ses positions notamment économiques et climatiques, même si elle aura à convaincre les citoyens prochainement de mesures impopulaires en matière de transition écologique.

Car en effet, le sentiment d'appartenance ou d'adhésion des citoyens européens fait encore défaut.

Face à ce que nous pouvons considérer comme un contexte d'adversité multiple sur le plan international, la stratégie européenne en cours consiste bien à s'appuyer sur trois piliers : celui de l' « autonomie stratégique », pour reprendre les propos du Président Macron au retour de son voyage en Chine ; celui du recentrage autour d'enjeux et de secteurs significatifs pour le développement et la cohésion de l'UE ; enfin, celui de la citoyenneté et de l'identité.

Allora, dite mi, cosa c'impremanu oghje ste questione di geopolitica internaziunale o di cambiù strategicu ind'è l'Europa ?

D'abord, je continuerai en français, ces dynamiques internationales et européennes nous affectent directement.

La Corse elle-même, comme d'autres territoires, subit des contraintes, des aléas et les effets des recompositions économiques et géopolitiques qui impactent jusqu'à notre quotidien, on pense évidemment à l'inflation, et donc qui la font changer.

Ensuite, parce que l'Union européenne en procédant en ce début 2023 à un recentrage stratégique, tout en préservant des valeurs universellement reconnues comme étant la base de la construction européenne, ouvre de nouvelles perspectives aux territoires comme le nôtre.

Enfin, parce que je suis convaincue que nous avons une voix particulière à porter en Europe et que notre démarche actuelle, pour une meilleure prise en considération de nos spécificités et de nos contraintes, devient d'autant plus légitime.

En effet, si l'on regarde la situation actuelle avec objectivité, on peut constater que la Méditerranée est absente des considérations géopolitiques européennes actuelles. Or, en ce qui nous concerne, c'est bien dans cette zone d'influence que prend racine notre défi d'appartenance, et c'est de cette aire culturelle mais aussi de cette zone d'échanges économiques aux 500 millions de riverains nord et sud que pourront venir les changements majeurs, qu'ils concernent le climat, la question migratoire, ou encore les transports, notamment maritimes, nous l'évoquions il y a un instant.

Pourtant, en l'état, l'Europe et la France ne semblent pas avoir de projet défini pour ce bassin maritime hautement stratégique.

Il convient donc à mon sens de mener une réflexion politique sur ces enjeux et de se doter collectivement de quelques points de doctrine fondamentaux :

- Porter haut et fort la dynamique engagée par les îles méditerranéennes pour une plus grande prise en compte de leur spécificité en Europe. Cette démarche initiée il y a maintenant 7 ans, avec la présidence de la CRPM des îles tenus par le Président SIMEONI, et consacrée récemment par une déclaration commune signée par le Président, aux côtés des autorités sardes, maltaises, crétoises, baléares ou ioniennes doit être notre leitmotiv en Europe.
- Soutenir le projet d'un Pacte des îles en Europe, proposé par le député Younous Omarjee au mois de juillet passé, afin d'obtenir des adaptations réelles dans le cadre des politiques communautaires.
- Profiter de la Présidence espagnole de l'Union européenne, qui s'ouvre en juillet 2023, pour créer une dynamique autour de la question de l'insularité auprès des membres concernés, comme je l'ai défendu avec d'autres en février dernier à Palma de Majorque.
- Défendre notre place dans le projet de macrorégion méditerranéenne qui se fait jour, sur lequel nous avons travaillé tant au Comité des régions pour ma part qu'au Parlement européen avec les travaux de François Alfonsi, afin de faire face à des défis spécifiques et

partagés collectivement, au sein d'une gouvernance multi-niveaux respectant les échelons les plus proches des citoyens.

- Intensifier notre participation au sein des programmes et projets INTERREG et MED, qu'ils soient transfrontaliers ou transnationaux afin d'ancrer définitivement la Corse dans des logiques de coopération horizontales et non plus verticales, et cela a été évoqué tout à l'heure par le Président concernant la Sardaigne.

- Promouvoir de nouveaux partenariats stratégiques avec nos voisins immédiats, en premier lieu desquels la Toscane, la Sardaigne, afin de pouvoir reconnecter directement et durablement la Corse avec son histoire et son environnement naturel. De ce point de vue, le Traité du Quirinal signé le 26 novembre 2021 entre la France et l'Italie, devant impérativement permettre cela.

Au-delà de ces axes, que je sais travaillés par l'Exécutif, axes de réflexion et de travail à poursuivre sur les plans diplomatique et exécutif, les travaux menés en Commission des compétences législatives et réglementaires avec les auditions sur les statuts d'autonomie nous le démontrent : l'Europe et la Méditerranée nous ouvrent un horizon de possibilités là où le cadre actuel n'est souvent que limites et contraintes.

De nos voisins italiens, insulaires ou non, nous apprenons tout le potentiel offert par leurs statuts d'autonomie pensés sur des fondements historiques et géographiques objectifs. Des Baléares, nous apprendrons d'ici peu les capacités d'actions que l'autonomie délivre notamment sur le plan économique et environnemental.

Per compie, è in cunessione cù u nostru travagliu pruspettivu in corsu, vogliu rammentà chì, cum'è l'Europa, avemu avutu cambiamenti sti pochi anni assai difficiuli è semu sottumessi à varie pressione di u fora. Senza intervento da a nostra parte è senza u curaghju di fà scelte qualchì volta radicale, a Corsica di u 2050 serà un'isula induve nè noi, nè i nostri zitelli vuleremu ò pudere mu campà.

Allora, in leia cù ciò chì l'Europa ci offre in opportunità, l'esempi di l'altri territorii chì sceglie d'agisce in modu indipendenti. Ma soprattuttu in respunsabilità, è fendu a scumessa di un travagliu d'anticipazione seriu, nisuna prospettiva un ci pò fà paura !

Eccu u mo parè, è spergu chì u pudere mu sparte.

À ringrazia vi !

Dunque se u Presidente vole piglià a parolla, andate puru.

M. le Président Gilles SIMEONI

Merci, Mme la Présidente.

Je tiens, comme vous l'avez fait, à renouveler mon soutien et mon amitié à Simone GUERRINI et à sa famille. Simone qui a été élue dans cette institution.

Je voudrais également, comme c'est de coutume, rendre hommage à celles et ceux qui sont partis.

Avoir d'abord un mot pour M. Robert de PERETTI, agent à la reproduction, à la retraite depuis peu, qui était également le beau-frère de M. François Dominique de PERETTI, que je salue amicalement ainsi que sa famille.

Saluer la mémoire de Joseph SIMONPIETRI, l'ancien maire de Belvedere-Campomoro, qui nous a quittés il y a quelques semaines.

Saluer la mémoire de M. Patrick BOUIS, économiste diocésain. J'adresse nos condoléances à sa famille, à l'Évêque de Corse et l'ensemble de l'Evêché.

Dire aussi que les deuils ont touché de près le Conseil exécutif lors de ces dernières semaines, avec le décès de Mme Antoinette TORRE, la mère de Fanfan TORRE et de Ghjuvan Ghjacumu TORRE. Nous leur exprimons bien sûr, ainsi qu'à toute leur famille, notre solidarité et notre profonde amitié.

Je me tourne ensuite, bien sûr, vers Gilles GIOVANNANGELI. A travers lui, je m'adresse bien sûr aux parents de Marie-France, à son fils, à son compagnon, à toute sa famille pour avoir dans cet hémicycle, en notre nom à toutes et à tous, en tout cas au nom du Conseil exécutif de Corse des mots d'affection pour ceux qui restent et d'hommage pour celle qui est partie.

Marie-France GIOVANNANGELI était une femme et une militante engagée, et je crois que sa vie s'est construite autour de 3 piliers :

Le premier de ces piliers, c'est l'engagement dès son plus jeune âge pour ce pays et pour son peuple. Elle croyait profondément et n'a jamais cessé de croire à une Corse debout, à un peuple corse reconnu dans son existence et dans ses droits et capable de les exercer de façon démocratique.

La deuxième facette de cet engagement d'une vie, c'est celui de l'engagement social. Elle a été, avec quelques autres, à l'origine de la création du Sindicatu di i Travagliatori Corsi, un 1^{er} mai. Elle avait ensuite quitté le syndicalisme et s'était engagée en tant que femme d'action, mais elle n'a jamais perdu de vue ce qui était consubstantiel de son engagement au quotidien, c'est-à-dire améliorer les relations sociales en se préoccupant d'abord et avant tout de celles et ceux qui n'ont rien ou qui ont peu et trop peu.

Enfin, troisième dimension de cet engagement, c'est un humanisme profond qui n'était pas porté en bandoulière, mais qui irriguait, nourrissait chacun de ses actes et chacun de ses engagements, une bienveillance dans le regard, dans les attitudes, dans les comportements qui étaient une marque de fabrique de sa personnalité.

Ces trois facettes, elle les a accumulées dans ce qui a été finalement son dernier acte de militantisme, dans un collectif citoyen « Maffia nò ! Vita iè ! », et dans le cadre de cet engagement, elle conciliait, me semble-t-il, à la fois son attachement profond à la construction de ce pays, aux valeurs humanistes et enfin à cette volonté irréductible toujours qui la portait que la justice et la solidarité irriguent tous ses choix.

Alors, souvent, lorsqu'on évoque quelqu'un disparu, on tait les désaccords qui existent ou les critiques qui peuvent se faire. Dans le cadre de cet engagement, Marie-France GIOVANNANGELI avait eu des mots qui avaient blessé des élus de cette assemblée et j'avais eu l'occasion, en ma qualité de Président du Conseil exécutif, d'exprimer mon désaccord avec cette prise de parole. Je m'en étais expliqué avec elle, nous nous en étions expliqués. Je ne voulais pas le taire aujourd'hui parce que cela a fait partie aussi de chemins qui peuvent être tantôt convergents, tantôt

temporairement, c'était le cas avec Marie-France GIOVANNANGELI, divergents sur telle ou telle question.

Mais au-delà de cet épisode, je crois que ce que nous retiendrons d'elle, c'est qu'elle a été une femme debout toute sa vie et y compris lorsqu'elle a été frappée, sans que rien ne puisse le laisser envisager, ni supposer par ce mal implacable qui l'a emportée en quelques mois, y compris dans son silence, dans sa pudeur, dans sa générosité jamais démentie, elle nous a donné et laissé une formidable leçon de courage, et c'est aussi pour cela que je tenais aujourd'hui à lui rendre cet hommage public.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Evidemment, je m'associe totalement aux mots du Président et j'ai une pensée émue et pour Marie-France et pour sa famille, et pour Gilles.

Donc, nous allons procéder à l'approbation du procès-verbal de la session de l'Assemblée des 30 et 31 mars derniers.

RAPORTU DI A PRESIDENTE DI L'ASSEMBLEA DI CORSICA / RAPPORT DE LA PRÉSIDENTE DE L'ASSEMBLÉE DE CORSE

Raportu n° 100 : Approvazione di u prucedu verbale di a sessione di l'Assemblea di Corsica di i 30 è 31 di marzu di u 2023

Rapport n° 100 : Approbation du procès-verbal de la session de l'Assemblée de Corse des 30 et 31 mars 2023

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

D'abord y a-t-il des remarques ? Non.

Qui est contre ? Qui s'abstient ? Qui ne participe pas au vote ?
Qui est pour ?

Le procès-verbal est ADOPTE à l'unanimité.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Donc je me tourne vers l'exécutif, nous avons un peu de temps, je pense qu'il est souhaitable d'essayer de passer un dossier. Je crois que Bianca Fazi est tout à fait disponible pour le faire. Je vous en remercie. Veuillez nous indiquer juste le numéro du rapport ?

SUCIALE E SALUTE / SOCIAL ET SANTÉ

*** Raportu n° 086 : Lanciu di chjama à candidature trà a Cullettività di Corsica è l'Agenza Regionale di Saluta per a creazione di 5 poli territoriali di sustegnu à l'ausiliarii di l'anziani dipendenti è di e persone svantaghjate**

Rapport n° 086 : Lancement de l'appel à candidatures conjoint Collectivité de Corse / Agence Régionale de Santé de Corse pour la création de 5 pôles territoriaux d'aide aux aidants non professionnels de personnes âgées dépendantes et de personnes en situation de handicap

Mme Bianca FAZI

À ringrazià vi, O Sgiò Presidente.

Allora a sapemu, parechje persone sò in aiutu à e soi, ch'elli sianu persone anziane ò zitelli, è à spessu sò ghjente chì sò assai stanchi d'avè tuttu stu travagliu.

Allora, dans le cadre du schéma directeur de l'autonomie 2022 - 2026, conscients de cette réalité, nous avons identifié cette problématique et consacré une fiche qui s'appelle renforcer le dispositif d'accompagnement des proches aidants.

Aujourd'hui, il existe une offre de répit en Corse, à destination des aidants qui se matérialise par 3 accueils de jour sur l'ensemble de l'île, dont 2 accueils de jour autonomes, 27 places sur Aiacciu, 6 adossées à un EHPAD sur le grand Bastia, une plateforme de répit, maladie neurodégénérative sur Aiacciu pour le Pumontu et 50 places d'hébergement temporaires disponibles au sein de 11 EHPAD.

En complément régulièrement, la Collectivité de Corse lance également des appels à projets afin de mettre en place des actions d'accompagnement et de soutien aux proches aidants, pour un budget de 100 000 € par an.

Dans le cadre du projet régional de santé pour la Corse, le schéma prévoit également un objectif stratégique, assurer le déploiement de modalités d'accompagnement et de prise en charge des personnes en situation de perte d'autonomie.

Ainsi, le présent rapport vise à procéder conjointement à un appel à projets avec l'ARS permettant la création de 5 pôles territoriaux d'aide aux aidants afin de renforcer et étendre l'offre existante sur l'ensemble de la Corse et surtout d'assurer un maillage de l'ensemble de notre île.

L'objectif est donc la création de 63 nouvelles places d'accueil de jour, 45 places dans les 6 mois dès l'autorisation donc dès 2024, et 18 places en 2025. Ces places d'accueil de jour sont destinées aux personnes âgées mais également aux adultes en situation de handicap, quand il n'existe pas d'offre sur le territoire, 10 plateformes d'accompagnement et de répit, elles seront réparties sur 5 territoires et proposeront une nouvelle modalité d'accueil itinérante en milieu rural.

Cette nouvelle modalité que nous avons souhaitée va permettre à la fois de soutenir encore davantage les aidants, mais aussi de contribuer à la politique de maintien à domicile qui est notre priorité.

Afin d'assurer un maillage du territoire, les 5 pôles territoriaux que nous avons identifiés sont les suivants : Balagne et Centre Corse, 9 places créées dont 4 itinérantes, grand Bastia, 21 places dans 6 itinérantes Plaine orientale, Castanicia 14 dont 4 itinérantes extrême sud, Alta-Rocca, Sartè et Valincu, 12 places, pays Ajaccien et ouest Corse, 7 places dont 4 itinérantes.

Concernant les plateformes d'accompagnement et de répit, elles ont pour mission générale de repérer les besoins des proches aidants et des binômes aidants – aidés, d'informer, de former et de proposer des solutions de répit à l'aidant afin de favoriser le maintien de leur vie sociale, relationnelle et à lutter contre le repli et l'isolement. Un accompagnement psychologique, par exemple, est proposé par des plateformes aux aidants.

Dans le cadre d'une candidature, il faudra obligatoirement associer un accueil du jour et une plateforme d'accompagnement et de répit. Les accueils de jour peuvent être autonomes ou adossés à un EHPAD. Les structures qui peuvent candidater à cet appel à projets doivent être des organismes gestionnaires d'établissements médico-sociaux qui peuvent être des hôpitaux publics, des associations ou des acteurs lucratifs.

L'appel à projets conjoint sera lancé d'ici juin 2023, selon un cahier des charges précis. Les moyens financiers mobilisés par la Collectivité de Corse seront de l'ordre de de 819 000 € par an lors du déploiement complet du dispositif.

À ringrazià vi.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Allora, ci sò i raporti. U primu hè quellu di a cummissione di l'educazione è di a cultura. Ghjè Frédérique Densari chì u c'hà da leghje. Avette a parolla.

Mme Frédérique DENSARI

Merci Madame la Présidente.

Ce rapport a été présenté par Mme Marie CIANELLI, Directrice de l'autonomie.

Mme Muriel FAGNI s'est félicitée de ce rapport très important qui présentait un double impact aussi bien dans le soutien aux aidants que dans l'aide à la personne fragilisée.

Mme Eveline GALLONI D'ISTRIA s'est réjouie de ce rapport qui selon elle apportait les pièces manquantes dans le parcours des

personnes âgées dépendantes ou des personnes atteintes de maladies dégénératives.

L'aide aux aidants était une priorité essentielle afin de permettre le plus longtemps possible de maintenir les personnes âgées à leur domicile et ce, surtout dans la société corse où les aînés avaient encore une place très importante.

Cette attente avait déjà été formulée par les familles, demande récurrente avant le passage parfois obligé de l'institutionnalisation.

Concernant les plateformes de répit, Mme Galloni d'Istria a souligné le bien-fondé de ce dispositif qui permettait aux patients à domicile d'être orientés ou réorientés sur des spécialistes et ce avec des équipes pluridisciplinaires.

Elle a fait observer que ce dispositif avait été maillé sur l'ensemble du territoire aussi bien dans le rural que dans l'urbain.

Mme Marie Claude BRANCA a témoigné de sa propre expérience et s'est dit très satisfaite par ce dispositif.

Toutefois, elle s'est interrogée sur les aides psychologiques existantes pour les aidants de malade à pathologie lourde et nécessitant une aide 24/24.

En réponse, Mme Marie Cianelli a fait état du champ d'action de la plateforme de répit qui offrait une palette d'outils dont l'aide psychologique.

Ces plateformes proposaient aussi quelques demi-journées par an, du personnel afin de soulager les aidants pendant 3 ou 4 heures.

Mme Cianelli a éclairé la commission sur divers autres dispositifs comme la nouvelle expérimentation en cours intitulée « Bulle d'air » et soutenue par la Collectivité de Corse à l'initiative de la MSA et de l'ADMR de Corse du Sud.

Ce sont des salariés de secteur de l'aide à domicile qui peuvent être recrutés par les familles sur des temps impartis selon le besoin. Cette

prestation est financée par la Collectivité à travers l'Allocation Personnalisée d'Autonomie.

Mme Catherine Cognetti-Turchini a rappelé les « Cafés des aidants » qui avaient été initiés par la Collectivité. Cette action avait été très suivie malgré le fait qu'il était très difficile pour les personnes aidantes d'avouer leur besoin d'accompagnement et de soutien.

Elle s'est interrogée sur la manière dont avaient été regroupés les 5 pôles territoriaux et a souligné qu'une action sur l'aide aux aidants avait déjà été engagée avec les entreprises concernées qui n'avaient pas réussi à mobiliser du personnel.

Enfin, Mme Cognetti-Turchini a souhaité que lui soit précisé où étaient positionnées ces structures et à quoi elles étaient adossées.

Mme Marie Cianelli a explicité que dès leur autorisation, ces structures seront des organismes gestionnaires d'établissements médico-social qui pourraient être portées par des hôpitaux publics, des associations et enfin des acteurs lucratifs.

Les porteurs de ce projet doivent obligatoirement être issus du médico-social, critère du cahier des charges.

Revenant sur la problématique certaine pour les aidants d'avouer leurs difficultés, Mme Cianelli a évoqué la première phase qui était la prise en compte des besoins des aidants et la phase la plus compliquée restait dans l'identification des solutions et des ressources humaines.

Il a été constaté que des salariés du secteur d'aide à domicile s'orientaient de plus en plus vers ces remplacements pour quelques heures ou quelques jours par mois.

Mme Vanina Le Bomin s'est interrogée sur plusieurs points, à savoir : si le terme de personnes en situation de handicap incluait les personnes non âgées, voire les enfants par conséquent, les parents d'enfants handicapés ; sur l'état des lieux qui permettait de connaître le nombre de places disponibles et le pourcentage des besoins en fonction des territoires ; sur les canaux de communication pour ces dispositifs et enfin les critères de sélection des bénéficiaires de places.

Mme Marie Cianelli a précisé que cet appel à projets concernait uniquement des personnes adultes, le périmètre de ces accueils de jour a été élargi au handicap car il s'agissait d'un objectif de territorialisation.

Cette offre territorialisée pouvait être considérée comme le premier « embryon » d'offre médico-social aussi étayée au-delà des EHPAD et des aides à domicile.

Les enfants ne seront pas accueillis dans ce dispositif mais d'autres projets sont en cours au sein des directions concernées par l'enfance en lien avec l'ARS.

S'agissant de l'état des lieux, Mme Cianelli a souligné que la création des 65 places avec les 33 déjà existantes, devrait permettre la couverture quasiment de l'intégralité des besoins pour les 5 ou 6 ans à venir.

Les orientations sur ces accueils de jours étaient effectuées principalement par les évaluateurs APA de la Collectivité de Corse, mais aussi par les services CLIC.

Enfin les professionnels libéraux au fait de cette offre pourront aussi faire ce type de démarches, ce qui amenait à la question de la communication, avec un enjeu fort à faire connaître ce dispositif afin de faciliter les orientations et les intégrations dans ces structures.

Aucun plan de communication n'était encore établi mais une première orientation sur les secteurs médico-social et sanitaire social était prévue.

Mme Cianelli a estimé qu'il sera judicieux de prendre l'attache des secrétaires de mairie en milieu rural qui connaissent très bien les situations.

Mme Eveline Galloni D'Istria s'est interrogée sur les nombres de jours qui pourraient être octroyés aux aidants en fonction de la lourdeur du handicap et si ces prestations seraient payantes et sur quels tarifs.

Enfin Mme Galloni d'Istria a soulevé le problème de l'augmentation des effectifs des structures accueillantes.

En réponse Mme Marie Cianelli a indiqué qu'aucun plafond n'était prévu pour une personne âgée ou en situation de handicap.

Une évaluation individuelle préalable était effectuée par les services de la Collectivité, l'intérêt de cette évaluation et le rôle du contrôleur APA se traduisaient dans la coordination du plan d'aide.

Sur la question du coût et du reste à charge, la Collectivité financera une partie, l'autre partie incombant à l'usager était aussi couverte par l'allocation APA, donc par la Collectivité de Corse et enfin un ticket modérateur obligatoire qui devrait osciller entre 8 et 10 €.

Mme Eveline Galloni D'Istria a soulevé la possibilité de prise en charge des mutuelles et assurances maladies.

Mme Marie Cianelli a souligné que ces structures dépendaient du secteur médico-social et non du sanitaire, ce qui induisait la non prise en charge des CPAM.

Concernant les mutuelles des pistes de travail étaient envisagées, de même qu'avec des caisses de retraites qui pouvaient proposer des prestations extra légales en soutien au répit.

Sur la question de l'augmentation des effectifs, il sera nécessaire de recruter des personnels qualifiés et formés afin que ces structures puissent fonctionner dans les meilleures conditions.

La direction dédiée de la Collectivité travaille sur un schéma de formation sanitaire et sociale et médico-sociale.

Mme Eveline Galloni D'Istria s'est félicitée de ces formations professionnelles et qualifiantes dans le rural qui facilitaient l'accès à l'emploi.

Elle a souligné que des formations délocalisées existaient déjà.

Mme Vanina Le Bomin a souhaité que lui soit précisé si sur le périmètre du handicap les adultes autistes étaient pris en charge.

Mme Marie Cianelli a explicité que ce type d'handicap n'était pas inclus dans ce rapport et dépendait d'autres dispositifs.

La commission a émis un avis favorable.

Non-participation du groupe « Un Soffiu Novu ».

Je vous remercie.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

À ringrazià vi. Allora c'hè un avisu dinò di e finanze chì ghjè pusitivu, mà u puvette presentà.

M. Joseph SAVELLI

Avis favorable de la Commission avec la non-participation du groupe « Un soffiu novu » et l'absence du groupe « Core in fronte ».

Mme Marie-Antoinette MAUPERTUIS

À ringrazià vi. Eccu ! A parolla hè a qual'hè chì a volglie piglià. Paul QUASTANA per « Core in Fronte ».

M. Paul QUASTANA

Merci Madame la Présidente.

Juste une question : il y a 5 zones et dans chacune de ces 5 zones, il y a 2 plateformes qu'on appelle de répit. Je voudrais savoir sur quels critères en ont été déterminées les places d'accueil de jour, parce qu'on constate qu'il y a beaucoup plus de places dans le pays bastiais, 21 d'entrée, 12 à venir, 6 ensuite, que dans le pays Ajaccien et ouest Corse dont le bassin de population est beaucoup plus important que le pays Bastiais ? C'est juste une question, puisqu'on a 7 places d'accueil, plus 7 : 14 dans les 6 mois et 4 ensuite, alors qu'en pays Bastiais on a 21, 6, 12 et 9. Donc, beaucoup plus de places d'accueil que dans le pays ajaccien qui comprend le pays ajaccien et l'Ouest Corse dont je pense, sans être sûr, que le bassin de population est beaucoup plus important que le pays bastiais. Merci.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

À ringrazià vi. Altre dumande ? Eveline Galloni d'Istria per « Fà populu ».

Mme Eveline GALLONI D'ISTRIA

Merci Madame la Présidente.

Madame la Conseillère exécutive, je suis très satisfaite de ce rapport et de ce projet. Comme j'ai eu l'occasion de le dire en commission, il répond point par point aux demandes des aidants des familles corses qui sont confrontées au maintien à domicile de leurs personnes âgées ou leurs personnes handicapées dépendantes. On a tous dans nos familles ou dans nos amis, ce genre de problématique et le fait d'aider les aidants, ce sont des acteurs indispensables dans la prise en charge de la personne âgée, et bien souvent garder une personne à temps plein peut s'avérer difficile, voire épuisant.

Les pôles territoriaux que vous avez mis en place avec les professionnels également formés, sont accessibles à tous financièrement parce qu'on sait également que mettre une personne âgée en institution, c'est souvent très cher et beaucoup de familles hésitent à mettre leur parent en institution à cause de ce coût qui est important. Et là, ce sera des temps de répit, faciles financièrement et accessibles à tous.

En même temps, cette plateforme avec une équipe pluridisciplinaire qui va pouvoir permettre d'orienter ou réorienter les patients qui ont besoin, ça répond également à une problématique de prévention.

Et enfin, vous allez également mettre en place des formations, donc ça va mailler le territoire et ça va permettre l'accès à des formations qualifiantes et à du travail dans le milieu rural.

Donc moi, je vous félicite, Madame la Conseillère exécutive, de ce projet qui est très satisfaisant pour l'ensemble des Corses et qui, je pense, était attendu et qui est un projet en même temps très concret. Merci beaucoup.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

À ringrazià vi. Allora Catherine Cognetti per « Un Soffiu ».

Mme Cathy COGNETTI-TURCHINI

Merci.

Effectivement, les aidants contribuent à l'accompagnement pour l'autonomie et ce sont des acteurs indispensables. Il est bien que notre Collectivité participe à les aider et à les soutenir.

Moi, je voudrais revenir, on est sur l'un des 5 axes du règlement d'aides santé sociale, celui en faveur des aidants pour créer 5 pôles territoriaux d'aides aux aidants non professionnels, en créant, vous l'avez dit, 63 places d'accueil de jour en plus des 27 actuelles sur Ajaccio et 6 sur Bastia, ce qui ferait 96 en tout, pour un coût de 819 000€ par an et 10 plateformes d'accompagnement et de répit contre une actuellement sur Ajaccio.

Sachant qu'il y a 9 microrégions, je voudrais savoir sur quel périmètre territorial sont ces pôles ? Et, comme vous l'avez dit et comme l'ensemble des interventions l'ont dit, bien sûr, c'est salubre.

J'aurais une remarque sur la maquette financière davantage que sur la présentation. Le rapport est de ce point un peu confus. On évoque 819 000 € sans trop de détails, il faut aller chercher dans l'appel à projet et voir qu'en fait l'accueil coûterait 1,494 M€, dont 819 000 euros pour la part CdC et 675 l'ARS et les 10 plateformes pour 1,250 M€ entièrement assumé par l'ARS. Je voudrais quelques explications là-dessus. Enfin, c'est une opportunité à saisir sur le principe et d'un point de vue financier, avec 30 % pour la région et 70 % pour l'ARS. C'est un bel exemple de partenariat qu'il faut continuer.

Le soutien aux aidants, bien sûr, c'est important et en milieu rural, je ne dirai pas plus qu'ailleurs, je dirai autant qu'ailleurs, parce que beaucoup de nos anciens y résident et on a de plus en plus de difficultés pour les maintenir. Et on l'a souvent évoqué dans cet hémicycle, les entreprises qui font de l'accueil à domicile et de l'aide à domicile, ont de plus en plus de difficultés pour avoir du personnel.

Alors je voudrais revenir aussi sur un dossier que nous avons passé le 8 mars dernier concernant les infirmières libérales ou les infirmiers libéraux, un engagement qui consistait à les accompagner dans la sollicitation de l'ARS pour permettre une négociation régionale. Nous avons fait un amendement à votre rapport sur l'augmentation des places de

l'IFCI pour réitérer les termes de la motion défendue en 2020. Jean Martin Mondoloni l'avait retiré, « moyennant votre engagement à saisir l'ARS d'ici la session de fin mars ». Est-ce que cela a été fait ? On en est là sur le relèvement des 2 seuils des indemnités kilométriques, la revalorisation de l'indemnité forfaitaire de déplacement, le bilan de soins infirmiers et la révision de la nomenclature des actes. Autant de dispositions qui s'avèrent inadaptées et nécessitent d'être corrigées, ou du moins débattues avec les autorités compétentes.

La situation des infirmiers a été évoquée à plusieurs reprises ces dernières semaines dans les enceintes parlementaires et je souhaitais savoir si nous avons avancé sur ce dossier. Les infirmiers font aussi partie des acteurs dans le même cas que les aidants familiaux et ce sont leurs pendants professionnels auxquels il faut penser si l'on veut maintenir un niveau d'encadrement minimal efficace.

Et puis vous l'avez dit aussi, le gros problème, c'est la formation. La formation, il faut être encore au plus proche des territoires et souvent les femmes qui sont des aidants les plus proches des personnes âgées parce qu'elles résident en milieu rural et que les hommes, ils n'y travaillent pas, ont besoin d'un accompagnement et d'accompagnement pour pouvoir bénéficier de ces formations.

Je vous remercie.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

À ringrazià vi. Ci sò altri dumande ? Jean-Marc Borri per « Fà populu ».

M. Jean-Marc BORRI

À ringrazià vi, Signora Presidente dì dami a parolla.

Je voudrais moi aussi remercier Madame la Conseillère exécutive pour ce rapport qui donne l'occasion, pour rebondir sur ce qui a déjà été dit, de mettre en valeur le rôle des aidants non professionnels dans sa dimension don de soi, au bénéfice des personnes victimes de perte d'autonomie et de leur maintien à domicile.

Il est essentiel d'insister sur les conséquences à la fois physiques et psychologiques susceptibles de se déclarer chez les aidants. La fatigue, l'isolement parfois, l'état de la personne malade qui va en se dégradant, le sentiment d'impuissance sont des facteurs pouvant favoriser l'apparition de séquelles ou de pathologies parfois graves.

Il convient donc de rendre hommage à toutes ces personnes pour leur courage, leur sacrifice et leur abnégation au quotidien, è nè prufitu per avè una pensata per un omu c'hè tinutu assai caru in Calvi, indè tutti u nostru rughjone, mà dinò aldilà, cunnisciutu bè da parachje persone indè st'Assemblea, un omu di core, umanu è di stintu, chì s'occupa di a so mamma malata in casa, c'hà sempre purtatu u so ricunfortu à quelli chì n'anu bisognu, è chì vene malurosamente di cascà malatu ellu dinò, per furtuna ùn n'hè mai mancatu d'aiutu è di sicuru ùn nè mancarà micca.

Je tenais juste au travers de cet exemple, à illustrer et souligner l'importance majeure du contenu de ce rapport. À ringrazià vi.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

À ringrazià vi. Altre dumande ? Pierre Ghionga.

M. Pierre GHIONGA

Madama a Presidente, vi ringraziu. Vulia, un li face micca a spessu, felicità Bianca per stu raportu, perchè hè impurtantissimu nant'à dui punti. U prima puntu hè l'aiutu à a ghjente c'hè s'occupanu di persone c'anu bisognu, è ci vole à sapè qualcosa chè un terzu di ste persone morenu nanzu chè e persone ch'ell'accumpagnanu. Hè impurtantissimu à sapè.

U secondu puntu hè chì permette d'alluntanà u piazzamente di ste persone indè e strutture. Tenea, nanta ste dui punti, à felicità vi.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Altre dumande ? Nò. Allora nant'à tutti sti fiori, vi ripassu a parolla.

Mme Bianca FAZI

À ringrazià vi, O Sgiò Presidente.

Allora, per risponde à Paul Quastana, en fait il y a un rattrapage nant' à u Cismonte, puisqu'il y avait déjà 27 places sur la région Ajaccienne et le grand Ajaccio, sur l'ouest Corse, il y aura 4 places créées. Donc en fait, il manquait des places sur le Cismonte, donc c'était tout simplement cela.

Je remercie donc Éveline Galloni et Pierre Ghionga pour leurs félicitations.

Pour répondre à Cathy, plusieurs questions dans la question. Les infirmières, ce n'est pas trop le sujet aujourd'hui, donc, je commencerai par elles. On les a reçues, je me tourne vers Sylvie Campana qui était avec moi sur Bastia il y a 2 mois, un peu plus de 2 mois, je pense. Jean-Félix Acquaviva a porté une question écrite au ministre de la santé le 28 mars, nous n'avons pas la réponse encore, puisque vous savez que c'est au national en fait. Et, il faut savoir que sur le problème des infirmières libérales par exemple sur Paris, elles ont accepté d'autres soins que les soins que nous connaissons, nous en Corse, notamment dans les chimiothérapies à domicile, etc., et que c'est pour cela qu'elles ont des diminutions au niveau des indemnités, du moins pas d'augmentation indemnités kilométriques et sur certains soins. Et je pense que c'est au National qu'il faut vraiment prendre des résolutions au niveau de la CNAM et voir un peu si elles vont revoir. Nous avons envoyé un courrier dans ce sens au ministre de la santé et surtout fait appuyer par le député Jean-Félix Acquaviva, cette demande qui est une revalorisation de leurs émoluments.

