

# **COMPTE RENDU IN EXTENSO**

**2EME SESSION ORDINAIRE POUR 2013**

**6 SEPTEMBRE**

<b>Séance du Vendredi 6 Septembre 2013</b>
--

**Le Président BUCCHINI, déclare la séance ouverte à 10h 15.**

Mes chers collègues,

Quelques mots avant d'aborder notre ordre du jour, qui est principalement consacré à l'attribution de la délégation du service public des transports maritimes entre les ports de Corse et celui de Marseille, de façon à évoquer le contexte dans lequel notre Assemblée effectue sa rentrée.

Concernant la saison touristique, d'abord, l'impact de la crise apparaît ici plus limité que dans les autres régions.

Davantage que la fréquentation, qui devrait retrouver les chiffres de l'année dernière, avec même une légère progression, c'est plutôt la consommation des touristes qui s'avère en repli. Après plusieurs années d'une crise mondiale sévère, notamment en France et dans les pays voisins, les budgets de vacances se sont incontestablement réduits.

Je laisserai à notre collègue Vanina PIERI, Présidente de l'Agence du Tourisme, le soin d'affiner avec vous, lorsqu'elle le jugera opportun, ce bilan au moment approprié.

Pour ma part, j'aurais tendance à penser que la qualité de notre environnement d'une part, les efforts entrepris pour valoriser l'image de notre île, diversifier les clientèles, et améliorer l'attractivité de la « destination Corse » d'autre part, ont atténué les effets de la crise ; le moment venu, ils devraient permettre de tirer profit de la reprise.

Cela doit nous inciter à poursuivre, sur un plan collectif comme au niveau individuel, la mobilisation engagée par l'ATC et les professionnels, tout en incitant certains à adapter leurs prix à l'évolution du pouvoir d'achat, tant il est vrai que parfois le rapport qualité/prix reste encore trop élevé.

Dans une société démocratique, le tourisme et les loisirs doivent profiter à tous et sans ségrégation : cela est vrai au niveau de la population insulaire et des différents territoires, comme au niveau des clientèles accueillies.

La situation de l'emploi, ensuite, demeure préoccupante dans notre île.

Voici quelques années, le directeur régional de l'INSEE nous expliquait en commission que si la Corse était concernée par la crise économique avec un décalage par rapport aux autres régions, elle mettrait également plus de temps à en sortir.

Le continent européen tout entier connaît depuis 2008 une montée du chômage et notre île est bien entendu concernée par cette évolution ; au point que les saisons touristiques, même réussies, ne suffisent plus à enrayer la dégradation du marché du travail.

Avec 18.000 demandeurs d'emploi, et 60.000 personnes vivant sous le seuil de pauvreté, notre région est championne de France pour les inégalités ; derrière l'image flatteuse du tourisme privilégié, une part croissante de la population se trouve véritablement en situation d'urgence sociale.

Mes chers collègues, l'emploi et la solidarité doivent plus que jamais constituer un des principaux marqueurs de notre action. A défaut, je vous rends attentifs au risque potentiel de déconnexion avec les préoccupations de nos concitoyens.

Lors des prochaines séances, consacrées à la réforme du statut particulier et à l'adoption du volet « développement » du PADDUC, nous aurons l'occasion d'affirmer une démarche ambitieuse : le mode de développement prôné en Corse depuis un quart de siècle atteint ses limites, il génère notamment des déséquilibres économiques, sociaux et écologiques considérables.

Quelles que soient nos convictions politiques -et elles sont toutes ici respectables- nous devrions pouvoir converger pour, à tout le moins, infléchir ce modèle de développement et le réorienter. Et quelles que soient nos attentes à l'égard d'une réforme institutionnelle, nous devrions tous affirmer un même volontarisme pour relever le défi de l'emploi, de la cohésion sociale et de la solidarité.

Ainsi, l'avenir de la Corse et de sa jeunesse pourrait être construit sur des bases durables.

Dans ce contexte, je vous proposerai à titre tout à fait dérogatoire d'adopter une motion pour manifester aussitôt notre aide au Secours Populaire, qui vient de subir la destruction d'un de ses locaux.

Enfin, je tiens à saluer l'action des services publics en cette période sensible.

Les services de secours, qui ont dû effectuer de nombreuses interventions sur des accidents de la route, mais aussi dans les rivières en raison des crues provoquées par les orages.

Les services d'incendie, sapeurs-pompiers, sapeurs-forestiers et renforts de la sécurité civile, dont l'action exemplaire combinant prévention, lutte et répression s'est avérée une fois de plus véritablement efficace.

Les services maritimes, qui ont évité que le dégazage sauvage détecté au large de Scandola ne vienne souiller nos côtes, démontrant s'il en était besoin leur utilité en cas de menace de pollution plus grave et une réflexion de notre Assemblée par rapport à ce qu'il n'est pas arrivé à Scandola, mériterait qu'on la mène.

Les services de l'Education nationale, qui ont su assurer une rentrée je crois réussie, grâce à la mobilisation des agents comme la volonté du gouvernement de créer des postes supplémentaires, sortant de la politique des fermetures de classes qui a trop longtemps prévalu.

Je vous rends compte, également, que la commission « Violence » a auditionné hier le Procureur Général et les Procureurs d'Ajaccio et Bastia.

Au cours de cet échange, qui s'est déroulé dans un climat constructif, les responsables de la Justice ont rappelé la détermination du gouvernement à lutter contre la grande criminalité en Corse ; et ils ont fait valoir, pour cela, un renforcement des moyens autant qu'un changement des méthodes de travail.

S'agissant de leurs priorités, ils entendent concentrer les efforts sur la pénétration de l'économie par l'argent sale et les atteintes aux biens par « engins dangereux » ; et - c'est à mon avis positif - ils préfèrent

sanctionner les entraves et les pressions sur les témoins plutôt que d'incriminer le comportement de la population.

De leur côté, et tout en prenant acte de cette volonté, les élus ont souligné les effets du climat d'impunité qui s'est installé dans l'île, notamment du fait d'un manque de continuité mais aussi de lisibilité de l'action de l'Etat ; comme ils ont attiré l'attention sur une forme de délinquance au quotidien qui progresse dans les communes rurales.

Je souhaite conclure mon propos par les cérémonies de la Libération de la Corse.

Le 30 août, nous avons commémoré le soixante-dixième anniversaire du sacrifice de Jean NICOLI, torturé par les milices de l'occupant fasciste.

Le 4 septembre, dans un geste fort, les Présidents des Républiques française et allemande ont commémoré ensemble l'effroyable martyr de la population d'Oradour sur Glane.

La semaine prochaine, la Corse va célébrer l'anniversaire de sa libération et le Président François HOLLANDE viendra bientôt participer à ces cérémonies.

Mes chers collègues, c'est toute la population qui va ainsi se retrouver pour entretenir le souvenir de ces actes glorieux auprès de notre jeunesse, et lui rappeler où mènent la barbarie, la haine et l'exclusion.

A cet effet, plusieurs expositions seront consacrées à ce thème ; notre Collectivité Territoriale en recevant M. Kader ARIF lundi, en organise d'ailleurs une, qu'elle mettra ensuite à disposition des collègues et des lycées, et je vous invite à la découvrir.

La commission permanente s'est réunie et a décidé d'une manière unanime qu'on allait commencer par la délégation de service public. On va terminer à 12 h 30 et on reprendra à 15 heures jusqu'à plus soif. Ensuite, on examinera les autres petits dossiers.

Pour ceux qui me demandent, et ils sont nombreux, à quelle heure on termine, je réponds invariablement que ça ne dépend pas de moi mais de vous. J'ai donc interrogé déjà un certain nombre de collègues pour savoir si leur intervention était longue. D'après ce qu'ils disent, je ne fais que répéter leurs propos, il n'y a pas de très longues interventions. Dans ce

cas-là, j'assure d'une manière précise que nos travaux devraient finir à 18h 37 ! Nous allons procéder à l'appel.

**Mme Marie-Hélène VALENTINI-PADOVANI**, secrétaire de séance, procède à l'appel nominal des conseillers.

**Le Président BUCCHINI**

La parole est à l'Exécutif...

**M. Paul-Félix BENEDETTI**

Rappel au règlement. Avant qu'on débute, je tiens à m'offusquer du fait qu'un dossier financier aussi important de 1 milliard d'euros n'ait pas été examiné par la commission des finances. Je m'arrête là mais j'aimerais quand même avoir quelques explications.

**Le Président BUCCHINI**

Nous en avons parlé en commission et j'en ai parlé aussi à l'Exécutif qui en dira quelques mots sûrement dans la journée.

## POLITIQUE DES TRANSPORTS

Rapport n° 162 : Attribution de la délégation de service public de transport maritime de passagers et marchandises entre Marseille et les ports de la Corse et habilitation du Président du Conseil Exécutif de Corse et du Président de l'Office des Transports de la Corse à signer la convention afférente

La parole est à l'Exécutif.

**M. Paul-Marie BARTOLI**

Mesdames et messieurs les conseillers territoriaux,

Nous voici réunis pour achever un cycle de négociations sur la délégation de service public qui s'est avéré long, mais dont je peux d'ores et déjà dire qu'il s'achèvera, si l'Assemblée de Corse donne son avis favorable, dans l'intérêt supérieur de la Corse et des Corses.

Il convient de rappeler le déroulement de la procédure.

Votre Assemblée par une délibération du 22 mars 2012, a choisi de recourir à la délégation de service public, puis par une délibération du 5 octobre 2012, vous avez adopté la totalité des documents de consultation soumis aux candidats.

L'avis d'appel public à la concurrence a été publié dans différentes revues entre le 31 octobre et le 9 novembre.

S'agissant d'une procédure ouverte, les candidats devaient transmettre leur candidatures et offres avant une date limite commune, à savoir le 14 janvier 2013.

Le règlement de la consultation a fixé trois critères de choix des offres :

- Le prix de la prestation
- La valeur technique de l'offre
- Les moyens mis en œuvre pour garantir la continuité du service public.

Deux candidats ont déposé leur candidature, à savoir la société Corsica Ferries et le Groupement composé de la SNCM et la CMN.

Cette même commission de délégation de service public s'est réunie le 8 février 2013 et, après examen des offres, a émis un avis favorable à la mise en œuvre des négociations avec les deux candidats.

J'ai donc entamé les négociations.

Cependant, à l'issue des négociations, il est apparu qu'aucune des offres ne satisfaisait aux attentes exprimées par la CTC et l'OTC, de sorte que par délibération n° 13/123 AC du 7 juin 2013, vous avez décidé à l'unanimité de ne pas attribuer la convention de délégation de service public au regard du caractère inacceptable des offres proposées.

En effet, d'une part, les offres de la Corsica Ferries ne couvraient pas l'ensemble de la desserte des ports de Corse, de sorte que l'attribution à ce candidat de certaines lignes ne permettait pas de permettre – pardonnez-moi le pléonasme ! – la continuité du service public sur l'ensemble des ports de Corse.

D'autre part, l'offre du groupement CMN/SNCM s'avérait, après négociations, au-delà du montant plafonné de contributions financières fixées par notre Collectivité.

Dans le cadre de l'article L.1411-8 du Code Général des Collectivités Territoriales, nous avons eu recours à des négociations directes.

Les évolutions notables de la convention qui ont été proposées, au regard des négociations précédentes, portaient sur la clause d'indexation de la contribution et l'adaptation du mécanisme de gestion des coûts du carburant.

Bien que la lettre du texte permette une négociation avec une entreprise déterminée, il nous est apparu souhaitable de pouvoir recevoir de nouvelles propositions des deux candidats ayant participé à la première phase de la procédure.

La société Corsica Ferries a été rencontrée le 8 juillet 2013, afin de lui rappeler la possibilité à ce stade de déposer de nouvelles offres en proposant les adaptations qui lui semblaient nécessaires, sans remettre en cause substantiellement le cahier des charges et en lui rappelant qu'il lui appartenait de définir la ou les lignes sur lesquelles elle entendait se positionner.

En effet, sur ce dernier point et dans la mesure où à ce stade, elle avait fait des offres alternatives par ligne ou pour les groupements de lignes du Sud et avait indiqué 16 combinaisons possibles, elle ne mettait pas la Collectivité en mesure de connaître son positionnement réel de sorte que l'analyse ligne par ligne supposait d'exclure arbitrairement certaines des offres de cette compagnie.

Par lettre du 22 juillet 2013, la société Corsica Ferries a renouvelé son intérêt pour la participation à la procédure et a pris acte des assouplissements du cahier des charges proposés par la Collectivité au titre de l'indexation de la contribution.

Cependant, ce candidat n'a pas souhaité proposer ou solliciter de nouveaux aménagements contractuels.

Il a par ailleurs maintenu sa position consistant à proposer 6 offres de base, pouvant constituer 16 combinaisons possibles, tout en



indiquant ne pas pouvoir satisfaire l'ensemble des lignes prévues par le cahier des charges.

Nous avons participé activement aux négociations avec le groupement CMN/SNCM. Ce sont des négociations qui se sont avérées extrêmement difficiles, à la fois sur le plan conventionnel et financier.

De façon globale, l'un des apports majeurs de la négociation est la mise en œuvre par la SNCM d'un programme d'investissements destiné à remplacer d'ici 2018, 4 navires RoPax, plus confortables et plus performants, avec un souci écologique marqué au titre des consommations. Cette proposition de modernisation de la flotte se traduit au niveau financier par une baisse des besoins de contribution de la part de l'OTC.

La négociation a permis en outre de réduire nettement les demandes de contributions publiques et de l'encadrer dans le temps de façon à se limiter à un montant annuel moyen de 96 M€ hors indexation, avec un plafonnement non indexable à 104 M€ et la répercussion d'une éventuelle baisse de la dotation de continuité territoriale.

Au niveau conventionnel, hormis quelques précisions de rédaction n'affectant ni le sens, ni la portée des clauses concernées, les adaptations apportées après négociations ont été les suivantes :

- la clause de revoyure a été restreinte au titre de la baisse des traversées sur un mois, en prévoyant 80 % au lieu de 90 %, ce qui est un durcissement de la condition pour le délégataire. La clause est également aménagée pour tenir compte de l'incidence de la répercussion en cas de baisse de la dotation de continuité territoriale,

- la SNCM s'est engagée plus fortement et plus fermement sur la mise en place de 4 nouveaux navires RoPax (par tranches de 2 navires en 2016/2017 puis 2 en 2018).

Le mécanisme de contrôle et de répercussion des coûts des combustibles a été revu, en prévoyant qu'un compte de suivi spécifique serait mis en place à un niveau mensuel : les surcharges font l'objet d'une répercussion sur les usagers passagers, en-dehors d'une part de 5 % à la charge des délégataires. Les sous-charges sont affectées sur un compte de suivi et sont utilisées pour diminuer d'éventuelles augmentations des cours. Le solde positif de ce compte revient en fin de convention à l'OTC, le solde négatif étant à la charge des délégataires.

Un nouveau mécanisme protecteur de la Collectivité a été instauré afin de tenir compte d'une éventuelle baisse de la dotation de continuité territoriale : en cas de baisse de celle-ci et dans une limite de 3 %, la contribution à l'exploitation est réduite proportionnellement. Au-delà et après rencontre entre les parties pour envisager les adaptations des services, la Collectivité pourra résilier la convention pour un motif d'intérêt général. En ce cas, le droit à indemnisation du manque à gagner des délégataires sera réduit de moitié.

Sur le plan financier, nous rappellerons qu'au préalable l'offre initiale du Groupement prévoyait, au titre de la contribution à l'exploitation, une participation d'environ 148 M€ par an. Ce montant fut progressivement revu pour aboutir à un montant de 107 M€ non plafonné à la fin des négociations initiales, montant jugé inacceptable au regard des moyens de l'OTC et des limites imposées par l'Assemblée de Corse.

Lors des négociations, les compagnies ont donc été amenées à l'invitation du Conseil Exécutif à revoir leurs évaluations et mieux justifier des compensations pour charges de service public.

Dans ce contexte, la Collectivité a imposé le respect d'un montant de contribution moyen annuel de 96 M€ au niveau global, pour l'ensemble des lignes et des deux co-délégataires sur la durée de la délégation de service public, soit 57,5 M€ pour la SNCM et 38,5 M€ pour la CMN.

Ces montants de subventionnement résultent des différences entre les recettes et les charges d'exploitation, tels qu'ils figurent ligne par ligne dans les tableaux joints au rapport.

Ainsi, cette approche qui permet de minorer le montant de la contribution, apporte une garantie supplémentaire pour la Collectivité sur le respect par les compagnies de leurs engagements : le versement de la contribution étant minoré par rapport au besoin réel les trois premières années, les compagnies devront dès la première année veiller à optimiser au mieux leurs coûts de fonctionnement pour supporter l'impact du décalage de paiement en résultant.