Pour répondre à votre question, c'est le code de l'action sociale qui gère ce genre d'appel à projets. Donc nous, nous intervenons sur la dépendance, la Collectivité intervient sur la dépendance et l'ARS sur le soin, d'où le chiffre qu'on vous a annoncé, 819 000 € pour la collectivité et le reste pour l'ARS. C'est un budget que nous avons, nous, en interne, et qui est dévolu à ce genre de projet.

Par contre, c'est l'ARS qui intervient exclusivement sur les plateformes. Et oui, effectivement nous travaillons, mais nous sommes obligés de travailler, puisque c'est le code qui le veut, sur le médico-social, et nous travaillons très bien avec l'ARS, je tiens à le souligner.

Je crois que Paul est parti, mais je voulais revenir sur les 5 plateformes, je vous l'ai dit, la Balagne, Centre Corse, le grand Bastia, la

plaine orientale, Castaniccia, puisque nous avons en fait évalué le besoin selon les personnes âgées que nous avons, nous en interne, par rapport à l'allocation pour l'autonomie, évalué les plus grands besoins. Donc, si besoin se fait sentir, nous irons plus loin mais pour l'instant, c'est vraiment les territoires qui ont été identifiés que je vous ai cités tout à l'heure.

Voilà, je crois que j'ai répondu à l'ensemble des questions et j'espère que nous aurons vite des réponses sur les appels à projets. Vi ringraziau.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

À ringrazià vi. Nant'à ste parolle, emu à passà à u votu : qual'hè ch'è ghjè contru ? Qual'hè ch'un vote micca ? Astensione ? Qual'hè chi ghjè à prò ?

U raportu hè ADUPRATU a l'unanimità.

Ghjè un belle affare. Eccu ! Ci piantemu sè vo site d'accordu, ci ritruvemu a trè ore. Una infurmazione, a duie ore è mezzu, cume l'aghju detta eri in cummissione permanente, ricevemu una delegazione di i sindacalisti di a Posta. A reunione serà in salla 2 à duie ore è mezzu, ghjè una ghjama per i presidenti o i so ripresententi. À ringrazià vi.

La séance suspendue à 12 h 45 et reprise à 15 h 45.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Allora, ripigliemi i nostri dibattiti, per piacè, chjamati i vostri gruppi. Ripigliemi, si u Cunsigliu esecutivu hè d'accordu cù u raportu 090.

TRASPORTI / TRANSPORTS

*** Raportu n° 090 : Rivisioni di l'ubligazioni di sirvizi publicu imposti nantu à i sirvizi aeri rigulari trà, da una parti, l'aeruporti di Parigi-Orly, Marseglia è Nizza è da l'altra parti, l'aeruporti d'Aiacciu, Bastia, Calvi è Figari, è approvu di u principiu di a diligazioni di sirvizi publicu pà a sfruttera di i trasporti aeri di sirvizi publicu di a Corsica nantu à u periudu chì v`à da u 1^{mu} di ghjinnaghju di u 2024 à u 31 di dicembri di u 2027**

Rapport n° 090 : Révision des Obligations de Service Public imposées sur les services aériens réguliers entre, d'une part, les aéroports de Paris-Orly, Marseille et Nice et d'autre part, les aéroports d'Aiacciu, Bastia, Calvi et Figari, et approbation du principe de la Délégation de Service Public pour l'exploitation de la desserte aérienne de service public de la Corse sur la période du 1^{er} janvier 2024 jusqu'au 31 décembre

Mme Flora MATTEI

Vi ringraziu, Signora Presidente.

Alors, un gros dossier aujourd'hui, très attendu bien sûr, comme pour le maritime, le dossier aérien avec la charge pour moi de vous présenter le travail de préparation, le travail de concrétisation des obligations de service public pour la période 2024 - 2027, qui a dû intégrer, comme vous le savez, de nombreuses contraintes, tout en cherchant à stabiliser le tarif résident qui était en tout cas le tarif historiquement le plus bas que l'on ait connu, tout en replaçant le résident au cœur de notre démarche et tout en renforçant également la qualité du service public en termes de volume, en termes d'amplitude, avec des destinations similaires, c'est-à-dire les 3 aéroports continentaux, à savoir Paris-Orly et le bord à bord pour Marseille et pour Nice.

Il fallait également inscrire l'ensemble des acteurs du système de transport aérien de la Corse dans la construction d'un modèle plus performant de desserte aérienne avec une offre commerciale hors obligations de service public de qualité, qui permettait vraiment de renforcer le service public de façon plus forte et complémentaire. Le tout en intégrant le plus possible les enjeux sociaux, économiques et environnementaux.

Depuis 2015, la visée de l'exécutif est unanime : renforcer le service public et son périmètre. Après l'obtention d'une déspecialisation qui a permis de dégager des reliquats à destination des infrastructures aéroportuaires et portuaires, cette déspecialisation n'était pas due. Il a fallu bien sûr se battre pour pouvoir obtenir cette déspecialisation et donc pouvoir réaffecter les crédits vers l'investissement, à savoir les infrastructures portuaires et aéroportuaires de l'île.

Il y a eu ensuite des choix politiques qui ont été faits, notamment celui de procéder à une tarification préférentielle à destination des résidents.

Plus récemment, un abondement qui a été arraché également par nos parlementaires de 33 M€, pour pouvoir venir abonder la dotation de continuité territoriale, dotation que vous connaissez, qui est donc une dotation qui n'a plus été indexée depuis 2009, ce qui veut dire que depuis 2009, nous sommes restés à 187 M€ pour organiser la desserte aérienne et maritime au titre de la continuité territoriale entre la Corse et le continent.

La DSP que je vous propose aujourd'hui dans son cahier des charges, ce sera donc l'exposition du cahier des charges, des différents items et de l'optimisation qu'on a pu faire sur cette délégation de service public, elle est sans équivalent au niveau européen.

Je reviendrai en quelques mots, sans rentrer dans les détails, pour établir le travail qu'a mené l'Office, en tout cas, pour diligenter le besoin de service public et pour faire en sorte que l'on puisse être dans les clous au niveau communautaire et au niveau interne du droit communautaire et du droit interne, avec notamment une étude des besoins de service public qui a été réalisée donc à l'Office des transports, relative donc à l'état des lieux de la desserte entre les 4 aéroports de Corse et Paris-Orly, Marseille et Nice. Une étude qui a été donc menée entre janvier 2019 et décembre 2021 et qui a mis en évidence principalement ces éléments.

L'enquête en ligne a mobilisé déjà près de 3000 personnes, 3000 usagers qui ont pris part à l'amélioration de la desserte et à l'amélioration des schémas aériens entre la Corse et le continent, au titre du service public, qui ont exprimé donc leur niveau également de satisfaction sur les horaires, les tarifs, le service global. Les résultats montrent globalement une progression du taux de satisfaction des usagers,

notamment sur les niveaux tarifaires. Depuis 2020, 35 % des usagers considèrent que les tarifs à destination des résidents sont des tarifs corrects, contre 11 % seulement en 2018.

Les entretiens menés également avec les acteurs locaux ainsi que l'enquête d'opinion réalisée, ont mis en évidence différents besoins de la Corse en termes de continuité. Je remercie d'ailleurs tous les représentants des chambres de commerce et d'industrie qui sont aujourd'hui présents pour cette présentation du cahier des charges, avec qui nous avons travaillé de concert depuis justement cette étude de service public pour faire apparaître les besoins de la Corse, des Corses et des résidents.

Il a été mis en évidence, donc différents besoins de la Corse en termes de continuité, de régularité, de tarifs, de capacité minimale, donc de capacité économique, qui n'étaient pas forcément assurés par toute initiative privée et par une offre commerciale continue tout au long de l'année.

Pour autant, nous avons été sensibilisés aussi à certains points d'amélioration. Tous les acteurs se sont accordés sur le fait que le service public était absolument un besoin vital pour les besoins économiques et sanitaires, tant sur le bord à bord que sur Paris. Les horaires, fréquence, capacité actuelle sont appréciés mais perfectibles, avec souvent un manque de souplesse constaté surtout autour des périodes d'affluence.

Les disponibilités souvent insuffisantes sur certaines lignes et surtout, justement, autour des ponts de mai ou autour en amont et en aval justement des périodes scolaires, avec le besoin de beaucoup plus de souplesse au niveau des opérateurs.

On a pu également intégrer un certain nombre de demandes et attentes de la chambre de commerce et d'industrie de Corse ainsi que celles des élus communautaires et acteurs du territoire, le tout pour essayer de travailler de façon constructive exactement, comme je le disais en introduction, pour que chacun puisse exprimer son point de vue, même si nous avons des points de divergence sur certains volumes et certaines quantités, nous avons pu faire converger en tout cas sur le besoin de service public réel pour les Corses et les résidents.

Je voudrais donc venir point à point sur les différents vecteurs d'amélioration et d'optimisation pour cette délégation de service public.

Le premier élément et non des moindres, c'est que nous avons pu sauver la destination parisienne, à destination donc de Paris-Orly. La destination parisienne n'était absolument pas certaine d'être reconduite dans cette délégation de service public et cela avait même été l'objet de vives inquiétudes que nous avons eues dans cet hémicycle même, avec des inquiétudes qui étaient légitimes, étant donné que la liaison parisienne pour les compagnies délégataires actuelles, donc Air France et Air Corsica, représente, on va dire, 750 emplois pour Air Corsica en période creuse, 830 en période estivale, là où justement il y a le plus de flux. Mais aussi pour Air-France, car la ligne est partagée entre Air-France et Air Corsica pour la ligne parisienne, sur à-peu-près 300 emplois sur l'île.

Donc, le maintien de la liaison Corse - Paris, en sachant aussi que la Commission européenne n'avait absolument pas la même vision de continuité entre la Corse et le continent, surtout pour la destination parisienne. Pourquoi ? Le bord à bord aurait pu suffire ou on aurait pu tout simplement garder la destination continentale de Nice ou la destination continentale de Marseille, ou juste le bord à bord, à savoir Nice et Marseille. La continuité territoriale pour la Commission européenne, la Commission européenne est loin des îles et ne connaît pas le handicap d'une île loin de tous les autres continents, à savoir pour se déplacer, pour avoir une possibilité de faire exactement comme ferait n'importe quel citoyen d'Europe continentale, c'est-à-dire pour aller juste vivre, travailler, se soigner, faire des études supérieures si cela nous chante.

La vision de continuité territoriale n'était donc pas exactement celle que nous avons et celle pour laquelle nous nous sommes battus entre les 4 aéroports de Corse et Paris-Orly.

De nombreuses questions avaient été d'ailleurs posées autour de ce maintien du périmètre géographique, c'est donc aujourd'hui chose faite.

Pour information, le préfet Pascal Lelarge avait justement essayé d'agiter le chiffon rouge autour de cette desserte pour la destination parisienne, en disant que les taux de fréquentation pour les résidents n'étaient pas forcément suffisants et que donc du coup, cela ne nécessitait pas une DSP à l'année longue, mais bien une DSP fragmentée, à savoir

juste pendant la période creuse, laissant au marché libre les mois de mai, juin, juillet, août et septembre, car une offre suffisamment, je dirai, importante pouvait satisfaire, en tout cas, les besoins des résidents.

Sauf que, ce que l'on ne dit pas, c'est que quand vous avez un problème de santé en plein mois d'août, si nous abordons le problème sous cet angle, nous sommes tributaires de compagnies souvent qui ne sont pas forcément, en termes de qualité, de fréquence, de régularité, aussi fiables que les compagnies que nous dédions pour le service public, premièrement. Ensuite, nous sommes soumis aussi à la tarification et du coup à l'offre et à la demande de ces compagnies qui font exactement ce qu'elles veulent avec les différents flux qu'elles mettent à disposition. De la même chose, de nombreuses compagnies font des annulations inopinées parce que faute justement de taux de remplissage suffisant pour l'équilibre économique des différents vols.

Donc, le préfet avait commencé son œuvre au niveau institutionnel européen pour dénoncer justement un manque de fréquentation sur ces lignes Paris – Corse sous OSP et voulait donc ouvrir les OSP à la saison hivernale seule, marché libre, ce à quoi nous avons, en tout cas, pu contrecarrer car aujourd'hui, dans la délégation de service public que nous proposons, la destination parisienne y est et elle est donc validée en termes de périmètre par la Commission européenne.

Quand je parle de validation par la Commission européenne, lors de nos négociations menées avec l'Office des transports, avec la direction générale de l'aviation civile et la Commission européenne, l'ensemble des échanges écrits et verbaux sont intervenus sur le fondement de chiffres qui ont permis donc de valider le principe de reconduction des liaisons OSP sur la prochaine période 2024 - 2027 avec les mêmes périmètres. Le périmètre temporel, c'est-à-dire on part sur des obligations de service public à l'année longue, donc il n'y a pas de fragmentation, on ne part pas sur des obligations de service public juste pour la période creuse, là où il n'y a pas suffisamment d'offres privées à destination des résidents, mais aussi géographiques. Géographiques, Paris, Marseille, Nice, j'en ai parlé mais aussi les 4 plateformes aéroportuaires de l'île, à savoir Bastia, Ajaccio pour les principales, et Calvi-Santa Catalina et Figari Sud Corse pour les complémentaires, ont été validées.

Un rapport de la Cour des comptes avec les observations définitives en atteste également le principe sur le fait que les plateformes ont tout leur sens, elles se sont montrées résilientes en post COVID et se portent même très bien. Nous avons donc un modèle qui est un modèle corse avec une résilience en tout cas pour l'aérien. Nous devons également concéder ce succès à la chambre de commerce et d'industrie de Corse, notre concessionnaire.

Le troisième point et non des moindres, comme nous avons mis le tarif résident à un niveau équivalent à celui historiquement bas. Alors, niveau équivalent, on parle de quasi maintien du niveau équivalent à ce niveau historiquement bas, c'est-à-dire, nous augmentons avec à la marge, une limitation de 5 € pour les vols sur le bord à bord et de 10 € sur le Paris. Ce sont des tarifs sans équivalent en Europe.

Si nous devions, nous l'avons fait à l'Office des transports, fait un benchmark des liaisons domestiques et des liaisons européennes, nous aurions eu des progressions tarifaires pour les résidents également, de 19 % pour les vols domestiques et de 24, 25 % pour les vols européens. Nous en sommes très, très loin. Donc, il était important aussi de préciser un petit peu le contexte car nous ne pouvons pas nous extraire du marché, nous ne pouvons pas nous extraire d'un contexte économique, nous ne pouvons pas nous extraire d'un contexte de crise post sanitaire, social, économique, crise avec la guerre en Ukraine, donc crise géopolitique majeure qui a fait que, en termes d'énergie, on est de plus en plus sur des pentes raides. Mais aussi, et il ne faut pas que l'on oublie justement, on a trop tendance à l'oublier, la crise climatique dans laquelle nous sommes avec la fiscalité écologique que nous aurons à payer de façon très lourde, surtout dans l'aérien.

Donc, la stabilisation du tarif résident.

Cette stabilisation aussi s'est faite au niveau d'un argumentaire auprès de la Commission européenne qui a entériné le fait du principe de tarif préférentiel à destination des résidents également. C'est donc un point supplémentaire sur les modalités de sa mise en œuvre et sur le fait que la Commission européenne valide l'argumentaire de la Collectivité de Corse sur la nécessité du tarif résident.

Ensuite, nous avons procédé à une augmentation de sièges offerts, donc de 91 000 sièges supplémentaires qui sont répartis

équitablement en fonction des besoins et des attentes des 4 plateformes aéroportuaires.

Nous étions pour la DSP précédente à 2 720 000 sièges offerts, nous passons aujourd'hui à 2 800 000 sièges pour la convention de 2024.

Des évolutions de l'offre permettent d'augmenter surtout la base hivernale, c'est-à-dire nous augmentons de plus 12 000 sièges, sur la base hivernale à destination des résidents. Quand il n'y a pas d'offre privée il faut bien justement abonder avec une fréquence et une régularité plus importante à destination de toutes les plateformes rééquilibrées et à destination, surtout, des résidents qui partent sur le continent pour travailler, pour se faire soigner mais aussi pour passer des concours ou aller faire des études supérieures.

À titre d'exemple, la liaison Corse - Paris, un Ajaccio - Paris, on a ajouté une quatrième fréquence le jeudi en saison hivernale toujours, ou encore le Bastia - Paris avec l'ajout d'une fréquence le dimanche, toute l'année et hors pointe d'été, vraiment pour bénéficier aux résidents.

Ensuite, comme les destinations de bord à bord, Paris, Nice et Marseille sont particulièrement plébiscitées par les usagers et les résidents, nous avons décidé de renforcer la desserte de bord à bord avec l'abondement de 56 000 sièges annuels. Un exemple très simple : la ligne Ajaccio - Nice, avec une fréquence hebdomadaire additionnelle, et ce toute l'année, ou encore un Bastia - Marseille avec le rajout d'une quatrième fréquence le vendredi toute l'année. Et un dernier que je prends juste pour le symbole parce que c'est très important de parler de la liaison Bastia - Nice, avec l'ajout de deux fréquences hebdomadaires les samedis et dimanches toute l'année, en sachant qu'il y aura forcément un report modal car, comme vous le savez, le port de Nice, le port de commerce, voudrait supprimer les liaisons commerciales entre le port de Nice et les autres ports, c'est-à-dire qu'on va devoir avoir à considérer également un flux passagers aérien supplémentaire depuis l'aéroport de Nice.

De la même façon, des services des cliniques de Bastia ont fermé, ce qui prive en fait les Bastiais, tout simplement d'une offre de soins qu'ils n'auront que sur Nice. C'est pourquoi nous avons décidé de rajouter ces deux fréquences hebdomadaires les samedis et dimanches toute l'année entre Bastia et Nice.

Ces adaptations permettent bien d'améliorer globalement l'offre aérienne à destination des résidents corses tout en étant admissibles en termes de croissance par la Commission européenne.

Egalement, le travail que nous avons pu diligenter à l'Office était un travail de rééquilibrage entre l'offre des sièges dans le Pumonté et dans le Cismonté. Historiquement, il y avait beaucoup plus d'offres en sièges dans le Pumonté que dans le Cismonté, c'est donc ce que nous avons rééquilibré. Nous sommes donc avec un ratio de 50,5 % pour le Pumonté et un ratio de 49 % sur le Cismonté. Pas loin de 1,4 millions de sièges Pumonté et Cismonté.

Également un des points forts de cette délégation de service public dans son optimisation, est une offre renforcée en week-end et en hiver depuis les 4 aéroports et vers les 3 destinations continentales pour tenir compte, à titre principal, des besoins des résidents. On a fait du sur-mesure, on a pu prendre certains vols de service public où il y avait justement une offre très, très importante, par exemple, en période de pointe estivale dans les aéroports principaux, à savoir Bastia et Ajaccio, pour les dispatcher de façon équitable et de façon plus pertinente à destination des aéroports complémentaires, à savoir Figari et Calvi Santa-Catalina, pour permettre ce redéploiement et pour pouvoir justement permettre aux résidents, lorsqu'ils ont réellement besoin de se rendre sur le continent, alors qu'il n'y a aucune offre commerciale accessible, de pouvoir se déplacer.

Egalement, une volonté forte avait été de rendre possible l'aller-retour sur une journée à destination du continent, surtout pour les aéroports complémentaires. C'est chose faite dans cette délégation de service public, avec une offre renforcée en avant saison, en période estivale, en après saison et avec la possibilité pour les résidents de faire un aller-retour dans la journée à partir des 4 aéroports et vers les 3 aéroports continentaux, ce, à toute période de l'année.

Un exemple très simple, Calvi - Nice, amplitude minimale à Nice de 7 heures, du lundi au vendredi. Les gens qui partent sur le continent pour se faire soigner, qui vont sur Nice pour se faire soigner, n'auront pas systématiquement à réserver une nuitée sur place, en sachant que la nuitée sur place, souvent, n'est même pas prise en compte par les caisses primaires

d'assurance maladie, donc, les personnes qui pourront se faire soigner et qui pourront faire l'aller-retour dans la journée.

Des possibilités également d'ajustement de l'offre renforcée avec une anticipation sur les périodes de saturation. On a tous été bloqués souvent sur le continent quand on doit rentrer pour les vacances scolaires ou quand on doit partir justement, et avec des saturations qui ne nous permettent pas de retrouver nos familles en tant que résidents.

Donc, cette possibilité d'ajustement de l'offre renforcée permettra une anticipation de ces périodes de saturation, avec une clause qui est une clause nouvelle dans la délégation de service public qui est la clause du monitoring, c'est-à-dire l'Office des transports réunit toutes les semaines un comité opérationnel avec les chambres de commerce et d'industrie de Corse, avec les délégataires de service public, pour faire un point sur les différents flux, sur les programmations, sur les réservations en cours.

Une fois que les taux de remplissage de certains engins programmés de vols de service public atteindront un certain seuil, tout le monde se mettra autour de la table pour proposer une offre supplémentaire, une offre supplémentaire commerciale qui va venir renforcer l'offre sous service public.

Enfin, dans la continuité, à l'Office des transports dans le rétro planning de cette année 2023 qui va être rythmé par la procédure de la DSP aérienne, nous allons inciter fortement les futures compagnies délégataires de service public à développer une politique commerciale audacieuse et agile, notamment adaptée aux besoins et attentes des Corses dans le cadre des OSP au-delà, en proposant une tarification affinitaire. Donc à partir du 1^{er} janvier 2024, les compagnies délégataires de service public qui seront retenues, auront à nous proposer une tarification préférentielle sur une année, une année qui nous permettra à nous, office des transports, de sécuriser juridiquement, de chiffrer et de quantifier, d'avoir une idée précise des flux qu'il y a entre le continent et la Corse à destination des diasporas, pour avoir ensuite à pouvoir créer un avenant à la convention de délégation de service public et qu'au 1^{er} janvier 2025, nous puissions avoir, noir sur blanc, écrit dans notre convention de délégation de service public, notamment le tarif résident, mais aussi le tarif affinitaire à destination de ceux qui constituent la diaspora Corse sur le continent.

Le tout, bien sûr, en cohérence avec l'activité économique et touristique, car il faut être clair, toute activité économique et touristique est importante, mais elle doit s'adosser à un service public fort dans l'aérien comme dans le maritime. En droit fil avec notre politique de développement durable. J'espère très bientôt pouvoir vous présenter les liaisons transfrontalières, là, nous ne sommes encore que sur le continent, Corse, et donc nous aurons en tout cas à parler de ces objectifs plus tard.

Je voudrais également mentionner l'avis du CESEC sur l'évaluation de cette DSP, des futurs OSP entre la Corse et le continent.

Le CESEC de Corse relève avec satisfaction les évolutions du périmètre des OSP en termes de fréquences, de capacités, qui sont de nature à améliorer les conditions de déplacement, notamment pour raisons médicales, puisque désormais chaque Corse, qui devra se déplacer depuis l'un des 4 aéroports insulaires, pourra faire l'aller-retour dans la journée.

Autre élément : afin d'améliorer le contrôle de l'exécution des conventions, le CESEC de Corse relève le renforcement de la comitologie et notamment le comité de suivi environnemental, économique et juridique. Le CESEC de Corse estime en effet nécessaire et judicieux de corréliser le développement économique à la préservation de l'environnement, en mesurant l'impact carbone et les normes environnementales sur l'exécution des contrats. C'est chose faite.

Je voulais également remercier l'Office des transports, les services, son directeur qui sont présents ici pour cette présentation et soumettre ce rapport à ce débat dans l'hémicycle.

Je vous remercie.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Merci beaucoup, Madame la Conseillère exécutive. Donc, nous avons un rapport conjoint de la CDENATE et de la commission des finances. Je ne sais pas comment il est prévu d'en rendre compte.

M. Joseph SAVELLI

Merci, Madame la Présidente.

Monsieur Hyacinthe VANNI a en premier lieu tenu à féliciter la Présidente de l'Office des Transports de la Corse ainsi que ses services pour le travail considérable qui a été accompli dans le cadre de la DSP relative au transport aérien.

Il a rappelé que toutes les microrégions ont pu voir leur situation spécifique prise en compte avec le maintien d'une offre adaptée, estimant que ce n'était pas le cas précédemment.

Les négociations avec l'Union européenne pour la desserte vers Paris ou le maintien des aéroports de Calvi et de Figari, portées de concert avec le président du conseil exécutif, constituent selon lui de vraies victoires.

Il a par ailleurs, au titre de ses fonctions de Président du SIS 2B, fait part de sa satisfaction constatant le maintien du Pélicandrome sur Calvi, qui constitue un gage de sécurité pour l'ensemble de la microrégion.

Il a estimé que ce niveau de travail et d'efficacité de l'OTC et de ses services n'avait jamais été atteint jusque-là. Il a par ailleurs salué l'évolution contenue des tarifs dans un contexte généralisé d'augmentation des coûts (carburant, taxe carbone,...) et d'augmentation de l'offre elle-même, le nombre de sièges étant désormais adapté aux besoins.

En conclusion, il a résumé son propos en indiquant que la Corse atteint ainsi le niveau de service qu'elle mérite et qui la positionne au centre de l'Europe.

Monsieur Georges MELA a indiqué, au-delà du travail accompli loué de l'OTC, que positionner l'offre de sièges supplémentaires au niveau des besoins est une bonne chose. Pour autant, il a regretté que, sur l'aéroport de Figari, tous les vols pour les week-ends de mai soient complets, tant sur le bord à bord que sur Paris.

Pour cette raison, bien que saluant la démarche d'équité mise en œuvre par la Collectivité sur les quatre sites aéroportuaires, il s'est interrogé sur une adaptation à la réelle fréquentation de chacun d'eux, estimant qu'elle serait sans doute plus judicieuse. A ce titre, il a fait état des difficultés des résidents pour se rendre sur le continent au départ de Figari, notamment dans le cadre de déplacements médicaux, alors que les vols au départ de Bastia ont un taux remplissage négligeable.

Se défendant de vouloir mettre en compétition les différents aéroports, il lui est apparu indispensable de ne pas occulter l'aspect économique. A ce titre, il a insisté sur le fait que les pics de fréquentation et une activité économique importante sont de nature à pénaliser les résidents. C'est pour cette raison qu'il a proposé une augmentation des fréquences durant les périodes en tension.

Enfin, il a souhaité interroger l'exécutif sur deux points précis : d'une part, la question de la transmission d'une comptabilité analytique par vol et par plateforme aéroportuaire, d'autre part, sur l'existence d'une garantie écrite des services européens pour le service public maritime qui n'a pas été évoquée dans le cadre aérien. A ce titre, il a donc souhaité savoir dans quelle mesure la DSP pouvait être garantie et sécurisée.

Intervenant en complémentarité des propos de Monsieur VANNI, Madame Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Présidente de l'Assemblée de Corse, a tenu à féliciter à son tour la présidente de l'OTC pour la mise en œuvre d'un service public qui tient compte de l'ensemble des contraintes insulaires.

Sur le plan géographique, elle a invité les commissaires à comparer la situation de la Corse avec celle des autres îles, où le service est essentiellement privé, qui envient notre dispositif de desserte aérienne par le service public. D'un point de vue temporel, elle a fait observer que ce dispositif a démontré son efficacité en perdurant dans un contexte très violent de crise sanitaire.

Approuvant le niveau d'exigence des Corses en matière de desserte, elle les a toutefois invités à reconnaître la qualité exceptionnelle du service public de desserte aérienne.

Après avoir rappelé que le champ de compétences des commissions était propice aux échanges techniques, plus difficiles en séance publique, le Président Louis POZZO DI BORGIO a remercié à son tour la présidente de l'OTC.

Il a rappelé l'approbation des principes portés par le groupe « Fà populu in seme », au premier rang desquels la protection d'un service public. Il a rappelé que l'existence de quatre plateformes aéroportuaires vient démontrer l'intérêt de la majorité pour la mise en œuvre d'un

véritable équilibre territorial en Corse, garantissant la possibilité de réaliser un aller-retour dans la journée notamment pour répondre à des exigences sanitaires.

Il a par ailleurs rappelé qu'au-delà de l'aspect économique, existe également l'aspect touristique en lien avec sa vision du développement de l'île, basé sur un juste équilibre.

Il s'est enfin amusé du caractère serein des débats en commission, estimant que chacun demeurait sur la réserve pour mieux s'exprimer en séance publique.

Madame Flora MATTEI, Présidente de l'Office des Transports de la Corse, après avoir remercié les différents interlocuteurs, a rappelé que la procédure d'élaboration était allée très loin dans le niveau de détails, estimant que chaque négociation avec l'Union européenne et la Direction Générale de l'Aviation Civile constituait une réelle victoire.

En réponse à M. MELA elle a précisé que toutes les démarches ont fait l'objet d'un écrit et ont été tracées, aussi bien au niveau du périmètre géographique qu'au niveau des flux et des fréquences. Elle a également précisé que l'augmentation du nombre de sièges était naturelle eu égard à l'augmentation démographique constatée sur l'île.

De la même manière, elle a rappelé que la fréquentation en période estivale fait partie du besoin de service public, justifiant le rééquilibrage qui a été opéré entre les deux départements. Le besoin de service public a ainsi été caractérisé par les 3000 participants à l'étude : la chambre de commerce et d'industrie de Corse, les socio-professionnels et les communautés de communes du Sud et de la Balagne qui se sont manifestées.

Elle a confirmé la prise en compte de l'aspect économique, estimant qu'il convient de l'appréhender en transversalité, ce qui caractérise toute la difficulté de l'équation à résoudre pour les besoins de l'île dans le respect du droit interne, du droit communautaire, des aides d'Etat et dans un contexte tendu de blocage du montant de la dotation de continuité territoriale et de crise énergétique.

Elle a enfin rappelé que ce travail difficile a été l'aboutissement d'une œuvre collective.

La commission des finances a émis un avis favorable sur ce rapport, avec la non-participation des groupes « Un Soffiu Novu », « Avanzemu » et l'absence du groupe « Core in Fronte ».

La commission du développement économique a émis un avis favorable sur ce rapport, avec la non-participation des groupes « Un Soffiu Novu », « Avanzemu » et de Mme Josepha GIACOMETTI-PIREDDA (Non-inscrite), absence du groupe « Core in Fronte ».

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Merci Monsieur le conseiller.

Après l'exposé par la conseillère exécutive, le rapport des deux commissions conjointes, je vous invite donc à prendre la parole, sachant qu'il a été décidé en commission permanente organisationnelle, d'avoir recours au doublement du temps de parole pour tous les groupes.

Paul QUASTANA, pour « Core in fronte ».

M. Paul QUASTANA

Merci Madame la Présidente.

Je ne vais pas m'étendre sur les offres de passagers, la fréquence etc., je crois qu'on va parler surtout du problème financier.

On constate une augmentation, certes légère, du tarif résident, mais je ne pense pas que ce soit de nature à participer à un rééquilibrage financier.

On a une enveloppe de 187 millions d'euros figée depuis 14 ans. J'avais évoqué le problème en office des transports, Madame la Présidente est témoin, il y a un bon moment de ça, probablement un an, et il m'avait été répondu que des négociations allaient être entamées. Je ne sais pas si elles ont été entamées ou si elles n'ont pas donné de résultats, enfin le résultat est là, c'est que cette enveloppe est toujours figée.

Si on abondait cette enveloppe uniquement avec une indexation sur le coût de la vie hors la période actuelle inflationniste de deux, trois ans, ce serait de l'ordre d'une quarantaine de millions d'euros annuels, bien

entendu, c'est-à-dire rétablis tous les ans. Ce n'est pas le cas et on a une enveloppe exceptionnelle de 33 millions d'euros qui nous vient de l'État, mais pour une période indéterminée, un an ou deux, probablement.

Donc, si on prend en compte l'enveloppe du maritime, 106 ou peut-être même 106 millions d'euros, à vérifier, et l'enveloppe aérienne 90 millions, on en est à 196, c'est-à-dire qu'on est déjà pratiquement 10 millions au-dessus. Si on rajoute à cela l'évolution probable du coût de carburant qu'on peut estimer à 40 millions d'euros ou 35, etc., on est beaucoup plus haut. Si on rajoute également des contraintes environnementales qui risquent d'arriver, parce qu'on s'y attend, c'est régulier, c'est récurrent, ça risque de monter un peu plus haut. Donc, les 33 millions qu'on a vont péniblement compenser ces augmentations.

À partir de là, c'est évident qu'on ne va pas pouvoir tenir longtemps. Donc, premièrement, est-ce qu'on a une chance, parce qu'on mise sur le fait qu'on va obtenir cette rallonge qui nous est due d'ailleurs par indexation, si on n'obtient pas cette rallonge, on va très vite se retrouver en situation de défaut de paiement. Donc comment faire parce que je crois que là, on ne pourra pas aller bien loin ?

Alors, si on se projette dans l'avenir et si on fait un peu de politique-fiction, si on avait par exemple une compagnie régionale maritime ou quand on l'aura, on aura donc une compagnie régionale dite de transport, avec le maritime et l'aérien qui nous appartiendrait, à partir de là, en fusionnant, en faisant un montage juridique adapté, on pourrait avoir une entité globale qui, avec des comptes consolidés, permettrait probablement de faire un certain nombre d'économies d'échelle, d'éviter les doublons, d'éviter les redondances, etc., etc. Mais bon, on n'en est pas là, c'est juste une réflexion que je lance comme ça en l'air.