Le montant non couvert par la contribution pour les années 2014 à 2016 représente 12 M€. Ceux-ci seront répercutés essentiellement (10 M€) en 2017 et pour le reliquat (2,5 M€) en 2018, puis la contribution de la Collectivité sera stable (entre 92 et 95,2 M€ à partir de 2019 en euros constants). Les frais financiers afférents à ce report ne sont pas supportés

par la Collectivité mais par les co-délégués, qui feront leur affaire de leurs besoins en financement et en trésorerie.

Ce montant moyen de contribution annuelle est actualisable mais dans une limite d'un plafond de 104 M€ : au-delà, les compagnies prendront le surplus éventuel à leur charge, ce qui les contraint à trouver sur la durée de la convention des pistes d'optimisation de leurs coûts.

Ainsi, outre les comptes d'exploitation par ligne, une annexe spécifique est prévue pour le paiement de la contribution à l'exploitation.

Au final, la Collectivité respecte bien ses objectifs de limiter la contribution, tant annuellement au regard des moyens de la Collectivité que sur la durée avec le plafonnement de l'indexation et la répercussion d'une éventuelle baisse de la dotation de continuité territoriale.

Je ne reviens pas sur la présentation des principales caractéristiques de la convention puisqu'elles sont connues au niveau de votre Assemblée, puisque le débat du mois d'octobre dernier avait permis de rédiger un cahier des charges qui a pu nous permettre de proposer aux candidats un cadre qui ne peut pas être susceptible d'interprétation.

Enfin, je voudrais m'attarder quelques secondes sur les dispositions de fin de convention.

Sur le contrôle du délégué, bien entendu il est renforcé.

Sur le sort des biens, notre Collectivité pourra proposer d'acquérir les navires utilisés par le délégué. En l'absence de reprise des biens, le délégué n'a droit à aucune indemnité couvrant tout ou partie du financement des navires à l'expiration anticipée ou normale de la convention.

Sur la résiliation par notre Collectivité, la convention prévoit un droit de résilier la convention pour un motif d'intérêt général y compris en cas de baisse de la dotation de continuité territoriale, pour faute ou sous certaines conditions en cas de redressement ou de liquidations judiciaires du délégué.

En cas de résiliation de la convention pour motif d'intérêt général, l'indemnisation pour perte de bénéfices est limitée à 3 % du montant de la contribution à l'exploitation restant due. Les autres sommes font l'objet d'une évaluation selon les circonstances de la résiliation.

Un cas particulier de résiliation réside dans l'hypothèse d'une baisse de la dotation de continuité territoriale : en ce cas l'indemnisation pour perte de bénéfices est limitée à 1,5 %.

L'ensemble de ces éléments nous permettent de vous proposer de retenir le groupement CMN-SNCM comme co-titulaires de la convention de délégation de service public des liaisons maritimes entre la Corse et le continent et ladite convention et ses annexes.

Nous demandons donc l'avis de l'Assemblée pour autoriser ou pas le Président de l'Exécutif et le Président de l'OTC à signer cette convention. Nous pensons très sincèrement avoir œuvré utilement dans l'intérêt supérieur de la Corse pour un service public de qualité et fiable pour les dix années à venir.

C'est un dossier sensible, personne ne peut le contester. Il va nous engager pour dix ans, mais je pense que c'est un accord équilibré qui a été trouvé et qui vous est proposé aujourd'hui. A la suite du Conseil économique, social et culturel de la Corse, à la suite du conseil d'administration de l'Office des transports, j'espère un appui massif de votre Assemblée, afin que l'Exécutif ait les moyens, face à l'Etat et face à l'Europe, de pérenniser la dotation de continuité territoriale dans l'intérêt de la Corse et de ses habitants.

Je vous remercie.

### **Le Président GIACOBBI**

J'ai peu de choses à ajouter à ce qu'a dit excellemment Paul-Marie BARTOLI qui a mené, pas la bataille, mais l'ensemble des négociations avec des résultats appréciables. Chacun sait que c'est une matière difficile et je voudrais, à l'instant, revenir sur ce qui nous amène à cette situation.

D'abord, nous avons mené ces opérations depuis l'origine conformément aux engagements pris, car c'est une question politique. Votre serviteur avait indiqué, y compris avant la campagne, des orientations générales, à savoir la fin du service complémentaire et de l'aide sociale et surtout le fait de revendiquer et de manifester une grande autonomie de décision de la Corse dans cette affaire.

L'Assemblée de Corse nous a suivis, avec des débats, mais nous a suivis à trois reprises. D'abord sur les OSP que nous avons renforcées ; ensuite sur le cahier des charges de la DSP qui a abouti à un bon cahier des charges même s'il a donné lieu à beaucoup de discussions parce qu'effectivement, nous réduisons le service en fonction des intérêts réels de la Corse ; le rejet d'offres excessives ou inadaptées qui s'est fait d'ailleurs à l'unanimité à notre demande.

Nous avons depuis cette date mené les négociations selon trois objectifs : établir un service public conforme aux intérêts généraux de la Corse. Il y a d'autres intérêts généraux dans cette affaire : il y a les intérêts généraux de Marseille, il y a l'intérêt général de la bonne santé des sociétés. Mais vous le savez, il ne nous appartient pas de confondre les sujets. Nous avons agi pour le service public de la Corse, un service public dont je rappelle au passage que l'Union européenne dans sa décision relative au service complémentaire, reconnaît la validité, la légalité et l'utilité, il s'agit du service de base, c'est explicitement dit.

Deuxièmement, parce que c'est une affaire d'argent, préserver les finances de la Collectivité Territoriale de Corse. La négociation a abouti, elle n'a pas été facile puisqu'il y a eu au cours de l'été une séance assez difficile à Paris, au cours de laquelle les compagnies n'ont pas accepté ce que nous leur demandions et nous n'avons pas accepté ce qu'elles demandaient évidemment. Pourquoi ? Parce que cela nous conduisait, par des demandes d'indexation, à quelque chose de beaucoup plus élevé que ce que nous souhaitions.

Aujourd'hui les paramètres sont simples :

- 104 M€ maximum quoi qu'il arrive, c'est-à-dire la limite physique en valeur absolue de l'enveloppe que nous pouvons consacrer au maritime,

- une moyenne de 96 M€ sur la durée, une clause stricte pour l'indexation, conforme à la loi SAPIN,

- une prise en compte beaucoup plus ferme des risques du carburant

- et puis la prévision au cas où l'enveloppe de continuité diminuerait de manière à parer toute éventualité.

C'est une matière relativement technique, les uns et les autres auront leurs commentaires, mais enfin nous sommes passés d'une demande des compagnies de 147 M€, si mes souvenirs sont bons, à un rejet d'une offre à 107 M€ qui comprenait des indexations, etc. Par conséquent, ces

107 M€ ne se comparent pas à 96 M€. Il faut dire que ces 107 M€ arrivaient à un résultat de l'ordre de 120, 130 M€ très rapidement. C'était inacceptable. Autrement dit, l'écart entre ce que nous avons rejeté et ce qui est proposé aujourd'hui est de plusieurs dizaines de millions d'euros.

Troisièmement, naturellement nous avons souhaité respecter le droit. Je le dis, il y a un droit dans tout cela (il y a un droit français, il y a un droit européen) malgré toutes les pressions que nous avons subies.

Il reste une ou deux questions dont je dois vous entretenir.

La question du remboursement des 220 M€, il faut en parler. D'abord, j'attire votre attention sur le fait que nous avons dit depuis le début que le service complémentaire n'était pas conforme à nos intérêts, mais n'était pas non plus légal. Cela a été reconnu par la commission de l'Union européenne. C'est une des raisons pour laquelle nous l'avons écarté.

Deuxièmement, la décision de la commission de l'Union européenne qui, dans ce cas, agit en tant que juridiction, est exécutoire depuis le 2 mai. Le sursis à exécution n'a pas été accepté par le Tribunal de première instance de l'Union européenne et aujourd'hui nous avons pris une décision, puis préparé les décisions suivantes :

Premièrement, nous avons suspendu le paiement du service complémentaire à compter du 2 mai, d'autant plus que nous avons une lettre d'injonction du vice-président de la commission de l'Union Européenne, M. ALMUNIA, qui nous reprochait d'avoir continué à prévoir dans notre budget le service complémentaire. Nous avons donc suspendu ce paiement. Nous attendons et nous sommes actuellement en attente sur l'émission d'un titre pour deux raisons essentielles.

La première, c'est que l'Etat a suspendu notre pouvoir budgétaire au motif que le budget de l'Office des transports serait déséquilibré. Donc, nous n'avons pas actuellement le pouvoir d'émettre le titre pour quelques jours encore. Je me suis adressé à l'Etat pour lui demander d'apporter sa garantie financière au cas où il y ait une procédure de manquement de l'Union européenne. Le droit, je le rappelle, conduit la caisse qui a payé à diligenter le remboursement, faute de quoi si l'Europe met en cause par une procédure de manquement la France, la République se retournera contre nous automatiquement. Il faut qu'on soit garantis à cet égard. L'Etat est très gentil et nous dit « ah, mais non, vous n'avez pas à payer ». Oui, mais

le jour où on ne paie pas et où il y a une procédure de manquement, c'est nous qui paierons l'amende. C'est un point tout à fait essentiel.

Je dois vous dire que j'ai été très choqué de lire dans la presse des commentaires sur les rencontres et les rapports que l'on avait avec l'Etat. On a fait dire à la presse que j'avais rencontré le Ministre des transports, que j'avais été convoqué par lui pour qu'il me dicte ce que je devais faire. Ecoutez, d'abord je rends hommage au Ministre des transports, Frédéric CUVILLIER, parce qu'il a joué dans cette affaire un rôle très positif. Il a poussé à la négociation sociale qui permet à la compagnie de présenter une offre acceptable, qui a supposé un plan social de restructuration assez lourd.

Deuxièmement, l'idée que Frédéric CUVILLIER convoque votre serviteur est absurde. Nous avons des liens d'amitié et d'affection et par conséquent, il n'a pas à me convoquer.

Troisièmement, quelle que soit l'amitié, ma position vis-à-vis du Gouvernement, du Ministre, du Premier Ministre et du Président de la République a toujours été d'une très grande fermeté et toujours d'affirmer l'intérêt strict de la Corse, toujours répondre « non » à toute demande du Gouvernement qui ne serait pas conforme à l'intérêt de la Corse. Cela a été dit au Président de la République dans l'avion qui nous emmenait en Inde. Cela a été dit au Premier Ministre qui avait eu la gentillesse de me recevoir et qui voulait me parler de ce sujet entre autres et cela a été dit au Ministre des transports malgré tous les liens d'amitié et d'affection qu'il peut y avoir.

S'agissant du budget de l'OTC, là aussi j'ai été surpris de lire dans le Corse-Matin un commentaire indiquant qu'il y avait des difficultés financières. Excusez-moi, mais je dis et je répète qu'il ne peut pas y avoir des difficultés financières quand une décision de justice exécutoire vous condamne à être remboursés de 220 M€. Toujours est-il que le budget de l'OTC sera réglé évidemment conformément à nos vœux, c'est-à-dire aux propositions que nous avons faites. Il ne saurait en être autrement. Je l'ai dit clairement à l'Etat et d'ailleurs, j'indique qu'il ne sera pas signé de DSP suite à la décision de votre Assemblée, si elle est positive, tant que l'Etat n'aura pas signé, conformément à nos vœux, réglé le budget de la DSP. C'est très simple. Ce sera comme nous en avons décidé.

En revanche, je dois le dire aussi, qu'il ne s'agit pas pour nous de mettre en péril les compagnies par un comportement dilatoire concernant les créances qu'elles pourraient détenir sur nous. On parlait du carburant, jusqu'à preuve du contraire, il n'y a rien. Il y a un litige de 3,5 M€ que la

compagnie va perdre. Tout le monde le sait. La Chambre régionale des comptes a dit qu'il n'y avait pas lieu d'inscrire de provisions à ce titre. Mais enfin, nous faisons dans le meilleur esprit de loyauté, une revue comptable sur la fin de la convention. S'il apparaît qu'il y a des titres qui sont valides, nous les traiterons de la manière la plus loyale.

Deux autres points, très vite. Le renouvellement de la flotte. Aujourd'hui, chacun comprend, l'Etat, nous-mêmes très clairement, les compagnies, nous savons tous que le renouvellement de la flotte induira nécessairement une propriété de cette Collectivité, partielle ou totale, sur les nouveaux navires. Autrement dit, il faudra bien dégager, nous y travaillons très sérieusement, les solutions qui permettront de renouveler les navires et naturellement cela ne pourra se traduire que par une propriété totale ou partielle de cette Collectivité sur les navires. Il n'existe pas d'autres moyens envisageables aujourd'hui. Voilà.

Donc, Mesdames et Messieurs les Conseillers territoriaux, M. le Président, nous avons résisté à toutes les pressions, on pourrait en écrire un livre, celles de l'Etat qui nous poussaient à aller plus vite, qui nous poussaient à aller beaucoup plus généreusement vis-à-vis de certaines compagnies. Nous nous y sommes publiquement et clairement refusés. Celles aussi, je dois le dire, des partenaires sociaux qui auraient souhaité mieux, plus vite etc., mais encore une fois, nous leur avons d'emblée expliqué quelle était notre situation, notre souci d'intérêt général de la Corse, du respect du droit et de nos finances.

Reste un point anecdotique. Il ne vous a pas échappé que beaucoup de médisance, de mensonges, de rumeurs, avaient été distillés dans la presse. Je ne m'en suis pas plaint. Cela me visait personnellement, prétextant je ne sais quel favoritisme au profit bizarrement d'une autre compagnie, la Corsica Ferries, ou me mettant en cause, on a même sorti de sa retraite un ancien directeur d'une compagnie pour prétendre que j'étais raciste. Tout ça est invraisemblable. A toutes ces manœuvres, j'exprime aujourd'hui simplement mon mépris et mon dégoût et j'indique, à bon entendeur salut, que je me réserve de rendre public un certain nombre de choses et de porter devant la justice répressive, c'est-à-dire la justice pénale, un certain nombre de comportements s'ils devaient perdurer. Mais enfin, ces comportements indignes, bas et stupides n'altèrent en rien les décisions qui vous sont soumises aujourd'hui.

Je vous remercie.



### **M. François TATTI**

Le rapport est un peu long. Je vais essayer de faire une petite synthèse rapide, vu que tout a pratiquement déjà été exposé.

Nous avons eu une réunion lundi dernier au cours de laquelle nous avons entendu le rapport de M. Francis PIAN, Directeur de l'Office des transports, qui nous a exposé le cadre général de ce contrat qui vient d'être rappelé par le Président de l'Office des transports.

Il a précisé un certain nombre de points, notamment les raisons pour lesquelles la société Corsica Ferries n'avait pas été retenue.

Il a précisé également les adaptations qui avaient été apportées au niveau conventionnel après les négociations, parce que c'est un élément important pour l'Assemblée, la clause de revoyure qui a été modifiée pour être restreinte, la SNCM qui s'est prêtée au jeu de la modernisation de sa flotte et qui a été inscrite dans la convention. Cela aussi, ça n'était pas prévu, avec des achats de nouveaux navires au gaz. Cela a été d'ailleurs déjà évoqué.

Ensuite, l'article 30 a été également modifié pour tenir compte de la gestion de la répercussion de l'augmentation des prix du fuel, ce qui était également un élément nouveau très important.

Enfin, l'article 35 avec le mécanisme protecteur de la Collectivité Territoriale de Corse pour limiter les hausses.

Il y a eu différentes questions qui ont été posées par les commissaires et les interventions qui ont été apportées.

**Agnès SIMONPIETRI** qui s'est inquiétée dans un premier temps du montant global qui semble atteindre 104 M€ par an alors que la CTC s'était prononcée pour une somme bien inférieure, ce à quoi il a été répondu qu'en réalité, ça n'est pas 104 M€ mais bien un plan de 96 M€ sur 10 ans avec un lissage qui a été négocié avec l'Office des transports pour permettre à chacun, en terme de trésorerie, de s'y retrouver.

**Tony SINDALI** a rappelé sur le fond du transport qu'au vu de l'analyse des montants indiqués dans le dossier et la volonté exprimée précédemment par l'Assemblée de Corse de se situer au-dessous de 90 M€, il aurait souhaité savoir comment la différence clairement affichée avec 96 M€ se justifiait, ce à quoi il n'a pas été répondu, indiquant que la

réponse serait apportée en séance par le conseiller exécutif en charge de ce dossier.