Donc, le problème majeur aujourd'hui, c'est comment on fait pour sortir de cette impasse financière si on n'obtient pas la dotation de revalorisation de l'État ?

Je vous remercie.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Merci, Monsieur le conseiller.

Alors, qui d'autre a demandé la parole ? Oui, Sandra, d'abord pour « Fà populu » et Jean-Michel Savelli. Allez-y.

Mme Sandra MARCHETTI

Merci, Madame la Présidente.

Merci, Madame la Conseillère exécutive pour votre exposé parfaitement clair et très complet.

Nous débutons l'après-midi par un sujet éminemment stratégique. Du côté de la majorité territoriale, ce qui guide chacune de nos actions, c'est toujours l'intérêt collectif du peuple corse, et ce dossier sur la DSP aérienne s'inscrit pleinement dans cet objectif.

Le développement que nous voulons pour la Corse, c'est un développement harmonieux qui profite à l'ensemble de notre île. Aujourd'hui, nous avons un maillage territorial avec quatre aéroports répartis de sorte que chaque Corse dispose d'un aéroport proche de chez lui ; que l'on vive en Balagne, dans la région bastiaise, autour d'Ajaccio ou dans l'extrême sud, chacun sait à quel point il est indispensable d'avoir un aéroport de proximité pour la mobilité des résidents et pour l'activité économique.

Je tiens à saluer l'énorme travail qui a été fourni par l'exécutif et par l'Office des transports pour constituer ce rapport, sans oublier la contribution des élus locaux, des comités consultatifs des aéroports, des acteurs économiques et des CCI également. Cela a permis, premièrement de défendre le périmètre du service public, je pense aux liaisons vers Paris et aux liaisons en période estivale ; d'autre part, de renforcer considérablement ce périmètre.

En comparaison avec les OSP 2020-2023, celles de 2024-2027 présentent des avancées majeures et concrètes pour la mobilité des résidents corses.

Alors, j'insisterai sur l'augmentation de l'offre de sièges, 91000 sièges supplémentaires sur la convention, ça ne passe pas inaperçu, tout comme l'ajustement des amplitudes horaires qui permettent de faire l'aller-retour dans la journée et également de transiter vers de nombreux autres

destinations. Donc, ça change réellement la donne, surtout comme ça a été dit, lorsque l'on se déplace pour des motifs de santé ou professionnels.

Comme l'a rappelé la Présidente, le principe de DSP n'était pas acquis. Or, il a été démontré et prouvé, notamment à travers la consultation publique qui a été menée l'année dernière, que les conditions de marché ne permettent pas d'assurer la continuité territoriale. Autrement dit, aucune compagnie ne s'est positionnée sur le périmètre du service public, en dehors des OSP ou d'un contrat de service public. C'est donc notre rôle et notre responsabilité d'assurer aux Corses un service public de qualité.

Pour conclure mon propos, nous avons toutes les raisons de nous réjouir des progrès qui sont réalisés avec ces nouvelles OSP. Elles détaillent des fréquences, des capacités, des tarifs et des amplitudes horaires qui répondent mieux aux besoins des Corses. C'était une demande forte des territoires et cela va se concrétiser.

Vi ringraziau.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

À ringrazià vi.

Maintenant, la parole est à Jean-Michel Savelli.

M. Jean-Michel SAVELLI

Merci Madame la Présidente.

Je vais en quelque sorte emboîter le pas à Paul Quastana même si nous ne nous sommes pas consultés, et je vais en tout cas me focaliser sur le volet financier de cette DSP, sachant que notre groupe interviendra dans un second temps sur le détail de l'offre.

Pour commencer, je voudrais être positif, dire qu'effectivement il y a eu des efforts faits en termes d'offres sur l'ensemble des aéroports de l'île et notamment au départ de Figari et de Calvi. Donc ça, je pense que personne ne peut le nier, il faut être honnête et le reconnaître.

En revanche, ces nouvelles rotations qui ont été créées, ces fréquences un peu plus, je dirais, tendues, soulèvent des questions notamment en termes financiers.

Alors moi, j'ai deux questions toutes simples. D'abord, première question, ces nouvelles rotations pourront-elles se faire à flotte constante et à ISO personnel ? C'est une vraie question parce qu'on sait qu'on est dans du flux tendu, ce n'est pas forcément la culture des compagnies délégataires. C'est une première question, et j'ai essayé de faire un petit peu une simulation, je n'ai pas suffisamment d'éléments, mais peut-être qu'on aura du mal à le faire à flotte constante.

Deuxième question, ces nouvelles rotations auront un impact sur les résultats de la compagnie. Est-ce qu'on est certain que ce sera un impact positif ou négatif ? Ça reste à prouver aussi.

En d'autres termes, la question que je pose, c'est est-ce que notre Collectivité a aujourd'hui les moyens de ses ambitions si pertinentes soient-elles ? On peut en douter, notamment quand on voit la trajectoire financière des deux DSP de transport. Alors, j'ai tendance à regrouper un peu à regrouper les deux parce que malheureusement ou heureusement, elles vont puiser sur le même budget, donc est-ce que ces deux DSP de transport pourront à un moment donné être menées de front, quand on voit les coûts, on les connaît, carburant, l'inflation etc., et surtout des dépenses de continuité territoriale qui ont dépassé aujourd'hui le montant de la DCT depuis 2021 ? Depuis 2021, nous avons crevé le plafond, c'est-à-dire qu'on a dépassé les 187 millions qui nous sont alloués. Non seulement on ne génère plus de reliquat, mais on se retrouve en situation de devoir abonder par le budget général, ce qui, d'un point de vue technique, je ne sais pas si c'est réalisable, en tout cas, il va falloir trouver d'autres solutions.

Concernant l'explosion des coûts, la loi climat et résilience et la directive européenne sur les émissions de gaz à effet de serre, vont générer d'emblée dès 2024, 7 millions d'euros de coûts supplémentaires, et votre projection, celle qui est dans votre rapport en tout cas, évaluait ce surcoût à 22 millions d'euros en 2027.

Pour ce qui est des dépenses globales de la continuité territoriale, je rappelle qu'elles ont augmenté de 51 millions d'euros sous vos présidences, passant de 153 millions d'euros en 2016 à 204 millions d'euros

en 2021. Cette hausse se poursuit en 2022 et en 2023 puisqu'on a bien vu qu'il y a eu une hausse de 15 millions d'euros avec la nouvelle DSP maritime.

Je laisse de côté le litige sur le carburant avec notre partenaire d'Air France qui porte encore sur 30 millions d'euros, mais ça, c'est quelque chose qu'on a appris et c'est un petit peu en marge de notre sujet.

En résumé la situation budgétaire est préoccupante, elle va continuer à se dégrader.

Avant d'aller voir si la rallonge de 30 millions d'euros qu'on va demander à l'État pourrait suffire, j'ai essayé de chercher des pistes de rentabilité en commençant par ce qu'on pouvait faire sur les recettes hors périmètre DSP et c'est compliqué. Pourquoi ? Vous l'avez dit Madame la Présidente, sur Paris notamment on marche sur des œufs, sachant que pendant 5 mois de l'année on sait qu'il y a Easy Jet qui a deux rotations Roissy-Ajaccio et Roissy-Bastia qui posent problème. On est vraiment sur une desserte de prix équivalente sur des aéroports comparables et on sait très bien qu'à un moment donné, on est limite. Ça, c'est le premier point, il y a un risque de concurrence sur Paris.

Deuxièmement, on va avoir des difficultés parce que les low-cost aujourd'hui occupent ce marché concurrentiel et libéralisé. Ils boostent le trafic global alors que le trafic en DSP globalement plafonne autour de 2 millions de passagers depuis quelques années et du coup la part de marché d'Air Corsica est passée entre 2012 et 2021 de 72 % du trafic à 48 % du trafic. Donc, on voit bien qu'il y a une érosion des parts de marché de la compagnie délégataire parce que la croissance vient des compagnies low cost. C'est très difficile d'aller chercher du trafic sur ce marché-là.

Idéalement, il aurait fallu investir dans un septième A 320, c'est un vrai sujet, on en a parlé en Conseil de surveillance. On avait proposé à l'époque que plutôt que de renouveler la flotte des 5 ATR, on aurait pu, à un moment donné, garder une petite porte de sortie pour investir dans un septième Airbus qui aurait été plus dédié au développement du service commercial.

Deuxième piste que j'ai cherchée, voir un petit peu si on pouvait trouver des recettes nouvelles, effectivement, l'augmentation du tarif qui

est de 5 euros, mais il est quand même de 7,5 % sur le hors taxe. 5 euros, ça paraît peu, mais quand on dit 7,5 %, on se situe légèrement au-dessus de l'inflation. Donc, je préfère parler de pourcentage que de chiffre brut.

Cette augmentation du tarif, elle va générer à la louche, 2,5 millions d'euros de recettes, ce n'est pas beaucoup par rapport aux enjeux auxquels on doit faire face, sachant d'autant plus que le tarif résident ne représente que 29 % des passages, c'est ce qui a été révélé par le dernier rapport de la chambre régionale des comptes.

On constate aujourd'hui, sans être trop pessimiste, que tous les voyants sont plutôt rouges sur un dossier aussi stratégique et qui reflète plus globalement les difficultés financières de notre Collectivité.

En l'absence de piste de rentabilité, j'ai essayé de faire une simulation de ce que pouvait apporter la future rallonge de 38 millions d'euros que vous revendiquez au titre de la non indexation depuis 2019. Je mets entre parenthèses, ça n'a pas été réindexé parce qu'il y a eu cette manne de 50 millions d'euros offerte par le ministre Jean-Michel Baylet en 2016 à la fin du service complémentaire. En gros, le périmètre avait été réduit et on a gardé la dotation de 187 millions d'euros en intégralité.

Quand je fais une projection de ces 38 millions d'euros par an, compte tenu de ce que l'on vient de dire, c'est-à-dire les augmentations annuelles des coûts, malheureusement, on repasse en négatif en 2027. Le calcul est simple : nous sommes à 204 en dépenses réelles aujourd'hui, moins 187 plus 22, ça fait 39 millions d'euros. On est déjà au-dessus des 38 millions d'euros. Ce sera alors un véritable dérapage.

J'ai été cherché d'autres éléments de comparaison et j'ai trouvé que l'expérience de Volotea sur Lourdes Tarbes Paris est intéressante à double titre : d'une part, on voit bien que les coûts, si on va comparer à ISO distance, les coûts sont beaucoup plus bas parce qu'on peut avoir sur un Ajaccio-Paris.

Un autre élément est intéressant, c'est que Volotea sur cette DSP-là arrive à se financer aussi en opérant le même jour des vols sur des destinations hors OSP.

Ces éléments nous portent à conclure que notre système de desserte aérienne est figé depuis sa création et il semble aujourd'hui à bout de souffle, voire structurellement déficitaire.

La compagnie historique n'est absolument pas en cause et encore moins ses salariés qui réalisent un service de qualité, tout le monde s'accorde là-dessus.

Face à un marché aérien en perpétuelle évolution, il nous appartient d'inventer un nouveau modèle à moyen terme et dans un avenir plus proche, il va falloir financer cette future DSP qui ne l'est pas au moment où nous parlons.

Je terminerai par une question : avez-vous imaginé un plan B si en novembre prochain, au moment de la demande d'attribution des 38 millions d'euros supplémentaires qu'on demande tous, s'il ne sont pas accordés par la loi de finances, que faisons-nous ?

Je vous remercie.

Mme la Présidente Marie-Antoine MAUPERTUIS

Christelle Combette.

Mme Christelle COMBETTE

Merci, Madame la Présidente.

Madame la Conseillère exécutive, je vais compléter les propos de mon collègue.

Vous nous avez fait une présentation enjolivée de votre gestion des dossiers transport, notamment par l'évocation de la maîtrise des coûts du service public, de son efficacité, de sa qualité. Mais sur le mode de gestion, vous ne faites que reproduire le modèle qui existe depuis plusieurs mandatures. D'ailleurs, nous vous avons accompagnés sur la révision de la DSP précisément parce que justement, il y avait une baisse du tarif résident qui était une mesure très attendue par les Corses et que nous défendions également depuis les territoriales de 2015.

Concernant les infrastructures, vous évoquez 80 millions de travaux qui ont été réalisés sur les 4 aéroports, en précisant qu'il y aurait de nouveaux travaux importants à planifier. Combien de fois nous vous avons demandé de respecialiser la DCT pour concentrer les reliquats sur les infrastructures de transport ? Malheureusement aujourd'hui, cette demande est vaine puisqu'il y a une forte chance qu'il ne reste plus de reliquat entre les 107 millions d'euros du maritime et les 84 à venir sur l'aérien.

Donc, j'en viens à présent aux grandes lignes directrices des OSP 2024-2027. Tout d'abord, vous affichez assez fièrement l'augmentation du nombre de sièges passant nécessairement par un rééquilibrage de l'offre entre le Nord et le Sud, sans pour autant nous donner la répartition des taux de remplissage qui justifieraient les besoins des territoires. Il ne s'agit pas, selon nous, de parler d'égalité, mais bien d'équité de l'offre. On ne rééquilibre pas par principe, mais nous devons répondre à un besoin avéré, notamment pour sécuriser juridiquement le cahier des charges vis-à-vis d'une Commission européenne qui est très regardante sur le sujet.

Pour être pleinement éclairé et justifié de ce rééquilibrage, il aurait fallu être destinataire non seulement du coefficient, donc du taux de remplissage, mais également du coupon moyen par ligne.

Le second point qui est avancé, c'est la possibilité de réaliser un aller-retour dans la journée depuis les quatre aéroports. Effectivement, c'est la vraie nouveauté de votre rapport. Les élus et les acteurs économiques de Balagne et de l'extrême-sud sont les mieux placés pour en parler et ils sont naturellement très favorables. En revanche, c'est au moment de l'attribution que nous évaluerons le coût de cette mesure, mais mon collègue l'a déjà abordée.

Troisièmement, la dernière ligne directrice des OSP 2024-2027 qui sont à l'étude, c'est l'augmentation du tarif résident. Plus 5 € sur le bord à bord, plus 10 € sur le Paris. Vous parlez de quasi maintien. Certes, le contexte peut l'expliquer évidemment, mais ça reste tout de même une régression par rapport à la DSP antérieure. L'augmentation du coût du carburant et l'aggravation de la fiscalité écologique impacte nécessairement le coût du transport aérien. L'incidence par passager serait croissante entre 2024 et 2027, et évidemment plus important sur le Paris que sur le bord à bord.

Donc par voie d'amendement, nous aurons une proposition à vous faire pour neutraliser cette augmentation que vous prévoyez.

Par ailleurs, Madame la Conseillère, vous nous avez certifié en commission que la destination Paris était sécurisée. Alors, je reviens vers vous aujourd'hui pour savoir si vous pouvez nous confirmer que l'Europe ne s'en tiendra pas au principe de continuité territoriale sur le bord à bord, sur Marseille ou Nice.

Si nous nous en tenons aux chiffres présentés dans le rapport, le résident représente 1/6^{ème} du taux d'occupation sur Paris. Ces données ne fragilisent-elles pas la destination ? Cette question, non pas pour vous embarrasser Madame la Conseillère, mais je me fais l'avocat du diable tout en espérant, bien sûr, que Paris soit maintenu.

Un dernier mot sur le tarif dit diaspora, pour lequel le CESEC vous demande d'avancer. Vous connaissez notre position, avons-nous les moyens ? Si vous pensez que oui, quel serait son coût et comment envisagez-vous de le concrétiser ?

Pour finir, un dernier chiffre m'interroge et nous oblige à la réflexion. Votre comparaison entre la Sardaigne et la Corse au niveau du taux sur le marché libre, il représente en Corse 40 % et 73 % sur l'île voisine. C'est une question que nous nous posons et qui ouvre vraisemblablement la discussion.

Je vous remercie.

En revanche, est-ce que je présente l'amendement tout de suite ? Est-ce que les conseillers l'ont eu ? Après, d'accord.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Merci.

Qui d'autre souhaite s'exprimer ? Vanina Borromei pour « Avanzemu ».

Mme Vanina BORROMEI

Merci, Présidente.

Madame la Conseillère exécutive, Monsieur le Président, le dossier aérien, un dossier stratégique, vous l'avez souligné, pour les élus, pour les insulaires que nous sommes. Un dossier qui passionne comme le l'ensemble des dossiers sur les transports et il touche bien sûr le quotidien des usagers avec des enjeux sociaux, nous le savons tous, considérables.

Pour le dossier maritime, petite parenthèse, notre groupe vous avez fait part de notre profond mécontentement, notre désaccord sur les choix de rupture politique que vous aviez pris.

Aujourd'hui, ce dossier qui est présenté a une approche effectivement assez différente, ça a été souligné. Il présente une certaine continuité avec la mandature précédente, une continuité tout d'abord dans la volonté et c'est heureux, de défendre le périmètre du service public, les dessertes Orly, ça a été souligné, Nice, Marseille. Tout cela semble très évident pour les usagers, mais nous savons à quel point ce maintien est un réel combat, notamment avec l'Europe.

Rien n'est acquis, rien n'est évident dans les dossiers de service public de transport, ni la décision, ni la mise en œuvre, ni le suivi.

Nous sommes sollicités quotidiennement avec ma collègue et amie Marie-Hélène Casanova-Servas dans le cadre de nos responsabilités d'élus au sein du Conseil de surveillance d'Air Corsica. Ça démontre bien à quel point cette DSP aérienne a un impact et est un enjeu de chaque instant pour les usagers.

Je note également une certaine continuité dans les choix que vous proposez en faveur des usagers. On constate un projet effectivement très ambitieux sur la desserte et des efforts proposés sur les aéroports secondaires.

Il y avait une réelle attente des usagers que vous avez entendue. Avons-nous trouvé l'équilibre comme le soulevait notre collègue Christelle Combette, l'équilibre entre l'équité, l'égalité ? Cette répartition, elle est très importante. C'est très difficile de trouver ce juste équilibre. En tout cas, vous avez entendu ces attentes sur des allers-retours quotidiens que vous proposez de mettre en place sur les aéroports secondaires.

Tout cela, malheureusement, dans une enveloppe à l'heure où l'on se parle, sauf si vous avez d'autres éléments à nous faire parvenir, qui est

toujours figée et qui est toujours contrainte, avec à notre charge et celle des compagnies délégataires, le poids de la loi climat et résilience et l'augmentation du carburant. On est à plusieurs dizaines de millions d'euros, nous l'avons soulevé dans cet hémicycle lors du CA de l'Office des transports, également en Conseil de surveillance, c'est extrêmement lourd et inquiétant.

Concernant ces aéroports secondaires, nous avons pris bonne note des engagements pris pour les infrastructures elles-mêmes. Lors de vos derniers déplacements notamment, Monsieur le Président, il s'entend que la proposition d'offre capacitaire telle qu'elle est proposée aujourd'hui, vous impose de répondre aux besoins toujours croissants de ces infrastructures ; évidemment, je pense notamment à l'aéroport de Figari dont le sous-dimensionnement est parfaitement avéré pour une grande partie de l'année, ou encore le travail qui est mené avec les partenaires. Je pense notamment à la chambre de commerce et d'industrie pour les vols de nuit par exemple à Calvi.

Quelques mots sur la technique maintenant et le cahier des charges en lui-même, on l'a dit, donc une desserte préservée, une offre capacitaire augmentée, un engagement, on y tenait beaucoup, ça a été également, je crois, soulevé par le CESEC, de négocier avec la CPAM pour le retour des personnes qui auraient eu à subir une évacuation sanitaire.

Et, un élément qui est extrêmement important, qui n'a pas forcément été soulevé dans ces débats : c'est la mise en place des comités de suivi opérationnels. Nous l'avons mise en place dès la période COVID. Ce sont des éléments absolument indispensables et vous le faites par ce cahier des charges, vous institutionnalisez cela, c'est important. On parle de monitoring, c'est un véritable outil d'aide à la gestion et à la décision qui permet, selon les flux réservés vous l'avez dit, une anticipation, un réel de gestion. C'est donc la possibilité pour les compagnies délégataires d'avoir une capacité de réagir assez rapidement en cas de période de pointe. Ce qui implique encore plus au-delà de leur mission, les compagnies qui voudront bien se positionner sur cet appel d'offres. C'est un élément vraiment important car on se retrouve régulièrement sur des périodes de pointe où on est souvent bloqués et figés dans ce cahier des charges souvent contraint. Donc ça, c'est un élément absolument indispensable.

Un autre élément, la couverture carburant. Jusqu'à présent, un outil que nous retrouvons assez régulièrement dans les DSP maritimes. Cela évite de subir les fluctuations de marchés qui pourraient venir impacter de manière démesurée le contrat. Cela assure aussi un cercle vertueux, maîtrisé, qui est rassurant dans le contexte aujourd'hui que nous connaissons.

Le tarif résident qui augmente, malheureusement, certes de quelques euros, c'est toujours trop. Mais effectivement, aujourd'hui, je pense qu'il était difficile de ne pas revoir, même de quelques euros, cela. Vous essayez de le maîtriser, dont acte.

Je rappelle quand même que sur la DSP aérienne, je pense qu'on l'avait présentée en 2020, elle est entrée en œuvre en 2020, on était à 99 € TTC ; aujourd'hui déjà, à l'heure où l'on se parle, nous ne sommes déjà plus depuis plusieurs mois, voire plusieurs années, c'est monté très, très vite, on n'est déjà plus à 99 € TTC. Il y a un travail à mon avis considérable à faire sur ces augmentations de taxes systématiques, ça a été soulevé lors du CA de l'office des transports par ma collègue Vanina Le Bomin, je pense qu'il y a vraiment un travail à faire parce que c'est vrai qu'aujourd'hui, nous, on présente ces cahiers des charges, on propose des tarifs. Le tarif hors taxe, il faudra que vous le rappeliez, il est vraiment considérable, il faut rappeler à quel point il est réduit. Il y a plus de taxes aujourd'hui dans le prix du billet que le prix initial que nous proposons.

Donc ça, c'est vraiment quelque chose, à mon avis, que vous devez travailler, que vous devez intégrer dans le cadre de vos négociations, parce que cela impacte systématiquement les usagers.

On a dit un dossier technique, un dossier complexe. J'en profite pour saluer le travail de l'Office des transports que je retrouve dans ce rapport et l'engagement des partenaires également, la Chambre et les compagnies délégataires. Vous auriez pu venir aujourd'hui vers nous en réduisant le périmètre de service public pour être sûr de respecter cette enveloppe. Vous auriez pu augmenter de manière considérable le tarif résident. Vous faites le choix de la réalité que vous nous proposez, réalité du besoin de service public, de la réalité des besoins des usagers.

Compte tenu de certains échanges et courriers officiels que vous avez pu envoyer à nos collègues et certains élus qui siègent ici dans

l'hémicycle, où vous précisiez en février 2023, sur certaines dessertes, « l'offre en sièges ne semble pas justifier un besoin de réajustement spécifique », nous prenons acte, Madame la Présidente, de votre changement de cap, aujourd'hui. Nous l'entendons.

La vraie question qui anime tout le monde, je crois qu'on l'a entendue, c'est très clair, c'est quel financement ? Aujourd'hui, nous n'avons pas la réponse, nous ne l'aurons pas aujourd'hui évidemment, nous attendrons le résultat de cet appel d'offres.

Mais le vote de ce jour va vous donner une fois de plus de la légitimité pour mener en urgence ces discussions sur l'enveloppe de continuité territoriale. Vous avez, en nous présentant ce cahier des charges très ambitieux, aujourd'hui, une obligation de résultats, clairement. Que comptez-vous faire, et je pense qu'il est important peut-être de rassurer l'hémicycle et de nous dire, où en sont ces discussions ? Je suppose qu'elles ont été entamées. Ce n'est pas l'enveloppe qui a été attribuée de manière ponctuelle par le Gouvernement qui pourra aujourd'hui nous rassurer, nous donner la lisibilité, je parle bien sûr sur l'aérien et sur le maritime, vous l'avez compris, comme l'ensemble de mes collègues.

Dernier élément que je souhaiterais soulever avec vous, nous sommes dans un calendrier avec début des OSP d'ici un an à-peu-près. Est-ce que nous ne pouvons pas, dès à présent, dans un souci de montée en puissance de transition vers cette proposition, envisager certains ajustements sur les aéroports secondaires notamment, et sur la mise en place du monitoring ? C'est une proposition que je fais qui pourrait être assez intéressante parce qu'on se retrouve dans une DSP qui aujourd'hui arrive malgré tout à ses limites.

Donc, pour résumer globalement une proposition qui est plutôt positive, une desserte améliorée, le maintien de la desserte avec Paris, ce qui est essentiel, est-ce que cela va durer ? En tout cas aujourd'hui, le constat est là, la DSP est maintenue. Mais nos inquiétudes persistent, vous l'avez compris, quant au financement de cette DSP et du maritime également, où en êtes-vous des discussions ? Si vous pouvez nous éclairer sur ce point, ça serait vraiment intéressant quant à la décision à venir.

Je vous remercie.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Merci, Madame la Conseillère.

Qui d'autre souhaite s'exprimer ? Paul-Félix Benedetti.

M. Paul-Félix BENEDETTI

Combien il nous reste ? Je m'adapte.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

16 minutes maximum.

M. Paul-Félix BENEDETTI

Aujourd'hui, on a un canevas de DSP qui est en progrès et dans la continuité de l'existant, en gardant le schéma vectoriel de toutes les liaisons Corse/France, qui a été mis en place il y a une quarantaine d'années et qui a été depuis perpétué. J'ai dit 40 ans parce qu'il a été mis en place sous Air inter avant qu'il y ait la création de la CCM. On est dans cette continuité avec cette augmentation de sièges proposés, 90000. Moi, je me pose une question : on augmente les sièges, mais est-ce qu'on va augmenter les recettes, c'est-à-dire est-ce qu'on va les remplir ? Quel va être le taux de remplissage induit par l'augmentation de cette offre nouvelle qui elle-même induit des coûts nouveaux ?

Là aussi, comme je vous l'ai dit pour le maritime, dans l'aérien, le cahier des charges n'impose pas une flotte, un type d'avion, un nombre de passagers, il impose un quota général annuel, avec sa déclinaison journalière, hebdomadaire en fonction de la saisonnalité de la fréquentation. Mais ce n'est pas pareil si on affrète un ATR ou si on affrète un Airbus A 320, ou si demain on se repositionne sur des modèles ou plus gros, ou plus adaptés, plus moyens. Ça sous-entend donc qu'aujourd'hui, l'augmentation des 90000 sièges, elle correspond à un nombre de rotations supplémentaires, donc un surcoût inéluctable. Donc, quel est son impact par rapport à la situation an T, c'est-à-dire comment on apprécie ce surcoût indépendamment aujourd'hui, des logiques économiques, inflationnistes, coût des carburants, coûts des services et tout le reste ? C'est une donnée qui ne nous a pas été communiquée.

Ensuite, moi je pose une question générale, c'est quand est-ce qu'on va avoir un débat stratégique sur l'avion et la Corse, pas que la DSP ? Quand est-ce qu'on va avoir la capacité d'avoir des liaisons établies, fermes pour aller en Italie, peut-être pour aller en Espagne, sans chercher à aller plus loin, en restant sur des pays voisins ? Mais pas des vols charter de temps en temps, pour permettre aux Corses de faire du tourisme, mais des vols économiques, stabilisés, pour qu'on puisse prendre des rendez-vous, pour qu'on puisse faire du démarchage économique et qu'on ait une stabilité dans les liaisons. C'est comme ça qu'on crée une économie. C'est sûr que le début risque d'être fortement déficitaire et c'est sûr que si on veut faire ça, il faut qu'il y ait des profits ailleurs. Ça veut dire qu'on crée des conditions économiques de stabilisation, entre autres du bilan comptable, réel de la CCM.

Ça veut dire que derrière, quand on veut aussi rediscuter de la Corse et de l'avion, on doit discuter aussi de ce qui a toujours posé un problème, c'est-à-dire la dualité des offres et l'obligation qu'ont la CCM et Air France de s'entendre pour ne pas rentrer en logique conflictuelle.

Mais moi, je repose le problème d'une proposition forte, généreuse, socialement équitable dans le respect des travailleurs et des travailleuses, pour que l'on absorbe les personnels d'Air France sur les escales de Corse ou qu'on fasse cette proposition pour qu'on puisse avoir une structure unique, avec une maîtrise des coûts et qu'on n'ait pas une distorsion d'offres entre un coût réel d'un avion qui va faire une liaison vers Paris, CCM et d'un avion qui va faire une liaison vers Paris, Air France.

Depuis qu'il y a délégation de service public, il y a une distorsion de prix très forte qui ne peut être justifiée par aucun élément rationnel dans la mesure où les liaisons d'Air France sur Paris sont des liaisons avec des taux de remplissage très importants au départ de Bastia et d'Ajaccio, alors que les liaisons CCM, entre autres celles de Calvi, a un taux de remplissage qui est défaillant par rapport aux autres.

Donc tout ceci, je pense qu'il faudra bien le mettre sur la table. On ne peut pas continuer à traîner ces scories de 30 ans. C'est l'avenir d'une Corse qui rayonne et qui maîtrise son transport aérien.

Alors aujourd'hui, bien entendu, de faire semblant de croire qu'il a de la concurrence et qu'on aura deux offres, c'est se faire plaisir. La réalité, c'est qu'il y aura entente et elle va être à notre détriment.

Donc, la question qu'a posée Paul et qu'ont posée les autres élus de l'Assemblée, j'allais dire colistiers, non, c'est votre offre a un contenu technique, elle a en face une réalité financière. Aujourd'hui, votre disponible réel, j'oublie le cadeau français de l'an dernier des 30 millions d'euros, qui a déjà été consommé, qui ne rentre pas dans une logique de répartition sur les années à venir, il y a 80 millions d'euros. Il y a 110 millions d'euros pour le maritime et pour les fonctionnements de l'Office des transports et pour les autres aides. Globalement, il reste autour des 80. On va accoster à combien ? On finit la négociation de l'attribution de la DSP comment ?

Alors moi, je vous demande une chose cette fois, on s'est fait un peu tromper sur la négociation maritime, que vous preniez aujourd'hui, en séance publique, l'engagement de ne pas bouger les tarifs dans la négociation d'ajustement de prix. Vous mettez 5 €, 10 €, on en reste là. C'est 5 %, on peut considérer que c'est le juste prix peut-être, mais on ne peut pas découvrir à la fin d'une négociation une augmentation à 15 % comme vous l'avez fait pour le fret. Moi, je vous demande de prendre cet engagement. On peut ensuite dire, « on n'y arrive pas, il faut remettre le tarif président à plus 20 € sur Marseille, à plus 40 € sur Paris » et ainsi de suite pour essayer de gratter les 5, 6, 7, 8, 9 ou 10 millions d'euros qui vont manquer. Mais c'est un faux match, sinon il faut revoir la copie dès le départ et que les 90 000 places que vous mettez, on ne les met pas.

Il y a une réalité aujourd'hui, vous comptez aller où ? Vous comptez négocier comment ? Moi c'est ça, moi, je l'admets votre cahier des charge, il est bien par rapport à la capacité réelle des avions que nous avons et des avions que nous ne voulons pas affréter par d'autres, eh bien on est à l'optimum. Mais il va vous manquer 25 millions d'euros.

Est-ce que l'État va réactualiser l'enveloppe ? Je ne sais pas. Pour le moment, il n'en prend pas le chemin. Est-ce qu'on a des excédents budgétaires sur les caisses propres de la Collectivité de Corse pour mener cette politique-là ? On pourrait le faire, mais il ne faut pas mentir aux Corses. Si on le fait, il y aura plein d'autres choses qu'on ne fera pas, parce que notre excédent budgétaire disponible pour faire toutes nos politiques,

ce n'est jamais que 120 millions d'euros. Donc, s'il faut qu'on mette 20 millions de plus pour l'aérien, et je suis gentil, je vais à l'économie, je n'essaye pas de charger la barque, j'essaie de rester dans le rationnel, mais il faudra le dire.

Sinon il y a autre chose aussi. Vous savez que dans les chambres de commerce, il y a de l'argent dormant. Ça fait des années qu'on doit faire l'absorption, peut-être que ça peut participer à une économie d'échelle, d'autant plus que la demande d'élargissement de l'offre en termes de volume et de quantité de sièges, elle est faite essentiellement par les socioprofessionnels. Dans ce cadre-là, il faut qu'il y ait une synergie d'action et qu'on se prépare à trouver l'argent là où on doit le trouver. L'augmentation aujourd'hui de nos flux financiers liés à la destination touristique Corse, l'étalement de la saison dépend exclusivement du nombre et du prix qui pourra être mis en vente sur la destination corse.

On ne peut pas faire confiance aux transporteurs aériens opportunistes qui viennent sur la haute saison pour nous donner une stabilité de flux en termes de tourisme.

Et ensuite, vous avez légèrement augmenté le nombre de sièges, mais je pense qu'il n'est pas sur une prévision à long terme du décalage qu'il y a dans le monde entier, entre autres dans les zones méditerranéennes insulaires, entre un transfert du maritime vers l'aérien. Si on regarde les projections, il faudra se préparer à avoir des augmentations qui soient bien supérieures aux quelques petits pour-cent, qui nous font passer aujourd'hui d'une offre à 2,7 millions passagers an à 2,8 millions.

Donc, Madame la Présidente, moi je vous donne un avis, je dirais favorable, sur l'ossature du cahier des charges, mais j'ai l'immensité des doutes sur la capacité à le mettre en œuvre, sans qu'on fasse payer les passagers corses, pour qu'on puisse permettre à ce qui est un tourisme non maîtrisé.

Donc tout ceci passe par une réécriture à terme très court, avant la prochaine DSP, des relations entre la Corse et l'avion. Vous savez vous n'êtes pas présidente de la CCM, mais je trouve paradoxale qu'on puisse avoir, nous, avec notre compagnie, du cabotage aérien entre Toulouse, Nantes et Saint-Nazaire et qu'on ne soit pas capable de mettre le même ATR 42 entre Calvi, Ajaccio et Figari.