**Nadine NIVAGGIONI** a déploré qu'en commission, il ne puisse pas être répondu à ce type de question, puisque c'est tout l'objet des commissions.

**Michel STEFANI**, pour sa part, s'est dit satisfait de constater que nous avons trouvé une sortie pour ce dossier difficile. La solution la plus intelligente pour faire vivre ce dossier désormais serait de voir l'Etat assumer ses responsabilités dans cette affaire, dans le cadre de la relance industrielle des chantiers navals français, afin d'assurer la modernisation de la flotte de la SNCM/CMN.

Il a également précisé que dans le cadre de la négociation, la compagnie Corsica Ferries aurait très bien pu être écartée car le Code général des collectivités territoriales n'oblige en rien la Collectivité à négocier avec l'ensemble des compagnies. En gros, il s'agissait plutôt d'une faveur qui avait été faite, de la réintroduire dans la négociation.

J'ai conclu en indiquant que les négociations avaient permis d'obtenir le résultat que nous avions escompté, c'est-à-dire un service public renforcé et amélioré au service de la Corse.

La commission a émis un avis favorable avec une non-participation de Femu a Corsica et de Rassembler pour la Corse.

### **Le Président BUCCHINI**

Je prends la liste des intervenants : M. Antoine SINDALI, M. Paul-Félix BENEDETTI, M. Antoine ORSINI, M. Michel STEFANI, Mme Marie-Antoinette SANTONI-BRUNELLI, M. François TATTI, M. Jean-Guy TALAMONI, Mme Agnès SIMONPIETRI, M. Jean-Christophe ANGELINI, M. Gilles SIMEONI.

On va commencer le débat. Il y a 11 intervenants, c'est l'équipe de foot au complet ! On va arrêter à 12 h 30 et on reprendra à 15 h.

La parole est à M. SINDALI.

### **M. Antoine SINDALI**

Ce n'est pas votre serviteur, ici, qui pourrait dire qu'on n'est pas en face d'un dossier sensible. C'est un dossier qui vise à répondre dans un domaine très précis des transports maritimes à nos intérêts collectifs, tout en cherchant un juste équilibre entre des exigences parfois contradictoires. Il y a évidemment les moyens techniques à mettre en œuvre ; il y a, dans ces exigences, ces contraintes financières ; il y a les attentes de nos concitoyens pour se déplacer ; il y a les fortes demandes des socioprofessionnels ; il y a la situation des candidats qui répondent ; il y a un aspect social évident.

Pour mettre tout ça en musique, il faut vraiment trouver un juste équilibre et aujourd'hui, nous sommes devant une responsabilité importante. Je voudrais intervenir sur deux points sans entrer dans les détails. Je pense que des collègues pourront compléter ce que je veux dire.

Nous sommes aujourd'hui dans l'examen d'une convention où nous devons examiner, si les négociations qui ont eu lieu pour aboutir à cette convention correspondent à un cahier des charges préétabli, puisque nous l'avons voté (comme c'était rappelé) il y a quelques mois.

Sur ce cahier des charges, il y a un certain nombre de choses qui ont quand même légèrement évolué pendant les discussions. Il y en a une importante et le Président de l'Office des transports devra nous éclairer là-dessus, c'est que nous avions prévu dans les cahiers des charges de baisser le coût du mètre linéaire de fret transport à 75 € et que là, les négociations se sont faites sur la base de 85 €. Donc, il y a une modification du cahier des charges sur laquelle j'espère, vous demanderez à l'Assemblée, en amont du vote sur la convention, de se prononcer.

Puisque, comme cela a été dit, nous avons regretté (je l'ai moi-même regretté, par élégance le Président de la commission du développement devenu rapporteur ne l'a pas dit) sur la forme, que le Président de l'OTC, mais il devait sûrement avoir des raisons valables, ne soit pas présent en commission du développement pour qu'on ait un travail de fond important.

Comme cela a été indiqué dans le rapport, le Directeur de l'Office qui nous avait fait une présentation succincte mais précise du dossier qui nous était présenté, a renvoyé au débat public, en indiquant que le Président de l'Office souhaitait donner lui-même les explications sur un certain nombre de questions, dont la question relative au coût de cette convention.

Il y a dans cette convention un certain nombre d'aspects techniques qui ont été évoqués dans la présentation par le Président de l'Office des transports. De ce point de vue, on peut prendre acte des adaptations qui ont été recherchées au niveau conventionnel à travers un certain nombre d'articles prévoyant la clause de revoyure, le renouvellement des navires, le contrôle des éventuelles augmentations du coût du carburant et le mécanisme pour éviter les dérives en cas de baisse de la dotation de continuité territoriale.

Mais sur le plan fondamental du coût, puisque la convention qui nous est présentée, globalement avec les adaptations qui sont dites, pour ce qui me concerne, répond au cahier des charges voté, mais financièrement il nous manque des explications. Nous avons évoqué, moi-même de manière un petit peu raccourcie et simplifiée, à 105 M€ la subvention actuelle. Il n'y aura plus de service complémentaire et donc, il y a une trentaine de millions d'euros en moins. Donc, on se trouve entre 70 et 75 M€, ça aurait dû suffire. Je sais très bien qu'il y a d'autres contraintes, mais il faudrait que vous les détailliez et que vous nous expliquiez pourquoi. D'ailleurs, vous-même, vous avez dit publiquement que nous devrions être autour de 75 M€. Là, nous sommes à 96 M€. Il y a certes des raisons et vous allez sûrement nous les donner et cela ira mieux en les donnant.

Ensuite, d'autres interventions vont avoir lieu, nous verrons quelle sera la position que nous adopterons en fin de discussion par rapport au vote qui doit sanctionner ce débat. Ca, c'est sur la convention proprement dite, il y aura d'autres interventions qui préciseront. Je ne vais pas, en parlant le premier, vouloir tout balayer et que le reste soit, sans être prétentieux, des redites. Donc, je laisse la place à d'autres interventions.

En revanche, je voudrais ajouter un point qui n'est pas inintéressant. Il est important que l'on se pose quelques questions, même si nous nous occupons de l'opération transport, nous ne nous occupons pas des opérateurs. C'est bien vrai, je fais une petite parenthèse, dans l'aérien. Si on allait s'occuper de savoir quelle est la structure du capital de la compagnie Air France, on serait surpris, avec ses 70 % de capitaux flottants qui, au gré du temps et des marchés financiers, peuvent aller de la Chine aux universités américaines, en allant je ne sais où. Pourtant, ce qui nous intéresse, nous, c'est d'avoir un bon service aérien avec Air France et notre compagnie régionale, un bon service public de transport aérien avec des fréquences, des horaires, des capacités, de la sécurité et de la fiabilité. Nous n'avons donc pas à nous occuper des opérateurs même si nous avons quand même parfois, en ce qui concerne ici le dossier proprement dit, quelques incertitudes.

Quand on lit par exemple dans la presse, parfois entre les lignes, un certain nombre de bruits de couloir ou de rumeurs concernant l'avenir de la SNCM, je voudrais directement m'interroger, le Président de l'Exécutif a répondu en partie, et l'interroger sur les garanties qu'à ce jour nous pouvons avoir sur la survie de la SNCM, partant sur sa capacité à satisfaire la convention de délégation de service public et plus particulièrement, à sa capacité de pouvoir renouveler la flotte, car c'est un élément capital dans le dossier qui nous est présenté. Première interrogation : quelles garanties avons-nous sur la survie de la SNCM ?

J'avais un autre questionnement sur lequel vous avez répondu par avance, M. le Président du Conseil Exécutif, mais je voudrais que vous alliez un petit peu plus loin, c'est sur la décision de la commission de l'Union Européenne, s'agissant du recouvrement demandé de 220 M€ correspondant au remboursement sur le service complémentaire ; service complémentaire qui était qualifié dans la convention de trafic de pointe et non pas de service complémentaire. Il y a une décision de la Commission européenne, vous nous avez répondu en partie, mais quels sont les moyens, quelles sont vos intentions sur le recouvrement de ces 220 M€ ? Vous l'avez évoqué, si vous pouviez le préciser davantage, ce serait important parce que je le dis encore une fois, la situation d'un des opérateurs du groupement que vous nous proposez de retenir pour la convention du service public, est marquée pour l'instant d'un certain nombre d'incertitudes et si nous pouvions avoir des clarifications, ce serait important.

Je vous remercie.

### **M. Paul-Félix BENEDETTI**

J'ai fait cette intervention préalable tout à l'heure parce que je me suis retrouvé à cette commission des finances avec aucun interlocuteur. Donc, si on va s'étonner qu'il y ait des interventions longues, je m'en excuse à l'avance. Mais j'aurais souhaité jouer le jeu, débattre, contredire, convaincre ou me faire convaincre, mais la méthode ne me convient pas du tout. J'ai tenu à le faire savoir, surtout que ça m'a fait perdre une journée globale, le déplacement ayant été inutile.

Cela mis à part, on va rentrer sur un sujet sérieux qui concerne la Corse pour plusieurs décennies malgré tout, bien que ce soit un contrat à 10 ans et qui est un enjeu financier substantiel, que ce soit à l'échelle internationale ou à l'échelle locale. On parle d'un contrat d'un milliard d'euros qui est adossé à un chiffre d'affaires global de 3 milliards d'euros. C'est quelque chose de conséquent.

Lors du dernier débat que nous avons eu, il y a eu une présentation maladroite de l'Exécutif qui annonçait déjà cette enveloppe de 104 M€. Je m'étais offusqué et j'avais dit que c'était en fait un compte à rebours. Le Président m'avait d'ailleurs interpellé avec véhémence en disant que nous lisions mal. Aujourd'hui, il m'a confirmé qu'on avait finalisé cette enveloppe à 104 M€ sur la base du résiduel disponible de la continuité territoriale.

Il faut qu'entre nous on soit sérieux, honnêtes. On peut avoir des positionnements différents mais lorsqu'on parle de comptabilité et de chiffres, à un moment donné, on ne peut pas transgresser les évidences comptables.

Aujourd'hui, les évidences comptables, quelles sont-elles ? C'est une offre qui est politique et conjoncturelle, qui répond pour partie aux intérêts de la Corse, mais pour partie seulement. Il y a les intérêts internationaux qui lient la Corse et la France, il y a le problème du sureffectif de la SNCM qui pèse à 100 % dans l'analyse comptable qui amène aujourd'hui le Conseil Exécutif à nous faire cette proposition à 104 M€.

Pour cette proposition globale qui est à 104 M€ et qui est moyennée et annoncée à 95 M€ sur 10 ans, c'est un raisonnement totalement arbitraire. Pourquoi ? Parce qu'il y a des prédictions de recettes qui sont complètement farfelues. Il y a deux offres en fait : l'offre CMN et l'offre SNCM. Aujourd'hui commercialement, ce sont les mêmes offres. Chacun annonce qu'il va faire 60 M€ de recettes sur son exercice comptable par encaissement de billets, soit pour les voyageurs, soit pour les transporteurs, ce qui est raisonnable et qui est réel.

Dans 10 ans, la CMN annonce qu'elle va peut-être faire 66 M€ de recettes, une majoration de 10 %. La SNCM annonce qu'elle va faire 112 M€ de recettes. *Ò ghjenti, arristemu !* La SNCM qui est l'élève exemplaire des DSP antérieures, qui a des bilans comptables qui sont évidents, qui sont clairs, qui a un résultat qui est équilibré, qui sait plus ou moins de quoi elle parle, a un prévisionnel rationnel.

D'un autre côté, il y a ce prévisionnel qui est irrationnel et qui permet in fine d'annoncer qu'on va lisser la dotation de fonctionnement pour la ramener progressivement (pour la SNCM seulement) à 30 M€ et qu'à côté, on va pouvoir leur donner 30 M€ pour faire des achats de bateaux tout en mettant des clauses en disant que les déficits vont être compensés. Donc, il va y avoir un problème évident, c'est que la SNCM

sera dans l'incapacité d'enregistrer ces recettes escomptées parce qu'à moins de mettre de la thalasso et des salles de massage dans les bateaux, je ne vois pas comment on va créer artificiellement en 10 ans un marché qu'en 50 ans ils n'ont pas été capables de capitaliser.

C'est une analyse, peut-être que je suis un des seuls à la partager, je ne sais pas, on verra. J'espère avoir tort en tout cas, c'est le souhait et le vœu le plus cher que j'émetts en ce moment. Donc ça c'est la réalité du bilan comptable que vous nous proposez : d'inventer artificiellement des recettes et de minorer les dépenses parce que les dépenses sont plus ou moins à flux constant...

**Le Président GIACOBBI**

Cela ne va rien changer.

**M. Paul-Félix BENEDETTI**

Je ne sais pas si cela ne va rien changer parce que les clauses de mise à l'équilibre, Paul, vont nous amener à donner probablement 104 M€ tout le temps et à ne pas avoir de moyenne en diminution.

**Le Président GIACOBBI**

104 M€ est un maximum absolu. La moyenne de 96 M€ est un maximum absolu. Je rappelle que les délégations de service public sont aux risques et périls du cocontractant. Il lui appartient de faire ses affaires. S'il ne les fait pas, il fera des pertes et nous ne paierons pas un centime de plus, d'ailleurs nous n'en avons pas le droit.

**M. Paul-Félix BENEDETTI**

Je reprends. Ce que je veux dire c'est qu'il est complètement aberrant d'admettre dans un bilan comptable de telles progressions de chiffres d'affaires qui n'ont jamais été constatées et que l'entreprise actuelle sera dans l'incapacité de mettre en œuvre parce que ce ne sont pas des marins, parce que le groupe VEOLIA n'est pas fait pour le transport maritime. Le problème est fondamentalement à ce niveau-là.

A côté de ça, pourquoi, alors que les experts comptables dans les bilans 2010, 2011, 2012 de la SNCM ont eu du mal à justifier la continuité de l'activité ? Toutes les questions qu'ils se posent, c'est : comment on fait

pour avoir les flux de trésorerie suffisants pour ne pas être en cessation de paiement ?

Aujourd'hui, ils vont s'engager et il est écrit dans toutes les conclusions, que ce soit le commissaire aux comptes ou simplement le comptable de l'entreprise, des documents signés par Marc DUFOUR lui-même, qu'ils sont dans l'impossibilité de subvenir à un seul investissement dans la situation actuelle. On nous annonce qu'il va y avoir 3 bateaux achetés sur une valeur de 500 M€. Mais c'est nous qui les payons ! Pourquoi on ne les achète pas directement ? Pourquoi on n'a pas une autre stratégie ? Là, il y a un problème. On est en train de donner à quelqu'un la possibilité de capitaliser des richesses énormes et à côté, on hypothèque toutes nos chances de bâtir une véritable compagnie régionale. Ca, c'est quelque chose qui est farfelu.

En même temps, vous avez ce que moi j'appelle un bateleur de foire qui vous dit « je vais vendre un million de billets, je vais acheter 4 bateaux ». A côté, vous avez la CMN qui vous dit « moi, je vais vendre peut-être un peu plus et je ne peux pas acheter de bateaux. Je vais peut-être en acheter un d'occasion ». Cela, c'est dans le rapport. Cela montre le sérieux, cela montre qu'on a quand même des partenaires et on le sait. On se ment si on dit que les deux offres sont les mêmes. Non ! Il y a une offre sérieuse et l'autre farfelue.

Ca veut dire quoi ? Cela veut dire qu'aujourd'hui on aurait dû déclarer infructueux le marché. On aurait dû se positionner sur une négociation avec VEOLIA qui veut se désengager du transport maritime, lever l'hypothèque internationale de la dette des 220 M€ et s'engager dès aujourd'hui sur la construction d'une compagnie régionale, en créant peut-être une société d'économie mixte adossée à un partenaire industriel qui tient la route, qui aujourd'hui est la CMN, et qu'on voit comment on achète les bateaux.

Pas besoin d'être un grand cerveau pour faire le schéma-type de ce que serait la compagnie régionale ; c'est une compagnie qui ferait 220 M€ de chiffre d'affaires. Sur ces 220 M€, elle aurait en gros 40 % de subventions et 60 % de recettes propres, 70 ou 80 M€ de subventions majorées de 30 à 40 M€ pour capitaliser un rachat de flotte, 1 200 salariés (malheureusement, il n'y a pas besoin de plus, la CMN en a moins de 500). VEOLIA, je ne sais pas si vous avez regardé ses bilans, à effectif constant, ils ont même eu le luxe d'augmenter leurs effectifs de 5 % entre 2011 et 2012 alors qu'il n'y a aucune activité en plus et qu'ils ont constaté des pertes à 20 M€ par an. Ils sont 2 100 sur le bilan 2012 ! Quel est le besoin



réel en effectif ? C'est un plan social international qui se dessine, qui va le payer ? On va s'adosser à un partenaire qui a un boulet de 1 000 salariés de plus, mais on leur ment, on ment y compris à tous les travailleurs qui sont adossés à cette compagnie. On va expliquer qu'aujourd'hui on est en train de voter aussi le plan de sauvetage de la SNCM ; ce n'est pas vrai, on ne fait que retarder l'échéance et l'aggraver. La solution aurait été de créer les conditions d'un véritable plan social qui permette de résorber leur sureffectif qui est énorme ; les liaisons sur l'Algérie sont arrêtées, il y a tout juste un petit équilibre sur les lignes tunisiennes, il y a 9 bateaux et on n'en a besoin que de 4, qu'est-ce qu'on va faire des 5 autres ? Ca c'est la question.