Ensuite, et je terminerai sur cela puisqu'on discute d'évolution, de participation franche avec l'État, de plein de choses, moi, il y a quelques années, j'ai fait une mission humanitaire au Kurdistan. J'ai pris un vol civil à Ankara et j'ai atterri sur l'aéroport militaire de Diyarbakir, avec des vols réguliers. Pourquoi, pour pallier aujourd'hui au déficit en haute saison de l'aéroport de Figari, on ne pourrait pas utiliser la piste de 4 km qui pourrait voir atterrir n'importe quel très gros porteur au monde sur la base de Solenzara ?

Je pose la question. Pour moi, il y a 5 aéroports en Corse.

M. le Président Gilles SIMEONI

Je n'ai pas compris, vous demandez officiellement le retrait du rapport pour intégrer Solenzara dans la DSP ? La prochaine fois !

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Vous comptez déposer un amendement ? La CCM n'existe plus, je me permets de le rappeler aussi !

À ringrazià vi.

Qui d'autre souhaite intervenir ? Josepha Giacometti.

Mme Josepha GIACOMETTI-PIREDDA

Merci, Madame la Présidente.

Effectivement, Madame la Conseillère exécutive, il y a un cahier des charges qui est propre et je ne doute pas du travail qui a été accompli sur le plan technique avec, sur la question du suivi, sur la question aussi de la prise en compte, et vous l'avez dit dans votre exposé, des nécessités de déplacement médicaux, sur l'augmentation des sièges que vous justifiez d'une certaine manière. Donc, sur le cahier des charges, sur l'augmentation du tarif résident que l'on peut entendre au regard d'un contexte global, mais qui pour un certain nombre, reste déjà trop et j'y reviendrai et je dirai pourquoi. Donc, je ne vais pas m'attarder, j'aurais tendance à dire, sur la question d'un cahier des charges dans une certaine forme de continuité. Ça a été évoqué par d'autres.

En revanche, je vais le resituer et assez rapidement pour essayer de tenir les temps qui sont impartis, je le situer sur la question d'une stratégie finalement globale, qui a été d'ailleurs en filigrane de l'ensemble des interventions.

Lorsque l'on agit en contraintes et les contraintes, on les entend, les contraintes économiques qui dépassent d'ailleurs la Corse, nous ne vivons pas sous cloche, eh bien pour moi, on essaie d'être encore plus ambitieux. La Présidente de l'Assemblée de Corse évoquait ce matin à juste titre, la vision européenne, rappelant les contraintes et les limites. Moi, j'ai l'impression et le sentiment qu'ici on ne conçoit et on essaie de répondre uniquement aux contraintes et qu'on pense, dans un cadre trop étroit, notre vision des transports de la Corse et de la stratégie globale des transports de la Corse. Et donc, on est obligés de faire entrer des contraintes dans un cadre déjà trop petit.

Je viens à la question du coût. Quelques éléments. La stratégie financière, uniquement le projeter sur la question de la DCT, la dotation de continuité territoriale, c'est déjà pari perdu. Quand bien même vous obtiendriez l'indexation sur l'inflation qui n'a pas été opérée depuis 2009, quand bien même vous obtiendriez un rattrapage historique puisque l'histoire est souvent convoquée sur cette question, ce serait insuffisant. Il nous faut sortir de ce qui constitue des liens de dépendance. Il ne faut pas les annuler, il ne faut pas arrêter de l'inclure dans notre stratégie, mais en revanche, il faut penser des marges de manœuvre nouvelles. Et ça, ça manque encore et cela pêche encore. On pense à cadre contraint et uniquement aux contraintes.

Je disais, il faut être plus ambitieux, notamment et a fortiori, lorsque l'on est dans un contexte contraint.

Cette logique, je l'avais déjà évoquée au moment du maritime sur une stratégie des transports qui devait être ambitieuse, qui devait être la nôtre. Et lorsque je lis en termes d'infrastructures également, l'équilibre entre les aéroports secondaires et les aéroports dits principaux, encore faut-il l'inscrire dans une vision de développement, encore faut-il l'inscrire dans une vision de développement économique, mais pas seulement. Encore faut-il l'inscrire dans une logique globale et à ce moment-là, on peut tout entendre, mais il faut savoir ce que nous voulons faire de notre stratégie de transport.

Moi, je me rappelle d'une période, d'une époque où nous avons parlé au niveau des OSP, parce que ce n'est pas du hors sujet quand on parle du transfrontalier, je vous ai entendu l'effleurer, ce qui n'est pas présent dans votre rapport, mais je vous ai entendu l'effleurer durant votre présentation. Mais j'espère, parce qu'à une époque, on a parlé d'OSP transfrontalières, d'obligations de service public transfrontalier.

Alors je peux comprendre que c'est complexe et peut-être que ça n'a pas été faisable, mais devons-nous renoncer aux ambitions parce qu'il faut défendre au détour d'un préfet qui a tenté de déconstruire une continuité territoriale pensée dans un rapport corso/français, parce qu'il faut défendre cela, on s'interdit de dépasser le cadre et de poser un cadre nouveau, y compris en le défendant. Je l'entends et ça ne va pas être facile, ça va être complexe au niveau de la Commission européenne et ça, je vous l'accorde.

Mais il y a une majorité nationaliste, il y a encore aujourd'hui une majorité nationaliste qui se revendique ainsi et qui doit donc penser sa stratégie à l'aune de cette philosophie-là. Affranchissons-nous de ce rapport-là. Ça nous aidera également, je le crois et j'ose le penser, sur la question d'un équilibre économique et financier.

Alors, puisque vous l'avez effleuré dans votre introduction, moi, j'espère que cette ambition qu'en décembre 2015, puis de nouveau en 2017, puis de nouveau en 2018 parce que des travaux avaient entamés, je ne parle pas seulement de projets, des travaux avaient été entamés, nous avons décidé de rompre avec cette vision uniquement corso/française, nous avons décidé d'offrir, non pas seulement dans une visée touristique, d'achat de destinations, non dans une vraie visée de développement économique, dans une vraie visée de développement de cette île, de la remettre dans son axe méditerranéen, dans son axe européen.

J'espère que dans les mois à venir vous me détrompez sur la sensation que j'ai aujourd'hui, que vous avez sur ce point définitivement renoncé. J'espère. J'espère me tromper et être démentie. Voilà, je n'attends que ça.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

À ringrazià vi.

Alors, Joseph Savelli pour « Fà populu ».

M. Joseph SAVELLI

Oui, Madame la Présidente, je vais être bref. Je vais, sans enjoliver ni le rapport, ni sa présentation, remercier Madame la Conseillère exécutive pour la présentation qu'elle a fait du rapport, sans revenir sur ce que ma collègue Sandra a dit sur les avancées.

Simplement juste pour essayer de recentrer le débat parce que certains de mes collègues ont déjà effleuré les politiques commerciales que pourraient devoir prendre ou choisir les délégataires qui seraient choisis, le ou les délégataires qui seraient choisis.

Aujourd'hui, on est en train de parler d'un cadre. Ce cadre, c'est celui de la DSP et il est à destination des résidents, c'est-à-dire qu'il fixe un minimum de sièges avec une fréquence, une fiabilité, une régularité. Ce cadre, il n'est pas limitatif à l'offre commerciale que pourrait développer le ou les entreprises qui seraient retenues et qui seraient par ailleurs délégataires.

Aujourd'hui, y compris sur le choix des avions par exemple, il n'y a pas de clause limitative, c'est-à-dire qu'il y a une clause minimale de sièges à pourvoir. Donc, on n'est pas en train de choisir la stratégie commerciale ou l'adaptation que devrait faire tel ou tel opérateur. Aujourd'hui, un opérateur qui voudrait répondre doit donner à la Collectivité de Corse le gage de l'adaptation de son outil au cadre de la DSP. Donc, peut-être que je me suis trompé de débat, je ne sais pas, mais en tout cas, j'avais l'impression qu'on était déjà dans le débat d'après.

Aujourd'hui, ce que l'on constate, c'est qu'on est sur un cadre et que ce cadre, il nous semble qu'il a été fait uniquement à destination des résidents et on le voit aussi sur le prix.

Je voulais juste apporter une précision sur le prix. On ne peut pas, au bénéfice d'une démonstration, ramener l'augmentation au hors taxes alors même que lorsque l'on doit comparer les prix, l'indice qui, en France dans le secteur, c'est l'indice des prix du transport aérien de passagers et c'est celui qui émane de la direction générale de l'aviation civile, et il exprime les variations toutes charges comprises. Et on ne peut pas non plus, d'un côté, s'inquiéter éventuellement du sort du ou des délégataires

qui seraient retenus ou exclus, allant jusqu'à anticiper l'absorption du personnel, tout en s'exonérant du contexte global du secteur. On ne peut pas dire aujourd'hui qu'on soit tout à fait dans la même position qu'avant le COVID, non pas que l'industrie n'ait pas réagi, non pas que le trafic ne reprenne pas, mais qu'aujourd'hui il ne s'opère pas dans les mêmes conditions : les surcharges carburant, les taxations carbone, c'est-à-dire tout ce qui est fiscalité verte, mais pas que.

Aujourd'hui, on a une demande qui a tendance à croître et on a des opérateurs qui n'arrivent plus à aligner les capacités. Il y a des retards de livraison sur les monocouloirs... Et effectivement, ça va impacter les prix de façon durable. De façon durable, c'est-à-dire qu'on est sur une conjoncture, une tendance dont on pourrait penser qu'elle est une tendance conjoncturelle mais qui, en réalité, va durer.

Lorsqu'on termine l'année 2022 sur les lignes intérieures à plus de 22 % d'augmentation et qu'on est sur les lignes intérieures à plus de 19 % sur les vols au départ des métropoles, sur les vols intérieurs, et qu'on va jusqu'à 40 % d'augmentation sur les lignes vers les DOM-TOM ! Aujourd'hui, avoir un cadre qui permette d'avoir une visibilité sur le prix, il nous semble que cela constitue un avantage concurrentiel énorme.

5 €. Les gens en débattent déjà à l'extérieur, c'est sur la place publique. 5 €, on le fait sur ce qui relève de la Collectivité, c'est-à-dire effectivement, nous, on demande à 5 € sur le hors taxe, mais ça fait quand même 5 € sur le TTC à charges constantes. Effectivement, après il peut y avoir des plateformes qui, par le biais des taxes, font que le billet augmente. Mais ces 5 €, ils servent à répondre à une réalité économique. Si on n'adapte pas aussi le prix à la réalité du secteur, on peut prendre le risque aussi d'avoir une DSP sans opérateurs qui répondent.

Donc, ma collègue Vanina le disait précédemment, il y a la continuité qu'on assume et le réalisme, et la réalité aussi qu'on est prêt à assumer. Mais c'est bien 5 € aller-retour sur le bord à bord, ce n'est pas 5 € aller et 5 € retour. Le bord à bord, ça s'entend aller-retour, parce qu'il y a une confusion qui s'opère aujourd'hui, y compris dans l'opinion publique, on est sur du 5 € TTC appliqués sur le hors taxe aller-retour. Et il nous semble que, étant donné la conjoncture, avoir cette augmentation lissée sur la durée de la DSP nous semble être plutôt une avancée de nature à préserver le pouvoir d'achat des Corses.

Je vous remercie.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Merci, Monsieur le conseiller. Qui d'autre souhaite s'exprimer ?
Hyacinthe VANNI pour « Fà populu in seme ».

M. Hyacinthe VANNI

Merci, Madame la Présidente.

Très rapidement, sans alourdir le débat, parce que bien entendu, Sandra et Joseph sont déjà bien intervenus et ont dit l'essentiel.

Mais moi, ce que je voudrais vraiment souligner, c'est la méthode qui a été mise en place. Et je voudrais aussi en profiter pour remercier bien entendu la présidente de l'Office des transports, tous les services de l'Office des transports, son directeur et tous ceux qui sont présents ici aujourd'hui, le Président de l'Exécutif, et sans faire de l'autosatisfaction, dire aujourd'hui que la méthode a été la bonne en tout cas, moi, elle me convient très bien et pour le groupe que je représente aussi. C'est-à-dire qu'on a adapté notre offre, pas à une enveloppe financière comme c'était le cas avant, mais vraiment aux besoins des territoires. Et pour ça, vous êtes allés dans chaque territoire et vous avez écouté tout le monde. Vous avez mis tout le monde autour de la table et vous avez pris en compte les réels besoins des territoires.

Je pense que c'est quelque chose qu'il faut souligner et mettre en avant. C'est-à-dire que les besoins d'un territoire à l'autre ne sont pas toujours les mêmes. Et quelquefois, nous, ici, on est peut-être un petit peu éloigné de ce qui se passe réellement sur le terrain. Donc ça, c'est vraiment à souligner. Et je vous en félicite parce que, pour le coup, ce qui est fait aujourd'hui dans les territoires, ça n'a jamais été fait. Jamais ! Remontez aussi loin que vous voulez, ça n'a jamais été fait.

Et aujourd'hui, bien entendu, il va falloir aller chercher les moyens financiers. Mais si on a fait ça, c'est qu'il y avait une attente importante dans ces territoires et si on a fait ça, et ma collègue et amie, Sandra MARCHETTI, le disait en préambule, c'est pour la Corse et les Corses, et les besoins réels qu'ils ont. Parce que ne pas avoir la possibilité de faire un aller-retour dans la journée sur certaines destinations, je pense

que c'était quelque chose qu'il fallait rectifier. Et vous l'avez fait. Oui, ça a un coût. Oui ! Mais le coût aujourd'hui, il est pour les Corses et la Corse, et pour celles qu'on veut, nous, aujourd'hui.

Après, bien entendu, je pense qu'il faut aussi mettre en avant le tarif diaspora, parce que c'est quelque chose qui est très attendu, très demandé. Et quand je parle de diaspora et quand on parle de diaspora, ce n'est pas pour ceux qui ont acheté une résidence secondaire il y a quelques années. Quand on parle de diaspora, c'est pour les personnes qui ont des liens forts, très forts avec nos villages, avec un certain nombre vraiment de fondamentaux qui sont les nôtres. Et ça aussi il faudra bien le marteler. Et pas question pour nous de faire des tarifs pour que certains qui ont des résidences secondaires puissent venir en profitant de la manne qui va être mise en œuvre.

Donc, moi, encore une fois, très rapidement, je tiens à vous remercier pour ce travail considérable. Je pense que c'est un travail qu'il y avait lieu de faire, qui a été fait, et l'approche qui a été faite, au-delà bien entendu de l'approche financière qu'on doit avoir et qu'on doit prendre en compte, mais c'est d'abord une approche des territoires. Et je pense que c'est un engagement politique fort qu'il faut mettre en avant et qu'on a mis en avant, et qu'on a réussi aujourd'hui.

Donc, encore une fois, bravo ! Et je vous félicite, vous et toute votre équipe, sans oublier le Président de l'Exécutif aussi ch'hà giratu i rughjoni.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

A ringrazià vi. Quale hè chì vole parlà ? Qui souhaite s'exprimer ? Jean-Félix ACQUAVIVA.

M. Jean-Félix ACQUAVIVA

Sans alourdir le débat, Madame la Présidente, je crois que bien sûr, je m'exprime à la fois en tant qu' élu actuel, mais aussi en tant qu'ancien président de l'Office des transports, pour faire une lecture historique, sans être trop lourd évidemment, et essayer d'appuyer sur un certain nombre de points qui, de mon point de vue, puisque je retiendrai surtout le côté positif d'un certain nombre de propos convergents aujourd'hui, au-delà des

appartenances partisans, puisqu'il faut quand même essayer de se situer à l'échelle de l'intérêt général et du collectif de la Corse à un moment donné.

Nous sommes ici, non pas actionnaires d'une compagnie, ici dans le débat actuel, nous sommes autorité concédante, il faut faire très attention juridiquement et politiquement, c'est un premier point.

Donc, nous avons à débattre d'un cahier des charges, le reste se fera dans d'autres lieux, à d'autres moments. Ça, c'est pour les questions qui ont pu être évoquées incidemment, un petit rappel, mais il me semble que c'est important juridiquement par rapport y compris aux contentieux éventuels et à la férocité l'action de certains opérateurs qui pourraient regarder ces débats.

L'autre point, c'est que je ne peux que saluer, comme l'a fait Hyacinthe, un travail qui est un travail qui se situe à la fois dans une continuité, une continuité qui part de 2015, et je veux évidemment me tourner vers les employés de l'Office des transports avec qui nous avons travaillé, et vers le Conseil exécutif, parce qu'il y a quand même un certain nombre de marqueurs qui existent depuis lors, qui démontrent une opiniâtreté dans certains domaines pour essayer, malgré les vicissitudes, et quand je parle des vicissitudes, je parle évidemment des attitudes de guérillas d'une part des préfets... On ne va quand même pas passer sous silence l'attitude du Préfet Lelarge sur les 96 M€, sur le commandement à payer de 10 M€, sur le fait de pouvoir, c'est dans le rapport écrit noir sur blanc, c'est évoqué par la Présidente de l'Office des transports actuelle, de vouloir démonter la ligne de service public de Paris. Ce sont quand même des attaques frontales démenties aujourd'hui par l'avis favorable DGC Commission européenne. Donc ça veut dire qu'il faut même faire le bilan factuellement des choses, pour être honnête. Il avait tort et il était partisan, et certainement pas du côté de l'intérêt de la Corse.

Donc, ça c'est quand même un point d'opiniâtreté qu'il faut quand même reconnaître. Il y a eu des vicissitudes, il y a eu de la guérilla juridique, y compris de l'opérateur maritime, on le sait. Il y a eu donc des remises en cause des grands canons du service public, y compris dans ces dimensions de base qui étaient pourtant soi-disant naturelles. Et il a fallu de 2015 à aujourd'hui, moi-même, la Présidente Vanina BORROMEI, actuellement le Président du Conseil exécutif et autres, se battre pied à pied pour que le principe de continuité territoriale, le service public pour une île

soit maintenu et reconnu à différents échelons et évidemment, évite, passe entre les mailles des coups de menton ou des crocs en jambes volontaires qui voulaient faire chuter la Collectivité financièrement et politiquement. Ça, c'est un fait quand même qui est à rappeler.

Je rappelle aussi sur la question financière, on parle de reliquat comme une chose qui a toujours existé. Le reliquat vient d'un acte de gestion politique. Il ne vient pas de Jean-Michel Baylet. Ce n'est pas du tout ça la question. 187 M€, c'est depuis 2009, l'enveloppe constante, avant, pendant Jean-Michel Baylet, après, et simplement, nous avons négocié ce qui était inscrit dans la loi, la capacité, si nous faisons, Collectivité de Corse, si nous faisons les actes de gestion de volonté politique nécessaires par rapport à la notion de surcompensation dans le maritime, par rapport au fait de pouvoir justement être rigoureux sur les enveloppes, si nous faisons des économies plutôt que cet argent aille sur le port de Marseille, parce que c'était le cas de l'ensemble de l'enveloppe et des économies que nous ne faisons pas, à cause des accointances politiques entre gouvernants, majorité de l'époque qui avaient peur de la paix sociale sur le port de Marseille, qui ne voulait pas évidemment remettre en cause un certain nombre d'intérêts et de lobbies, eh bien que ces économies restent à la Corse, servent à des baisses tarifaires, c'était le cas dans le maritime (-53 % sur l'export), puis sur l'aérien ensuite, puisque c'est une conséquence... Je rappelle que sur les premières, on fait 47 M€ sur deux ans, entre 10 et 37 les premières années de reliquat ; 100 M€ sur 6 ans, et ça a servi aux baisses tarifaires par palier dans le maritime, dans l'aérien. Je rappelle quand même qu'en 2007, on payait 120€ le bord à bord Nice, Marseille. On payait 230 € le bord à bord Paris.

Donc, on parle pourcentage, 7,5 %, mais je voudrais rappeler à ceux qui sont mathématiciens de 120 à 99, ça fait combien de baisse en pourcentage ? C'était l'acte de gestion, alors que tout augmentait, nous on faisait baisser pour le bord à bord Nice et Marseille. De 230 à 190, ça fait combien de baisse ? Ça fait beaucoup... Non, mais Jean-Martin, je connais les chiffres et je vous demande de bien vouloir m'écouter parce que c'est quand même très important. Et à l'époque, on était sur des enveloppes de continuité qui ne produisaient pas de reliquats et qui, si je rajoute l'épisode honteux de l'aide sociale qui n'a pas servi qu'aux compagnies délégataires, qui est une aide publique, qui a servi à beaucoup de monde, ça saurait à dire, assai à dire à l'ancien trop à dire.

Je veux dire par là qu'aujourd'hui, effectivement, nous sommes sur un exercice de cahier des charges où il y a à la fois une volonté de rester sur la baisse, malgré ce qui n'existait pas à l'époque, une explosion du coût des carburants, une taxe liée à la loi climat et résilience qui n'existait pas. Et donc la hausse, la mini-hausse qui n'en est pas une, c'est à peu près, je crois, de mémoire, 1/4 de l'augmentation des coûts.

Donc, il y a une volonté politique de dire « non, on n'a pas le droit de faire supporter, malgré ce contexte, aux usagers, il faut rester dans les grands canons ». Premier point.

Deuxième point, il y a eu une méthode d'affinage entre l'autorité concédante et le délégataire, qui était poursuivie depuis 2015, évidemment de rigueur de gestion dans les comités opérationnels, dans les comités de suivi, dans les acomptes qui sont versés. Je rappelle qu'avant, on faisait des chèques, on ne faisait pas des acomptes en 2015, on avançait les sommes. Là, il y a quand même des comités de suivi qui ont pris des soldes à la fin si les parties respectent le contrat. C'est une méthode qui a été initiée depuis 2015, ça n'existait pas avant.

Je rappelle quand même que cette méthode a été usitée, il faut quand même féliciter à la fois l'Office des transports et à la fois les compagnies délégataires, lors de la crise du COVID.

Je n'ai pas entendu parler de la crise du COVID, mais les avions ils ont volé. Les avions, ils ont volé ! Il y a une adaptation du service public en fonction d'une contrainte historique majeure qui était une crise mondiale. D'autres compagnies ont chuté. Mais grâce à quoi ? Grâce à une intelligence collective entre une autorité concédante et donc une collectivité majeure en capacité de maîtriser ses compétences, et des délégataires qui ont été à la hauteur de l'enjeu dans un cadre de service public qui est un des meilleurs méditerranéens et européens aujourd'hui. Et la compagnie Air Corsica, malgré le COVID, elle n'a pas chuté. Elle n'a pas chuté grâce à cette adaptation, elle n'a pas chuté grâce aux reliquats constatés, elle n'a pas chuté parce qu'on n'a pas baissé les bras, personne, ni délégataire, ni autorité concédante pour la faire chuter.

Et donc, ce sont des actes de volonté politique qui, à un moment donné, doivent être reconnus dans la continuité de l'action qu'il y a eu. Et pour cela je pense qu'il faut féliciter à la fois le contenu... Sur le contenu,

je ne veux pas y revenir, mais quand même, l'augmentation des fréquences partout, le rééquilibrage, la question évidemment de vols et d'amplitudes à l'année qui étaient demandés depuis des années sur des aéroports, y compris secondaires, sur Nice par exemple. Tout ça a été évoqué. Ce sont des sauts qualitatifs assumés en termes de choix politiques.

Donc effectivement, on reste sur, ensuite, la perspective de la question de ce fameux gel, qui date de 2009, je le rappelle, avec lequel nous avons voyagé jusqu'alors.

Alors, il y a eu l'épisode effectivement des 33 M€. Je rappelle qu'avant, même si ce n'était pas la continuité territoriale, mais c'était lié au contentieux maritime, il y a eu l'épisode de l'obtention des 50 M€. Je rappelle quand même que le reliquat, il a fait des petits : il a fait des petits, baisse des tarifs, mais il a fait des petits en levant la recette de fonctionnement du reliquat, en levant du PEI et le reste. C'est plusieurs centaines de millions d'euros, ports, aéroports, routes et évidemment, comité de massif.

Je voudrais quand même refaire une parenthèse, comité de massif par défaut de l'obtention de transferts de moyens liés aux politiques de la montagne sur des compétences de 2002. Donc j'espère que ceux qui sont pour faire en sorte que la déspecialisation, puisque c'était le débat à l'époque en 2017, reste sur les ports, aéroports et les routes, militeront avec nous pour que, en raison du transfert de compétences qui a été acté en 2002, on ait, comme prévu dans les textes, un fonds montagne dédié parce que c'est dans le statut de la Corse de 2002. Parce qu'à un moment donné, il faut s'entendre. Il ne faut pas jeter à vau-l'eau l'ensemble des choses. Nous l'avons toujours dit que c'était par défaut, toujours, mais il était impensable de ne pas avoir de politique de la montagne lorsqu'on faisait des économies, surtout que ce n'est pas elle qui mange l'ensemble du reliquat.

Donc voilà un petit peu un certain nombre de précisions et pour dire simplement que, oui, nous sommes contraints à revendiquer ensemble, d'abord à continuer ce travail d'opiniâtreté, de rigueur, de gestion et de collaboration entre les futurs délégataires, je ne sais pas qui remportera les appels d'offres, les futurs délégataires et l'autorité concédante, comme ça avait été le cas auparavant, mais à demander l'autonomie financière dans un premier temps, et j'espère demain l'autonomie fiscale.

Je ne veux pas vous taquiner, mais quand on regarde la croissance de recouvrement des impôts, de TVA et ailleurs, quand on voit que la TVA de 2009 à 2019, c'est 100 % de croissance. 100 % de croissance, 278 M€ à 461 M€. Quand on parle d'indexation sur le coût de la vie, peut-être qu'il vaudra mieux glisser de l'autonomie financière à l'autonomie fiscale de certaines parts transférées, on sera beaucoup plus rassurés dans le budget pour tout ce que nous avons à accomplir pour ce pays et notamment pour l'accomplissement de ce service public.

Et évidemment, je sais qu'il y aura d'autres évocations en la matière, nous restons totalement militants, comme nous l'avons été, comme nous l'avons initié, le métro aérien, le GECT, etc. Je sais que par ailleurs, ça n'a pas été conduit à son terme parce que contentieux maritime, il faut quand même se dire les choses, parce qu'il faut le dire aussi, non-volonté de l'État, politique.

Je rappelle quand même que sur la question du transfrontalier, c'est une compétence État à la fin et que nous avons à être confrontés à la DGCL (direction générale des collectivités locales), qui en la matière est quand même le sein des seins de l'État central pour autoriser ou non aux groupements européens de coopération de faire du service transfrontalier. Donc, on en revient à la question du partenariat de négociation avec l'État. Et on en revient à défaut, évidemment, demain, un transfert de compétences.

Donc tout cela reste dans des fondamentaux. Evidemment, il y a eu des études qui ont été faites par le bureau d'études de l'aéroport de Nice, notamment sur des vols aériens Pise, Rome, Cagliari, Vanina pourrait en parler aussi évidemment, sur le maritime évidemment, et que c'est une perspective stratégique qui reste dans nos fondamentaux. Mais je sais qu'en la matière, il y aura des évocations faites par l'exécutif.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Merci, Monsieur le conseiller. Est-ce qu'il y a d'autres interventions ? Non, je ne crois pas.

Je souhaitais à mon tour féliciter la conseillère exécutive, présidente de l'Office des transports, comme je l'ai dit en commission

mixte. C'est un cahier des charges qui prend en compte les besoins de la Corse et des Corses et ça, on peut s'en féliciter, il faut le dire et le répéter.

Il faut rappeler également, ça a été dit par plusieurs d'entre vous, que la maîtrise des transports aériens, comme maritimes, est à la fois essentielle et stratégique pour toute île, mais en particulier dans le contexte que j'évoquais ce matin dans mon discours.

Je le rappelle aussi, je l'ai dit en commission, beaucoup d'îles nous envient notre dispositif, notre système, nous sommes enviés de ce point de vue. Alors, je sais bien qu'on considère toujours que l'herbe est plus verte ailleurs, mais nous peut-être que le ciel est plus bleu.

Voilà, je crois que c'est important aussi de se féliciter et d'avoir un cahier des charges qui aujourd'hui correspond bien aux besoins des insulaires.

Bien, je repasse la parole au Conseil exécutif, alors je ne sais pas si c'est la conseillère qui va répondre ? Oui, donc, Madame la Conseillère, vous avez la parole.

Mme Flora MATTEI

Merci, Madame la Présidente.

Je rebondis directement sur vos propos, juste à titre de comparaison, en Sardaigne, ils sont 1 600 000 habitants, nous sommes 350 000, ils ont seulement 10 % de plus que nous d'offres sous obligation de service public en termes d'offres de sièges dans l'aérien. Donc vous dire le périmètre, l'offre, la qualité que nous avons en Corse, à des tarifications que nous garantissons sur 4 ans, dans un contexte inflationniste comme nous connaissons.

Je répondrai du coup question par question. Je vais essayer de faire court parce que le président voudrait aussi prendre la parole et c'est très, très normal vu l'aspect très stratégique de ce dossier.

Je vais répondre tout d'abord à Monsieur SAVELLI. Nous sommes ici en train de parler du périmètre, donc rien ne laisse présager de déjà quelles seront les compagnies candidates d'une part, et puis c'est un cahier des charges qui est basé sur le besoin de service public ; le besoin de

service public qui a été chiffré suite à un test de marché que nous avons diligenté à l'Office des transports. Donc après, libre aux compagnies futures candidates à venir nous proposer des offres qui seront compétitives. C'est le premier point.

Pour l'augmentation de la tarification, nous sommes sur une garantie d'un tarif résident sur 4 ans. Qui aujourd'hui peut garantir une tarification fixe, avec les tarifs qui s'envolent, sans jeux de mots, avec le coût de l'énergie, le coût des carburants ? Nous ne pouvons absolument pas faire d'autres efforts plus politiques que justement de garder et de garantir cette tarification pour les résidents, afin qu'ils puissent voyager entre la Corse et le continent depuis les 4 infrastructures aéroportuaires de Corse vers les 3 destinations continentales. Ça, c'était les premières interventions.

Pour Mme COMBETTE, on ne peut pas extraire en fait le cahier des charges que nous avons produit d'un contexte économique de manière très claire. Il n'y a pas eu de rééquilibrage, comme vous le disiez, 50/50 entre le Pumont et le Cismonte juste pour des considérations territoriales, par équité territoriale, c'est juste basé aussi par rapport aux besoins de service public que nous avons eus. Ce qui veut dire qu'il y a plus de besoins maintenant dans le Cismonte qu'il y en avait par ailleurs, ce qui rééquilibre de fait l'offre. Donc, on ne décorrèle pas le côté économique de notre côté vision politique territoriale, de manière très claire.

Ensuite, pour l'augmentation du coût des carburants, pour la destination de Paris, oui, nous avons eu une confirmation écrite de la part de la Commission européenne, lors de nos négociations avec la Direction générale de l'aviation civile, pour pouvoir sur la DSP 2024-2027 bénéficier du maintien du périmètre à destination du continent, c'est-à-dire que la destination parisienne Paris-Orly est confortée par la Commission européenne pour la DSP 2024-2027. Il n'en sera pas peut-être toujours le cas, étant donné que vous savez que le monde des transports, de la logistique d'ailleurs de façon générale, évolue de jour en jour, de semaine en semaine. Vous avez des tarifications qui explosent. Il y a 3 ans, le carburant marin était à 300 €/tonne, il est aujourd'hui à 900 €/tonne. C'est pourquoi les compensations de carburant que nous avons, aussi bien dans le maritime que dans l'aérien, représentent aujourd'hui près de 40 % de la compensation globale. Donc, nous mettons, la Collectivité, pour assurer la desserte entre la Corse et le continent, aussi bien dans l'aérien que dans le

maritime, 40 % de la dotation de continuité territoriale à destination du carburant.

Donc, qui de nos jours peut garantir pendant 4 ans des tarifications aussi basses, stabilisées à un niveau le plus bas possible sur les 4 prochaines années, avec l'inflation que ça va prendre de façon naturelle et mécanique ?

Après, vous parliez de la diaspora, eh oui, parce que la diaspora, une fois qu'on aura cette tarification, ça va générer forcément des recettes supplémentaires. Les recettes supplémentaires, vous savez qu'elles font partie des sous-compensations, c'est-à-dire qu'on va avoir en fait un rééquilibrage grâce aux recettes supplémentaires. Ce sera autant d'argent public en moins que l'on mettra dans la compensation et dans l'exploitation que l'on va avoir des différentes lignes, aussi bien dans le maritime que dans l'aérien.

Aller chercher des recettes complémentaires, ça va forcément servir à limiter le plus possible la compensation. C'est pour ça qu'à l'Office des transports, il y a un suivi. Au niveau des comités opérationnels, juridiques, économiques et environnementaux, nous ne parlons pas forcément que de chiffres en euros, nous parlons aussi en kilogrammes équivalent CO₂, c'est dans l'air du temps mais pas que, parce qu'il y a une crise climatique et qu'il faut qu'on la gère. Et c'est lors de ces comités économiques, juridiques et environnementaux que l'on discute de ce genre de choses avec des CEP qui sont réactualisés et non une fois par an, avec juste un bilan comme ça l'était auparavant.

Donc, on a une juste compensation et on arrive à avoir des chiffres qui sont actualisés et tous les 3 mois, l'Office des transports, les compagnies délégataires de service public arrivent à faire le point. Et l'Office des transports arrive même finalement à récupérer de l'argent sur la compensation initialement prévue. C'est ce qui s'est passé en 2021 où on a pu récupérer 1 M€ et quelques sur l'aérien, par rapport aux différentes recettes et aux compensations qui avaient été initialement prises en considération.

Donc, je continue avec l'intervention de Madame BORROMEI. Alors oui, sur la continuité de service public, vous en connaissez quand même un certain rayon, c'est un exécutif qui est très exigeant parce que

nous avons toujours à nous battre pour conserver finalement des acquis. Enfin, ce qui est acquis en quelque sorte pour le citoyen corse qui pense que, *ad vitam aeternam*, nous aurons des liaisons entre la Corse et Paris, entre la Corse et Nice, entre la Corse et Marseille. C'est un exécutif qui est très exigeant parce que la valorisation ne se fait pas forcément sur des coups de pouce, des variations qui sont particulièrement fortes. C'est aussi des combats en fait que l'on mène et que l'on mène aussi bien avec la Commission européenne qu'avec l'État, parce que nous avons des enjeux communs stratégiques, avec 2 contrôles d'aides d'État. Donc il faut que nous travaillions aussi bien en harmonisation avec le droit interne que le droit communautaire.

Vous parliez du carburant, la loi climat résilience va venir impacter de manière très forte. Oui, c'est vrai, c'est vrai et ça le sera demain encore plus. Nous aurons la taxe carbone, la loi climat résilience qui va prendre effet à partir de 2025. Donc, forcément, il y aura à renégocier de façon très concrète et très efficace une dotation de continuité territoriale, ou alors et ça fait partie d'ailleurs des pistes d'amélioration dont Jean-Michel SAVELLI parlait, le plan B, c'est aussi d'aller chercher justement ces 30 % ou 40 % de carburant que nous n'aurions pas à payer au titre du service public, exactement comme les DOM-TOM sont en train de faire, c'est-à-dire qu'ils sont exemptés des charges de carburant pour leurs vols de service public. Nous les payons. C'est aussi une manne de négociation sur la table des discussions actuellement avec le gouvernement pour pouvoir être plus efficace et pour pouvoir aller à l'essentiel sur les dépenses que nous, Collectivité de Corse, avons à prendre en charge.

Après, pour les infrastructures et le rééquilibrage Pumont/Cismonte, c'est exactement la même réponse que précédemment, on ne peut pas s'extraire, comme vous le disiez, de la logique territoriale, c'est-à-dire qu'il y a aussi une logique économique derrière tout ça. Donc, ce sont les chiffres qui ont parlé et donc le besoin de service public a pu rééquilibrer entre le Pumont et le Cismonte, bien entendu.

La comitologie aussi qui a été mise en place à l'Office des transports, qui est d'ailleurs louée par le CESEC dans le fonctionnement, qui est en place et qui fonctionne très bien, c'est une comitologie qui se réunit de façon hebdomadaire pour l'opérationnel, c'est grâce à ce comité qu'on arrive justement à parler avec les compagnies délégataires de service public pour voir, anticiper et comprendre les enjeux qui arrivent : les ponts

de mai, les saturations, les taux de remplissage, les différents flux qu'il faut que l'on considère, mais aussi qui servent à faire remonter des informations ; des informations très pragmatiques pour le fonctionnement global de l'Office des transports et l'harmonisation du dialogue d'ailleurs, entre les compagnies délégataires de service public, la CCI et l'Office des transports.

Le second comité qui est très important, qui est le comité économique, juridique et environnemental qui traite, c'est ce que je disais, de manière très, très exhaustive des différents comptes pour pouvoir suivre en direct tous les 3 mois les différents comptes des compagnies avec des CEP réactualisés.

Pour la couverture carburant, dans la DSP 2024-2027, et c'est la première fois, nous avons souscrit, donc écrit noir sur blanc, ce qui n'était pas le cas précédemment, qu'il y ait une couverture carburant qui puisse se faire. Et donc, ça veut dire que les compagnies délégataires de service public auront elles-mêmes à négocier ces couvertures carburants, ce qui est le cas dans le maritime et que nous avons acté lors de l'attribution de décembre 2022, nous le faisons également pour l'aérien, ce qui veut dire qu'il n'y aura pas de mécanisme de charge ou de surcharge comme nous avons connu par le passé, avec des sommes extravagantes à devoir déboursier justement parce que le cours du carburant est très fluctuant et que donc du coup, il faut bien sûr que la compensation au titre du service public puisse se faire de façon pérenne.

Après, pour la Commission européenne et le changement de cap dont vous parliez depuis février, depuis le courrier que j'ai envoyé à la Comcom du Sud-Corse, il faut savoir que la Commission européenne a un niveau d'exigence qui est très important. Les 3,5 % que nous avons réussi à arracher en quelque sorte pour la croissance de l'offre de sièges que nous avons pu mettre dans ce cahier des charges, c'est un combat et c'est un combat que nous avons mené jusqu'à la fin, et c'est pour ça qu'il y a eu forcément un changement de cap entre le courrier que j'ai envoyé en février dernier et la présentation de ce cahier des charges que je fais donc aujourd'hui.

Pour le monitoring, sachez aussi que, dès à présent, le fait d'avoir sensibilisé les délégataires de service public actuels à cette clause de monitoring, dès à présent, il y a une anticipation sur les discussions pour

pouvoir mettre de l'offre supplémentaire adossée aux vols de service public dès le mois de mai, parce que vous savez que le mois de mai aura beaucoup de jours fériés et donc, il y a d'ores et déjà des réservations, d'ores et déjà des programmations et donc, d'ores et déjà, on va avoir donc une offre supplémentaire commerciale proposée, donc aux risques de nos délégataires de service public. Ce n'est pas forcément très, très simple. Mettre un engin supplémentaire, soit on a l'engin et c'est très bien, soit il faut qu'on affrète donc ça a des coûts d'exploitation qui sont très, très importants. Et aussi, il peut y avoir des taux de remplissage qui ne sont pas forcément très bons et donc du coup, ça veut dire qu'on fait voler des avions à perte. Cela fait partie des points qu'il faut connaître, parce que la mécanique n'est pas juste « on met des avions supplémentaires » et vous le savez, juste pour le plaisir de faire rentrer une quinzaine de Corses parce qu'ils vont passer Noël en famille. C'est loin d'être le cas.

Et enfin, pour l'obligation de résultat que vous mentionnez, quand vous avez passé en 2020, la tarification résident, il y avait aussi une obligation de résultat derrière. Cela nécessitait un surcoût qui était très, très important. Et oui. Donc, l'obligation de résultat, je pense que dans tous les exécutifs, elle y est, elle est très contrainte, particulièrement dans les transports, comme vous le savez, c'est stratégique, c'est systémique, ça touche tout le monde. Tous les Corses sont là pour témoigner du fait que la tarification, quand elle passe à 5 € supplémentaires hors taxes ou à 10 € hors taxe, forcément c'est un surcoût pour certains ménages qui ne pourront absolument pas se le permettre.

Une chose est certaine, c'est que c'est une augmentation à la marge et que nous avons voulu stabiliser le travail qui a été fait par le passé et qu'il faut saluer sur la tarification, la baisse historique de ce tarif à destination des résidents.

Après, pour Monsieur BENEDETTI, et après je passe la main au président qui commence à s'impatienter, alors je m'attendais au contrat de grand-père, exactement comme ce que vous aviez dit dans le maritime.

Monsieur BENEDETTI, je crois que Madame la Présidente l'a dit, nous ne sommes plus à la CCM, nous sommes à Air Corsica...

M. Paul-Félix BENEDETTI

Je reste attaché à Philippe CECCALDI.

Mme Flora MATTEI

Donc, vous me parlez à moi de contrat de grand-père, ça me vexe.

C'est très complexe, vous le savez, mon équation de base, elle est très difficile parce qu'il y a un contexte qui est très contraint, le monde des transports évolue très, très vite. Aujourd'hui, nous avons une fluctuation sur les carburants. Demain, nous en aurons encore plus, parce que la rareté des ressources pétrolières va se faire. Les gisements, on en aura de moins en moins et donc du coup, ça veut dire que l'offre en termes de carburant sera de plus en plus faible. Donc, mécaniquement, ça va faire grimper tous les coûts.

Je suis d'accord avec vous sur le fait qu'il faut un débat global autour de l'aviation en Corse et c'est un débat qui se mène d'ailleurs à la Commission européenne en ce moment, parce que la tendance n'est pas à la hausse du trafic aérien, mais bien à la décroissance justement de ce genre de flux.

Par contre, une question que je pose quand même, parce qu'aujourd'hui, nous traitons du cahier des charges pour les obligations de service public entre la Corse et le continent français qui est financé par la dotation de continuité territoriale. Nous voulons avoir des projets, nous voulons, et ça rejoint complètement les projets qui étaient les vôtres, en tout cas au stade des études, et dont Josepha GIACOMETTI parlait tout à l'heure, ça fait partie aussi des projets que nous avons, que nous gardons en tête, que nous développons et que nous avançons en tout cas aussi bien avec l'Agence du tourisme de la Corse que l'Office des transports, qu'en partenariat avec les chambres de commerce d'industrie pour essayer de faire converger le plus possible vers du transfrontalier, avec une proximité qui est plus importante vers l'Italie, notre plus proche voisin, mais aussi avec des fonds. C'est-à-dire que nous ne pourrions pas prélever ces financements sur la dotation de continuité territoriale et là, il y a une réalité qui est financière.

Vous avez assisté, comme moi j'ai pu assister en visio à la séance du budget de la Collectivité de Corse, il est très contraint aussi, ce n'est pas

que les transports qui sont contraints, c'est aussi le budget qui est très contraint.

Donc, après, on est également dans le cahier des charges. Vous alliez plus loin, c'est-à-dire vous parliez vraiment du débat d'après sur les offres que l'on allait avoir, sur la dotation de continuité territoriale qui n'allait pas suffire. Libre aussi aux compagnies délégataires, aux futures candidates de nous proposer des offres qui sont pertinentes et qui sont performantes pour justement permettre de conserver ces tarifications.

Je reviens sur ce que vous disiez, sur les évolutions des tarifs entre le cahier des charges initial pour le fret qui est passé à 41 € par mètre linéaire dans le maritime. Ici, aujourd'hui, c'est le cahier des charges qui a été négocié avec la Commission européenne. Donc, c'est le cahier des charges qui est figé, c'est-à-dire que les 5 € hors taxes que l'on avance ici dans notre cahier des charges ne bougeront pas. Les 10 € pour la liaison Paris hors taxes ne bougeront pas, de manière mécanique, c'est-à-dire que c'est une négociation que nous avons pu avoir avec la Commission européenne et la Direction générale de l'aviation civile qui a fait de nos arguments les siens pour pouvoir défendre ce périmètre-là.

Alors, je reviens à ce que vous disiez également, imaginez une seconde si nous étions passés à une DSP fragmentée en hiver. Nous n'aurions pas eu de recettes générées du mois de mai jusqu'au mois de septembre pour contrebalancer en quelque sorte cette compensation. Les mois de janvier, février, mars, avril, mois creux, donc ça veut dire que la compensation, elle est très, très élevée parce que les vols sont quasiment vides, toujours à destination des résidents. Donc il faut qu'ils soient là, il faut qu'ils y soient, c'est normal, ça fait partie de la qualité et de la fréquence. Mais si nous n'avions pas eu les mois de juin, juillet, août et septembre, comme le voulait le préfet en essayant de détricoter complètement la délégation de service public à l'année longue auprès des instances européennes, nous n'aurions pas eu les recettes supplémentaires qui viennent en décompensation de la compensation que l'on verse aux compagnies délégataires de service public.

Imaginez une seconde quelle serait la dotation que nous aurions à payer aux compagnies délégataires, si nous n'avions pas eu à considérer les recettes générées pendant les mois de juin, juillet, août et septembre. Ce

n'est plus les 30 M€ là qu'il faut que l'on négocie, on parle de centaines de millions d'euros supplémentaires !

Ensuite, pour le report modal, je n'ai pas très bien compris votre intervention, étant donné qu'en général c'est plutôt de l'aérien en ce moment vers le maritime et pas le contraire. En termes de consommation, c'est plus vertueux en tout cas de prendre des bateaux, même si on sait que les carburants marins sont encore perfectibles, on n'a pas encore de carburants magiques avec des alternatives qui fonctionnent et qui limitent le plus possible les émissions de carbone. Donc, le report sera plutôt, dans le futur, de l'aérien vers le maritime plutôt que l'inverse. Sachez que nous avons 3,3 % d'augmentation sur cette DSP- là, et c'est normal, la démographie de Corse il y a 3 ans n'était pas la même que celle que nous connaissons aujourd'hui, donc c'est normal qu'il y ait une augmentation mécanique de ces vols supplémentaires.

Ensuite, très rapidement, pour répondre à Josépha GIACOMETTI, ce que je présente aujourd'hui, alors c'est sûr que ça peut être très frustrant et je suis d'accord qu'il faut un schéma global pour pouvoir vraiment comprendre le transfrontalier, les liaisons entre la Corse et le continent français, l'Italie, l'ouverture à l'Europe, l'ouverture à la Méditerranée. Mais il faut aussi une réalité de principe.

Aujourd'hui, ce que je suis en train de vous présenter, c'est un cahier des charges juste pour présenter les obligations de service public Corse-Continent. Point. C'est pour ça que je l'ai dit, d'ailleurs je l'ai effleuré à la fin en parlant du transfrontalier sur la conclusion, j'ai hâte maintenant de vous proposer plutôt de l'innovation que juste des contrats de grand-père, comme dirait Monsieur BENEDETTI.

Et enfin, merci à tous les intervenants pour « Fà populu in seme ».

Merci à la Présidente pour les félicitations.

Sachez que la DSP que je propose aujourd'hui, c'est sans équivalent au niveau européen, il faut qu'on l'ait en tête. Nous avons un flux, nous avons un volume, nous avons une qualité de service public que beaucoup d'îles nous envient.

La dernière fois, j'assistais à un comité spécifique pour la continuité territoriale, les DOM-TOM ont des avantages pour certains

points, mais ils n'ont pas du tout de continuité territoriale avec une dotation de continuité territoriale spécifique pour pouvoir financer aussi bien l'aérien que le maritime.

Merci à Jean-Félix ACQUAVIVA aussi en particulier.

Hyacinthe VANNI, pour la proximité des territoires, oui, il faut être au plus proche des territoires. C'est pour ça que j'ai tenu à assister l'année dernière à tous les conseils portuaires et aux co-co éco, aussi bien à Figari, à Calvi, à Bastia, Aiacciu, à tous les conseils portuaires délocalisés, c'est-à-dire vraiment sur les différents sites portuaires. Pourquoi ? Pour être au plus proche des territoires. Pourquoi ? Pour pouvoir comprendre aussi les contraintes, parce que chaque territoire a des contraintes qui sont spécifiques. Et que donc du coup, on ne peut pas également s'extraire des spécificités des contraintes, des contraintes de chacun des territoires vers lesquels on va et avec qui en tout cas on travaille de concert.

Merci à Madame MARCHETTI également pour ses commentaires qui sont très importants, étant donné que la continuité territoriale de la même façon que le périmètre géographique continental ou le périmètre géographique corse ne sont pas gravés dans le marbre et il faut à chaque fois se battre pour conserver des acquis. Alors certes, en termes de valorisation, c'est compliqué, mais nous y sommes arrivés pour cette DSP, nous y arriverons peut-être plus difficilement pour la prochaine.

Donc, je vous donne rendez-vous pour plus de créativité et d'innovation sur le transfrontalier, sur l'ouverture à la Méditerranée, sur l'ouverture à l'Europe, avec de nombreux travaux que nous avons initiés et que nous continuons avec un principe de réalité sur la faisabilité aussi des projets que l'on traite en ce moment, avec le contexte que vous connaissez tous.

Voilà, je vous remercie.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Merci, Madame la Conseillère exécutive.

Monsieur le Président, vous avez la parole.

M. le Président Gilles SIMEONI

Merci. Je vais être court puisque tout a été dit.

Je voudrais d'abord remercier l'ensemble des intervenantes et intervenants qui ont posé les problématiques de court, de moyen et de long termes et globalement, je pense que nous avons tous à l'esprit que nous sommes face à une équation extrêmement complexe, dont un certain nombre de termes nous échappent totalement, et dont les autres ne dépendent qu'en partie de nos décisions.

Donc je n'ai entendu dans les différentes interventions, au-delà d'un certain nombre de critiques, qu'une volonté partagée d'essayer de trouver des réponses efficaces et adaptées aux besoins de la Corse et des Corses.

Merci, Madame la Présidente de l'Office des transports du travail considérable que vous avez produit.

Merci au directeur de l'Office des transports de la Corse, l'ensemble des équipes qui sont présentes. C'est une œuvre de longue haleine.

Je voudrais simplement organiser mon propos autour de 3 volets.

D'abord, premier volet, un rappel, mais en quelques mots seulement, de ce que nous avons fait depuis 2015.

Ensuite, dire ce que nous allons faire ou ce que nous proposons de faire à travers ce cahier des charges, c'est-à-dire la période des 4 ans qui sont devant nous.

Et enfin, élargir le spectre effectivement parce que transports maritimes et transports aériens de la Corse, les transports externes pour une île sont un enjeu stratégique. Et en filigrane de notre capacité à apporter des réponses satisfaisantes dans le domaine des transports, de les maîtriser le plus largement possible, il y a bien sûr notre philosophie du développement économique et social, notre inscription dans l'espace méditerranéen, notre volonté de faire de la Corse un pays ouvert sur l'extérieur et sur le monde, et aussi un pays qui répond aux besoins de ses habitants.

Ce que nous avons fait :

Alors, ici 3 présidentes et présidents de l'Office des transports. En 2015, me tournant vers Jean-Michel SAVELLI, et pour lui répondre directement, vous avez une connaissance technique qui est reconnue et lorsque vous parlez, c'est écouté. Ça fait plusieurs fois que vous dites « vous avez eu un cadeau de 50 M€ de Jean-Michel BAYLET et en fait, vous n'avez rien économisé du tout ». Donc, je vais le dire encore une fois, mais très clairement et très fortement, que nous n'avons eu aucun cadeau de la part de Jean-Michel BAYLET, et Jean-Félix ACQUAVIVA et Vanina BORROMEI le savent bien.

Lorsque nous sommes arrivés, l'enveloppe de continuité territoriale, elle était de 187 M€, comme elle l'était depuis le début, c'est-à-dire depuis 2009, date à laquelle elle n'a plus été réactualisée, et la situation était la suivante : aide complémentaire ou pas aide complémentaire ? Service complémentaire ou pas service complémentaire ? Aide sociale ou pas aide sociale ?

Il y avait, lorsque nous sommes arrivés, environ 110 à 115 M€ dans le maritime, il y avait 78 M€ dans l'aérien et il y avait les frais de fonctionnement de l'Office des transports, il n'y avait aucun reliquat.

La première mandature nationaliste, dans le domaine des transports, a été consacrée essentiellement au maritime, pourquoi ? Parce que le cahier des charges des obligations de service public avait été voté en octobre et novembre 2015, juste avant notre arrivée, et que les engagements contractuels avaient été pris avant que nous n'arrivions.

Nous avons concentré nos efforts sur le maritime en essayant de dégager des marges et de construire un nouveau système dans le contexte que vous connaissez. Nous avons réussi à dégager ces marges et nous avons dégagé un reliquat d'environ 15 à 20 M€/an, qui a été affecté pour 80 % et un peu plus aux infrastructures et à travers la déspecialisation partielle, le reliquat nous a servi à financer le Comité de massif, dans la mesure où nous n'avions pas pu obtenir le financement auquel nous avons droit en matière de politique de la montagne. Ça, c'est la première mandature.

La deuxième mandature, nous reprenons la main sur l'aérien. Nous mettons en place des obligations de service public globalement améliorées, mais ce qui est essentiel, c'est que pendant cette deuxième

mandature, nous votons, et c'est Vanina BORROMEI qui, à l'époque, porte le dossier à l'exécutif. Nous faisons voter une baisse historique du tarif résident qui n'avait jamais été entreprise par personne et qui nous a permis de passer, tout le monde l'a en mémoire, à un prix qui était de 250 € à 199 € sur le Paris et de 149 € à 99 € sur le bord à bord. Prix sans équivalent nulle part, on en est d'accord.

Et comment on le finance ? Comment on la finance cette baisse ? On la finance grâce à notre gestion vertueuse. Ça, c'est le rappel historique en quelques mots.

Aujourd'hui, la situation pour nous, quelle est-elle dans l'aérien ? Et je rappelle qu'aujourd'hui nous ne votons qu'un cahier des charges. Nous, nous construisons une équation budgétaire globale, mais nous ne pouvons, et ça a été dit, mais je veux le répéter avec force, nous ne pouvons préjuger ni de l'identité des compagnies aériennes candidates, même si nous pensons bien évidemment qu'Air Corsica et Air France se porteront à nouveau candidates, mais nous pouvons pas préjuger de ce qu'il n'y aura que ces 2 compagnies ou même de ce qu'elles y seront. Air corsica, c'est pratiquement acquis ; Air France, rien ne nous a été dit et rien n'a été dit publiquement. Et puis il peut y en avoir d'autres.

Nous posons une équation budgétaire dont les termes aussi nous échappent. Nous, ce que nous demandons, c'est qu'on nous fasse des offres par rapport à des besoins de services publics qui sont identifiés et que nous allons essayer de financer à travers une activité libre, d'une part, et à travers une compensation.

Aujourd'hui quelques chiffres quand même, parce qu'avant de nous projeter ailleurs, il y a les besoins immédiats : ceux des Corses, là, aujourd'hui, demain matin, la semaine prochaine, à compter du 1^{er} janvier.

La réalité quelle est-elle ? Et cette réalité qui nous a été rappelée, notamment dans les visites dans les territoires, à Bastia, Ajaccio, Figari pour l'extrême-sud et Santa Catalina pour la Balagne.

Aujourd'hui, quelques chiffres, pour les avoir en tête, importants.

L'aérien, c'est 4,4 millions de passagers. Notre offre, pour la période qui vient de s'écouler en termes de sièges sur les OSP, c'était. 2,7 millions. Il y a eu 2,1 millions de passagers transportés, c'est-à-dire 600 000

sièges demandés dans le cahier des charges qui ont été proposés et qui n'ont pas trouvé preneurs.

Taux de remplissage global excellent, ces 600 000 sièges qui n'ont pas trouvé preneurs sont justifiés.

Sur ces 2,1 millions de passagers transportés, il y a 700 000 résidents. Nous avons aujourd'hui 170 000 accréditations. 700 000 résidents et 1,4 millions de passagers qui sont des non-résidents et donc qui voyagent sur les lignes de service public à un tarif qui est librement fixé par les compagnies. Il faut le rappeler. Vous le savez, le bord à bord, c'est Air Corsica et le Paris, c'est un groupement entre Air Corsica et Air France.

La situation actuelle, elle est aussi celle d'une réalité sociale que je peux évoquer dans le cadre du contrat actuel, mais que je ne peux pas intégrer dans le cadre du prochain contrat, parce qu'il y a un appel à la concurrence. Mais la réalité de la situation aujourd'hui, et celle-là, nous l'avons en tête, tous et toutes, c'est que Air Corsica, ça représente, ça a été dit par Flora, 800 emplois. C'est la compagnie de la Corse et des Corses. Elle a été créée, elle était la CCM hier Paul-Félix, elle est Air Corsica aujourd'hui. 800 emplois. La compagnie de la Corse et des Corses. Et c'est un outil stratégique dans lequel la Collectivité de Corse est actionnaire principal.

Et bien évidemment, même si ce n'est pas le débat d'aujourd'hui, et même s'il y a un total cloisonnement entre notre réflexion stratégique sur le développement d'Air Corsica et les procédures d'appels d'offres que nous lançons, je ne peux que dire, y compris devant les Corses qui nous écoutent, que, bien évidemment, l'avenir d'Air Corsica est au cœur de notre réflexion d'ensemble, d'Air Corsica et de ses salariés. Mais je le déconnecte de la procédure d'appel d'offres.

Et de la même façon, Air France a été un partenaire historique de l'aérien en Corse. Air France est aujourd'hui engagée dans une restructuration dans laquelle la Corse risque de n'avoir qu'une place marginale. Et nous avons toutes et tous en tête qu'il y a, au-delà du savoir-faire d'Air France, au-delà de son rayonnement de grand groupe mondial, il y a aujourd'hui 300 salariés d'Air France en Corse et donc 300 familles dont le devenir à court, moyen et long termes nous intéresse

nécessairement. Ça, c'est la réalité de la situation aujourd'hui. Et je dis les chiffres aujourd'hui.

L'enveloppe de continuité territoriale, nous, notre calcul, parce que la vraie question budgétaire, elle est là aujourd'hui, est-ce que nous devons configurer notre cahier des charges par rapport aux besoins des Corses ? Oui, vous en êtes d'accord.

Est-ce que nous avons aujourd'hui, à travers la dotation de continuité territoriale, les moyens de financer ces besoins ? La réponse est non et nous le disons très clairement aujourd'hui. Et pour répondre à Paul-Félix, nous avons augmenté de 5 € dans le maritime, c'était dans le cahier des charges. Mais même avec ces 5 € d'augmentation, on était encore 40 % plus bas que lors de la DSP précédente. Et le tarif qui est visé aujourd'hui dans les OSP est un tarif qui nous lie et qui lie les compagnies, et il n'évoluera pas dans le cadre de la discussion.

Donc nous allons vers la discussion avec quoi ? D'abord, le besoin des Corses. La méthode : comment avons-nous défini le besoin des Corses, qui est la boussole de la définition du cahier des charges, le besoin de service public ? D'abord la méthode, ça a été dit, je tiens à saluer notre concessionnaire, la Chambre de commerce et d'industrie avec laquelle nous avons travaillé main dans la main, et pour répondre à Christelle COMBETTE, sur une analyse fine des chiffres et du réalisé. C'est-à-dire que les sièges supplémentaires que nous proposons aujourd'hui, bien évidemment que nous avons un a priori, qui est celui de la logique d'équité territorial, mais cette logique d'équité territoriale ne se cristallise en nombre de sièges qu'à partir de données scientifiques traitées, notamment au contradictoire des compagnies, par notre concessionnaire et par l'Office des transports, en fonction des taux de remplissage et en fonction des besoins, c'est-à-dire y compris de l'incapacité dans le cadre du cahier des charges actuel à répondre à des besoins qui sont identifiés.

Donc la méthode, nous avons travaillé avec la CCI, nous avons travaillé avec les élus et notamment les élus communautaires et les territoires. Oui, nous sommes allés en Balagne. Oui, nous sommes allés dans l'extrême-sud et oui, nous avons fait évoluer la position parce que, au-delà de la frilosité de la Commission européenne qui est réelle, nous avons entendu ce que disaient les uns et les autres, sur les résidents d'abord, mais également parce que le service public, c'est à titre principal le résident,

mais c'est également l'attractivité économique et touristique. Et il y avait un problème de ce côté-là et nous avons essayé d'y répondre en intégrant les demandes qui étaient portées par la CCI, par la Communauté de communes de l'extrême-sud et également par les deux communautés de Balagne.

Nous n'avons pas dit oui à tout lorsque nous discutons. Nous, on était, aujourd'hui, sur une offre globale qui est de 2,7 millions. On nous demandait 400 000 sièges en plus. Nous, nous avons dit « nous ne pouvons pas le faire, parce que la Commission européenne va nous sanctionner en considérant que ça ne correspond pas aux besoins de service public ». Par contre, nous avons objectivé ces besoins et nous avons augmenté notre offre, pas seulement par l'addition de sièges, mais également en répartissant dans le cadre de l'enveloppe globale qui était d'ores et déjà existante, et notamment en demandant aux compagnies délégataires, en tout cas celles qui se positionneront pour être délégataires, et bien de se servir des sièges qui étaient en quelque sorte en suspension et non attribués pour les redistribuer sur les périodes où un besoin était identifié.

Alors, une fois que j'ai dit ça, le service public au cœur de notre problématique, comment ? D'abord, il faut le dire avec force, en maintenant le périmètre du service public. Et Vanina, vous le savez bien. Et les élus qui sont ici le savent bien. Et Jean-Christophe ANGELINI m'avait posé la question pendant le débat sur le maritime, il m'avait dit « est-ce que oui ou non vous pouvez être certain que Orly va être conservé dans le périmètre des services publics ? », et je vous avais pas répondu et Flora non plus parce qu'on ne pouvait pas en être sûr, et vous savez pourquoi on ne pouvait pas en être sûr : parce que les lignes vers Paris ont fait l'objet d'une offensive forte, concertée depuis des mois, notamment, ça a été dit et je le redis, par le représentant de l'État dans l'île qui a pris son bâton de pèlerin et qui a fait le tour de la DGAC, de la Commission européenne, de ses interlocuteurs pour dire « écoutez, service public l'hiver, pas de problème ; par contre, le service public l'été, non ! ». « Commençons », c'était sa proposition, « par supprimer le service public l'été et commençons par le supprimer là où il y a le moins de résidents en été ». Et c'est vrai que les chiffres plaidaient contre nous, puisque si nous avons des taux de résidents, notamment l'hiver, sur les vols à Bastia, Ajaccio qui sont de 80 %, l'été, Figari, c'est 10 ou 12, et quelquefois 5 ou 7 % de résidents.

Et donc, si on s'en tient uniquement à cette approche chiffrée, le service public, on peut le supprimer. Sauf que nous, qu'est-ce que nous

avons dit ? Et c'était un argumentaire qu'on avait déjà commencé à forger et qu'on a porté, et nous l'avons porté ensemble. Nous avons dit « d'abord, même s'ils ne sont que 15 %, ils existent ces résidents-là ». La personne qui part de Figari ou de Calvi en été et qui est malade, ou qui doit partir parce qu'elle a un déplacement professionnel impératif, elle a le droit d'avoir la garantie qu'elle part, sans avoir à être tributaire de l'offre d'un low cost. Et elle a le droit de partir à un tarif qui lui est garanti parce qu'elle est résidente. Ça a été le premier argumentaire.

Et le deuxième argumentaire, il a été pointé, c'est que supprimer Figari et Calvi sur Orly, c'était le cheval de Troie pour tuer le service public aérien dans son intégralité.

Appliquons la solution aujourd'hui. Je ne parle pas de l'avenir. Appliquons-là aujourd'hui. Écoutons le préfet LELARGE. Maintenant, pour l'année 2023, on s'adosse au mécontentement qui est réel, parce que je rappelle que les OSP fermées, la conséquence, c'est qu'il y a une exclusivité. Donc une exclusivité, ça veut dire que nos titulaires actuels, le groupement Air France/Air Corsica, personne ne peut venir le concurrencer. Et le préfet LELARGE faisait également le tour des professionnels du tourisme en disant « vous voyez bien que les compagnies délégataires ne répondent pas à vos besoins. Si on ouvre le marché, il y a que 15 % de résidents, ouvrons le marché, vous allez avoir beaucoup de monde. Et puis les prix vont se corriger ». Sauf que si vous faites ça, faisons-le maintenant, premièrement, vous n'avez plus de garantie ni sur les jours, ni sur les fréquences. Deuxièmement, vous n'avez plus de garantie sur les prix, parce que les produits d'appel des low cost, c'est 1 € le voyage, 26 €, etc. Mais après, quand ils ont éliminé la concurrence et qu'ils sont 1, 2 ou 3, les tarifs, ils montent à la hausse. Ils sont à 300, ils sont à 350 €. Puis si vous avez un bagage, on vous rajoute 50 €, etc., etc.

Mais plus grave que ça, ça veut dire quoi ? Ben ça veut dire que c'est peut-être 1/3 des emplois dans la situation actuelle ou la moitié des emplois qui disparaissent pour Air Corsica. Et puis ça veut dire aussi que, aujourd'hui, si on devait supprimer ça, notre équilibre qui existe aujourd'hui, l'équilibre de notre délégation de service public, lorsque vous n'avez plus les passagers à tarif libre qui viennent pendant les périodes estivales et dont les recettes permettent d'équilibrer les comptes pendant les périodes de vaches maigres l'hiver, ça veut dire que votre service, il

explose, parce que là vous n'avez plus besoin d'une rallonge de 35 M€, il vous faut 50, 60 ou 80 M€ pour avoir un service public l'hiver.

Et donc nous, et c'est le premier acquis de ce cahier des charges, nous avons sauvé le périmètre, le service public, parce qu'il était remis en cause et aujourd'hui, la Commission européenne nous a écrit : pas de problème, vous nous avez démontré pour cette fois-ci, pour les 4 ans à venir, je ne préjuge pas de ce que ce sera après, qu'il avait un besoin de service public, y compris sur Orly.

Je voudrais dire aussi, et je m'adresse là particulièrement aux nationalistes, que dans notre vision de la Corse qui maîtrise ses transports, il y a aussi la maîtrise des infrastructures, et notamment la maîtrise des infrastructures portuaires et aéroportuaires qui sont, pour un territoire insulaire, les portes d'entrée. Vous savez, parce que nous étudions ensemble les statuts, y compris d'autonomie de certains territoires insulaires, que des îles qui sont autonomes ne sont pas propriétaires de leurs infrastructures, c'est le cas par exemple des Baléares.

Nous, aujourd'hui, nous avons la propriété, nous Collectivité de Corse et nous avons un concessionnaire et la concession va s'arrêter dans 2 ans. Si nous n'avions pas fait le choix partagé avec notre concessionnaire actuel, d'aller vers un rattachement de la CCI, cela aurait voulu dire que nous aurions dû faire un appel à la concurrence ou internaliser en régie, mais pourquoi pas, et c'était dans l'air aussi à l'époque, un appel à concurrence. Nous n'avons pas fait ce choix. Nous voulons que les infrastructures publiques restent sous la maîtrise directe du public en Corse.

Un mot, l'aéroport de Calvi, il y a un an, il était pratiquement condamné. Je me tourne vers les collègues, nous sommes les élus de la Corse, mais il y a des élus qui sont enracinés en Balagne. Il y avait le rapport de la Cour des comptes, la mission de la Cour des comptes, il y avait les analyses de la Chambre régionale des comptes. Grâce au travail que nous avons fait avec vous, avec la Chambre de commerce et d'industrie, la Cour des comptes et la Chambre régionale des comptes ont expressément validé notre système aéroportuaire et ont expressément reconnu que la Corse, île montagne, a besoin de quatre aéroports. Ça c'est important.