Le Ministre des transports qu'est-ce qu'il attend pour nous donner des réponses ?

La région PACA, qu'est-ce qu'elle attend pour se positionner comme un partenaire de la Corse ?

Là, on est seuls. On est seuls, on a 20 M€ et on les met ; ils ne servent à rien, ce ne sont pas les 20 M€ qui vont équilibrer aujourd'hui les comptes de la SNCM. On leur a donné 90 M€ sur le bilan 2012, malgré cela ils ont constaté 20 M€ de perte. Donc, le problème est structurel et fondamental : comment fait-on pour créer les conditions pour que sur les lignes de Corse, il y ait un équilibre en termes d'emplois/ressources qui soit en adéquation avec les besoins financiers et les besoins économiques de la Corse ?

Parce qu'à côté de ça, lorsque j'ai fait la motion pour baisser le tarif résident de moitié, je n'ai fait qu'une voix, la mienne, mais j'en suis content, j'en suis fier de cette voix parce que dans le même document de la SNCM les flux des résidents sont estimés à 8 000 personnes par mois, ça fait 100 000, si la CMN fait pareil, ça fait 200 000, on discute de sommes marginales. Pourquoi n'avons-nous pas eu la décence, au moins à nos compatriotes, de leur donner la possibilité de faire un bord à bord pour 200 €, avec voiture et famille ? Aujourd'hui, c'est 500 € et on continue à mettre le billet à 500 €. Non seulement, nous, on fait du social pour Marseille, mais on se prive d'une vraie aide sociale. On est en distorsion totale avec la continuité territoriale.

J'aimerais qu'avant la fin de la séance, Monsieur le Président Paul-Marie, Monsieur le Président Paul, vous preniez l'engagement de faire en sorte qu'il y ait une revoiture immédiate pour qu'au moins le prix du tarif résident, au moins celui-là... Les chiffres sont dans le document, ce

n'est pas 450 000 billets de résidents, c'est 8 000 par mois peut-être pour les deux compagnies, ça fait 16 000 tous les mois en moyenne car il y a deux mois creux dans l'année où les Corses ne partent pas du tout, donc on est sur des sommes marginales. Au moins que les Corses bénéficient d'un billet ! Parce qu'à côté de cela, dans la même convention, on a le tarif des étrangers qui est à la moitié du prix du tarif résident, comment peut-on accepter cela ? Comment avez-vous le courage de proposer cela ?

Moi je n'ai fait qu'une voix, mais peut-être ne m'avez-vous pas bien compris ce jour-là. Aujourd'hui, je vous demande de mieux me comprendre.

Je ne vais pas trop épiloguer. Ce que je veux dire c'est qu'aujourd'hui, on est confrontés à une réalité qui ne nous dépasse pas, qu'on veut contourner ! C'est comme, en gros, en marine, à l'époque, les commandants de dirigeables lorsqu'ils essayaient de contourner les masses nuageuses, eh bien il y a un moment où on a arrêté de fabriquer des dirigeables et de les faire voler, il y a eu trop d'accidents car c'était incompatible avec le transport de passagers.

Aujourd'hui, on a un système économique qui a la manœuvre et qui est inadapté, c'est à nous de l'adapter. On a la chance qu'il veuille se retirer, profitons-en, négocions ces 220 M€ ou servons-nous en de bras de levier pour faire un troc sur la flotte qui reste, c'est-à-dire qu'on ne réclamerait pas les 200 M€ à la SNCM mais on leur demanderait de nous rendre en valeur capitale la flotte restante qui, au bilan comptable, pèse toujours 500 M€. Mais qu'on fasse un vrai projet !

Là, qu'est-ce qu'on fait ? On signe sur 10 ans, mais 10 ans c'est long à ce niveau-là de l'économie, alors qu'on pourrait tout de suite ne pas attribuer la DSP, faire des OSP temporaires en donnant les enveloppes qu'il faut, en discutant avec l'Etat, car qu'on le veuille ou non aujourd'hui, on va être confrontés à un trouble social énorme parce que la SNCM n'aura jamais la capacité de faire vivre les 1 000 marins et sédentaires qu'elle a en trop. Soyons responsables ! Si les Marseillais et les Français ne le sont pas, que nous les Corses le soyons.

**Le Président BUCCHINI**

Merci. Antoine ORSINI.

**M. Antoine ORSINI**

Merci Monsieur le Président.

Une intervention un peu moins enflammée même si, faut-il s'en convaincre, nous sommes devant un dossier dont l'enjeu est stratégique pour la Corse et un dossier aussi, et le Président de la commission des finances ne se départira pas du conseiller territorial, qui représente la bagatelle finalement d'un milliard d'euros ; c'est dire l'enjeu aussi.

Alors, et je vous rassure, la durée de mon intervention sera inversement proportionnelle à l'importance de ce dossier, c'est-à-dire courte. Dossier qui, je dois le rappeler aussi, est à examiner dans un contexte très particulier, avec des composantes très ambiguës. Je rappelle, et cela a été dit, les déséquilibres budgétaires de l'OTC, l'injonction européenne au remboursement des 220 M€ par la compagnie, le gel de la dotation de continuité territoriale, les interrogations sur l'actionnariat et la gouvernance d'une des compagnies (la SNCM), aussi, mettons-le au pot, les difficultés persistantes de certains aspects de collecte de la taxe des transports... Bref, un certain nombre de choses et puis pour couronner le tout dans ces difficultés, un dossier qui s'inscrit dans un feuilleton juridique scandé par un certain nombre de litiges, de contentieux qui s'égrènent mois après mois.

Alors mes observations vont porter sur deux aspects : l'aspect conventionnel du rapport et son aspect financier.

Sur l'aspect conventionnel, je voudrais commencer par un certain nombre de satisfactions.

D'abord pour vous faire observer, et c'est la première fois, qu'une société dédiée sera créée dans le cadre de cette DSP. Ceci d'ailleurs aura l'avantage à mes yeux de bien séparer l'activité, en tout cas pour la SNCM vis-à-vis de la Corse, de son activité sur d'autres terres, notamment du Maghreb.

Satisfaction également, en dépit de ce qu'a dit Paul-Félix, de la politique tarifaire qui est proposée, notamment la tarification sociale qui est proposée, et s'agissant du fret, l'effort qui a été consenti par rapport à la DSP précédente, même si nous aurions préféré et souhaité que l'effort soit plus conséquent.

Satisfaction également dans la mesure où l'offre que M. le Président, vous nous proposez d'approuver répond, et ceci est essentiel pour une île, aux besoins de desserte de la Corse, et répond ainsi également aux OSP que nous avons adoptées précédemment.

Satisfaction aussi lorsqu'il est clairement indiqué que le protagoniste envisage, en tout cas l'un des deux, le renouvellement de sa flotte avec des navires adaptés à cette desserte et plus respectueux de l'environnement.

Satisfaction enfin où pour la première fois, et faisant suite à des débats et des votes que nous avons eus ici-même précédemment, qu'un service garanti soit mis en place en cas de litige ou de conflit social, même si là-aussi et malgré l'avancée notable qui est faite dans ce domaine, nous aurions souhaité que cela puisse aller un peu plus loin car nous considérons, et je le dis clairement, que la Corse, par ce qu'elle a connu dans le passé en la matière, ne pourra plus se satisfaire (nous ne pourrons plus, nous Corses, nous satisfaire), tout en respectant bien évidemment le droit de grève et comprenant qu'il puisse y avoir au sein de telle ou telle entreprise des conflits sociaux, de pouvoir être régulièrement, comme ce fut le cas par le passé, prise en otage.

Mais après ces satisfactions, je nourris néanmoins une crainte et je voudrais l'exprimer très simplement : une crainte de nature juridique, et je l'exprime et je la nourris d'autant plus que dans ce feuilleton que j'exprimais tout à l'heure sur le transport maritime en Corse, nous sommes habitués à un juridisme exacerbé, où j'invite d'ailleurs certaines compagnies, et elles le font très bien, à essayer de faire leur activité de transport, mais un peu moins quand même de juridisme.

Crainte que l'absence de dégroupage dans l'attribution des lignes ne puisse pas être à un moment donné sanctionnée, d'autant que préalablement à ce rapport, une mise en garde écrite nous a été faite pour dire qu'une attribution globale ne serait pas, en tout cas présenterait des risques non négligeables.

Sur le plan financier, Monsieur le Président vous avez souligné et c'était bien une contrainte majeure et de votre responsabilité bien évidemment, que l'adoption de la proposition que vous nous faite rentre dans l'enveloppe dont nous disposons pour cette DSP maritime, avec le plafond de 104 M€ quoi qu'il arrive.

Cette enveloppe, elle nous est imposée notamment par le gel de la dotation de la continuité territoriale qui est affectée à la politique des transports pour la Corse ; gel de la dotation de continuité territoriale à euros courants, mais donc diminution de cette même dotation à euros constants.

C'est la raison pour laquelle j'avais présenté au mois de juillet, et notre assemblée ici l'a adoptée à l'unanimité, une demande au Gouvernement (votre interlocuteur) pour que celui-ci comprenne d'abord que cette dotation n'est pas une dotation classique envers les collectivités, c'est bien une dotation pour les transports extérieurs de la Corse, pour les transports extérieurs d'une île au sein de la République Française et que ce dégel devait être compris et adopté par le Gouvernement pour envisager une actualisation de ces dotations. Car qui pourrait croire que le coût des transports maritimes en Corse, que nous nous apprêtons d'attribuer dans le cadre de cette DSP aujourd'hui, en 2014 (toute chose égale par ailleurs) sera le même qu'en 2023 ? Ceci est illusoire au plan économique. Et donc, je persiste à dire et à penser qu'il faut que l'Etat nous entende sur ce sujet et que, Monsieur le Président de l'Exécutif et de l'Office des Transports, nous serons à vos côtés pour déployer toute l'énergie nécessaire pour convaincre l'Etat d'infléchir sa position sur ce dossier. Même si, et je m'en félicite, vous avez prévu prudemment un mécanisme protecteur qui prévoit, ce qui serait alors le pire que je n'ose envisager, qu'une diminution de cette dotation viendrait à remettre en cause le financement de cette DSP elle-même.

Satisfaction sur le plan financier également pour le mécanisme de suivi de la composante carburant, avec une modalité de gestion spécifique car il est vrai que cette composante carburant (et on le voit dans la DSP finissante), constitue aussi un élément sur lequel il faut être vigilant et qui peut conduire à des indexations qui peuvent poser effectivement des difficultés.

Satisfaction enfin sur le plan financier sur le dispositif de suivi et de contrôle prévu dans la convention de DSP, dans sa mise en œuvre et je voudrais dire ici que nous faisons, en tout cas nous demandons fermement aux services de la Collectivité et à ceux de l'Office des transports de se donner les moyens pour que ce dispositif de suivi et de contrôle soit effectif et efficace, de manière à ce que, sur la durée (sur les 10 ans), nous ayons un suivi régulier et précis de la mise en œuvre de cette convention, tant sur le plan conventionnel que sur le plan financier.

Et je termine sur le volet financier également par une crainte qui découle de ce que je disais tout à l'heure sur la dotation de continuité

territoriale, car finalement Paul-Félix le rappelait à sa manière tout à l'heure, le financement de cette délégation de service public trouve deux sources : celle des recettes des compagnies qui seront délégataires (recettes commerciales) et celle de la participation publique que nous y mettons. Et dans la mesure où cette participation publique est plafonnée, et il ne pouvait en être autrement, si des ajustements dans le temps, sur 10 ans (c'est un dossier sur 10 ans) doivent s'effectuer, et d'ailleurs la convention le prévoit et le permet, ces ajustements se feront sur les tarifs. Et c'est là aussi une crainte que nous nous permettons de nourrir et sur laquelle nous appelons votre vigilance, car effectivement rien ne serait pire qu'au fil de la mise en œuvre de cette DSP, l'évolution des coûts se répercute sur l'évolution des tarifs que les passagers, que les transporteurs, que les visiteurs de la Corse auraient à payer.

Voilà Messieurs les présidents quelques observations, des craintes mêlées à un certain nombre de satisfactions.

Pour conclure, deux ou trois points.

D'abord pour vous dire qu'au terme de ce long feuillet, nous en sommes convaincus, vous l'avez souligné et je me permets de le faire à mon tour, c'est l'intérêt supérieur de la Corse qui a prévalu et ce n'était pas facile dans un tel dossier, avec bien sûr des incidentes de toutes parts qui venaient d'une certaine manière influencer sur son cours.

Pour dire aussi qu'à travers ce rapport, c'est le service public du transport maritime de la Corse qui est défendu et nous, avec d'autres, nous sommes excessivement attachés à la préservation de ce service public et en préservant celui-ci, nous avons aussi écarté une situation de monopole ; non pas le monopole que l'on a l'habitude de viser, car le monopole ou le risque de monopole n'est peut-être pas là où on pourrait le penser.

Et une autre proposition que vous auriez faite (vous auriez pu la faire), ou une autre décision que nous pourrions prendre, conduirait précisément à une situation de monopole.

De ce monopole, nous n'en voulons pas, pas plus dans ce domaine que dans d'autres, car les principes économiques nous dictent qu'en général, et je ne crois pas que la DSP maritime en Corse fasse exception, le monopole n'est jamais favorable à ceux qui ont à le subir, c'est-à-dire dans le cas d'espèce : les Corses et la Corse.

Enfin, car vous l'avez compris au terme de mon propos nous voterons favorablement ce rapport. Je m'adresse aux compagnies qui, nous l'espérons, seront attributaires de cette DSP pour dire qu'en m'adressant à elles, je m'adresse à la fois, je le précise, aux dirigeants, aux actionnaires (aujourd'hui et futurs), ainsi qu'aux salariés et à leurs organisations syndicales : je voudrais leur dire que nous leur accorderions, en votant ce rapport, une grande confiance, une grande confiance pour la Corse et pour l'intérêt de la Corse. Et ce que nous souhaitons, et j'aillais dire –permettez-moi de le dire- ce que nous exigeons de leur part, ce sera tout simplement qu'ils soient dignes de notre confiance et donc aussi à la hauteur des enjeux.

Je vous remercie.

### **Le Président BUCCHINI**

Michel STEFANI.

### **M. Michel STEFANI**

Monsieur le Président,

A défaut de refaire le débat qui précéda l'adoption de la délibération de mars 2012 définissant le cadre conventionnel de la DSP maritime et indépendamment des votes des uns et des autres, chacun se souvient que nous avons voté contre cette proposition de l'Exécutif alors pour les raisons que nous avons expliquées, nous devons aujourd'hui délibérer pour retenir les candidats dont les réponses ont été conformes aux prescriptions du cahier des charges et aux capacités financières de l'OTC.

Nous sommes au bout de cette procédure d'appel d'offres et nous savons également que le rejet de la délibération proposée par l'Exécutif conduirait inévitablement à ce que le 1<sup>er</sup> janvier 2014, la desserte soit soumise dans sa totalité aux OSP généralisées.

Autrement dit, nous serions dans une situation semblable à celle qui s'est développée en Sardaigne dès lors que la régulation par la puissance publique a été détruite après liquidation de la compagnie dédiée au service public. Pour mémoire, les tarifs ont été augmentés dans des proportions insupportables aussi bien pour le transport de marchandises que pour les passagers.

Par conséquent, il serait à la fois illusoire et dangereux aujourd'hui d'aller à un appel d'offres infructueux qui aurait des

conséquences terribles pour l'emploi, l'économie de la Corse et sans doute, pour les finances de la CTC.

La Commission de Bruxelles, très sensible à la pression exercée par le lobby low cost, semble avoir fait son choix, notamment à travers sa dernière décision enjoignant l'Etat et la CTC à demander le remboursement des 220 M€ versés au titre du service complémentaire à la SNCM.

On ne parlera pas de dogmatisme libéral, tant sur la forme que sur le fond, mais cette ultime charge contre l'opérateur public historique à la veille de notre délibération, sans rien devoir au hasard, est suspecte au plan politique et juridique.