Le résident, je disais, parce qu'on a vu, y compris des analyses de nationalistes, des analyses que je respecte, on nous a dit, « vous continuez à augmenter, 3 %, ça veut dire que vous ouvrez les portes au tout tourisme ». Non ! Le cœur de ce cahier des charges, c'est le résident corse, à travers la possibilité de prendre l'avion tous les jours pour une des trois destinations à travers aussi un renforcement des fréquences.

Je dirai un mot sur la révolution, la révolution que représente la possibilité de faire un aller-retour dans la journée, exemple : Calvi - Nice, exemple : Figari - Paris, toute l'année. Ca n'existait pas. On nous parle de l'augmentation de 5 euros sur le bord à bord ou de 10 euros sur le Paris, mais est-ce que nous pouvons dire ensemble à tous les Corses qui nous écoutent, qu'avec ces vols-là, c'est-à-dire la garantie que demande le cahier des charges, s'il est voté, si vous le votez, que demain d'un bout à l'autre de l'année, n'importe quel résident corse pourra aller le matin dans un des quatre aéroports de Corse, prendre un avion et aller à Marseille, à Nice et à Paris et revenir dans la journée.

En termes d'économie, on me disait hier, « si on part à quatre, ça fait par exemple 40 € en plus pour Paris », mais il faut aller au bout. Si vous partez à quatre pour Paris et que vous êtes obligés de revenir le lendemain, ça fait deux nuits d'hôtel, ça fait quatre repas, ça fait quatre petits déjeuners. Donc ces économies-là, il faut les intégrer. Donc le résident, il est au cœur.

Alors on a fait 23 700 sièges supplémentaires sur Calvi, 22 700 sur Figari, parce qu'il y avait un besoin. On a fait sur Bastia, Ajaccio aussi. Exemple : ça, c'est l'analyse qu'on a fait, le week-end, les clubs sportifs, l'augmentation en semaine des passagers médicaux. Bianca Fazi disait, « mais attendez, on finance alors qu'on se bat », oui, on se bat pour pouvoir soigner les gens ici et on fait tout pour que les Corses n'aient pas à partir pour avoir les soins dans tous les domaines. Je pense et j'espère, que lorsque nous aurons développé le plus vite possible notre offre de soins, notre CHU, renforcé nos hôpitaux, je le dis aussi, le besoin de service public va diminuer. Mais aujourd'hui, dans cet équilibre-là, il faut que nous permettions à tous ceux qui sont obligés de se faire soigner sur le continent, de le faire dans les meilleures conditions possibles.

Donc ça, nous l'avons fait l'hiver.

Et puis, la hausse minime du tarif résident, alors je n'y reviens pas, quasi maintien, hausse minime. J'entends ce qui est dit, je sais que dans le contexte actuel, 5 € pour Marseille, c'est important et 10 € pour Paris c'est important quand les gens payent. Mais je vous demande de comparer cette hausse, Jean-Michel, vous avez dit 5 à 6 %, la hausse dans l'aérien, y compris dans les services publics aériens dans toute la France et en Europe pour les vols domestiques, c'est plus 19 % à plus 23 %.

Donc, si on prend 20 % d'augmentation, si on s'était tenu à ce qui se fait partout ailleurs, on aurait augmenté de 20 %, c'était une augmentation de 40 euros sur le Paris. Aujourd'hui, on augmente de 10 euros. Et, je vais vous le dire, je vais répondre à Vannina aussi sur le travail sur les taxes parce que je sais que vous l'aviez engagé, il faut aussi je le dis, que le prix du billet ait une réalité économique. Aujourd'hui, quand vous prenez un Bastia - Marseille ou un Figari - Marseille, vous payez 42 € hors taxes, 21 € l'aller, c'est moins cher que de prendre la voiture si vous comptez l'amortissement, etc.

Donc à un moment donné, on peut compenser, mais on ne peut pas mettre en place un tarif qui n'ait plus de sens au plan économique. Je considère vraiment que là, lorsqu'on voit les augmentations de tout ce qui se fait ailleurs, 5 €, 10 €, c'est même un signe de crédibilité de notre part, y compris dans notre négociation. Si à un moment donné, vous parliez des leviers qu'on a, si on n'active pas, ne serait-ce que modérément pour 5 ou 5,5 M€, le levier de l'augmentation très minime du passager, on ne peut pas le faire.

Sur les taxes, parce que c'est vrai que les gens à la fin, on leur dit, « vous payez hors taxes », mais les gens, quand ils payent un billet, ils payent tout, mais sur les taxes, moi je vous dis, où sont nos marges ? Au moment où je parle, je ne sais pas. Sur un Ajaccio - Marseille, 105,23 € TTC aujourd'hui, le tarif hors taxes, je l'ai dit, 42 €. La taxe de l'aviation civile, ce n'est pas nous 9,86 €, la taxe des transports, c'est nous, 9,14 €. Je ne peux pas être d'accord avec votre amendement, vous le savez, on en parlera tout à l'heure, on ne l'a jamais augmentée. Je veux dire, on n'augmente rien dans la fiscalité, on ne peut pas diminuer une ressource qui est notre seule ressource propre. Taxe sur la sûreté : 25,5 €, c'est le prix de la sûreté aéroportuaire qui est de plus en plus important, avec des contrôles multipliés, des obligations de mise à niveau des infrastructures. La CCI,

elle réinvestit dans la sécurité des infrastructures. La redevance aéroport : 13,47 € et taxe de solidarité nationale : 5,26 €.

On va y aller à la discussion, Vannina, mais nos marges sur ces taxes-là, elles sont extrêmement réduites.

Donc moi, je le dis aux Corses qui nous écoutent, vraiment, on ne peut pas aller plus bas.

Donc, quand on augmente de 5 € ou de 10 €, là où tout augmente et où ça devrait augmenter de 40, ça veut dire que quelque part on fait un effort énorme pour ne pas répercuter sur le résident corse, l'augmentation de toutes les charges et de toutes les dépenses.

Alors, un mot encore, il y avait la marge sur le résident, j'en ai parlé. Il y a l'attractivité économique et touristique, ça existe, ça représente 2/3 aujourd'hui, puisque 700 000 résidents, 1,4 million. Que nous disaient les chambres de commerce et que nous disaient les territoires et notamment les territoires touristiques ? C'était celui-là le vrai problème pour lequel vous m'avez écrit et pour lequel aussi des communautés de communes ont pris des motions, c'est de dire : nous, aujourd'hui, quand vous allez attribuer la délégation de service public, les délégataires, ils vont avoir un droit d'exclusivité et donc le marché est captif. Or, tous les ans, on se rend compte qu'il y a des gens qui veulent prendre à partir d'Orly, qui veulent venir à Figari, qui veulent venir à Calvi ou qui veulent venir à Bastia ou qui veulent venir à Ajaccio, qui ne trouvent pas de place. Des touristes, mais pas seulement, y compris des Corses qui veulent rentrer à Pâques etc.

Donc, nous ça, on l'a entendu. Qu'est-ce qu'on a fait ? D'abord, on a augmenté l'offre, c'est vrai, mais on a augmenté l'offre, comment ? Notamment en lissant sur les périodes pour près de 30 000 sièges du 1^{er} juillet au 15 août, on a repris cette offre-là et on l'a répartie en avant et en après saison et effectivement, on a créé des places supplémentaires, quelques dizaines de milliers de places supplémentaires, pour élargir l'offre et pour absorber ce flux de passagers qui a vocation à venir en Corse et qui ne trouve pas preneur.

La deuxième mesure que nous avons mise en place, c'est le fameux monitoring, c'est-à-dire on s'est rendu compte, année après année, qu'il y a des week-ends, des périodes avant les vacances d'été, en

septembre, en octobre ou des événements particuliers, le Festival à Calvi, où il y avait des centaines de personnes qui n'arrivaient pas à venir. Mais on n'est pas sûrs qu'elles vont venir d'une année sur l'autre, donc on a mis en place la clause de monitoring, c'est-à-dire une instance entre la CCI concessionnaire, les compagnies aériennes et la Collectivité de Corse. Si trois semaines avant on se rend compte qu'un vol est plein à 80 ou 85 %, c'est la certitude qu'il sera plein au moment de la traversée, la compagnie délégataire aura l'obligation d'affréter des places supplémentaires. Et comme ça, on pourra répondre à des besoins qui sont des besoins identifiés.

Dernier mot, la diaspora, et je prépare la fin. La diaspora, c'est quelque chose qu'on a portée ensemble. Il y a des Corses à l'extérieur de Corse qui avant bénéficiaient du tarif résident, mais par un artifice juridique, parce que le tarif résident, c'est pour les gens qui vivent en Corse. Donc ces Corses de l'extérieur, on a dit, « on va faire un tarif diaspora ». On l'a mené ensemble. La Commission européenne ne l'a toujours pas validé, elle en comprend le principe.

Je rappelle ce qu'est la situation juridique, il y avait une décision de la Sardaigne, la Sardaigne avait mis en place un tarif pour les exilés sardes, eux ils n'avaient pas appelé « tarifs diaspora », pour les émigrants sardes, et le critère du tarif, c'était qu'il suffisait d'être né en Sardaigne. La Commission européenne a annulé ce tarif en considérant que les critères étaient trop imprécis.

Nous, nous travaillons à des critères qui soient précis, mais comme le dit le CESEC dans son avis, la définition de ces critères en toile de fond, il y a le critère de qui est Corse et qui appartient à la diaspora. Et donc on est dans un vrai problème politique. Et là pour le coup, si on n'a pas d'opposition directe sur le principe d'un tarif diaspora, on a des difficultés politiques et avec la DGAC et avec la Commission européenne.

Donc le choix qu'on a fait, c'est de ne pas passer en force. Et ce d'autant mieux, c'est la question qui a été posée, on ne peut pas savoir aujourd'hui ce que peut représenter la diaspora en termes de volume et si on met en place un tarif diaspora, est-ce que par exemple le Corse de l'extérieur qui aujourd'hui paye plein tarif, il peut choisir trois fois de pas venir et à la quatrième de venir. Si demain il a un tarif préférentiel, est-ce qu'il ne va pas venir trois fois plutôt qu'une seule fois ? Donc, tout ça on ne peut pas le savoir.

Donc nous, le point d'équilibre qu'on a trouvé, c'est de dire à la Commission européenne, dans le contrat, on institue une clause qui est une clause d'offre commerciale, c'est-à-dire que les compagnies qui se positionneront, auront l'obligation de faire une offre commerciale pour ce qu'il est convenu d'appeler la diaspora ou les affinitaires, c'est-à-dire les gens qui ont un lien avec la Corse, une offre commerciale qui permettra d'avoir des prix intermédiaires entre le plein tarif et le tarif résident, et chemin faisant, on discute et la clause dans le contrat prévoit qu'à partir de 2025, dès lors que ça sera validé par la Commission européenne, on pourra aller vers le tarif diaspora.

Un dernier mot et je termine. Vous avez raison et je termine par où j'ai commencé, je ne suis pas maître du calendrier. La nouvelle DSP doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2024. Nous, depuis un an et demi, chaque fois qu'on rencontre l'État et ses représentants, processus ou pas processus, on leur dit : regardez, on a un problème de fond, c'est le montant de la dotation de continuité territoriale. Tous les prix augmentent, ça a été dit, là j'ai la projection. Si c'était une compagnie comme Air-Corsica qui était délégataire dans la prochaine DSP, à supposer qu'elle soit adoptée, entre 2024 et 2029, la fiscalité écologique, qui n'existait pas avant : 57 M€, Flora a eu raison. On est montés avec la présidente de l'Assemblée de Corse, soutenus par Monsieur Omarjee, j'ai rencontré le Président de la commission de développement économique du Parlement européen, j'ai dit, « vous ne pouvez pas fiscaliser les transports aériens dans une île comme vous fiscalisez les transports aériens dans un territoire continental ». La personne qui vit sur le continent, elle peut prendre un train ou elle peut prendre la voiture et pas l'avion. Chez nous, quand on veut venir en Corse, il faut prendre l'avion, surtout un territoire touristique comme le nôtre.

Alors, il ne s'agit pas de faire du tout tourisme ou de la surfréquentation, mais l'attractivité touristique et économique du territoire, à un moment donné, elle passe aujourd'hui aussi par une offre de transport aérien qui permet de répondre à ce qu'est le marché, des courts séjours et on l'espère, dans des saisons qui sont de plus en plus allongées.

Donc si on continue comme ça, 57 millions sur 5 ans, le coût du carburant aujourd'hui, sur 90 millions, ça a été dit, c'est 42 M€ sur l'aérien, il a augmenté de 50 %, c'est 22 à 23 M€ en plus, et ce n'est plus couvert par les assurances. L'État ne peut pas nous demander de continuer à assurer le

même service public, qui est un droit, en ne réindexant pas l'enveloppe de continuité territoriale.

Maintenant, moi je ne suis pas marié avec l'enveloppe de continuité territoriale. Si dans le cadre des discussions, on va vers un statut d'autonomie, on réfléchit de façon globale sur le transfert de la fiscalité, ça a été dit. La TVA, si on avait indexé la dotation de continuité territoriale sur la TVA, Paul, ce n'est pas 38 millions qu'on aurait pris, c'est 50 ou 55 M€.

Donc, à un moment donné, on est ouverts à la discussion, mais ce combat-là, il faut qu'on le mène ensemble. Vous avez dit : est-ce que vous avez un plan B ? Si on n'arrive pas à gagner le combat de la fiscalité écologique, si on n'arrive pas à gagner le combat du transfert de fiscalité de la réévaluation qui est de droit, la seule chose qui nous restera à dire, c'est de dire « on réduit la voilure ». Il y aura moins de vols, il y aura moins d'emplois, il y aura moins d'aéroports ouverts, il y aura moins d'investissements. Ce n'est pas ce qu'on veut faire. Nous, on veut configurer nos moyens d'intervention par rapport aux besoins de la Corse. Et c'est bien ça, l'équation qu'il va falloir résoudre ensemble.

Donc, allons vers ce combat, unis, c'est le plus sûr moyen de le gagner. Je crois que ce cahier des charges est une avancée très significative. S'il est une avancée très significative, c'est aussi parce que, en amont de sa présentation, il a été co-construit, co-construit avec la CCI, co-construit avec les élus, notamment les élus des territoires, co-construit avec les forces vives.

Et un dernier mot, Jean-Michel, sur les pistes de recettes. Nous, on en a identifié une. On prend un exemple et c'est pour ça qu'on a mis en place le monitoring, quand on est en service public, service public, c'est un plancher. Quand vous avez une exclusivité, quand vous avez des clients qui tapent à la porte, c'est à vous, compagnie délégataire, de vous organiser de façon intelligente pour prendre ces clients, pour les faire voyager et pour les faire voyager avec une recette qui va permettre de développer des marges. Ce potentiel, il existe, il existe actuellement et si on va un peu plus loin, et réfléchissons un instant dans la configuration actuelle, on en a parlé souvent, et vous l'avez dit vous-même, l'aéroport de Nice, à 25 minutes, 30 minutes de Calvi, 45 minutes de Figari, l'aéroport de Nice, il a explosé, c'est le deuxième HUB français aujourd'hui, il y a des vols internationaux

de partout. Et nous aujourd'hui, alors qu'il y a Air-France en Corse, Air-France qui est un opérateur de taille mondiale, alors qu'on a Air-Corsica qui a 2, 3, 4, 10 vols par jour là-bas, on n'a pas augmenté notre trafic passager avec Nice à partir de gens extérieurs.

Vous pensez qu'il n'y a pas de quoi aller construire des stratégies commerciales ambitieuses ? Moi je pense qu'il y a la place.

Et pour terminer, et on vous le présentera, notre regard, il ne va pas seulement vers Nice, il va vers Pise, il va vers la Toscane, il va vers la Sardaigne, il va vers la Sicile, il va vers la Catalogne et les Baléares, et il va même vers la rive sud de la Méditerranée et notamment vers le Maroc, eu égard aux liens historiques et humains que nous avons avec ce pays. Mais c'est déjà une autre histoire.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Bien merci, Monsieur le Président. Nous avons donc un amendement qui va être présenté par « Un soffiu novu », c'est Madame Combette qui va le présenter. Je vous en prie.

Mme Christelle COMBETTE

Merci Madame la Présidente.

Monsieur le Président, vous avez annoncé d'ores et déjà votre position par rapport à notre amendement, mais j'ai espoir de vous faire changer d'avis en vous démontrant son bien-fondé.

Donc, je vais vous faire grâce de la lecture de tous les considérants. Je pense que vous l'avez tous reçu sur vos ordinateurs.

Alors l'amendement que nous soumettons au vote de l'Assemblée, consiste à moduler la taxe de transport en fonction des saisons. L'idée de laisser la taxe à son taux maximal en été, IATA été bien sûr, et de l'annuler totalement l'hiver.

Cette modulation en fait, elle a deux avantages, d'une part pour les résidents justement, qui verraient l'augmentation des tarifs que vous proposez, être neutralisée par l'enlèvement de cette taxe. D'autre part, cette modulation permettrait la compétitivité face aux autres offres de destination

et favoriserait l'attractivité de notre territoire en dehors des pics de saison, ce que je pense, nous souhaitons tous, ça a été abordé par l'ensemble des intervenants.

Il s'agit pour nous, non pas de supprimer cette taxe totalement, mais de l'utiliser intelligemment.

Et puisque vous louez les compétences de mon collègue Monsieur Savelli en matière de chiffres, il a fait juste un petit calcul rapide, il y aurait sur les 35 M€ actuellement de gains de cette taxe, un manque à gagner de 9 M€. Donc, ce n'est quand même pas..., je suis d'accord, c'est important mais je pense que par rapport à l'avantage donné aux résidents et ensuite à l'attractivité qui pourrait être accordée par cette mesure, l'attractivité de notre territoire en dehors des pics de saison, je pense que ça vaut peut-être le coup.

J'espère vous avoir convaincu de notre amendement. Je vous remercie.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Bien, merci. Alors la règle pour les amendements, je vous demande votre attention, je sais que vous êtes là depuis un moment, mais on est dans l'examen de l'amendement et ensuite on va passer au vote.

Donc, nous allons demander son avis au Conseil exécutif, mais on peut avoir aussi un orateur par groupe, deux minutes si vous souhaitez vous exprimer sur cet amendement.

M. Paul-Félix BENEDETTI

On est à chercher entre 20 et 40 millions pour équilibrer un plan de DSP. On ne va pas commencer à faire moins 9, parce qu'après y a 18 à chercher en plus.

Je ne suis pas la logique réelle c'est vrai, c'est pour expliquer aux Corses qu'on va leur bouger le prix. Je crois que la garantie de ne pas bouger le prix, aujourd'hui il y a un indice des prix transports aériens, il a bougé de 23 % en moyenne sur les transports moyens européens. Là, l'augmentation qui est proposée, de mon point de vue, elle semble rationnelle. On ne peut pas, au vu de l'augmentation des coûts généraux, de

ce qu'on a subi dans le maritime un plus 15 % sur le fret, alors que le dossier avait été validé lui aussi par Bruxelles.

C'est pour ça que moi je demande la garantie que ça ne bouge plus et je tiens ces propos parce que vous me l'avez donnée et j'en reste là.

Donc, à partir de là, je considère qu'on ne peut pas amputer nos recettes qui sont générales, mais qui indirectement vont servir à combler l'inévitable déficit qu'il va y avoir sur la comptabilité entre ce qu'on a et ce qu'on doit donner pour avoir cette mission de service public.

Donc, je crois qu'il faut qu'on soit raisonnables.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Y a-t-il d'autres interventions ? Jean-Christophe Angelini.

M. Jean-Christophe ANGELINI

Oui, très vite, Madame la Présidente. Notre groupe pense, on en a un peu discuté en aparté et tous ces derniers temps, qu'il faut qu'on réfléchisse à la composition du prix du billet avec la même méthode et le même souci de précision que lorsqu'on réfléchit au prix du litre de carburant.

Comparaison n'est pas raison, mais on sait qu'un certain nombre de paramètres entre en ligne, dirons-nous, dans la composition de ce tarif. Nous avons nous-mêmes dit à travers un certain nombre d'élus, que la construction actuelle du ticket n'était pas, dirons-nous, parfaitement cohérente de ce point de vue-là. Et la taxe effectivement, elle appelle clairement pour nous un certain nombre de réflexions. Je le dis et je le dis très tranquillement.

Pourquoi sommes-nous plus réservés même si nous ne voterons pas contre l'amendement tel que présenté en l'état ? D'une part, parce que nous sommes encore dans l'attente de cette réflexion globale. Prenons la taxe liée aux chambres. On sait tous qu'on est dans l'attente d'un certain nombre d'évolutions, qui ne sont pas sans rapport d'ailleurs avec le débat du jour. On a parlé des avions, on a parlé de la compagnie, on n'a pas parlé, mais j'entends que ce ne soit pas le sujet, des aéroports. Il y a des débats stratégiques sur le « in house », sur le renouvellement des concessions, sur

les modalités de ce renouvellement. Je pense que ce moment-là, il doit nous servir stratégiquement à éclairer l'ensemble des débats et à reprendre cette idée sur la taxe.

Donc, sur le principe de la modulation, on n'est vraiment pas opposés. En l'état, on ne va donc pas voter contre, mais on pense qu'il faut un débat beaucoup plus large sur la composition du prix du billet et qu'il faut de toute manière qu'on le relie aux autres débats en cours et notamment à ceux que j'ai évoqués.

Je ne parlerai même pas de l'argument financier qui malheureusement, dans le contexte est assez dirimant, donc donnons-nous un peu de temps. Merci.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Je précise, parce que certains s'interrogent, que, conformément à l'article 62 du règlement intérieur, outre l'auteur de l'amendement et le Conseil exécutif, un orateur par groupe peut s'exprimer, deux minutes. Jean-Michel Savelli.

M. Jean-Michel SAVELLI

Merci, Madame la Présidente.

En fait, effectivement on converge d'une part sur notre amendement et d'autre part sur cette réflexion qu'on doit avoir sur cette taxe.

Ce qui est très gênant dans une taxe, c'est quand elle est figée, quel que soit le prix du hors taxe. Donc le poids de la taxe, là en l'occurrence quand est sur des coupons, qu'on a fait entre 40 et 50 €, c'est vrai que ce montant de taxe est un petit peu, je dirai, problématique.

L'idée ce serait peut-être, si j'ai bien compris ce que disait Jean-Christophe, c'est de dire qu'à un moment donné cette taxe-là, elle devrait être suivre un petit peu le modèle de la taxe de séjour, c'est-à-dire qu'elle soit un peu indexée sur la longueur du séjour, sur la durée de séjour, à voir si c'est techniquement possible, et surtout qu'elle prenne en compte l'impact, c'était sa vocation première, l'impact environnemental que peut aussi poser la présence des touristes l'été.

Donc, je pense qu'il faut effectivement avoir une réflexion plus globale sur cette taxe qui pourrait générer à terme beaucoup plus de revenus. Voilà, je vous remercie.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Bien. Jean Biancucci.

M. Jean BIANCUCCI

Oui, deux mots. Je crois que, ça été dit de multiples manières, la proposition qui est faite par l'exécutif est une proposition cohérente et globale. Alors on aurait pu avoir aussi d'autres amendements. On ne peut pas détricoter une proposition comme celle-ci. Je crois qu'elle se tient. Je le dis d'autant plus aussi pour l'anecdote que je suis un de ceux qui ont voté cette taxe sur les transports dont la possibilité nous avait été donnée par la loi Joxe en 91.

Donc, on est attachés à cette taxe, ceci d'autant plus, qu'on ne peut pas dans le même instant, considérer que les financements de la Collectivité doivent être affectés à la fois aux dépenses de fonctionnement et d'investissement de manière encore plus ample et nous couper de certains moyens qui sont ceux de la taxe, parce que les ressources propres de la Collectivité ne sont pas extensibles, vous le savez, elles sont au contraire extrêmement limitées.

Donc je crois qu'il faut être sérieux. On ne peut pas à la fois, réguler un prix de billet de la manière dont ça été fait, faire une proposition cohérente au possible, donner en termes de moyens aux aéroports, à la fois de Calvi et de Figari, de pouvoir se développer avec un nombre de passagers supplémentaires. Nous sommes, nous, pour la cohérence de la proposition et c'est pour cela que la proposition faite par la droite, ne nous agréé pas.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Je ne ferai pas de commentaires supplémentaires puisque mon groupe s'est exprimé, mais je participerai bien volontiers à une réflexion sur cette taxe qui effectivement, était une taxe environnementale à la base, depuis 1991. Donc, il faudra réfléchir effectivement de manière plus

globale, à notre fiscalité écologique qui est un autre sujet à mon sens. Président, je vous passe la parole.

M. le Président Gilles SIMEONI

Négatif pour les raisons que j'ai exposées dans mon intervention.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Bien. Donc nous allons soumettre au vote cet amendement. Voilà, je vous demande un peu de concentration, s'il vous plaît.

Donc, qui est contre ? Qui s'abstient ? Qui ne participe pas ? Qui est pour ?

L'amendement est rejeté.

Le rapport qui vous est proposé au vote, ne sera pas amendé.

M. Hyacinthe VANNI

Une petite information pour dire que Marie-Hélène Casanova-Servas n'a pas participé au débat, ne participera pas au vote, que ce soit noté au procès-verbal.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Tout à fait, ça a été noté. Merci de la précision. Jean-Martin Mondoloni, je vous en prie, bien sûr.

M. Jean-Martin MONDOLONI

Une explication de vote, Mme la Présidente, très courte au terme de ce débat qui m'est apparu un peu en trompe-l'œil avec des incohérences parfois manifestes.

On s'intéresse aux résidents, mais en augmentant le nombre de sièges évidemment et à bon droit, on répond aux socio-professionnels, en trompe-l'œil aussi parce que malgré les moyens qui sont ce qu'ils sont, contraints, on continue à parler de desserte à l'international, de Hub, de métro aérien comme au bon temps ou avec exubérance, on mettait en exergue l'hyperloop. Et puis un peu en trompe-l'œil aussi, parce qu'on fait

comme si on ne connaissait pas l'issue de ce qui allait se passer à l'automne, ce n'est quand même pas Turkish Airlines, la Lufthansa ou Air-Portugal qui vont venir se positionner.

Donc, on participe tous de l'idée qu'il faut rassurer celles et ceux qui sont inquiets pour notre compagnie régionale. Ce n'est pas prendre un risque de recours que de dire qu'à terme, partenariat plus ou moins bien construit, certes, mais notre compagnie sera au rendez-vous. Ce n'est pas quand même la question du jour.

La question du jour, et je reviens à mon explication de vote qui va être un peu compliqué, et ce n'est pas le fait de Pierre Ghionga, elle tient à un regret, à deux inquiétudes et des éléments de satisfaction. Un regret, on le dit très clairement, on est très attachés, c'est la nature de l'amendement qu'on vient de déposer, nous, on est très attachés à l'idée que nous avons collectivement réussi sous l'ancienne mandature, à fixer un prix très raisonnable pour les usagers résidant en Corse et que mécaniquement, on y revient.

Alors 5 € ou 10 €, tout est discutable. Le domaine de la raison, selon où on se situe sur l'échelle sociologique, n'est pas la même, 5 ou 10 € pour des gens qui ont besoin de prendre l'avion pour des nécessités, y compris médicales, et qui ne sont pas intégralement remboursés, c'est beaucoup. Et donc on était très sensibles pour notre part. Ça c'est le regret.

Les inquiétudes, elles sont de plusieurs ordres, elles vont de ce qu'aurait avec panache et exubérance exprimé Pierre Ghionga, d'abord écologiques. Lorsqu'on augmente le nombre de passagers, 80, 90 000, on augmente le coût carbone et on ne peut pas dans l'air du temps où l'on se trouve, ne pas se poser ces questions. On est tous sensibles, les uns, les autres, à la cause écologique et on fait dans ces débats totale abstraction de cette question.

L'inquiétude dominante pour nous en responsabilité, c'est quand même, et vous avez en partie, pour le coup et pour une fois, j'allais dire, répondu à la question, Monsieur le Président, comment on fait au mois de novembre ? On parle 20, 30 40 millions manquants. Pour ceux qui nous écoutent, ce n'est pas One shot, c'est 40 millions tous les ans. A la fin de la mandature, pardon, à la fin de la délégation 2027, c'est la moitié de nos

capacités d'investissement dont on parle. Si ces 40 ou 30..., on est sur quelque chose comme 150 M€, 150 M€.

Moi ce que je vous propose, Monsieur le Président, parce que je viens d'apprendre que nous allons nous rendre place Beauvau le mardi 16 à 9 h, moi je souhaiterais, si vous en êtes d'accord, collectivement, que mettions à 9 h 05 cette question sur la table. Parce que là, on est quand même sur la base d'un modèle où à bon droit, avec une idéologie que je partage pour le coup, que nous partageons, vous vous êtes rendus sur les territoires, en sondant les besoins, et vous avez répondu aux besoins, mais sur la base de quelque chose qui est quand même pas bien calibré au niveau financier, et vous dites, et vous avez répondu, « dans ce cas, on verra la voileure ».

Ça veut dire qu'on n'est quand même pas en situation de satisfaire, sinon les promesses, en tout cas, les ambitions qui ont été fixées sur les territoires et qui satisfont les territoires.

Et j'en viens pour finir aux éléments de satisfaction. Car oui, vous vous êtes rendu sur les territoires, oui, vous avez sondé les besoins, oui, vous avez donné satisfaction aux socioprofessionnels, aux populations et nous tenons à porter à votre crédit cette question. C'est la raison pour laquelle, au motif des regrets, des inquiétudes que je viens de manifester, nous, le groupe de façon générale, manifesterà une abstention de type bienveillante, mais nous avons pris l'option de ce que les élus des territoires concernés, à commencer par l'extrême sud et la Balagne, voteront pour ce dossier.

Donc, vous voyez qu'on oscille entre quelque chose de favorable et de très favorable. Je vous remercie.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Est-ce qu'il y a d'autres explications de vote ? Jean-Christophe Angelini et Paul-Félix Benedetti, pas de regret, j'espère, pas de regret. Donc allez-y.

M. Jean-Christophe ANGELINI

Très bref. Vannina a dit pour notre groupe l'essentiel. Jean-Martin vient de reprendre un élément, Paul-Fé l'a également développé,

moi je comprends que le Conseil exécutif de Corse, par la voix de son Président, fasse comme si l'appel d'offres qui résultera de ce que nous sommes en train de faire, était ouvert sur l'ensemble des opérateurs potentiels.

La vérité, je le dis du point de vue et depuis les positions qui sont les nôtres, c'est que ce n'est pas le cas.

Donc, dès lors, je ne dirai pas que ça fausse, le terme serait impropre, mais ça oriente le raisonnement parce qu'on pense à ceux qui dans nos familles, nos environnements, nos villages, nos quartiers sont liés professionnellement, amicalement, personnellement, à la grande communauté d'Air-Corsica. Donc, cette question de l'emploi, je le dis tranquillement, elle va être au cœur de notre réflexion et de notre décision du soir.

Elle ne s'exonère pas d'une réflexion sur l'emploi d'Air-France. Vous avez fait référence, Président, on sait qu'on a un gros sujet qui nous attend de ce point de vue-là et que l'on a également une inquiétude sourde concernant la pérennité d'un certain nombre de postes sur des plateformes et pour des missions qui sont essentielles à nos yeux et je le crois, aux yeux de tous. Donc cette question-là, elle est pour nous centrale.

Deuxièmement, j'y ai un peu fait référence, je le redis, on a parlé avions, compagnies, on devra bientôt parler aéroports. Et cette question-là, alors qu'il est effectivement, à un moment donné, envisagé qu'on se projette sur un métro aérien, des Hubs, une forme de continuité territoriale européenne et donc de liaisons beaucoup plus ouvertes, ça nous amène à penser au modèle, au modèle plus global.

Sur ce plan-là, au moment où l'aérien supplante le maritime, on a besoin de réfléchir en des termes plus globaux et je pense qu'on est maintenant preneur, quelques mois ou années après que les scénarii de gestion des chambres, de gestion des concessions aient été présentés à cette Assemblée, on doit maintenant, je le crois, au nom de mon groupe, s'approcher de l'heure des choix.

Mais en l'état, votre rapport et les perspectives qu'il offre n'hypothèquent pas cette réflexion, loin s'en faut. Et d'ailleurs, nous déconnectons des sujets qui, par nature et par principe, sont distincts. Mais

en même temps, nous réfléchissons à la suite des opérations et comme tout un chacun, nous essayons, un tant soit peu, de nous projeter.

Troisièmement, je note avec satisfaction et sans, dirons-nous, fausse malice, qu'on est non pas dans une évolution, Madame la Présidente et Monsieur le Président, mais dans une forme de rupture, notamment par rapport au courrier qui nous a été adressé le 28 février dernier, dont je ne reprendrai pas les termes que j'ai sous les yeux, mais qui n'est plus d'aucune actualité. Vous arguez à juste raison des contraintes pour partie libérée au regard de la commission, d'autres contraintes non verbalisées existent. Alors peut-être, ne les revendiquez-vous pas et peut-être même ne les partagez-vous pas. Mais je veux le dire tranquillement, il y a eu pendant un temps et peut-être existe-t-il encore et j'en aurais quasiment terminé, une espèce de faux procès selon lequel positionner une offre de sièges abondée par de l'argent public, pour conforter un certain modèle économique et notamment un certain modèle touristique, n'était pas idéologiquement acceptable.

On l'entend parfois sur d'autres infrastructures que les aéroports, je pense aux ports. Et je voudrais dire, bien que partageant un certain nombre de constats réservés, voire critiques, à l'endroit d'un certain nombre de tourisme ou de formes de tourisme, qu'il n'était pas pour autant acceptable qu'on condamne, et je le redis, peut-être n'était-ce pas là votre souhait, un certain nombre d'infrastructures et d'aéroports, au prétexte qu'ils s'inscrivent dans des territoires à forte attractivité touristique et qu'ils participent d'un développement, je vais dire un gros mot, d'une croissance qui bénéficie à l'ensemble de notre peuple.