Au plan politique parce que six années se sont écoulées depuis la délibération de 2007 et que cette pratique conforme aux principes de subsidiarité conduit à ce que la Commission européenne bafoue une compétence fondamentale de la CTC et s'arroge le droit d'attaquer un service public vital pour la Corse en piétinant la souveraineté nationale.

Le gouvernement a fait appel de cette décision scélérate. Ce faisant il a pris en charge de faire respecter la délibération de l'Assemblée de Corse. Et c'est pour nous une bonne décision dans son principe.

Cela m'amène à l'aspect juridique des choses. La Commission européenne qui n'a rien dit en 2007 sur cette délibération s'est donc réveillée subitement sur une énième procédure des dirigeants de Corsica Ferries France, au bénéfice d'une nouvelle réglementation ou directive, pour dire le droit par-dessus les avis et arrêts déjà prononcés par les juridictions nationales.

La Commission européenne ne s'arrête pas là. Elle explique qu'il n'y avait pas lieu et qu'il n'y a pas lieu de subventionner des services dits touristiques, alors que par ailleurs elle a cautionné et ne dit rien à propos de la subvention cachée sous l'appellation d'aide sociale, qui elle est illégale comme la CRC l'a indiqué dans son rapport sur la Continuité territoriale, et dont le montant cumulé dépasse les 180 M€ pour l'essentiel au bénéfice de CFF (Corsica Ferries France).

J'ajoute que la DSP de 2007 établit un lien structurel entre l'exécution de la DSP et les conventions d'aides sociales que la Commission européenne ne peut ignorer. Son choix sélectif en dit long sur ses intentions qui pourraient facilement s'étendre -j'attire votre attention là-



dessus- à la desserte aérienne au mépris d'un principe républicain essentiel, auquel nous sommes, vous le savez, particulièrement attachés.

En effet la Commission européenne, en plus d'être incohérente, ne tient pas compte du devoir qui s'impose à l'Etat et à la CTC d'offrir à chaque citoyen français la possibilité de se déplacer sur le territoire national dans des conditions comparables du point de vue de la régularité et des tarifs.

L'essentiel des usagers venant en Corse étant des continentaux, on ne peut faire abstraction de cette donnée qui justifie en partie l'existence d'une continuité territoriale ; l'autre partie relevant de la réponse spécifique aux besoins de la Corse.

Pour ce qui est de l'analyse des offres, une lecture attentive du rapport confirme que CFF ne pouvait être retenue, sauf à ne pas respecter la délibération de l'Assemblée de Corse et le cadre réglementaire de la procédure rappelé par la Conseil d'Etat dans sa décision de décembre 2006.

Au-delà de cet aspect, CFF a confirmé une nouvelle fois qu'elle n'avait pas les moyens techniques nécessaires pour faire une offre conforme et demande donc que l'AOT fasse en quelque sorte son marché sur six variantes possibles et 16 combinaisons pour lesquelles les moyens mis en œuvre restent indéterminés.

Dans ces conditions, quelle crédibilité pourrait-on accorder à la maquette financière présentée avec cette offre et une demande de compensation financière maintenue sous le seuil des 75 M€ que les dirigeants de CFF ont réussi à imprimer dans les esprits à partir d'un raisonnement comptable discutable quant à sa sincérité et contestable au regard de la seule réalité économique ?

Retenir ce plafonnement reviendrait effectivement à s'affranchir d'un certain nombre de règles sociales, fiscales, commerciales et environnementales pour installer une distorsion de concurrence, comme le précisait la Mission parlementaire du Sénateur Revet.

Partant de là l'offre conjointe CMN-SNCM, décriée au seul motif du montant de la compensation financière de 96 M€ sur 10 ans (effectivement 1 milliard réparti de la manière suivante : 600 M€ pour la SNCM, 400 M€ pour la CMN) répond finalement aux critères définis par l'Assemblée de Corse et permet de rester dans une fourchette de réduction

du déficit de l'OTC. C'est donc un compromis que les parties, à juste raison, ont jugé acceptable.

La grille tarifaire constituée de tarifs planchers antidumping a forcément un impact financier, même si par ailleurs la négociation entre l'OTC et les opérateurs débouche sur un relèvement de 10 € du tarif sur le mètre linéaire pour le fret.

Cette correction étant intégrée dans le raisonnement, il n'en demeure pas moins que ce choix légitime de l'Assemblée de Corse, déjà attaqué par les dirigeants de CFF, conduit de facto à un ajustement d'environ 15 M€, si ma mémoire est bonne.

75 + 15 cela fait bien 90 M€.

Faut-il ignorer ensuite la problématique combustible ou encore celle de la trésorerie des compagnies et des charges financières imposées par les banques dans les quatre premières années du contrat ?

L'exécutif peut ainsi se satisfaire du montant de 12 M€ non couvert par la contribution pour les années 2014 à 2016. *« Ceux-ci seront répercutés essentiellement (10 M€) en 2017 et pour le reliquat (2,5 M€) en 2018, puis la contribution de la collectivité sera stable (entre 92 et 95,2 M€ à partir de 2019 en euros constants). Les frais financiers afférents à ce report ne seront pas supportés par la Collectivité mais par les co-délégataires, qui feront leur affaire de leurs besoins en financement et en trésorerie ».*

Il était à l'instant fait appel au sens des responsabilités des dirigeants des compagnies et des dites compagnies ; je crois que ce que je viens de citer montre que, avec leur engagement, ils sont tout à fait responsables dans ce qu'ils envisagent de faire en signant cette convention de DSP.

L'exigence de transparence se retrouve dans la production des comptes d'exploitation ligne par ligne et dans l'annexe 17bis relative au versement de la compensation financière due aux opérateurs pour les prestations requises par l'AOT sur des services dont le niveau recettes attendu reste inférieur au seuil bénéficiaire.

La Société dédiée qui doit être constituée par la SNCM doit servir uniquement au suivi transparent et précis des coûts d'exploitation de

la DSP, comme cela est le cas pour la CMN qui est d'ores et déjà considérée comme une société dédiée.

En aucun cas cette société ne peut devenir le cheval de Troie pour une filialisation, sur le périmètre de la DSP, avec des conséquences pour les salariés tant en termes de statuts que d'emploi ou de déroulement de carrière ; prélude ainsi au désengagement de l'Etat et à une disparition de la SNCM.

Il est également prévu un renouvellement de la flotte à la SNCM pour quatre navires de nouvelle génération et sans doute un cinquième à la CMN, ce qui entrainera une baisse de la facture combustible d'ores et déjà répercutée et une amélioration non négligeable pour l'accueil des usagers et le respect de l'environnement. On parlait tout à l'heure du dégazage au large de Scandola.

Pour ce qui nous concerne, nous nous félicitons de l'engagement du gouvernement en ce sens. Pour autant, nous serons attentifs au plan de financement et au choix du chantier naval, ainsi qu'aux retombées (comme nous l'avons souhaité dans notre délibération) envisageables au plan industriel pour la Corse. C'est important.

En conséquence, les obligations inscrites dans cette convention rejoignent l'objectif gouvernemental de relance industrielle de la France. Cette volonté conjointe ne peut désormais s'envisager qu'à travers la commande de ces navires, dès l'an prochain, au chantier STX de St Nazaire.

Cependant, la pérennité du dispositif de DSP dépendra aussi de la régulation établie par ailleurs à travers les conventions qui seront attribuées dans le cadre des OSP, sur les lignes de Toulon et de Nice, en imposant à chaque compagnie un service régulier avec des capacités maximales selon les périodes pour éviter l'écrémage.

Cela implique également des tarifs imposés, comparables aux tarifs de base de la DSP pour le fret, et hors tarifs résidents et sociaux pour les passagers. Cela s'entend en laissant la maîtrise commerciale à chaque opérateur pour établir des tarifs supérieurs sous le contrôle de l'OTC.

En matière de droit du travail, il faut respecter les règles du pays d'accueil, en l'occurrence la République Française, qui s'appliquent aux opérateurs de la D.S.P et doivent de la même façon s'imposer aux opérateurs signataires de convention sur les lignes exploitées en O.S.P

(lignes dont l'exploitation devrait durer aussi longtemps que la durée de la DSP, je le rappelle, c'est important). Il faudra être conforme à la prochaine loi « Cuvillier » concernant les navires sous pavillons étrangers.

S'agissant du service dit « social et solidaire », le terme approprié étant « minimum », il reste contraire à la Constitution mais inscrit dans la convention il implique non pas une obligation pour les compagnies mais la recherche en interne avec les organisations syndicales dans le cadre du dialogue social de solutions permettant de prévenir le conflit.

Dans tous les cas, la continuité du service public également constitutionnelle ne peut se concilier avec le respect du droit de grève qu'en situation de blocage total et d'exclusivité dans l'exécution du service comme à la RATP, la SNCF ou à l'hôpital, avec un service minimum proportionnel à la nécessité.

La desserte de la Corse, où il n'y a pas de monopole (Antoine ORSINI a raison d'insister là-dessus), n'entre pas dans ce cas de figure. La vie réelle, en situation dégradée, ne s'arrêtera pas à des dispositions conservatrices susceptibles de provoquer l'effet inverse du but affiché et de pousser au pourrissement d'un conflit. De même, l'application des pénalités pour service non effectué en y intégrant les grèves participe de cette même logique.

Il est fréquent d'entendre dire -cela a été répété à l'instant dans ce débat- que la Corse est prise en otage par les travailleurs en grève, mais le raisonnement peut être inversé car le plus souvent ce sont les travailleurs qui sont les victimes de choix économiques et politiques détruisant leurs emplois avant de détruire leurs familles.

Le chômage, le Président de l'Assemblée de Corse le rappelait dans son introduction, a augmenté de manière ininterrompue encore depuis 27 mois. Selon les chiffres officiels, la Corse compte désormais 18 600 chômeurs ; nous pouvons considérer qu'ils sont plus de 22 000. Ce ne sont pas les grèves qui ont provoqué ce désastre social et économique.

Il faut donc aborder ce débat dans un autre esprit que celui de la sanction contre les travailleurs. D'autant plus qu'à la SNCM, les accords d'entreprise ont été dénoncés par la direction et que se profile aujourd'hui un plan social qui aura des conséquences humaines. Les travailleurs, pour nous, ne seront jamais un boulet. Pour ces raisons, nous pensons qu'il faut prendre en considération l'existence du dispositif d'alerte sociale faisant

l'objet d'un accord signé entre les directions de la CMN et de la SNCM avec la CGT afin d'éviter la grève.

Dans ces conditions, si nous reconnaissons bien volontiers qu'il y a des aspects positifs dans ce qui nous est présenté aujourd'hui, nous n'oublions pas que le gel de l'enveloppe de continuité territoriale continue lui à produire ses effets. Le rapport définitif de la Chambre Régionale des Comptes, comme la prudence du préfet, témoignent d'une approche à laquelle la CTC doit être attentive et réactive.

La réponse de Manuel Valls n'est pas celle du premier ministre et nous voyons, dans l'interview au Corse matin (29/08/2013) du Ministre des transports, que la CTC ne doit pas renoncer à avancer sur cette question. Je cite monsieur Cuvillier : « Cette discussion s'inscrira dans le cadre de la problématique globale entre l'Etat et la collectivité »...

Aussi, à la veille du débat budgétaire au Parlement, nous pensons qu'il ne faut pas amputer l'action qui pourrait être celle de la CTC dans cette phase délicate, non pour combler le déficit de l'OTC, puisque cette DSP est censée porter une réduction des risques, mais pour lui octroyer une avance remboursable susceptible de détendre sa trésorerie.

Des interrogations subsistent sur la fiabilité des opérateurs. Elles sont justifiées surtout pour la SNCM où la volonté de VEOLIA de se défaire de la branche transports est avérée. C'est précisément pour cette raison que les deux présidents, Paul GIACOBBI et Dominique BUCCHINI, ont écrit au Président de la République pour demander le maintien de la Caisse des Dépôts et Consignation (CDC) dans le capital de la compagnie via la filiale Transdev.

C'est d'autant plus cohérent -et j'arrive à ma conclusion- que l'Etat y est encore actionnaire et devrait, comme le Président de la République l'a indiqué le mois dernier, sortir de sa léthargie.

Le Ministre des transports a semble-t-il été sensible à cette remarque du Président de la République et a repris à son compte dans sa démarche les choses en expliquant que « l'Etat n'est pas resté inactif ».

La suite logique c'est donc le maintien de la CDC dans le capital pour garantir la viabilité, et je cite encore le Ministre et je crois que cela a du sens en cette année du 70<sup>ème</sup> anniversaire de la Libération de la Corse « pour garantir la viabilité de ce joyau du pavillon français ».

En conséquence, et j'en terminerai par là, nous voterons pour l'attribution de cette DSP au groupement CMN-SNCM parce qu'il n'est pas anodin en cette période de savoir que la SNCM est à ce jour le seul armement à faire voguer un Danielle Casanova et un Jean Nicoli.

### **Le Président BUCCHINI**

Merci. La parole est à Marie-Antoinette.

### **Mme Marie-Antoinette SANTONI-BRUNELLI**

Je vous remercie.

Je dois vous avouer que la première réflexion que je me suis faite quand j'ai lu votre rapport c'est « tout ça pour ça ! ».

Il est clair que le changement ce n'est pas pour maintenant. Pourtant, à plusieurs reprises, j'avais félicité votre décision politique de supprimer le service complémentaire ; c'est un choix que je partageais, même si vous y aviez été aidés par des décisions de justice.

Ce que je regrette aujourd'hui, c'est que cette décision politique, qu'on aurait pu qualifier de courageuse, n'ait pas été suivie d'effet.

Quel était le but de la suppression de ce service complémentaire ? C'était bien évidemment de faire des économies substantielles sur l'enveloppe de continuité territoriale, qui devenait de plus en plus restreinte comme vous le savez.

D'ailleurs, pour garantir les économies liées à la suppression de ce service complémentaire, je vous rappelle que notre groupe, au moment de la rédaction des OSP, à laquelle d'ailleurs il avait participé très activement, avait déposé un amendement sur le plafonnement de cette nouvelle DSP. Un amendement qui avait, il est vrai, suivi un parcours difficile pour finalement, Monsieur le Président de l'Exécutif vous ne me contredirez pas, recevoir votre aval parce que vous aviez bien compris que cela vous aiderait dans les négociations avec les compagnies candidates.

A l'époque, nous avons estimé le service de base, puisque la DSP avait été limitée à ce service de base, à 75 M€. Je rappelle néanmoins que nous avons proposé un montant pour ce plafonnement, mais finalement une majorité des élus de cette assemblée et l'Exécutif lui-même n'avaient pas souhaité fixer de montant. Mais nous avons des chiffres ; à

savoir : 75 M€ pour le service de base. Et, au cours des discussions, il avait été estimé une baisse des tarifs passagers et fret d'environ 10 M€. Nous avons donc estimé la nouvelle enveloppe nécessaire à cette nouvelle délégation de service public sur Marseille à 85 M€, et non pas 96 et encore moins 104. Parce que les tarifs en baisse vont forcément entraîner des recettes en hausse. Forcément, et vous le savez mieux que moi encore, qu'il y aura un report du fret de Toulon vers Marseille.

Je ne comprends pas, et je rejoins là mon collègue et ami Paul-Félix BENEDETTI car j'étais moi aussi à la commission des finances, et quelle n'a pas été notre surprise de ne trouver aucun interlocuteur. Vous allez me dire, on ne devrait pas être surpris parce que depuis le début de cette mandature, il est rare que nous ayons un conseiller exécutif qui vienne présenter un rapport, en tout cas au sein de la commission des finances. Néanmoins, nous sommes restés sur notre faim, et il est clair qu'un certain nombre de questionnements que nous allons poser aujourd'hui en séance publique auraient pu être largement débattus en commission des finances.

Donc, je le disais tout à l'heure, si on voulait faire de réelles économies sur cette enveloppe de continuité territoriale, il ne fallait en aucun cas supprimer l'article 32 qui figurait dans la précédente convention ; à savoir l'intéressement de la Collectivité avec le mécanisme qui consistait à faire baisser la subvention quand il y avait une augmentation des recettes.

Forcément, dans ce cas, le délégataire peut en effet faire une offre en disant « baisse des tarifs 20 M€, on n'enregistre aucune augmentation des recettes, donc c'est le montant dont nous avons besoin ».