Vous l'avez dit, je n'ai rien à rajouter, c'est très clair et je crois qu'à compter d'aujourd'hui, on peut ensemble dire que ce faux procès est derrière nous et qu'on embrasse ensemble, de manière plus sereine et peut-être plus constructive, la réalité économique dans sa complexité, mais également dans sa réalité.

Donc oui, en rupture avec le courrier du 28 février, une augmentation de l'offre de sièges. Je note l'attitude de nos collègues balanins, elle est en tout point comparable.

Je finis en disant donc, vous l'aurez compris, que nous allons, Madame la Présidente, sans mauvais teasing, ni roulement de tambour,

voter ce rapport, mais je le dis également, ça ne vaut pas quitus de votre politique des transports dont nous continuons de penser, dans le sillage de notre vote défavorable concernant la DSP maritime et en prévision d'autres événements, qu'elle n'est pas à ce stade adaptée aux enjeux de notre île. Mais de tout cela, je le sais, nous aurons l'occasion de reparler. Je vous remercie.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Bien. Paul-Félix Benedetti.

M. Paul-Félix BENEDETTI

En aviation, le décollage est toujours plus facile que l'atterrissage, donc là vous êtes pour le moment sur un décollage. On va essayer de vous aider, mais j'ai peur d'un crash à la fin, parce que vous cherchez au moins 30 M€.

Donc aujourd'hui, la position qu'on a, elle n'est pas calée sur l'intérêt d'une corporation, elle est calée sur l'intérêt d'un pays. Et si, en notre âme et conscience, nous avons pensé que c'était un mauvais cahier des charges, une mauvaise orientation pour l'intérêt du pays et de sa corporation d'avionneur, on aurait voté contre, ça ne nous aurait pas posé de problème de comportement.

Par contre, dans ce cadre-là, je pense qu'il faut accompagner la démarche forte en pensant aussi aux 1000 salariés directs corses qui sont dans ce secteur, qui est quand même très secoué après une pandémie de deux ans, après un redéploiement mondial.

Moi, je pense qu'on doit être encore plus actif sur le décisionnel, sur la planification en amont des appels d'offres.

J'aurais aimé que dans le cahier des charges, il y ait écrit noir sur blanc que l'autorité délibérante, elle doit valider les programmes d'achat et de matériel, c'est trop important. Un avion, c'est au minimum une durée de vie de 40 000 heures. On fait un investissement sur 10 à 15 ans, en dizaines de millions d'euros. Moi, par exemple, le choix de renouveler sur des ATR 500, je ne l'aurais pas fait. J'aurais imposé peut-être des bombardiers, excusez-moi, je suis toujours sur les anciens noms, des Airbus A 200. Mais il faut qu'on en discute, c'est quelque chose de politique parce que l'offre de

sièges dans le cadre de la DSP, c'est une réalité structurelle pour discuter avec l'Europe et le reste. Mais si l'avion que l'on met pour le nombre de rotations qu'on a réussi à faire valider, au lieu de faire 70, il fait 100, mécaniquement, vous renforcez l'offre. Et ça nous permet sur une économie d'échelle qui est quand même je pense acceptable, d'essayer de garder la mainmise sur le transport aérien, public et maîtrisé. Parce que, quoi que vous m'ayez dit tout à l'heure, l'aérien a supplanté le maritime sur ces quelques dernières années et ça va continuer à être comme cela, parce que c'est la logique aujourd'hui des transports, de la rapidité, d'un monde qui bouge vite et on n'a pas envie de passer une nuit en bateau pour aller à Marseille pour après, prendre le TGV pour aller à Paris, par exemple. Et, c'est pareil partout ailleurs, c'est le même scénario sur la Sardaigne, le même sur les Baléares et je ne vous citerai pas toutes les autres îles de la Méditerranée.

Nous, par contre, on vous attend sur le résultat. Je vous souhaite une bonne négociation sur l'augmentation de l'enveloppe, sur son indexation, sur un indice à trouver, sur un juste prix, un juste coût.

Par contre sur la méthode, je continue à vous faire le reproche d'avoir tout lâché dans le maritime. Oui, vous avez tout lâché, bien plus que ce qu'il aurait fallu lâcher. Et ce qui vous rend aujourd'hui avec un exercice de négociation qui va être très difficile, s'il n'y a pas satisfaction sur une augmentation substantielle de l'enveloppe d'au moins 20 %, qui est due, je vous l'accorde, mais qui, pour le moment je n'ai pas l'impression d'avoir en face un État nourricier qui veut nous faire des cadeaux ou nous allaiter. Il cherche plutôt à nous sevrer. Donc, c'est à nous de nous détacher de lui au plus vite.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Qui d'autre souhaite s'exprimer ? Josepha Giacometti.

Mme Josepha GIACOMETTI-PIREDDA

Merci Madame la Présidente.

Je ne vais pas revenir sur le fond de mon intervention, chacun s'est exprimé. Alors sans suspense et son teasing pour ma part non plus, je vais commencer par mon vote, ce sera celui d'une abstention. Et puis derrière les abstentions, puisque maintenant on qualifie les pour, les contre

et les abstentions, il y a soit de la bienveillance, soit de la malveillance. Mais lorsque les intérêts de la Corse sont convoqués, je n'ai jamais de malveillance. Mais il y a une attente très forte qui pour moi ce soir n'est pas satisfaite, même au regard de vos réponses, puisque je reste convaincue qu'il me manque un échelon dans le système global et que je n'étais pas hors sujet pour la bonne et simple raison que cela s'inscrit dans une vision stratégique et qu'une vision stratégique, elle est faite, et vous l'avez rappelé d'ailleurs, honnêtement, à juste titre d'un ensemble global que pour l'heure, je ne vois pas encore se dessiner.

En revanche, je ne voterai pas contre parce qu'il est vrai que le cahier des charges, et je vous l'ai dit peut-être de manière plus ramassée en préambule de mon propos, il est bien bâti. Que derrière, nous voyons tous se dessiner une réalité sociale et que, même dans mon abstention, à cette réalité sociale, à cette nécessité de la préservation de cette réalité sociale, nous y sommes tous attachés. Moi, pas moins que d'autres ! Mais je continue de penser parce que, y compris pour l'ensemble de ces acteurs, y compris pour la réalité sociale qui y est attachée et dans l'intérêt de l'ensemble des Corses, je crois qu'il nous faudra nous inscrire dans un modèle vertueux beaucoup plus large, je ne dis pas que celui-ci est vicieux, sinon j'aurais voté contre, mais dans un modèle vertueux beaucoup plus large pour lequel j'attends de voir se dessiner les contours.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Jean Biancucci.

M. Jean BIANCUCCI

Je voudrais intervenir. Donc à ce stade, en dehors des critiques ou des propositions annexes qui ont pu être faites, et c'est normal, on est sur un dossier extrêmement important, complexe aussi, j'ai quand même noté que chacun a remarqué que le dossier qui nous était proposé était un dossier complet, certains ont dit remarquable, et bien entendu, c'est l'essentiel.

On va en venir au contenu. Je commenterai par une question : est-ce que véritablement cette proposition répond à la fois en termes de besoins, en termes d'arbitrage européen de réglementation, en termes de tarifs aussi, en termes de cohérence sans la proposition ? Et la dernière question est celle-ci : est-ce que cette proposition est conforme à la fois à la

nécessité de maintenir l'emploi dans l'île ? Est-ce que cette proposition est conforme en un mot à l'intérêt collectif corse ? C'est l'essentiel. Il y aura toujours à dire à la marge.

Pour ma part, et notre groupe y répond de manière extrêmement positive, pouvait-on faire mieux ? Difficile, très difficile. Je crois que vous avez été au bout de ce qui a été possible de proposer et ça, c'est tout en votre honneur.

En dehors de la solidarité qu'on peut avoir, notre groupe, envers l'exécutif, je crois qu'il y a cet aspect aussi qu'il faut souligner, de temps en temps il faut dire les choses aussi de cette manière. Il n'y a pas que la politique, il y a de bons dossiers et puis il peut y avoir de mauvais dossiers. Celui-ci est un très bon dossier. Je vous remercie.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Bien. Nous allons passer aux opérations de vote. Je vais vous demander de bien lever les mains à chaque énoncé, ùn vi sbagliate micca. Il y en a qui ont des procurations parce que ce que je n'arrive pas forcément à bien distinguer, c'est les absents et les procurations, en particulier pour « Un soffiu », qu'on soit bien au clair, voilà.

Donc, qui est contre ? Qui s'abstient : Mme Josepha GIACOMETTI-PIREDDA et 11 « Un Soffiu Novu » ? Qui ne participe pas au vote ? Qui est pour ? « Fà Populu Inseme », « Avanzemu », « Core in Fronte », plus 3 du groupe « Un soffiu novu » MM. Georges MELA, Didier BICCHIERAY, Pierre GUIDONI.

Absentes : Mmes Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Santa DUVAL et Cathy COGNETTI-TURCHINI.

Donc il y a 63 inscrits, il y a 3 absents, 13 abstentions exprimées : 47. Pour 47.

Donc le rapport est ADOPTE à l'unanimité.

Monsieur le Président, je vous en prie.

M. le Président Gilles SIMEONI

On peut faire une pause de 2 minutes, s'il vous plaît, c'est possible.

Mme la Présidente Marie-Antoinette MAUPERTUIS

Vous croyez ? Très bien alors pose technique de 2 minutes et ensuite je vais être remplacée par Hyacinthe Vanni. Merci.

La séance suspendue à 19 h 15 est reprise à 19 h 55.

M. Hyacinthe VANNI

Très bien. On va continuer. Tout d'abord, je vais vous soumettre la dérogation au temps de travail pour les agents du secrétariat général. Donc je la mets aux voix. Qui est pour ? Unanimité. Très bien.

Je pense que nous pouvons passer, avec l'accord du Président, sur le rapport d'information sur le maritime.

Vous avez la parole, Monsieur le Président.

*** Puntu d'infurmazione nantu à a diligazione di sirviziù publicu marittimu/Point d'information sur la délégation de service public maritime**

M. le Président Gilles SIMEONI

Donc, le rapport d'information sur le maritime.

Vous vous rappelez, Mesdames et Messieurs les élus de l'Assemblée de Corse, que votre Assemblée a, par délibération en date du 20 décembre 2022, décidé de l'attribution des lignes de délégation de service public dans le cadre de la desserte maritime de la Corse.

Dans le cadre de cette délibération, la compagnie la Méridionale a été désignée comme délégataire du lot n° 1, Ajaccio, dans le cadre d'un groupement qu'elle avait formé avec la compagnie Corsica Linea et elle a été désignée comme délégataire dans le cadre du lot n° 4, assurant la desserte entre Portivechju et Marseille. Donc ça, c'était le 20 décembre 2022.

Par courrier daté du 8 mars 2023, la société Méridionale a fait part à la Collectivité de Corse et à l'Office des transports de la Corse du projet des groupes STEF et CMA CGM de se rapprocher en vue d'étudier ensemble la possibilité pour le groupe CMA CGM d'acquérir auprès du groupe STEF 99,14 % du capital de la société la Méridionale, ainsi que l'intégralité du capital de la société SIGMA, détenu via la société compagnie Méridionale de participation, la société SIGMA étant la structure juridique propriétaire des bateaux utilisés et affrétés par la compagnie Méridionale dans le cadre notamment de la desserte de service public.

Ça, ce sont les éléments factuels.

Quel est le cadre juridique dans lequel s'inscrit cette information ? Cette information est en fait régie par le contrat qui dispose dans son article 57, que : « si la composition de l'actionnariat du délégataire venait à être modifiée de manière majoritaire par rapport à l'actionnariat initial à la date de signature de la présente convention, il en informera le délégataire préalablement à sa mise en œuvre, l'OTC et la Collectivité de Corse, par lettre recommandée avec accusé de réception ». Donc, c'est l'obligation d'information qui pèse sur le délégataire, obligation d'information qui a été remplie à travers le courrier du 8 mars 2023 que je viens de rappeler.

Quel est l'objet de cette information ? « Le délégataire devra, dans sa lettre de notification susvisée adressée à l'OTC et à la Collectivité de Corse, justifier du maintien de ses capacités économiques, financières, techniques et professionnelles ». Donc cette information a un objectif, permettre à l'OTC et à la Collectivité de Corse de s'assurer, à travers la notification, que la compagnie qui se propose d'acquérir une part ou la totalité de l'actionnariat du délégataire, dispose des capacités économiques, financières, techniques et professionnelles lui permettant d'assurer la continuité du contrat de délégation de service public.

Une fois que la Collectivité de Corse et l'Office des transports sont saisis de cette information, quelle est leur office, quel est leur rôle ? Vérifier que le projet permet des garanties qui assurent que l'exécution du contrat sera prévue dans les termes convenus.

Il ressort des analyses juridiques que je vous communiquerai par écrit, premièrement, que cette modification de l'actionnariat du délégataire ne constitue pas, au sens tant du droit européen que du droit interne, un changement de cocontractant. Autrement dit, il n'y a pas nécessité, selon des analyses juridiques concordantes que j'ai sollicitées, d'aller vers une modification par voie d'avenant de la délégation de service public.

Deuxièmement, l'information préalable du président du Conseil exécutif et de la présidente de l'Office des transports de la Corse suffit pour considérer que les obligations du contrat pesant sur la charge du délégataire sont remplies.

Néanmoins, j'ai considéré, en accord avec la présidente de l'Office des transports de la Corse que, eu égard au caractère stratégique de la matière maritime et eu égard à l'importance de ce contrat de délégation de service public, il était nécessaire et normal que l'Assemblée de Corse fût informée de cette notification, même s'il n'y a pas d'obligation juridique à proprement parler.

Cette information se fait donc aujourd'hui par la voie orale, étant précisé que d'une part, je vais vous communiquer les éléments écrits qui m'ont été envoyés et que d'autre part, j'ai invité, aussi bien la Méridionale, délégataire actuel, que le groupe CMA CGM qui se propose de racheter les actions de la Méridionale, à rencontrer notamment les présidents de groupes de l'Assemblée de Corse, majorité et opposition, pour qu'ils puissent, comme ils l'ont fait devant moi, expliquer et développer le cas échéant les informations qu'ils ont portées à notre connaissance, conformément aux exigences du contrat.

Un dernier mot pour vous dire que nous avons, suite au premier courrier du 8 mars 2023, sollicité des informations complémentaires par courrier du 28 mars, que nous avons reçu les explications complémentaires sollicitées dans le courant du mois d'avril, et que bien évidemment, j'allais dire bien évidemment eu égard à la surface financière du groupe CMA CGM, toutes les garanties relatives à l'exécution du contrat au plan juridique, budgétaire, financier et technique nous ont été données, ont été données à l'exécutif, ont été données à l'Office des transports. Je souhaite qu'elles soient également données, pour information, à l'Assemblée de Corse car, au-delà de l'exigence du contrat, l'arrivée dans le paysage maritime Corse de cet opérateur majeur est un élément économique et

même politique d'une importance considérable. Et il me semble donc, je le répète, indispensable que l'Assemblée de Corse ait en sa possession tous les éléments qui sont ou qui ont vocation à être en possession du Conseil exécutif de Corse.

Je termine en disant, premier élément d'information, que l'ensemble des organisations syndicales représentées au sein de la compagnie Méridionale ont validé le projet de rachat. C'est un élément important.

Deuxième élément, au-delà des garanties qui m'ont été données, j'ai tenu à rencontrer les représentants du groupe CMA CGM. J'ai notamment rencontré le Président, Rodolphe Saadé, d'abord pour faire sa connaissance, bien sûr ; ensuite, pour m'entretenir avec lui. Nous avons eu un certain nombre de discussions qui découlent aussi bien de l'esprit que de la lettre du contrat.

Premièrement, concernant la flotte, mais CMA CGM aura l'occasion de vous le dire, il y a un projet de leur part de renouveler les bateaux qui sont utilisés dans le cadre de la desserte et de la délégation de service public de la Corse. Premier élément.

Deuxième élément, comme le prévoit le contrat, la Collectivité de Corse a vocation, notamment dans la perspective d'une future société d'investissement, société d'économie mixte d'investissement, à être informée des modalités techniques du choix et consultée sur les choix qui pourraient être faits en matière de renouvellement de l'outil naval.

Troisième élément, conformément à sa politique générale, ce renouvellement, s'il se fait, lorsqu'il se fera sous des délais très brefs selon les intentions annoncées par le candidat au rachat des actions et du capital, aura vocation à donner toutes les garanties en termes environnementaux, notamment en termes de pollution, notamment l'usage du GNL, possibilité pour les bateaux de s'alimenter à quai en électricité et de disposer également de batteries, notamment pour la Corse où l'alimentation à quai n'est pas encore disponible.

De la même façon, j'ai demandé les garanties qui seraient données en matière d'absence de rejets des eaux noires et des eaux usées et de gestion des déchets.

Troisième point important, la question de l'emploi qui avait été intégrée dans la convention de délégation de service public. Là aussi, aussi bien la Méridionale que la CMA CGM nous ont donné des garanties fermes en matière de maintien, voire du renforcement de l'emploi, maintien de l'emploi actuel bien sûr, notamment en Corse, dans le cadre du pavillon français de premier registre, ce qui était une des attentes inhérentes au contrat de délégation de service public.

Quatrième axe des discussions d'ores et déjà engagées dans la perspective de cette évolution du capital de la Méridionale, c'est une sollicitation pour un engagement fort de la CMA CGM, notamment dans le cadre de la politique de formation et d'éducation. On a en Corse un lycée maritime qui a déjà un partenariat fort avec Corsica Linea, lycée maritime qui a un taux d'insertion professionnelle qui est remarquable, près de 80 %. Nous avons consenti, vous le savez, des investissements importants aussi bien sur l'immobilier que sur les équipements pédagogiques, je pense notamment au dispositif pour le poste de pilotage et pour la salle des machines, le simulateur poste de pilotage et salle des machines. Donc, l'idée c'est bien sûr qu'il y ait demain un partenariat renforcé, aussi bien en termes de formation qualifiante, de diplômes que de débouchés professionnels.

Donc, ces discussions sont engagées, elles sont consignées dans un certain nombre de documents qui ont été échangés entre les représentants et conseils des différentes parties. Ils auront vocation, ces éléments, à être présentés aux présidents de groupes, si vous acceptez le principe de ces rencontres.

Dernier mot pour dire que, comme j'ai eu l'occasion de le faire avec la Méridionale et avec Corsica Linea, nos actuels délégataires, j'ai bien sûr insisté sur la perspective politique générale qui est la nôtre en matière d'organisation de notre système de desserte maritime. Ça nous renvoie au débat que nous avons eu tout à l'heure sur notre vision globale du maritime et de l'aérien et notre volonté de faire que les choix essentiels de la Corse, dans le domaine des transports extérieurs, reste sous le contrôle de la puissance publique corse.

Voilà ce que je voulais vous dire à titre d'information aujourd'hui, et si vous m'y autorisez, je communiquerai les coordonnées des différents présidents de groupes, majorité comme opposition, pour que ce

que je viens de vous dire puisse vous être exposé directement par notre délégataire actuel et par la société CMA CGM qui s'apprête à racheter le capital de celle-ci et donc, à devenir notre cocontractant.

M. Hyacinthe VANNI

Merci Monsieur le Président.

C'est un rapport d'information. S'il y a des réactions, une prise de parole par groupe, je peux donner la parole 5 minutes par groupe. Oui, Paul-Félix.

M. Paul-Félix BENEDETTI

C'était annoncé par les milieux maritimes depuis le mois de janvier, donc juste quelques jours après l'attribution du contrat à la CMN. Est-ce qu'il aurait racheté la CMN s'il n'y avait pas eu un contrat aussi favorable, aussi économiquement stabilisé ? Je pense qu'il ne l'aurait pas fait ou alors à un prix dérisoire et dans ce cadre-là, on aurait pu comprendre que c'était dans l'intérêt du maintien de l'emploi dans le bassin marseillais, probablement pas pour la Corse.

On se retrouve donc aujourd'hui avec une opération commerciale qui pour moi est déloyale dans l'esprit. Sur la forme, elle est probablement légale ; dans l'esprit, elle ne correspond pas au schéma qu'on voulait.

Moi, je suis un peu plus libre que vous, Président, puisqu'en plus je n'ai même pas voté la DSP, j'ai même voté contre. Donc, intrinsèquement, je ne suis pas lié. Mais moralement, politiquement, on y est lié. On a quand même avec la CMN un partenariat de plusieurs dizaines d'années, de très nombreux salariés marins qui résident en Corse et d'autres marins qui résident à Marseille essentiellement ou autour.

Aujourd'hui, il y a cette offre de rachat, ce nouveau partenaire qui devient co-délégataire avec Corsica Linea de la ligne d'Ajaccio où, là aussi, c'est une autre logique.

Moi, je comprends que le groupe CMN qui a eu trois années de déboires, de pertes financières, qui l'ont amenées à consommer ses actifs, c'est-à-dire que la société n'était absolument pas en faillite, elle était simplement décapitalisée, avec des pertes annuelles qui oscillaient entre 10

et 20 millions d'euros, les années où elles n'ont pas eu les continuités de contrat.

La décence aurait été de proposer à l'opérateur naturel qu'est la Collectivité de Corse une proposition éventuelle pour intéresser par le rachat, puisque on veut se désengager. Ils n'ont rien fait. Ou alors en règle commerciale, c'est de proposer par exemple, de laisser la ligne d'Ajaccio où ils ne sont jamais que co attributaires à l'autre délégataire qui, qu'on le veuille ou non, est à actionnariat corse majoritaire, même si je les critique souvent, je leur trouve au moins cette qualité.

Donc, on est quand même dans un mécanisme économique qui peut nous dépasser dans les années à venir car la surface financière du groupe Saadé qui a engrangé en deux années seulement, plus de 30 milliards d'euros de profits, peut laisser perplexe un élu insulaire comme un président de l'exécutif qui gère un budget de quelques centaines de millions d'euros, et même un président de République comme la France.

Il agit sûrement sur ordre, sur proposition étatique. Pourquoi s'occuper aujourd'hui de la navigation en Corse ? Il faut qu'on ait des éclaircissements. Il possède 500 navires. Ce n'est pas les quatre de plus qui vont lui amener quelque chose en plus. C'est quoi l'objectif ? C'est quoi la garantie ? Est-ce que ces attaches familiales à la Corse font qu'il y trouve un intérêt ? Je l'espère, ça serait une petite raison valable, mais la seule.

Aujourd'hui, ça pèse lourd un tel partenaire. Il peut anéantir la concurrence, le coup d'après. Il peut rentrer là, avec la méthode du cheval de Troie et ensuite déstabiliser complètement.

Des garanties, comme tout bon commerçant, il va nous en donner. C'est un super vendeur, c'est un vrai phénicien, pas comme nous. Président, oui, nous, « Core in fronte », on ira le voir parce qu'on ne peut pas passer à côté d'un niveau d'explication politique. On ne peut pas avoir des déconvenues, mais, je reste persuadé qu'on doit peser, qu'on doit demander des garanties symboliquement, sur l'aide à la constitution d'un capital corse navigant, au travers d'une société dont la forme juridique est à définir, qui peut être une société anonyme, qui peut être une société d'économie mixte, qui peut être un groupement, mais on doit y être. C'est sûr qu'il n'a pas besoin de nous, il pourrait mettre sur la table 200, 300, 400, 500 millions. Ce n'est rien. Il a racheté, on parlait d'aérien là, pour

faire plaisir à l'État français, 12 % du capital d'Air France pour les recapitaliser, pour leur donner un peu de trésorerie et de capacité. Mais demain, il peut racheter la CCM, il peut racheter n'importe quoi. Donc on a besoin aujourd'hui d'y voir clair.

Je comprends que les marins soient favorables à ce rachat. Ils y voient de la sécurité d'emploi, ils voient une grosse ossature, un vrai patron marin alors que jusqu'à présent ils avaient un patron transporteur de marchandises routières par le froid. Mais je crois quand même que c'est une DSP qui est mal engagée sur l'esprit, c'est une déconvenue de voir quand même ce nouvel arrivant qui aurait pu avoir même logiquement la politesse de faire une proposition de rachat avant et de répondre à l'appel d'offres une fois qu'il avait fait la proposition. Ça aurait été la règle commerciale et la règle de la morale.

Et aujourd'hui, moi je vais aller le voir, mais en ayant un a priori qui est quand même fortement dégradé et négatif parce que je n'arrive pas à comprendre la motivation réelle. Elle n'est pas économique. Alors si elle n'est pas économique, c'est pour rendre service à qui qu'il vient là ? Dans quelle autre logique ?

Je vous l'ai dit, j'espère être convaincu que c'est ma première version et que c'est le côté affectif qui le pousse vers nous comme ça l'a poussé une première fois.

M. Hyacinthe VANNI

Merci.

M. Savelli a la parole.

M. Jean-Michel SAVELLI

Merci, Monsieur le Président.

Effectivement, je rejoins un petit peu Paul-Félix sur les motivations, on peut se poser des questions sur les motivations. Je ne pense pas qu'il y ait d'hostilité dans ce rachat, d'autant plus qu'effectivement, M. Saadé a des liens familiaux importants avec la Corse.

Je suis un peu sceptique sur son approche économique du sujet, c'est-à-dire que c'est un transporteur de fret, de porte-containers, de fret en général. Son métier, ce n'est pas le passager et la question qu'on peut se poser, c'est : si à l'occasion de ce renouvellement de flottes, il ne va pas se limiter, s'il veut être vraiment dans l'optimisation économique, s'il ne va pas se limiter à ce que le cahier des charges demande effectivement, alors il ne faut pas oublier qu'aujourd'hui, on a des cargos mixtes, parce que c'est un type de navires qui existent, qui sont assez rares, je dirais que c'est plus des navires de transition, qui ont permis de faire la transition entre les paquebots et des cargos. Mais à partir du moment où aujourd'hui, dans le cahier des charges, on ne transporte plus que du fret, en tout cas, on ne finance plus que du fret, il n'est pas impossible que ce Monsieur décide de dire « eh bien, finalement moi je fais le plus beau cargo du monde, mais je le limite en terme de passagers au strict minimum de ce qui est demandé dans le cahier des charges », c'est-à-dire que ça risque d'être un élément qui déstabilise effectivement le marché. Ça peut être aussi une opportunité, c'est l'opportunité de faire cette transition vers une flotte qui est totalement adaptée aux besoins et qui peut générer aussi à la fin une économie pour notre Collectivité.

Donc, il ne faut pas le voir pas forcément, comme quelque chose d'hostile, mais une opportunité en même temps et quand même à surveiller vraiment ses intentions. Je dirais être assez vigilant.

Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

Merci. D'autres interventions ? Monsieur Biancucci.

M. Jean BIANCUCCI

Quelques mots.

D'abord, Monsieur le Président, on vous remercie de nous informer de cette situation, ceci d'autant plus que, comme l'a dit notre ami Paul-Félix, on a été informés par les médias de ce rachat.

Alors, à ce stade, comment peut-on intervenir ? Quelles questions, parce qu'il y en a quand même, on ne peut que s'interroger à la fois sur la méthode, sur le phasage, ça nous interpelle. Mais pour autant, il

y a quand même une situation qu'on doit prendre en compte puisqu'il s'agit d'emplois et que les relations qu'on on a pu avoir avec la CMN, je ne parle pas en termes vraiment de transport, se sont quand même dégradées, comme s'est dégradé aussi la situation financière. Mais on pourrait y revenir à l'occasion effectivement d'une rencontre que l'on devra préparer, parce qu'il y a beaucoup de questions qu'on sera amenés à poser.

Il nous faut, Président, un certain nombre de garanties. C'est une opération très lourde, aussi lourde qu'est lourd celui qui mène cette OPA.

Donc, je pense qu'à la fois, on peut considérer au niveau des informations que l'on a, que ça peut être un élément positif qui peut rentrer dans le dispositif avec des inquiétudes, des questions, un certain nombre d'interrogations. Je ne pense pas que, à ce stade ce soir, on puisse aller plus loin.

Nous souhaitons bien entendu rencontrer ce groupe. Comme on le sait, l'épouse de ce Monsieur est Corse, mais est-ce que ça suffit pour que les choses puissent être considérées comme positives ? C'est une condition que l'on prend en compte qui, effectivement, peut être un élément intéressant, mais est-ce qu'elle est suffisante ? Je ne pense pas.

Donc, on attend de le rencontrer et puis ensuite, on sera amenés à poser publiquement et à expliquer publiquement notre position. A ce stade, Président, je préfère en rester là. Donc, prudence.

M. Hyacinthe VANNI

Merci.

Jean Christophe.

M. Jean-Christophe ANGELINI

Merci, Président.

Je vais être très bref. On sait l'essentiel et en même temps on ne sait rien. On sait que la Méridionale a changé de propriétaire. On ne sait pas quand les choses ont débuté. Moi, ce qui m'a un peu gêné au début des affaires, c'est qu'on pouvait tous penser ou qu'on pourrait tous penser que les choses, en termes de négociations, avaient débuté avant que notre

Assemblée ne vote la DSP. Personne ne peut croire que ça s'est joué en quelques semaines à peine. C'est un groupe et une entreprise qui ont une force de frappe quasi illimitée, mais qui en même temps ne peuvent pas conclure des deals de cette importance en quelques jours ou en quelques semaines. Donc, je pense qu'au moment où nous, nous votons, les choses avaient déjà débuté.

Après, ce n'est pas parce qu'elles avaient commencé avant qu'on en parle que ça pose en soi un problème rédhibitoire. Donc, il y a ce petit arrière-plan qu'il faut intégrer et dont on aura l'occasion de reparler.

Deuxièmement, politiquement, on ne va pas faire de procès d'intention, pas plus qu'on ne va préjuger au regard de ses connexions, je parle de Monsieur Saadé, de la qualité, au-delà de la mauvaise qualité de ce qui sera entrepris. Mais on troque un actionnaire privé contre un autre actionnaire privé. Moi je vous rends attentif au fait que ça n'est pas n'importe lequel. Paul-Félix et d'autres, Jean-Michel, l'ont un peu dit.

Aujourd'hui, la question est simple pour notre Assemblée à ce stade, est-ce qu'en l'état du droit, et notamment depuis le vote de la DSP, et dirons-nous, des moyens dont on dispose, juridiques, politiques et autres, il faut envisager une reconfiguration d'une partie de l'outil naval, ou bien est-ce qu'il faut accepter le changement de propriétaire comme un principe simple de réalité dont on va essayer à court ou à moyen terme, de faire bénéficier la desserte ? La question pour nous, elle est là.

J'entendais parler de SEMOP, de SPL, on peut adhérer intellectuellement à l'idée. Je ne suis pas certain que quelques mois à peine après que la Collectivité se soit prononcée, on ait juridiquement les moyens de le faire et que le simple changement de propriétaire d'une des parties à la DSP puisse ouvrir cette brèche-là. Et il faudrait encore que tout le monde soit d'accord, à commencer par lui.

Mais il y a une configuration nouvelle, on en prend acte sereinement. Pas de préjugés, pour notre part, pas de procès d'intention, mais l'idée assez claire et je parle, y compris depuis une ville qui va être dirons-nous « desservie » par cette compagnie. On regarde donc ça avec d'autant plus d'intérêt. On va voir, mais je pense que le débat politique pour notre Assemblée est là.

Est-ce ce qu'on en profite pour ouvrir la discussion entre nous et proposer un deal à l'actuel propriétaire, ou bien est-ce qu'on considère qu'on a troqué un privé, pour un privé, contre un privé et qu'il n'y a pas lieu de s'en émouvoir plus que cela, en attendant ce que nous n'acceptons pas bien, mais le débat démocratique a eu lieu et il a été tranché, la fin de la DSP.

Donc voilà, à ce stade, une position réservée mais néanmoins ouverte, en attendant que le débat ait lieu non pas entre l'exécutif et l'opposition, Monsieur Saadé etc., mais d'abord entre nous pour voir ce qu'il y a lieu de faire ou pas concernant cette information nouvelle. Merci.

M. Hyacinthe VANNI

Merci. D'autres interventions. Non. Monsieur le Président, si vous voulez ajouter quelque chose ?

M. le Président Gilles SIMEONI

J'ai bien pris note des différentes interventions.

Simplement dire, pour être très clair, CMA CGM nous a dit officiellement que son projet de rachat était postérieur à l'attribution de la délégation de service public et il nous le dira dans des formes juridiques précises.

Vous dire aussi très clairement, je sais que vous le savez, qu'en ce qui me concerne, en ce qui concerne le Conseil exécutif, bien évidemment, nous n'avons aucune espèce d'information en amont de l'attribution de la délégation de service public sur un éventuel changement de l'actionnariat de tel ou tel des candidats. Je le dis, comme ça c'est très clair.

Pour le reste, j'ai bien pris note de ce qui a été dit, j'inviterai la compagnie CMA CGM à rencontrer chacun des groupes et chacune des sensibilités représentées dans l'hémicycle, dans les plus brefs délais. Je proposerai ensuite à la Présidente de l'Assemblée de Corse et aux présidents que nous nous revoyons rapidement, sous le format qui apparaîtra le plus adapté pour que nous puissions échanger sur nos impressions et analyses respectives.

M. Hyacinthe VANNI

À ringrazià vi.

C'est un rapport d'information.

A la demande de la conseillère exécutive, Antonia Luciani, nous pouvons présenter le rapport n° 81. Vous avez la parole, Madame la Conseillère exécutive.