En juin dernier pourtant, et encore plus récemment que lors du débat sur les OSP, le montant de 104 M€ figurait dans votre rapport. Paul-Félix l'a dit tout à l'heure, c'est tombé sur lui au moment où vous avez semblé être agacé par les propos d'un certain nombre d'élus de cette assemblée et sur une majorité d'ailleurs des bancs de l'opposition. Néanmoins, ce montant avait été largement décrié, ce qui nous avait conduits à présenter un amendement qui avait été rédigé par nos collègues de Femu a Corsica, mais auquel nous étions associés bien évidemment puisqu'il rejoignait ce que nous avons proposé au moment des OSP, qui supprimait le montant de 104 M€ et qui disait textuellement qu'« il fallait plafonner la contribution financière forfaitaire à un montant acceptable et économiquement justifié ».

Est-ce que, très sincèrement, 104 M€ est un montant acceptable et économiquement justifié ?

Parce que non seulement vous avez maintenu ce chiffre de 104 M€, mais même si vous expliquez que c'est un plafond, vous voulez nous faire croire qu'au final la CTC ne donnera sur les 10 ans que 960 M€ ; ce qui est déjà beaucoup trop de mon point de vue si on part de l'analyse que la DSP ne devrait coûter que 85 M€ par an. Permettez-moi d'en douter. Surtout, avec l'instauration du nouveau mécanisme, vous en avez retiré un mais vous en avez ajouté un nouveau qui concerne l'indexation sur l'inflation, qui figure à l'article 33. Alors, oui, peut-être qu'en euros constants on arrivera à un montant de 960 M€, mais en euros courants la subvention sera forcément réévaluée et je prends rendez-vous dans 10 ans, Monsieur le Président, si nous sommes encore vivants, je prends rendez-vous dans 10 ans... Je ne dis pas « si nous sommes encore ici »... C'est pour cela que je dis si nous sommes encore vivants, rendez-vous dans 10 ans et on fera les comptes à ce moment-là et on verra que la DSP n'aura pas coûté 96 M€ par an, elle aura coûté 104, le plafond. Je suis prête à prendre les paris avec vous Monsieur le Président, mais pour cela il faut qu'on s'inscrive dans la durée et qu'on se revoit dans 10 ans bien évidemment.

### **Le Président GIACOBBI**

Je voudrais dire juste un instant à Marie-Antoinette que ma longévité physique j'espère sera d'une dizaine d'années ; ma longévité politique certainement pas.

Cela étant, pour qu'il n'y ait aucune ambiguïté, relisez bien les textes, 104 c'est en valeur absolue ; aucune clause d'indexation ne peut nous conduire au-delà de 104. Il faudrait une délibération de l'Assemblée de Corse pour qu'il en soit autrement.

### **Mme Marie-Antoinette SANTONI-BRUNELLI**

Je pensais bien que vous alliez me faire cette réponse, c'est pour cela que j'ai bien cité l'article 33.

Bien évidemment, nous avons des observateurs aujourd'hui, pour certains initiés, d'autres pas initiés. Pour les initiés, c'est limpide et pour les non-initiés, ce n'est pas limpide. Et c'est très compliqué, encore une fois, d'expliquer aux non-initiés. Moi, je reste sur cette analyse-là, si vous le voulez bien, mais je respecte la vôtre.



Au final, on se retrouve avec une DSP à 104 M€. Je vous rappelle que la dernière année, hors hausse carburant, on est à 110 M€. Donc, au départ, on pouvait générer 35 M€ d'économies et aujourd'hui, on se retrouve avec une DSP à 110 M€ hors carburant, indexée à 104 M€. Cherchez l'erreur ! La soustraction est simple, l'économie serait... Je dis bien « serait » car je vous rejoins quand vous dites que les chiffres, il faut les prendre avec précaution... Donc, si votre volonté était réellement de faire des économies substantielles sur la DSP maritime que je suis sûre, et vous le savez vous aussi, trop coûteuse, vous auriez pu les faire. Votre rapport est très clair de ce point de vue là. Vous avez une offre de la Corsica Ferries sur le grand sud, ajoutée à une offre du groupement SNCM-CMN dans le nord estimée à 60 M€. C'est le rapport qui le dit, ce n'est pas Marie-Antoinette SANTONI-BRUNELLI.

Et j'en profite pour ouvrir une parenthèse, comme vous l'avez fait vous-même par rapport à d'éventuelles diffamations, Marie-Antoinette SANTONI-BRUNELLI – et je le dis fermement et clairement - n'est l'avocate d'aucune compagnie maritime. Marie-Antoinette SANTONI-BRUNELLI est encore capable de faire des analyses politiques et intellectuelles, et elle assume encore une fois ses propos et ses votes, que les choses soient bien claires !

Donc, encore une fois, le rapport de ce point de vue là est très clair et toutes les économies que nous aurions dégagées... Et là je rejoins mon collègue et ami Antoine SINDALI, parce que justement on n'est pas là, encore une fois, pour essayer de sauver Pierre, Paul ou Jacques, pour faire plaisir aux bateaux jaunes, aux bateaux blancs, aux bateaux bleus. On est là pour faire passer en priorité les intérêts de la Corse et des Corses. Et dans cette histoire de DSP maritime, malheureusement l'histoire se répète et se ressemble : l'objectif n'est pas forcément celui-ci qui est recherché, parce que les économies substantielles que nous aurions pu faire, elles auraient pu permettre de faire baisser considérablement les tarifs, les tarifs résidents et les tarifs passagers. Et cette économie substantielle aurait pu aussi faire faire des économies dans l'aérien. J'ai un devoir de réserve, je n'en dirai pas plus. Mais à un moment donné aussi, il faudra réfléchir aux tarifs résidents dans l'aérien. Et quand on fait des économies d'un côté, ça peut profiter à l'ensemble du transport pour la Corse.

Permettez-moi aussi de vous dire que vos arguments concernant l'impossibilité de poursuivre les discussions avec la Corsica Ferries, et ce n'est pas l'avocat de la Corsica Ferries qui le dit mais simplement une analyse purement intellectuelle, sont plus que discutables. Vous reconnaissez que l'offre est très compétitive. Il est clair que depuis

toujours, et je le répète, l'objectif n'est finalement pas de rationaliser la DSP Marseille, mais de tenter de sauver la SNCM. Et là je rejoins encore une fois Paul-Félix BENEDETTI, c'est que ce coup-ci, je ne suis même pas sûre que le vote de cette assemblée... Il n'y a pas de suspense, bien évidemment qu'elle va passer cette DSP. Chacun s'exprime, chacun donne son point de vue. Mais très sincèrement, je ne suis pas sûre que cette fois-ci, ça va encore sauver la SNCM et ça, Monsieur le Président de l'Exécutif, je suis sûre que quelque part vous en êtes convaincu vous aussi.

Donc, ça continue encore et encore. On va encore confier la plus grande part du gâteau à la SNCM. De toute façon, il faut le dire aussi, il faut être honnête, c'est cousu de fil blanc. J'en veux pour preuve les déclarations à la presse du Ministre CUVILLIER, le 28 août dernier ; article de Corse-Matin qui était présent à cette conférence de presse qui nous rapporte les propos du Ministre. Même pas de devoir de réserve !... Ca alors !... *« Il faut sauver la SNCM... L'environnement de l'attribution de la DSP a été assuré par une action commune... Le vote de ce marché est un point crucial qui va avec un projet industriel viable... Nous avons mobilisé toute notre énergie pour rendre le contexte favorable à une attribution... J'ai dû assurer la volonté de l'Etat de s'impliquer fermement... »*.

Quelle est l'autonomie de la Collectivité territoriale de Corse en matière de gestion de ses transports ? Là, la question se pose très réellement.

Alors, écoutez, si nous étions encore dans la configuration d'une SNCM publique, l'Etat pourrait se donner bonne conscience en déclarant officiellement qu'il « truque les marchés publics ». Mais quand on sait aujourd'hui les montages financiers, et je crois bien que c'est vous Monsieur le Président de l'Exécutif qui avez demandé une enquête parlementaire à ce sujet, qui ont conduit certains fonds de pension à s'enrichir sur le dos de l'Etat et sur celui de la CTC, par conséquent il faut bien le dire des Corses, on a envie de dire *u troppu stroppia* !

M. STEFANI, j'ai écouté avec la plus grande patience votre litanie, permettez que je vous demande de bien vouloir m'écouter avec la même attention que j'ai portée à vos propos.

De toute façon, j'en arrive moi aussi à ma conclusion parce que je pense avoir tout dit et ce n'est pas la peine d'en dire plus. Vous avez bien compris que je ne m'associerai pas au vote positif de cette DSP.

J'ajouterai même que dans la précédente mandature, faisant partie de la majorité, je m'étais abstenue pour les mêmes raisons : question de coût et question de fiabilité. Je ne dis pas que la question de la fiabilité est réglée aujourd'hui, je sais que le service minimum est un sujet tabou, voire un gros mot et qu'il ne faut pas en parler. Vous apprécierez, Messieurs les syndicats, avec quelle discrétion je n'en ai pas parlé aujourd'hui. Je n'en pense pas moins... Bref, on se retrouve tout à l'heure pour le vote.

Je vous remercie pour votre attention.

### **Le Président BUCCHINI**

Merci. M. François TATTI, dernier intervenant pour ce matin.

### **M. François TATTI**

Il ne vous surprendra pas que je vous dise que notre groupe votera cette DSP.

Beaucoup de choses ont été dites sur le parcours complexe, parfois chaotique et laborieux mais toujours empreint de la volonté de préserver au mieux les intérêts de la Corse, que ce dossier a connu. Il nous conduit aujourd'hui insensiblement à modifier quand même de manière importante le paysage des transports maritimes en Corse.

Je vous rappelle que, pour ce qui nous concerne, l'objectif que nous nous étions fixé consistait d'une part, à travailler au renforcement du service public et d'autre part, à éviter l'instauration de tout monopole quel qu'il soit.

Je crois que cet objectif aujourd'hui, tel que vous le proposez, il est atteint parce que, effectivement, les sommes qui ont pu être économisées avec la réduction du périmètre de la DSP servent, et peut-être tout à l'heure vous l'exposerez mieux Monsieur le Conseiller Exécutif, à la réduction du tarif de fret, à l'absorption du surcoût du carburant et aussi pour permettre la modernisation des navires qui est opérée au plan légal durant la concession.

Le deuxième paramètre qui est important, c'est que nous avons pris en compte le blocage de l'enveloppe de continuité territoriale et que ce contrat garantit qu'on n'ira pas au-delà. On peut le dire dans tous les sens, on peut craindre effectivement de consommer l'intégralité de la somme

allouée, mais jamais il ne sera possible, sauf nouvelle délibération de notre collectivité, de dépenser l'argent que nous n'avons pas aujourd'hui en tout cas. C'est quand même très important, c'est un élément nouveau qui montre l'esprit de responsabilité que les négociateurs ont affiché dans cette négociation.

En renforçant ainsi le service public, c'est vrai et cela a été dit, on le rend plus compétitif forcément puisque les tarifs seront plus attractifs, mais on le rend aussi moins vulnérable à la concurrence puisque ce qui était en cause auparavant, c'était effectivement l'écrémage du trafic qui était opéré à certaines périodes de l'année et qui rendait cette concurrence destructrice.

Aujourd'hui, la concurrence est maintenue, elle existe, mais elle est en quelque sorte protégée par le nouveau dispositif et je crois que c'était cela qu'il fallait faire, et je pense qu'on peut s'en féliciter.

Paul-Félix BENEDETTI a évoqué les risques. Il est vrai qu'à chaque fois qu'on fait des projections de recettes, on peut être préoccupé par l'objectif s'il est trop haut, sera-t-il atteint ? Ne sera-t-il pas atteint ? Et quelles seront les conséquences ?

Je ne partage absolument pas le raisonnement qu'il a fait consistant à dire qu'il ne peut pas y avoir d'augmentation de recettes, alors que dans le même contrat, on prévoit que les navires qui aujourd'hui ont une capacité de 500 à 800 lits vont passer à 1 300 demain, s'il y a une modernisation de la flotte. Donc, la réponse est dans la question. On ne peut pas dire « on ne peut pas moderniser la flotte parce qu'il n'y aura pas les recettes » et d'un autre côté « si on modernise la flotte, justement ça va permettre cette augmentation de recettes ». Donc, c'est la réponse à la question.

Soit on fait le pari de progresser et effectivement, avec cette flotte modernisée on va aussi permettre de passer la pointe, ce qui auparavant faisait partie du service complémentaire. Je crois qu'il y a un enjeu qui est très fort et qui met aujourd'hui les compagnies délégataires du service public, et notamment la SNCM puisque c'est d'elle dont nous parlons, en situation de relever un défi, certes difficile, mais c'est un pari que nous, nous sommes obligés de faire aujourd'hui, puisque la réponse aux négociations est celle-là et nous la prenons en compte, mais que chacun de son côté, l'actionariat, l'Etat et les personnels ont à faire également parce que je crois que c'est la dernière fois que ce plat passera comme-ça. Il ne passera plus le plat, c'est clair.

Donc, si nous avons mis tant de moyens et tant d'énergie à concevoir un service public tel que celui-là, c'est parce que nous sommes convaincus qu'il y a une possibilité. Tout le monde doit la saisir, elle existe, à chacun de faire l'effort de la saisir. Il ne faut pas imaginer dès le départ que les uns et les autres seront mauvais.

En tout cas, il y a un autre raisonnement que pour ma part et pour notre groupe nous ne considérons pas comme forcément valable, c'est que ce qui est difficile à faire, c'est-à-dire éventuellement les réductions d'effectifs si elles étaient nécessaires (et chacun fera son travail dans ce domaine), les améliorations en termes de compétitivité qui sont nécessaires et que les opérateurs actuels sont incapables de faire, mais que demain s'il y avait une compagnie régionale par contre là ce serait merveilleux, elle atteindrait ces objectifs sans aucune difficulté parce qu'à partir du moment où il y a le mot « régional », ça marchera très bien.

Donc je crois qu'il faut raison garder... Vous voyez je suis extrêmement modéré, je dis simplement qu'il ne faut pas dire que d'un côté ça ne peut pas se faire et que de l'autre si on change la coquille ou si on change l'enveloppe juridique, ce sera magnifique. Non, ce n'est pas comme cela que ça fonctionne. Donc ensemble, mettons tout en œuvre pour réussir cette nouvelle disposition dans laquelle nous nous mettons aujourd'hui et travaillons dans l'intérêt de la Corse, continuons à le faire.

Je terminerai, M. le Président, parce que j'avais promis de ne pas être long, juste en soulignant un point qui me semble important. Nous allons baisser le prix du fret, alors on a parlé de l'intérêt pour les transporteurs, moi je pense un peu aux consommateurs, est-ce que l'on va retrouver cette baisse répercutée dans le panier de la ménagère ? Ce serait quand même souhaitable, et je pense que la CTC aurait intérêt à s'en préoccuper parce que si on injecte beaucoup d'argent, je crois plus de 20 M€ dans la baisse de ces tarifs, il serait bon que demain dans les caddies de nos grandes surfaces ou dans les petites épiceries, on puisse avoir une répercussion de cette baisse. Je crois qu'il serait souhaitable de s'en soucier en tout cas, puisque c'est quand même l'objectif premier que nous poursuivons.

Merci.

**Le Président BUCCHINI**

Je vous remercie. Reprise des travaux à 15 h.

**La séance est suspendue à 12h 25 et reprise à 15h 10.**

**Le Président BUCCHINI**

La séance est reprise, la parole est à Agnès.

**Mme Agnès SIMONPIETRI**

Merci M. le Président.

Mon intervention se situe à la marge du fond du dossier qui fera l'objet d'une intervention de la part de notre groupe. Elle s'inscrit dans notre souci constant de la santé publique et du respect de l'environnement, objectif que nous pensions que vous partagiez avec nous, et malheureusement en ce qui concerne le fonctionnement des bateaux au fioul léger en approche des ports et en escale, nous voyons que rien n'a été retenu.

Pourtant, M. le Président de l'Office des Transports, lors de la session du 5 octobre 2012 vous aviez pris l'engagement ferme... Comme le Président de l'Office des Transports ne m'écoute pas, je ne suis pas sûre que ce soit nécessaire que je poursuive...

Il n'y pas de problème, je recommence comme ça vous serez obligé de l'entendre deux fois.

Donc je disais que j'intervenais à la marge du fond du dossier qui est particulièrement, évidemment, complexe comme on l'a vu, mais que cette intervention s'inscrit dans le droit-fil de notre souci constant que nous pensions partagé par tous. Mais malheureusement des engagements que vous avez pris le 5 octobre 2012 en session, dans la convention il ne reste rien, donc en ce qui concerne le fonctionnement des bateaux au fioul léger en approche des ports et particulièrement en escale, vous vous étiez engagés à ce que ce soit pris en compte, et aujourd'hui nous ne retrouverons rien dans cette nouvelle convention.

Alors au chapitre « optimisation environnementale » évidemment figure un ensemble de mesures intéressantes visant à diminuer l'impact des navires et notamment la consommation carburant. On a bien noté également le renouvellement de quatre bateaux par des navires rouliers mixtes, mais ça ne concerne qu'un renouvellement partiel et surtout ce renouvellement n'interviendra qu'en juin 2016-2017 et pour les deux derniers en 2018.

Donc le fonctionnement au gaz n'étant d'ailleurs prévu que comme une option et pas un engagement ferme.

En ce qui concerne l'alimentation électrique dans les ports à quai, elle n'est possible qu'à Marseille, donc cela signifie qu'au mieux il y aura une amélioration de la qualité de l'air dans les ports que dans 3, voire 6 ans.

Je ne vous rappellerai pas les dangers du fioul lourd et les particules qu'ils transportent et que les riverains des ports respirent abondamment. Pour nous, c'est extrêmement regrettable que ça ne figure pas malgré les engagements que vous aviez pris. Nous le regrettons vivement.

Evidemment nous nous attacherons par d'autres moyens à faire aboutir cette demande légitime des riverains des ports qui n'ont pas à supporter l'impact des bateaux qui tournent au fioul lourd en permanence pendant leur escale. Mais nous regrettons vivement qu'à cette occasion, l'occasion soit manquée d'améliorer la qualité de l'air dans nos ports.

Je vous remercie.

**Le Président BUCCHINI**

Jean-Guy.

**M. Jean-Guy TALAMONI**

M. le Président du Conseil Exécutif, M. le Président de l'Office des Transports, chers collègues,

Ce dossier est extrêmement important et nécessiterait des développements particulièrement longs, ce dont nous allons quand même essayé de faire l'économie, compte tenu du nombre d'orateurs qui sont inscrits. D'autant qu'un nombre de choses pertinentes ont été dites, notamment sur les questions tarifaires que nous pourrions reprendre à notre compte, il y a un certain nombre de remarques, voire d'objections que nous serions en droit de développer nous-mêmes. Pour autant, nous avons plutôt l'intention de vous parler de deux points qui nous paraissent importants et qui n'ont pas été traités jusqu'à présent.

Le premier point qui nous tient particulièrement à cœur, comme vous le savez, c'est la question de la compagnie dite régionale, la compagnie maritime publique de la Corse. Nous avons ici-même à de

nombreuses reprises été obligés d'intervenir de manière parfois véhémement pour exiger la réunion de la commission qui planche sur la faisabilité de la compagnie que l'on appelle régionale.

Effectivement, M. le Président de l'Office des Transports, vous vous êtes abstenu de convoquer cette commission pendant à-peu-près deux ans et puis vous avez fini par le faire. Je dois dire que cette réunion a été une simple réunion d'installation de la commission et qu'elle devrait être suivie, selon nous, très rapidement d'une seconde réunion pour commencer à travailler.

Alors nous avons bien pris note de ce que dans la convention il y avait un article important qui permet à notre Collectivité de mettre un terme à la convention pour raison d'intérêt général et ce serait tout à fait le cas si notre commission décidait que la compagnie maritime de la Corse est faisable et qu'il est opportun de la mettre en place.

Donc, bien entendu, nous saluons l'introduction de cet article dans la convention, vous vous en doutez, mais il ne faut pas non plus que ce soit un alibi parce que si pendant ce temps nous ne travaillons pas et si nous attendons simplement que la convention arrive à son terme dans 10 ans, eh bien ce sera un détournement total de l'esprit de la proposition qui a été formulée concernant la création de cette compagnie.

Donc, en ce qui nous concerne, nous demandons instamment au Président de l'Office des transports de nous donner un calendrier précis avec un rythme de réunions soutenu, avec des objectifs pour le dépôt des conclusions provisoires dans un premier temps, puis définitives, de façon à ce que nous soyons assurés que ce travail va être fait rapidement et sérieusement. Parce que sinon ça ne sert strictement à rien d'introduire cet article, si ça n'est de donner l'impression à ceux qui sont favorables à la compagnie, qu'on se penche sur la question. Mais nous, nous n'allons pas nous contenter d'un alibi et nous voulons donc que vous soyez extrêmement précis sur ce point, M. le Président, extrêmement précis parce que c'est véritablement un éclairage sous lequel nous allons également placer cette convention pour l'apprécier dans sa globalité.

Donc vous avez compris que j'attends une réponse précise et évidemment que l'on se tienne aux engagements pris dans les semaines à venir, je ne dis pas les mois à venir.

Deuxième point qui nous paraît important : l'introduction également du service social et solidaire tel qu'il a été voté par notre



Assemblée sur proposition de Corsica Libera il y a quelques mois. C'est quelque chose qui est passé un petit peu inaperçu, notamment dans la presse, j'attire l'attention de nos amis journalistes, parce que je crois quand même que c'est quelque chose qui devrait à un moment donné être conçu comme important, parce que c'est important pour les Corses, il est nécessaire que chacun soit informé des conséquences positives pour la Corse qui se plaint de blocage complet depuis plusieurs décennies. Là il s'agit, sans avoir recours à un service minimum, d'avoir une continuité du service assurée.

Nous savons également que l'un des deux syndicats majoritaires et représentant plus de 30 % du personnel est prêt à signer un accord d'entreprise dans ce sens, même si l'autre y est défavorable. Donc, nous savons qu'à la différence de votre proposition de service garanti, M. le Président, qui n'avait aucune chance d'être mise en application, et vous le saviez parfaitement, qui n'avait aucune chance parce qu'elle était rejetée par les deux syndicats représentant plus de 30 % du personnel, nous savons que cette proposition de service social et solidaire peut être mise en application pour autant, bien entendu, que les compagnies daignent tenir compte des votes de cette Assemblée ; ce qui n'a pas été le cas jusqu'à présent puisque depuis le vote par l'Assemblée de Corse, nous n'avons vu engager aucune discussion par les compagnies avec les syndicats représentatifs.

Donc, cela nous inquiète un petit peu et c'est la raison pour laquelle la simple mention comme elle est faite dans le projet de convention, avec il est vrai un article, je dirai, sur les pénalités encourues, mais un article qui ne s'applique pas précisément et explicitement à la question du service social et solidaire, même si on pourrait estimer qu'il lui est applicable, mais nous préférons pour notre part que les choses soient dites plus clairement et nous préférons également que la sanction prévue à l'encontre de la compagnie déficiente, au cas où il y aurait non application de cette clause service social et solidaire, que cette pénalité soit conséquente et soit suffisamment conséquente pour être dissuasive pour qu'enfin les compagnies cessent de prendre les délibérations de cette Assemblée comme quelque chose d'indicatif ou comme un vague vœu, parce que lorsque l'on prend des décisions après plusieurs heures de travail, je crois que le moins que l'on puisse faire du côté de nos co-contractants, c'est d'en tenir compte et ça n'a pas été le cas jusqu'à présent.

Alors je pense qu'il faut leur délivrer un message très clair à cet égard, et c'est la raison pour laquelle le groupe Corsica Libera a déposé un amendement visant à instituer une pénalité qui, nous le pensons, aurait un

caractère dissuasif. Cette pénalité serait du double des coûts d'exploitation, étant bien entendu que dans ces coûts d'exploitation, il y a les frais de personnel et il y a l'ensemble des frais afférents à la ligne. Donc nous pensons pour notre part que l'on ne peut pas se contenter de cette pénalité, je dirai pour simplifier les choses, de droit commun.

Alors nous avons déposé l'amendement suivant qui paraît clair :

*« Toute violation par l'un des co-délégués des obligations liées au Service Social et Solidaire entraînera de plein droit une pénalité à la charge du ou des co-délégué(s). Cette pénalité sera égale au double des coûts d'exploitation qui auraient été générés par la mise en place dudit Service Social et Solidaire durant l'ensemble de la période du conflit à laquelle il aurait été applicable. Ces coûts comprennent notamment les charges à terre, le coût des personnels navigants et le combustible. »*

*La constatation des faits entraînant les pénalités prévues ci-dessus est effectuée à la diligence de la CTC ou de l'OTC qui utilisent à cet effet leurs propres agents ou les agents d'un prestataire extérieur chargé du contrôle de l'exécution des prestations incombant à chaque co-délégué. Les pénalités sont notifiées sans délai à ces derniers ou à ce dernier, par titre de recettes émis par l'OTC ou la CTC. »*

Vous constatez que le dernier paragraphe est la reprise in extenso de celui qui a été mentionné concernant les pénalités, je dirai, de droit commun, les pénalités générales prévues à la convention. Mais il nous paraît nécessaire donc pour me résumer, d'une part, de prévoir une pénalité spécifique dans un article spécifique ; d'autre part, d'alourdir considérablement la pénalité prévue pour non-respect du service social et solidaire.

Je pense que les Corses dès l'instant où ils seront informés de ce changement dans leur situation en cas de conflit, seront heureux d'apprendre qu'ils auront désormais la garantie d'une continuité du service.

Voilà donc les deux points sur lesquels je voulais insister plus particulièrement, tout cela bien entendu sans préjudice des doutes ou des objections que l'on peut nourrir sur d'autres aspects de la convention.

**Le Président BUCCHINI**

Gilles.

**M. Gilles SIMEONI**

Merci M. Président.

M. le Président du Conseil Exécutif, M. le Président de l'Office des transports, mes chers collègues,

Nous voici donc arrivés à un rendez-vous qui est attendu, nous y arrivons avec un certain nombre d'acquis que nous espérions et aussi avec un certain nombre d'incertitudes et d'interrogations que nous craignons et dont le débat d'aujourd'hui nous démontre que nous avons raison de les craindre.

Le groupe Femu a Corsica vient à cette discussion avec l'esprit qui a été le sien depuis le début de la mandature dans la gestion de ce dossier difficile et nous savions que la solution qu'in fine vous nous proposeriez ne pouvait pas être une solution parfaite.

Nous avons tous conscience, et nous l'avons dit, et je n'alourdirai pas le débat en redéveloppant ce qui me semble t-il a déjà été amplement démontré, que nous arrivons à la fin d'un cycle et qu'il faut une volonté politique profonde, une réflexion technique et stratégique affirmée pour que l'Assemblée de Corse d'abord et l'ensemble des intervenants et partenaires du dossier transport à ses côtés, repensent les contours de ce que doit être ou de ce que doivent être les outils en matière de transport au service de la Corse et notamment le transport maritime.

Nous disions que les décisions seraient nécessairement insatisfaisantes parce que nous n'avons pas su ou pas pu mettre la barre au niveau qui était indispensable. La barre au niveau qui était indispensable cela aurait impliqué de refonder notre approche de la problématique, de la recentrer en prenant comme point de départ les intérêts de la Corse et d'intégrer ensuite l'ensemble des paramètres, y compris les contraintes économiques, sociales qui pèsent sur ce dossier. Nous n'avons pas pu, nous n'avons pas su le faire et vous êtes allés à cette dernière phase de la négociation dans des conditions qui sont objectivement difficiles et avec des incertitudes lourdes que nous ne pouvons pas faire semblant d'ignorer, elles sont au minimum au nombre de quatre.

La première ce sont les 220 M€ qui sont aujourd'hui considérés comme une créance objective de l'Etat, mais surtout de la CTC. Vous avez rappelé, M. le Président, que nous sommes quand même dans une situation qui est paradoxale, vous l'avez dit ce matin, nous sommes une Collectivité

territoriale qui est dans un contexte de crise de finances publiques, qui cherche à dégager des marges partout où elle peut le faire, qui est titulaire d'une créance et à laquelle son Etat de référence demande de ne pas recouvrer cette créance.

L'Etat ne veut pas recouvrer cette créance parce que l'Etat considère, et c'est un choix politique, qu'il ne faut pas alourdir le fardeau financier sous lequel croule déjà la SNCM mais à tel point que, et vous l'avez dit, nous engageons notre responsabilité. Nous engageons notre responsabilité devant les autorités européennes, ce qui fait que si nous ne sommes pas relevés et garantis par l'Etat, non seulement nous ne serons pas créanciers, mais nous deviendrons débiteurs fautifs. Et vous avez dit, M. le Président « j'attends d'avoir la garantie juridique de la part de l'Etat, de ce que de ce côté-là, nous serons prémunis ». Au jour d'aujourd'hui cette garantie nous ne l'avons pas, sauf meilleure information de votre part, mais vous nous l'auriez dit ce matin. Donc, il y a déjà là, je dirai, un point d'obscurité pour nous, Conseillers de l'Assemblée Territoriale, qui est un point d'obscurité qui fait problème.

Le deuxième élément d'incertitude totale qui ne joue pas à la marge, ce sont les 280 M€ d'aides publiques qui ont été versés au moment de la privatisation. Nous sommes dans l'attente d'une décision dont nous savons, ou nous avons toutes les raisons de penser qu'elle considérera que cette aide doit être remboursée. Si cette aide est remboursée, VEOLIA aura la possibilité de continuer le contentieux qu'elle a introduit devant le Tribunal de commerce de Paris et dans le cadre duquel la SNCM d'aujourd'hui entend faire jouer la clause résolutoire qui était introduite de façon, nous ne dirons pas clandestine, mais confidentielle dans l'accord de l'époque.

Lorsque l'on va vers une décision qui est une décision lourde comme celle d'aujourd'hui, parce qu'il était rappelé que nous engageons la CTC à concurrence à travers ce contrat, ou qu'on nous demande d'engager la CTC à concurrence de un milliard d'euros, il est évident que les Conseillers Territoriaux que nous sommes, à quelque place que nous siégeons dans cette Assemblée, ne pouvons qu'avoir un sentiment d'insatisfaction profonde en nous disant que nous n'avons pas toutes les cartes en main. Et ce n'est pas un procès que nous faisons à l'Exécutif, parce que nous pensons que dans ce contexte ô combien difficile, nous n'avons pas de raison de principe de douter que vous ayez essayé, M. le Président de l'Exécutif et M. le Président de l'Office des Transports, de défendre avant tout les intérêts de la Corse. Mais lorsque dans une partie on est à table, pour prendre une métaphore, il faut que tous les joueurs aient la

même information. Ou pour en prendre une un peu moins sulfureuse, je dirai qu'en droit il y a un principe fondamental qui est le principe de contradiction qui veut qu'à peine de nullité, tout engagement ne puisse être souscrit que si toutes les parties se sont communiqué l'ensemble de leurs pièces et arguments.

Moi, je ne vais qu'enfoncer des portes ouvertes, en tant qu'élus de la Corse, mandaté par mon peuple pour essayer de prendre en mon âme et conscience, avec mes collègues, la décision la meilleure possible, je ne peux pas me satisfaire de n'apprendre que de façon indirecte par telle indiscretion ou par tel article de presse ce qui se décide d'un point de vue stratégique entre, par exemple, le ministre du redressement productif, le ministre du transport, éventuellement le Premier ministre, et les dirigeants actuels de la SNCM. Cette façon de faire, elle n'est pas qu'un problème de méthode, elle signifie qu'au moment où nous devons prendre une décision dans un domaine stratégique pour la Corse, il y a un certain nombre de contraintes majeures qui pèsent sur nous sans que nous ne puissions en identifier clairement les ressorts. Deuxième difficulté.

Troisième difficulté, toujours dans le domaine de l'incertitude juridique et financière ô combien pesante. Nous avons vu que les effets des contentieux ou des décisions étaient souvent différés, ce qui ne veut pas dire qu'ils sont inexistantes ou qu'ils sont indolores, il y a quand même -et j'ai pris la précaution de consulter des juristes spécialisés- un risque sérieux et nous ne pouvons pas ne pas l'évoquer, même si pour nous ce n'est pas un aspect déterminant de notre position d'aujourd'hui dans le choix de ne pas allouer que vous avez défendu.

La jurisprudence du Conseil d'Etat est rare en la matière, mais elle considère, je cite : « *Que la dévolution en lots séparés peut être écartée ou peut être choisie, si elle est de nature à restreindre la concurrence ou si elle risque de rendre techniquement difficile ou financièrement coûteuse l'exécution des prestations* »

Il y a une incertitude majeure sur la légalité du choix que nous avons fait ou que nous nous apprêtons à faire, dans la mesure où il a été démontré, il n'est pas contesté, que si nous avions fractionné les lignes, il y aurait eu une option qui financièrement aurait été, d'un point de vue direct, plus intéressante.

Je ne me fais pas l'alibi de ce choix, mais je remarque que vous avez pris le soin de baliser juridiquement chacune de vos décisions, y compris en nous produisant, lors la dernière séance de l'Assemblée de

Corse, une excellente note du Cabinet Cloix & Mandès-Gil, sur l'analyse des effets juridiques de la décision de la commission européenne concernant les compensations du service complémentaire. Mais je remarque, sauf erreur de ma part, que l'assistance de maîtrise d'œuvre juridique que nous avons choisie ne s'est pas engagée contractuellement sur la validité juridique de ce choix.