**INSIGNAMENTU - FURMAZIONE - RICERCA /
ENSEIGNEMENT -FORMATION – RECHERCHE**

* **Raportu n° 081** : Regulamentu di l'aiuti relativu à i
sughjorni sculari è classe di scupertu in u primu gradu

Rapport n° 081 : Règlement des aides au titre des séjours
scolaires et classes de découverte dans le premier degré

Mme Antonia LUCIANI

À ringrazià vi.

Cari cullegghi, comme vous le savez, la Collectivité de Corse en matière d'éducation œuvre pour que chaque jeune puisse construire sa place dans la société et développer les conditions de son propre épanouissement. Nous en parlons déjà ce matin lors des questions orales.

Nous souhaitons déployer une véritable offre de services éducatifs en partenariat avec l'ensemble des opérateurs territoriaux en

faveur des élèves inscrits dans les établissements insulaires, depuis l'école primaire jusqu'à l'université.

Toujours en cohérence avec les actions identifiées dans le cadre du Pattu per a ghjuventù porté par ma collègue Lauda Guidicelli qui vise une meilleure adaptation de l'action publique aux besoins des jeunes, notamment parmi les objectifs principaux, celui de construire un système éducatif performant et innovant reposant sur l'égalité des chances.

Dans ce sens, la Collectivité de Corse participe chaque année au financement de voyages et de séjours scolaires organisés dans le premier degré et dans le second degré. Mais aujourd'hui, on parlera essentiellement du premier degré puisqu'il s'agit de la mise en place d'un nouveau règlement d'aides.

En effet, ces voyages et ces séjours scolaires ont des bénéfices, nous le savons, l'acquisition d'expériences très enrichissantes qui permettent aux enfants de développer leur autonomie et d'apprendre notamment les règles élémentaires de vie en collectivité.

Depuis 2018 et donc la mise en place de la Collectivité de Corse, 37 voyages et séjours éducatifs ont été organisés dans les écoles situées aussi bien dans les zones rurales qu'urbaines et donc, soutenus financièrement, ce qui a permis à plus de 700 élèves d'écoles primaires de partir, sachant qu'au milieu, il y a eu les années COVID et que donc, il y a eu quand même un impact. Ça aurait pu être nettement supérieur et aujourd'hui, on a de nouveau des voyages qui se font à-peu-près normalement.

Ces séjours ont permis à ces enfants de découvrir d'autres activités, sports nautiques et divers, de visiter des sites culturels ou naturels présents à l'intérieur de l'île ou bien à l'extérieur.

Voilà les raisons pour lesquelles il convient de consolider la dynamique qui est enclenchée et de poursuivre notre effort financier afin de soutenir les différents projets proposés par les écoles et autres coopérations scolaires, notamment dans ce cadre d'un nouveau règlement d'aides spécifique qui s'appliquera, si vous en êtes d'accord, dès la rentrée scolaire 2023.

Ce règlement a pour objectif, bien entendu, d'accorder une aide équitable aux écoles de l'ensemble du territoire. Il est important de rappeler que de manière générale, toutes les sorties scolaires régulières doivent être gratuites pour les familles. Une contribution financière peut être éventuellement demandée aux familles, mais en aucun cas, un élève ne peut être écarté pour des raisons financières. En tout cas, c'est dans cette volonté-là que nous inscrivons notre action.

C'est pour cela également que des modes de financement auprès des collectivités territoriales et d'autres partenaires, dans le respect du principe de neutralité de l'école publique, sont recherchés. Les conseils départementaux et généralement les mairies abondaient financièrement à ces projets de séjours scolaires courts et autres classes de découverte. Mais comme je vous le disais, depuis le 1^{er} janvier 2018, les conseils départementaux et la Collectivité territoriale de Corse ayant fusionné pour donner naissance à la Collectivité de Corse, cette dernière a largement contribué à soutenir les différents projets proposés par les deux inspections académiques.

En effet, les projets de voyage du premier degré étaient centralisés par les deux inspections académiques et le service des actions éducatives était invité par les différentes inspections à donner un avis d'opportunité sur la base de l'avis des inspecteurs pédagogiques, et ce, uniquement sur un aspect financier.

Afin d'harmoniser les modalités d'instruction des projets transmis par les enseignants et de réduire les inégalités, du Cismonte au Pumonte, la direction de l'éducation, de l'enseignement et de la recherche de la Collectivité de Corse a organisé dès janvier 2022, une première commission territoriale des voyages scolaires dans le premier degré.

Cette instance regroupe les deux directions des services départementaux de l'éducation nationale et les principaux financeurs, comme les différentes communes de Corse et principalement celles d'Ajaccio et de Bastia, qui est chargée d'examiner à la fois les aspects pédagogiques et financiers permettant une sélection des projets présentés par les écoles insulaires

Cette commission territoriale qui se réunit une fois par an, a d'ores et déjà permis d'homogénéité les pratiques et de favoriser une

dynamique équitable sur tout le territoire, mais surtout d'avoir une meilleure visibilité territoriale et pas uniquement départementale comme c'était le cas auparavant, et également d'avoir une visibilité aussi sur l'aspect pédagogique et pas uniquement financier.

Aujourd'hui, il convient par souci de lisibilité et de bonne gestion, de définir une procédure d'obtention des aides accordées par la Collectivité de Corse au bénéfice des établissements scolaires désireux de mettre en place ces séjours scolaires.

Il permet également de mettre en place une meilleure information.

Cette aide s'élèvera forfaitairement entre 50 et 300 € par élève, permettant donc de financer au maximum 80 % de la totalité du séjour.

La Collectivité de Corse procédera donc à une information générale tous les ans par circulaire, afin d'informer les établissements des différentes modalités de dépôt de dossiers d'instruction.

Il est important de noter que les voyages scolaires éducatifs et les classes de découverte sont l'occasion pour les élèves de travailler autrement, de raviver leur curiosité et leur goût pour l'apprentissage. Ils offrent l'opportunité également de découvrir un patrimoine naturel, culturel, linguistique et de s'approprier un héritage historique. Ils permettent également d'apprendre l'autonomie, comme je vous le disais précédemment.

De plus, ces voyages scolaires donnent la possibilité aux enfants de sortir du cadre familial et de construire des expériences mémorables en tout cas, nous l'espérons.

C'est pourquoi nous avons souhaité affirmer notre volonté politique à travers ces aides financières qui permettront de diminuer la part financière pouvant être demandée aux familles, mais aussi qui permettront à tous les élèves de découvrir d'autres activités, sites culturels et naturels présents en Corse ou à l'extérieur de notre pays.

À ringrazià vi.

M. Hyacinthe VANNI

À ringrazià vi.

C'hè u raportu di a cummissione suciale.

Mme Frédérique DENSARI

Merci, Monsieur le Président.

Ce rapport a été présenté par Madame Christelle Stra, cheffe de service des actions éducatives.

Madame Murielle Fagni a demandé si la Collectivité de Corse serait partie prenante des commissions qui allaient être mises en place. Madame Stra a précisé qu'il n'existait auparavant qu'une commission organisée par l'inspection académique avec les départements de Corse-du-Sud, l'inspection académique de Haute-Corse n'ayant pas du tout la même procédure d'instruction, les écoles sollicitant directement le département. La Collectivité était à l'origine de la création de cette nouvelle commission territoriale des voyages scolaires.

Concernant la liste des écoles mentionnées en annexe, Madame Branca s'est interrogée sur la possibilité d'allouer une subvention à chacune d'entre elles. Madame Stra a souligné que le présent rapport concernait avant tout le règlement des aides qui n'existait pas auparavant, ce qui favorisait des demandes très disparates.

Madame Branca s'est questionnée sur la communication de l'information. Madame Stra a mentionné que tous les établissements scolaires seront informés par circulaire et le règlement sur le site internet de la Collectivité de Corse.

Madame Le Bomin a remarqué que de 2019 à 2022, seules des écoles de Corse-du-Sud avaient bénéficié du financement et s'est interrogée sur les cinq ans nécessaires au changement de la procédure. Elle s'est également questionnée sur les nouveaux critères du règlement et la sélection des projets. Enfin, elle a regretté que la langue Corse ne figure pas dans le règlement.

Madame Stra a précisé que l'harmonisation entre la Haute-Corse et la Corse-du-Sud avait pris du temps, notamment entre les deux

inspections académiques et que d'autre part, les voyages scolaires n'avaient pas eu lieu pendant la période COVID.

Concernant les critères, elle a spécifié que les établissements remplissaient une fiche projet sur la base de laquelle se prononcera la Commission territoriale. Enfin, elle a estimé qu'effectivement, il serait opportun qu'une partie langue Corse puisse figurer sur la fiche projet.

La Commission a émis un avis favorable avec l'absence du groupe « Un soffiu novu ».

Je vous remercie.

M. Hyacinthe VANNI

À ringrazià vi.

C'hè un avisu di a cummissione di e finanze.

M. Joseph SAVELLI

Alors favorable avec la non-participation des groupes « Un soffiu novu », « Avanzemu » ; absence du groupe « Core in fronte ».

M. Hyacinthe VANNI

À ringrazià vi.

Quale hè chì vole piglià a parolla nant'à ssu cartulare ? Mme Campana.

Mme Françoise CAMPANA

À ringrazià vi.

Madame la Conseillère, merci pour ce rapport.

Évidemment, le règlement des aides au titre des séjours et des classes découvertes va apporter enfin de la visibilité dans le financement des projets aux écoles.

En tant qu'enseignante et directrice d'école, je connais l'importance des voyages scolaires pour les élèves. Les sortir du cadre classique leur permet de s'exposer à de nouvelles situations, stimulant leur curiosité, leur capacité à se sociabiliser, à s'adapter et à vivre en société.

Dans l'école que je dirige, nous essayons chaque année d'organiser des voyages scolaires et pour les financer, nous avons besoin de l'appui des collectivités pour réduire au maximum l'effort financier des parents, car plus on aide la coopérative scolaire et moins les familles ont une participation financière, même si en dernière instance, nous parvenons toujours à ce qu'aucun élève ne soit écarté pour des raisons financières. Cela permet à tous les élèves de participer à des séjours, notamment les élèves excentrés ou des écoles de REP plus.

Ces moments sont fondamentaux dans la vie des enfants, non seulement d'un point de vue pédagogique, mais aussi d'un point de vue personnel. Ils se font énormément de souvenirs, jamais ils n'oublieront ces moments forts en rupture avec leur quotidien. C'est tout ce que nous voulons pour notre jeunesse, avoir une politique ambitieuse qui rende les jeunes capables de répondre aux défis de demain.

La Collectivité a donc mis en place une commission territoriale du voyage scolaire. Cela permet d'avoir une vision globale des projets présentés dans les écoles du Cismonte et du Pumonte et l'établissement du règlement des aides offre maintenant une aide équitable.

En pratique, il faudra s'assurer qu'une même circulaire soit distribuée à toutes les écoles, qu'elles soient informées, car l'avis de la Commission est primordiale.

Dans le règlement des aides, il y a une fiche projets, c'est à partir de cette fiche que les enseignants et que la commission définit si elle aide l'école.

Votre démarche est cohérente. Le règlement s'inscrit dans une politique globale de la jeunesse. Cela reflète votre engagement, Madame la Conseillère, et votre motivation à faire de ces jeunes un moteur de développement pour l'avenir de la Corse.

À ringrazià vi.

M. Hyacinthe VANNI

À ringrazià vi.

Quale hè chì vole intervene ? Paul-Félix.

M. Paul-Félix BENEDETTI

C'est bien, là il y a 50 000 € bien utiles, pas comme les 50 000 € du salon multimédias qui auraient pu être payés par les opérateurs du numérique qui sò techji ! Ce qu'on a voté dans la même séance, on l'a voté hier, parce que vous n'avez pas voulu les mettre en même temps, mais j'aurais quand même fait la remarque, donc j'ai l'obligeance de vous la faire ou la désobligeance ! Oui, c'était 48 000 € TTC.

Par contre sur ce type d'aide, moi je pense qu'on doit donner une flexibilité sur le côté social. Il y a beaucoup d'enfants qui ne partent pas sur ces séjours parce que les parents ne peuvent pas mettre leur quote-part. Il faut qu'il y ait une possibilité discrétionnaire par le directeur de l'école, par une assistante sociale dédiée à ça et autre, d'avoir quand même une modulation, parce que mettre la même somme sur chaque enfant, c'est l'égalité, mais chacun ne vit pas dans le même foyer. Chacun n'a pas les mêmes capacités. Moi, je connais des gens qui ont besoin d'une aide à 100 €, pour que le gosse, non pas il parte en voyage, mais pour qu'il puisse co-payer le ticket de cantine. On en est là. C'est pour ça que je pense que vous devez l'intégrer.

Est-ce que vous pouvez admettre, sans l'écrire, mais que sur un projet, il y ait la notion d'équivalent enfant, c'est-à-dire que les 100 € que vous mettez par exemple pour un voyage en Corse, par enfant, il y ait la possibilité, sur justificatif de personnes qui ont l'autorité morale pour le dire, sous le sceau de la confidentialité, de pouvoir rendre cette justice et cette égalité face aux ressources et face à la précarité. Si vous le demandez, vous verrez combien il y en a qui ne peuvent pas faire de stage de voile, et ce n'est pas parce qu'ils n'aiment pas la mer, combien il y en a qui ne vont pas au ski, ce n'est pas parce qu'ils n'aiment pas la neige, c'est parce qu'il y a d'autres problèmes.

M. Hyacinthe VANNI

À ringrazià vi. Françoise Campana hà da pricizià duie o trè affare.

Mme Françoise CAMPANA

Oui, cher Conseiller, en fait, dans les écoles, on ne laisse jamais un enfant sur le carreau, ce n'est pas possible. Je veux dire que chaque directrice, chaque enseignant sait comment sont les enfants. Donc, il n'y a aucun souci pour ça, ça se fait naturellement. En fait, le règlement arrive sur la coopérative scolaire et après, la directrice et les enseignants dispatchent comme ils l'entendent sur le règlement.

M. Pierre GHIONGA

Président, je ne voulais pas parler mais, je suis membre du conseil d'administration du collège de Corte et j'ai eu à connaître que des enfants ne sont pas partis en voyage scolaire parce que les parents n'avaient pas les moyens. On ne peut pas dire que tout le monde part. Au collège, j'ai connu des gosses...

Donc, la proposition de Paul Félix me paraît être de toute évidence normale, il faut adapter notre aide aux revenus des parents. On ne peut pas aider tout le monde. Je prends mon exemple, mes gosses, je n'avais pas besoin d'une aide pour partir. Je me mets devant, je préfère qu'on aide quelqu'un qui en a besoin. Donc, il faut insister sur ce critère social.

Deuxième point, notre politique aussi, c'est favoriser la langue corse. Là aussi, il faudrait peut-être avoir une prime supplémentaire, si dans le cas de ces voyages, on favorise la pratique de la langue corse.

Dernier point, je suis étonné par l'aide de 300 € pour l'étranger, 200 € pour le continent. A mon avis, aller à Florence, c'est moins cher que d'aller visiter la cité de la science à Paris.

M. Saveriu LUCIANI

C'est l'étranger !

M. Pierre GHIONGA

Ah oui, sauf si on inverse les critères comme le fait Paul-Félix.

M. Hyacinthe VANNI

Très bien. Saveriu.

M. Saveriu LUCIANI

L'étranger, c'est après la mer ! Là, je pense que Paul-Félix a raison. D'ailleurs, les Corses ne disaient pas « u cuntinente » quandu si parlava di l'Italia, dicianu « in terra ferma ». L'Italia, ùn isistia micca, l'Italia esiste dipoi 1860. Ghjera a terra ferma pè i Corsi è u portu di i Corsi era Lionu, ùn era micca Marseglia, ùn era micca Nizza.

Peu importe, par rapport aux séjours, moi je crois que c'est intéressant de poser le problème. C'est évident que déjà les primaires, si je me rappelle bien, pour avoir été directeur d'école moi aussi avant Jésus Christ ! On avait des sorties très difficiles à organiser. Pourquoi ? Parce que le premier problème qui se pose, et je m'adresse à la conseillère exécutive, parce que c'est quelque chose qui revient souvent, c'est le fait qu'on a un problème déjà de transport, déjà en interne : le car, l'autobus, on l'appelle comme on veut, coûte extrêmement cher, y compris sur une sortie en Corse. Une sortie en Corse, a minima, je prends à témoin mes collègues enseignants, c'est minimum, quand on part de Ghisonaccia pour aller ailleurs, c'est 500 €. Allez, i lampu cusì, 500 €. C'est le premier prix. Donc déjà, ça pose problème.

Est-ce que ces sorties, c'est une question, est-ce que ces sorties vont financer les sorties d'un jour sans nuitée ? Beaucoup de communes, notamment les petites communes, n'ont pas forcément les RPI notamment, n'ont pas forcément les capacités d'organiser systématiquement des déplacements comme ça. Ça, c'est important de le dire. Donc, il y a une discussion à avoir aussi avec les intercos qui souvent gèrent des RPI qui ont besoin aussi, peut-être d'un effort financier qui n'est pas sur l'élève, qui est sur la classe. Là, je rejoins ma collègue Campana, on dit par élève, mais la somme va à la classe. Ça, c'est le premier point.

Deuxièmement, sur la question du primaire aussi, il y a des séjours financés totalement, notamment les séjours en immersion à Bastelica, par exemple. Donc, il y a déjà des prises en compte.

Mais je rejoins ce que disait ma collègue Vanina Le Bomin et ce que disait Pierre Ghionga, sur le fait qu'il me semble indispensable de par le discours que nous avons, de par le fait qu'à un moment donné, on va monter même à Beauvau leur dire que dans ce règlement, il y ait la case « langue Corse ». Pour moi, c'est imparable. Pédagogiquement, on ne peut pas considérer un dépassement sans qu'il y ait dans le projet pédagogique cet aspect-là, ce point-là. Pourquoi ? Parce que quand on va en Italie, si on va à Florence, moi quand j'allais à Florence, je ne faisais pas du bilinguisme, je faisais du trilinguisme. (...) De quoi on parle ? On parle de la tolérance et de la socialisation de tout un groupe d'enfants. On ne découvre pas un monde, on est en train de comprendre qu'on est voisins et qu'on est peut-être pour certains...

M. Pierre GHIONGA

Parlanu cume voi !

M. Saveriu LUCIANI

Non. U talianu ghjè un dialettu corsu chì hè ricunnisciuttu puliticamente, ùn hè micca listessa.

Simplement pour venir plus sérieusement sur la question, c'est important aussi que ce critère-là soit, à mon avis, au-devant du projet pédagogique de l'exposé des motifs.

Sur le montant attribué, 100, 200, 300 €, peu importe, après il y a peut-être des projets qui coûteront moins en termes de participation, ou voire plus, mais je crois que la distinction, à mon avis, il ne faut pas la faire, pourquoi ? Parce qu'on est confrontés à un problème qui n'existait pas, peut-être il y a 30 ans. Moi, j'ai fait, peut-être, allez, je ne veux pas dire de bêtises, rien que sur l'Italie, j'ai dû faire une trentaine de séjours transplantés, en Sardaigne aussi, de la Sicile, pratiquement au lac de Garde entre autres et pas que. Donc, je disais que par rapport à ça, on est confrontés à quoi ? On est confrontés à la précarité.

Aujourd'hui, nos élèves sont à un niveau de vie, et je le vois à Ghisonaccia et même ailleurs, même au collège quand j'y étais. Alors au collège, et Françoise Campana a raison de le dire, il y a quand même là, quelque chose de beaucoup plus structuré. Il y a un foyer qui gère bien entendu de manière très discrétionnaire, on fait ça dans la discrétion, on ne

peut pas faire ça autrement. Mieux que ça, au collège, je le dis comme ça, on crée une régie, c'est-à-dire que moi, je partais avec une enveloppe, avec 1 000 €, 2 000 €, pour payer, pour ne pas laisser les enfants voir les autres acheter une glace ou une pizza et eux, regarder. Donc j'avais moi dans la poche, je le dis ici parce qu'on est les élus du peuple, il vaut mieux le savoir ça, j'avais donc une régie avec les justificatifs, on est obligés quand même à un moment donné de prendre ça comme paramètre aussi, une régie carrément créée par l'établissement.

Pour revenir au montant, je pense que là aussi, il faut moduler. Je pense qu'il n'y a pas de soucis par rapport à la commission.

Maintenant il y a un point important dans le dispositif, je ne sais pas quand se réunit la commission, mais de manière je dirais objective, il faudrait qu'elle se réunisse dans le courant de l'automne. Pourquoi ? Parce que c'est la préparation d'une année scolaire. Si elle se fait en janvier, ça casse l'année et c'est aléatoire. Le projet pédagogique d'une classe, il se prépare en septembre, au pire à la Toussaint, on doit savoir quand c'est qu'on peut partir et si on a des financements. A Ghisonaccia par exemple, au dernier conseil municipal, on a donné 200 € pour les enfants qui partaient à l'étranger, quand je dis à l'étranger, c'est après la mer, je précise encore.

Donc, l'histoire de la sortie d'un jour, de l'aspect social, alors moi je ne suis pas de ceux qui vont dire « attention » et je crois qu'on sera d'accord, on ne peut pas quand on part, même si je sais que les gens ne partent pas au ski parce qu'ils n'ont pas la possibilité d'acheter une tenue de ski. On en est là, c'est ça la Corse aujourd'hui. Il y a des gens qui n'ont même pas la possibilité d'envoyer une carte postale de là où ils étaient ? Ça, je l'ai vu.

Donc là-dessus, encore une fois, c'est une gestion qui doit se faire à la fois avec la direction de l'école, l'enseignant de manière vraiment très personnelle. Mais encore une fois, je pense qu'il faut considérer la subvention pour la classe au nombre d'élèves, mais c'est la classe qui reçoit l'argent, ce n'est pas l'élève. Et après, charge à l'école de gérer ça. Ce n'est pas à la conseillère exécutif ou à l'Assemblée de Corse de dire « lui, il va avoir 55 € et lui 75 ». La classe, elle a une dotation, elle gère ça avec bien entendu la collectivité locale qui souvent y participe.

J'attire votre attention et je m'arrête, même si j'ai parlé beaucoup, sur le fait que les sorties qui ont lieu en Corse sont souvent, et ce n'est pas un paradoxe, plus chères que les sorties à l'extérieur. Donc, attention au transport en Corse, le transport, aujourd'hui, je le dis, est extrêmement coûteux.

M. Hyacinthe VANNI

À ringrazià vi. ?

Oui, Jean-Martin.

M. Jean-Martin MONDOLONI

Juste sur l'aspect social des voyages aussi bien dans le premier et dans le second degré. D'abord, témoigner de ce qu'évidemment, les établissements, quelle qu'en soit direction, mettent tout en œuvre pour ne laisser jamais personne sur le bord du chemin. Ça a pu arriver, évidemment. Simplement, pourquoi c'est arrivé ? Parce que, ce que Paul-Félix appelle l'autorité morale dédiée, c'est les assistances sociales qui peuvent-elles seules, être autorisées sous le sceau de la confidentialité, à examiner les charges et les ressources des familles et savoir si elles sont éligibles à des aides.

On touche là, à un problème beaucoup plus général qui est le problème du non-recours aux aides parce que le système, il n'est pas descendant, ce n'est pas dire « toi, j'ai repéré que tu es en difficulté, donc je vais te donner 100 €, 300 € ». Ce n'est pas comme ça que ça se passe. Si on veut respecter des règles de confidentialité et de professionnalisme, on demande aux familles de se diriger vers l'assistante sociale, laquelle après met tout en œuvre pour que, à la fin des fins, les choses se régulent.

A la fois la part allouée par la Collectivité, aussi bien dans le premier que dans le second degré, avec la subvention qu'on s'appête à voter, aussi bien la charge de l'État en matière d'aide sociale, parce qu'il y a des fonds sociaux destinés, est au rendez-vous, plus les initiatives des enseignants.

En revanche, ce qu'il faut savoir et c'est un chiffre qui mérite d'être examiné avec subtilité, on n'imagine pas le nombre de sorties qu'on pourrait organiser avec la quantité d'argent qui repart en trésorerie à la fin

de l'année. Il y a de l'argent qui repart en trésorerie en fin d'année sur les fonds sociaux parce qu'on n'arrive pas, sur la problématique du non-recours aux aides, sur ce qu'on appelle l'autocensure, il y a des gens qui ne vont pas voir des assistantes sociales. Il n'y a pas, quelque part, une espèce de petite caisse de 10 000 ou 15 000 € qui pourrait, de façon discrétionnaire, ce qui serait discutable du point de vue de l'éthique du reste, même si on peut faire confiance au professionnalisme des uns des autres. Mais quand on veut assurer à la fois la garantie de la confidentialité et le professionnalisme des gens dont c'est le métier, on est obligés de passer par un système qui est verrouillé au sens où les familles ne se rendent pas spontanément pour pouvoir bénéficier des aides et des aides largement suffisantes pour organiser des sorties qui pourraient leur être octroyées.

M. Hyacinthe VANNI

Merci. Oui, Josépha GIACOMETTI

Mme Josépha GIACOMETTI-PIREDDA

Merci.

En quelques mots, puisque je n'ai pas examiné dans le détail l'ensemble des dispositifs qui régissent le nouveau règlement des aides. Je me garderai bien de dire où ont été trouvés les équilibres, mais de façon globale et au regard des différentes interventions, et également au regard de votre présentation, Madame la Conseillère exécutive, sur la question de l'aide directe à l'élève et de l'aide à la classe, ce sont deux systèmes totalement différenciés.

Si nous voulons intervenir, si vous voulez intervenir sur la question de l'aide à la classe dans le cadre de transports scolaires et de déplacements scolaires dans le premier degré, puisque dans les interventions il y a eu premier et second degré qui ont été évoqués, c'est un dispositif propre où effectivement il y avait eu un ensemble de discussions, notamment pour le premier degré, mais très avancées pour le second sur la nécessité de mettre en œuvre des dispositifs d'aide, puisqu'on savait qu'il y avait souvent un renoncement des équipes pédagogiques, parfois par manque de moyens, à certains déplacements, ou en tout cas une limitation des déplacements des équipes pédagogiques, non pas par manque de volonté mais par manque de moyens, et qui avait des faiblesses tant dans le

premier que dans le second degré, mais à calibrer de manière différente sur la question des déplacements.

Donc, il y avait vraiment une nécessité à poser un dispositif, à le mettre en œuvre et là-aussi à être en capacité de moduler le dispositif. Je dis cela, parce que peut-être l'avez-vous fait dans ce dispositif, mais la capacité de moduler la mise en œuvre des transports, puisqu'effectivement le coût et, deuxième levier que la Collectivité peut activer et où là-aussi une analyse avait été menée, c'est sur la question des transports scolaires puisque là, on peut agir directement sur les transports scolaires. Donc il y a 2 leviers d'action sur les financements et sur les transports où on le faisait déjà par ailleurs. C'est pour ça que j'essaye de trouver et effectivement la plus-value existe dans le règlement des aides.

Ensuite, pour cela, il y a la question des clauses sociales. Donc là, j'en viens au règlement par enfant. Il y a la nécessité, et Jean-Martin MONDOLONI l'évoquait pour le second degré, où c'est les familles, sur la base d'un « volontariat » qui vont aller pour un recours à l'aide. On sait très bien que souvent, elles ne le font pas. Et là, il y a la nécessité également avec les services de la Collectivité, et ça avait été entamé avec les services de l'action sociale, c'est la nécessité du maillage, de passer du recours volontaire à l'identification par des critères... Attention, l'identification, ce n'est pas la désignation, ce n'est pas nommer, c'est être en capacité de serrer le maillage pour identifier et apporter un échelon supplémentaire que celui de la base du volontariat. Ça, je pense que c'est important de le faire et de l'accentuer, parce que sinon il y a beaucoup d'enfants (j'ai confondu premier et second degrés) qui risquent de passer au travers des « filets », pour parler de manière un peu triviale.

Et enfin et je conclus, visiblement, mais je n'avais pas regardé, mais visiblement n'est pas présente la question de la langue corse ; je suis un peu étonnée pour la bonne et simple raison que, logiquement, avait été inscrite de manière systématique dans tous les dispositifs éducatifs et de formation, et dans tous les dispositifs inhérents aux actions artistiques, culturelles et éducatives, la langue corse. Donc, si elle n'y est pas, ça veut dire qu'elle a été enlevée. Ce qui m'étonnerait.

Donc, il faut vraiment que ce soit un point de vigilance, parce que c'était inscrit de manière automatique et systématique, ça avait été

d'ailleurs l'objet d'échanges tous favorables dans cette Assemblée précédemment, à la précédente mandature.

M. Hyacinthe VANNI

A ringrazià vi. Donc, s'il n'y a plus de demandes d'intervention, Madame la Conseillère exécutive.

Mme Antonia LUCIANI

Je vous remercie.

Je vais essayer de reprendre un petit peu les points qui ont été abordés.

D'abord par Paul-Félix BENEDETTI, sur la question donc de la possibilité d'être plus flexible, etc. Alors je pense que d'abord, il faut relativiser, comme ça a été fait à travers un certain nombre d'éléments qui ont été donnés, notamment par Madame CAMPANA et Jean-Martin MONDOLONI, sur à la fois le fait qu'il faut distinguer ce qui se passe dans le premier degré et ce qui se passe dans le second degré, sachant que dans le premier degré, il peut y avoir un relais qui est pris aussi par les collectivités locales. Néanmoins, je suis tout à fait d'accord avec le fait qu'il ne faudrait pas qu'on arrive à des situations où des enfants ne peuvent pas participer aux voyages scolaires, avec la complexité plus large, et du coup on rentre dans un domaine qui ne relève plus de la direction de l'éducation, celle du non-recours au droit de manière générale, qui ne touche pas que les enfants, mais du coup on touche du doigt une problématique plus large, et je rejoins la proposition de Josépha GIACOMETTI, effectivement, en renforçant le moyen de pouvoir détecter au cas par cas et donc d'encourager à ce recours au droit avec aussi tout ce qu'on connaît de la difficulté de montrer les difficultés financières, et on sait ô combien, ici, c'est peut-être encore plus accentué qu'ailleurs.

En tout cas, si cela est possible juridiquement, on l'analysera et on le fera vérifier, que la Collectivité, d'une manière ou d'une autre, puisse se porter garante, en faisant bien sûr tout ce qu'il faut pour prouver que la situation de l'enfant, etc., et des parents bien sûr, justifie que la Collectivité prenne la totalité et non pas uniquement les 80 %, on le fera. Si ce n'est pas le cas, dans tous les cas, on renforcera, comme je vous le disais, le moyen

de détecter et d'éviter ce non-recours au droit, mais qui je crois dépasse très largement la sphère éducative.

Pour ce qui est donc des remarques sur la langue corse, je vous rassure, effectivement, ça n'a pas été retiré, ça fait partie des aspects pédagogiques qui sont, je dirais, précisés au moment où les équipes pédagogiques présentent leurs projets, effectivement, un des aspects éducatifs, en tout cas ça fait partie des critères aussi bien de la Collectivité de Corse que de l'Éducation nationale, pour que le projet éducatif prenne en compte la langue corse.

Après, effectivement, comme ça a été précisé par Madame STRA, on fera en sorte que la fiche projet le précise expressément, sachant qu'évidemment on finance aussi bien des écoles bilingues que non bilingues, mais que dans tous les cas, si effectivement l'utilisation de la langue Corse est précisée et préférée, ça en fera partie évidemment, parce qu'il faut savoir aussi qu'on ne peut pas tout financer. Parfois, il y a des écoles qui présentent un projet ou deux projets, donc ça peut aussi pour nous être une manière d'avoir une préférence pour les projets faisant mention donc de l'utilisation de la langue corse.

Pour ce qui a été de la question des transports, notamment de la question des bus, etc. Quand le projet pédagogique nous est soumis, évidemment, la question des transports fait partie intégrante du coût. Donc, quand on sait qu'un voyage coûte tant et qu'il a été budgété, raison pour laquelle aussi il y a des tranches d'intervention qui nous permettent d'ajuster, parce qu'on sait qu'effectivement, le moindre déplacement en bus, notamment en Corse, est particulièrement important et de ce fait, peut limiter des sorties.

Je réponds également à la remarque de Saveriu LUCIANI, est-ce qu'il s'agit de séjours longs avec des nuitées ? Non, il y a aussi des sorties à la journée. Donc, c'est bien les deux qui sont compris dans ce règlement d'aide.

Il y avait également la question des tranches de prix. Alors effectivement, peut-être que ça sera à ajuster plus finement pour vérifier que, quand on se rend dans des grandes villes françaises, Paris ou autres, peut-être que ça coûte le même prix que d'aller à Florence, mais je pense que l'idée c'était qu'effectivement, plus on va loin, plus ça coûte cher. Mais

effectivement, Florence ou d'autres territoires peuvent être à prix équivalent, donc ça sera peut-être aussi des modalités de réajustement pour nous à l'avenir, sachant qu'il s'agit d'un premier règlement d'aide.

L'idée aussi, je crois, c'était si les enfants allaient dans des destinations encore plus lointaines, mais c'est vrai que sur le primaire, généralement, c'est rare qu'on aille dans des destinations extrêmement lointaines. Donc, peut être que ça se justifie aussi de repenser ce barème. Mais je vous propose à ce moment-là que, d'ici une année, on fasse le point, à la fois qu'on ait les remontées sur des difficultés éventuelles d'enfants qui auraient eu des difficultés financières et également sur notre possibilité de réajuster notre taux d'intervention en fonction plutôt des pays et de zones géographiques, plutôt que dire France et étranger.

Voilà, à ringrazià vi.

M. Hyacinthe VANNI

A ringrazià vi.

Je vais mettre aux voix ce rapport.

Qui est pour ? Qui est contre ? Qui s'abstient ? Qui ne participe pas ?

Le rapport est ADOPTÉ.

À ringrazià vi.

Donc, nous avons terminé pour ce soir.

Rappel important : la Présidente m'a dit de vous rappeler que demain, 9 heures, Conférence des présidents et nous reprenons à 09h30 précises.

La séance est suspendue 21 h 10.