Moi j'aimerais que de la même façon que vous aviez pris la garantie de demander à l'Etat de nous relever de toute condamnation qui pourrait être prise contre nous du chef du défaut d'engagement du recouvrement de la créance que nous avons aujourd'hui au titre de la décision de la commission européenne, j'aimerais être certain que la Collectivité Territoriale de Corse sera relevée et garantie aussi bien par l'Etat que par notre maîtrise d'œuvre pour le cas où dans quelques années, dans plusieurs années, nous soyons exposés au risque d'un recours indemnitaire qui pèserait, si nous n'avons pas pris ces garanties, sur les contribuables de la Corse.

Quatrième incertitude, c'est bien sûr l'avenir de la SNCM, ça été évoqué largement, je n'y reviens pas, mais j'évoque cette quatrième interrogation qui est centrale pour aller dans le vif de mon propos. Lorsque nous avons débattu ensemble, nous avons essayé d'améliorer, de sécuriser et de défendre les intérêts de la Corse, et c'est notamment à ce titre que nous vous avons demandé de ne pas dépasser une certaine enveloppe. C'était l'objet d'un amendement de Femu a Corsica, effectivement qui a été soutenu par d'autres groupes, y compris d'ailleurs, au terme de nos débats, par l'Exécutif. Et incontestablement, dans le cadre du périmètre qui nous était imposé par toutes les contraintes que je viens d'évoquer, vous avez globalement respecté ce mandat. Je dis « globalement » parce qu'il a quand même fallu faire des concessions et des concessions, je dirai, qui d'un point de vue économique et symbolique sont quand même lourdes : quand par exemple on augmente de 10 % le tarif résident, on fait peser l'économie réalisée sur le résident corse ; lorsque l'on passe de 75 € le tarif du fret à 85 €, là aussi on dégage des marges nécessairement sur le dos des entrepreneurs, mais ça été fait.

Et puis il y a aussi l'interrogation sur les clauses d'indexation, mais ce n'est pas ça l'essentiel de l'interrogation. L'essentiel de l'interrogation, c'est qu'aujourd'hui on nous dit : on est arrivé à une solution qui tient la route globalement d'un point de vue économique. Et là c'est vrai que nous avons une interrogation qui a été formulée ce matin par Paul-Félix BENEDETTI, mais je pense qui a sauté aux yeux de tous les Conseillers Territoriaux qui ont eu les documents qui nous ont été

communiqués. La SNCM s'est engagée dans un plan social, dont acte. Nous l'avons lu, nous n'en connaissons pas les contours ou nous les connaissons de façon très globale, on pourra nous dire que c'est un problème interne à l'entreprise, encore que ce n'est pas un problème interne à l'entreprise parce que les problèmes sociaux de la SNCM sont aussi les problèmes de la Corse.

La SNCM nous dit, vous dit qu'elle est engagée dans un plan de relance de sa compétitivité et dans un plan de conquête. Peut-être vous l'avez eu vous, nous ne l'avons pas dans les documents qui nous sont communiqués. Que nous dit-on pour expliquer comment nous allons arriver à l'équilibre financier ? On nous dit, et c'est votre rapport qui l'écrit expressément « *L'apport majeur de la négociation est la mise en œuvre par la SNCM d'un programme d'investissements destiné à remplacer d'ici 2018, 4 navires Ro-pax plus confortables et plus performants avec un souci écologique marqué au titre des consommations. Cette proposition de modernisation de la flotte se traduit au niveau financier par une baisse des besoins de contribution de la part de l'OTC* ».

Autrement dit on achète quatre nouveaux navires, on augmente les recettes, et en augmentant les recettes, on diminue les subventions et on arrive dans les limites financières qui nous étaient imparties. Sauf que si on essaye d'aller un peu plus loin dans ce schéma, nous savons qu'au jour d'aujourd'hui, lors de ses derniers exercices, la SNCM est structurellement déficitaire. Nous savons qu'il y a une volonté politique exprimée notamment par le ministre des transports, de sauver la SNCM et nous pouvons donc penser qu'elle va être aidée, y compris aidée pour acheter les bateaux. Acheter les bateaux, on sait que la SNCM ne peut être aidée directement, sauf à réalimenter encore et de façon provocatrice, un contentieux devant les autorités communautaires.

Ce qui veut dire que lorsqu'elle va se présenter devant son banquier la SNCM, comme actif en garantie des achats qu'elle se propose de faire, elle aura essentiellement (je ne parle pas du trafic avec le Maghreb qui est marginal) ou elle espère avoir la DSP qu'on nous propose de signer aujourd'hui. Et lorsque l'on prend la DSP qu'on nous propose de signer aujourd'hui, nous arrivons effectivement à l'interrogation qui elle celle de dire : comment peut-on passer de recettes de 65 M€ en 2014 à 112 M€ en 2023 ? On nous dit : c'est parce qu'on modernise la flotte et parce qu'on rend l'entreprise plus compétitive.

L'explication est un peu courte, parce que dans le même temps, et c'est le document que vous nous avez communiqué, l'annexe 1,

effectivement la CMN, partenaire de la SNCM, a une approche qui est beaucoup plus raisonnable et nous dit : 2014 : 59 920 000 € ; 2023 : 66 M€. C'est-à-dire que les gains de recettes vont être faits uniquement par la SNCM. Mais pour réaliser ces gains de recettes-là, ce qui conditionne l'équilibre financier, il n'y pas 36 solutions, ou on augmente de façon exponentielle le transport passagers vers la Corse, et à ce moment-là il faut nous expliquer comment et pourquoi ? D'où viennent ces passagers transportés ? Qui sont-ils (pas des résidents, on le sait ? Est-ce qu'on va réussir à faire venir dans des proportions extraordinaires jusqu'à doubler les recettes de nouveaux passagers ? Et comment cela s'inscrit-il dans notre stratégie de développement économique ? Ou alors cela veut dire que la SNCM qui a aujourd'hui environ 30 % du marché passagers vers la Corse va conquérir d'immenses parts de marché au détriment de son concurrent. Mais là aussi, il faut nous dire comment et il faut nous dire pourquoi, parce que si par hasard la SNCM ne réussit pas ce pari-là, cela veut dire que nous nous engageons dans une DSP qui va être structurellement déficitaire.

Alors moi je ne fais pas de procès d'intention, le passé ne plaide pas en faveur de l'opérateur SNCM, mais heureusement les choses peuvent changer. Mais en tant qu'élus de l'Assemblée de Corse lorsqu'on me dit pour équilibrer la convention, il faut que les recettes doublent, (plus du double, 2,4 fois les recettes passagers d'aujourd'hui), il ne suffit pas de me dire on va prendre quatre bateaux, il faut m'expliquer comment et pourquoi.

Et la deuxième chose que je me dis, en admettant que l'on accepte le pari, où sont les garanties de l'Assemblée de Corse ? Alors bien sûr, et je concentre mon intervention sur les deux articles dans lesquels on a intégré, mais à notre avis de façon très insuffisante, les garanties de l'Assemblée de Corse : article 40 (le sort des biens) et article 41 (la résiliation pour motif d'intérêt général).

Parlons-nous franchement, quelle est l'idée aujourd'hui ? L'idée aujourd'hui est de dire : il y a cet impératif économique et social, il y a un choix qui a été fait, qui est assumé y compris au prix de multiples condamnations par la juridiction européenne, mais on sait que ça ne peut pas durer. Donc, et vous l'aviez dit fortement, il va falloir restructurer la SNCM. Si on n'arrive pas à restructurer la SNCM ou si le pari économique n'est pas tenu, nous savons que de toute façon la Corse a besoin de maîtriser ses transports maritimes et nous savons que nous avons besoin d'élargir la palette de nos choix. Et parmi les choix sur lesquels nous travaillons de façon prioritaire, parce que cela semble tomber sous le sens, il y a effectivement celui de la compagnie dite régionale.



Et donc l'idée c'est de dire, et je rejoins le début de mon propos, nous sommes aujourd'hui à un vote qui de toute façon est un dernier vote de cette nature, parce que le vieux est mort et le neuf n'est pas encore né. Et notre responsabilité c'est de faire naître le neuf, mais de le faire naître dans des conditions qui ne laissent personne au bord de la route. C'est ça qu'il faut faire. Et ce que nous nous sommes dit les uns et les autres, et à mon avis nous ne l'avons pas assez écrit et nous pouvons l'écrire sans remettre en cause l'économie de la convention, c'est de dire :

Premièrement, on nous demande de faire le pari de la réussite économique, c'est-à-dire de l'équilibre financier de la convention. Nous on est prêts à entendre qu'il faut faire ce pari pour toutes les raisons que nous connaissons, mais on veut s'il échoue, que la Collectivité Territoriale de Corse n'y laisse pas de plumes. Cela, c'est la première chose.

La deuxième chose c'est qu'il faut effectivement, parce que nous avons perdu beaucoup de temps, hâter le pas pour savoir comment nous pouvons construire notre compagnie régionale, si ce choix est faisable techniquement, s'il est assumable financièrement et si oui ou non il est le meilleur pour la Corse.

Troisièmement, nous le savons, lorsque nous allons reconfigurer le logiciel, il faudra repenser la continuité territoriale, qui est la continuité territoriale à l'échelle du bassin méditerranéen, avec ce qu'il est convenu d'appeler les autoroutes de la mer.

Alors tout cela nous ne pouvons pas le faire bien sûr dans cette convention, mais nous devons l'avoir en permanence en perspective et surtout nous devons, à notre sens, mettre des garde-fous juridiques, économiques, financiers qui garantissent que l'Assemblée de Corse va aller et pourra aller dans ce sens-là.

Alors je vous demande un instant d'attention, j'ai repris les lunettes du juriste pour lire les deux articles et pour vous dire qu'à notre sens ils sont totalement insuffisants pour garantir les droits et intérêts de la Corse.

Premièrement, nous étions convenus qu'il fallait donner à la CTC la possibilité d'acquérir à la fin de la convention ou en cours de convention en cas de cessation anticipée, les bateaux. Ca c'était l'idée de départ. Votre article 40 (normalement l'article 40 c'est autre chose), mais cet article 40 de la convention, il est insuffisant de ce côté-là. Que dit-il au jour d'aujourd'hui ? « *La CTC peut proposer d'acquérir au terme de la durée de*

*la convention ou en cas de fin anticipée, les navires utilisés dans le cadre de la convention et qui sont la propriété du ou des co-délégataires concernés* ». Mais ça, c'est une pétition de principe, bien sûr que la CTC peut se proposer d'acquérir des bateaux, elle peut aussi se proposer d'acquérir l'Ile de Jersey ou elle peut se proposer d'acquérir la réserve d'or des Etats-Unis ! Mais si nous avons ça dans notre convention et uniquement ça et que demain il y a d'autres créanciers, et notamment d'autres créanciers gagés, notre possibilité ou notre faculté d'acquérir le bateau, elle n'existe pas.

Deuxième problème, et là c'est un vrai problème juridique et dangereux, lorsque l'on dit un peu plus loin : « *Conformément à ce qui précède, les navires qui ne sont pas la propriété exclusive du ou des co-délégataires, ne peuvent pas être acquis par la CTC en application du premier alinéa* ». Cette dérogation au principe, elle conduit à vider le principe de toute portée utile, parce que la SNCM ne sera jamais propriétaire seule des bateaux et notamment des quatre bateaux qu'elle se propose d'acquérir.

Lorsqu'elle va aller, la SNCM, auprès de la banque pour financer ses emprunts et qu'elle va dire : voilà, moi en garantie, je mets la DSP et je vous dis que je vais doubler mes recettes par deux, vous croyez que le banquier va lui prêter les fonds nécessaires sur la base de cet engagement de principe ? Le banquier va dire ce qu'on dit nous. Il va dire : ça me paraît extrêmement difficile, ça me paraît douteux, il y a peut-être une intervention du politique, on va voir, nous ce que l'on veut c'est une garantie, les bateaux on vous les donne en crédit-bail, par exemple. Et en crédit-bail, la SNCM n'est pas propriétaire.

Et si demain le pari n'est pas tenu, les recettes n'augmentent pas dans des proportions permettant d'équilibrer la convention, que fait-on avec notre article qui dit simplement « on se propose d'acquérir », et en plus une dérogation au principe qui dit « on ne peut pas acquérir quand ce n'est pas la propriété exclusive de la SNCM ». On va vous dire : mais Monsieur, le bateau n'est pas à la SNCM, la CTC ne peut pas le reprendre.

Donc nous, nous proposons un amendement sur l'article 40 qui dit que : « La Collectivité Territoriale de Corse peut proposer d'acquérir au terme de la durée de la convention ou en cas de fin anticipée, les navires utilisés dans le cadre de celle-ci et qui sont la propriété en tout et en partie du ou des co-délégataires concernés ».

Et allons un peu plus loin, si demain vous avez un cofinancement et si vous avez une entreprise privée qui dans le cadre d'un partenariat vient prêter des fonds et dit : moi je suis copropriétaire du bateau, vous ne pouvez pas faire jouer votre option avec la convention telle qu'elle est rédigée aujourd'hui.

Donc, si vous voulez qu'on ait une garantie effective, il faut impérativement modifier cet alinéa. Et puis, il y en a un autre, c'est qu'il ne suffit pas de pouvoir acheter, il faut être privilégié par rapport aux autres créanciers. Je reprends mon exemple du départ, la SNCM pour financer son pari économique, elle va emprunter, les prêteurs vont demander des garanties, les premières des garanties vont être sur les bateaux qui sont la condition sine qua non de la mise en œuvre de la convention. Si vous avez la possibilité d'acquérir ces bateaux mais que vous êtes payé ou que vous êtes en deuxième, troisième ou quatrième rang, vous n'aurez pas les bateaux, nous n'aurons pas les bateaux.

Et si demain, ce que je ne souhaite pas, il y a une procédure collective, ce sont les créanciers qui seront propriétaires qui seront privilégiés. Et si demain par extraordinaire, ce que je ne souhaite pas mais ce qui est prévu dans la convention, vous avez une liquidation, qu'est-ce qui va se passer ? Il va y avoir un liquidateur qui va liquider les actifs de la SNCM, et quand il va les liquider et qu'il y aura un bateau qui aura une valeur de X millions d'euros, si la CTC arrive avec cette convention et dit : « oui mais moi, vous comprenez, je veux acheter le bateau ». Vous voulez acheter le bateau ? D'accord, mais il y a un créancier qui est prioritaire, vous voulez acheter le bateau ? D'accord, combien vous en donnez ? 50 M€, eh bien nous on a un tiers qui est intéressé pour 70 M€. Et le liquidateur va vous dire : « mais moi je ne peux pas sacrifier les intérêts de la liquidation pour les intérêts de la convention ».

Donc, il faut aussi, à notre avis, dire contractuellement que « *La CTC bénéficie à ce titre d'un droit préférentiel sur le rachat des navires précités, l'effectivité de ce droit préférentiel étant assurée par une garantie de premier rang consentie à la CTC sur les quatre navires RoPax dont l'acquisition est prévue à titre de cause déterminante de la présente convention* ».

On nous dit qu'on peut aller dans cette convention, pourquoi ? Parce qu'il y a ces quatre bateaux, c'est une condition déterminante, il faut l'écrire, parce que sinon ce n'est pas garanti. Et comment peut-on basculer si le système ne fonctionne pas ? On veut croire qu'il va fonctionner, mais s'il ne fonctionne pas, comment on peut basculer sous ces conditions ?

Deuxième proposition d'amendement, c'est l'article 41. Là aussi, il y a une ambiguïté dans la rédaction de l'article.

L'article 41 c'est : résiliation pour motif d'intérêt général.

Je le lis, pardonnez-moi, mais c'est important :

*« La CTC peut résilier conformément et dans les conditions de la jurisprudence administrative de façon unilatérale la convention pour un motif d'intérêt général, résiliation précédée d'un préavis ».*

« Résiliation pour motif d'intérêt général », c'est une clause de droit commun, elle figure systématiquement dans les contrats. C'est-à-dire que s'il y a un intérêt à résilier, l'autorité concédante peut le faire, à charge pour elle d'indemniser le contractant. Cela, c'est le droit commun.

Où l'article est ambigu, c'est qu'il continue comme ça : *« dans le cas où l'étude de faisabilité sur la compagnie publique maritime corse serait positive, la Collectivité Territoriale de Corse pourra si elle le souhaite devenir propriétaire de tout ou partie de la flotte affectée à la DSP dans les conditions et modalités visées à l'article précédent ».*

Cela n'a aucun rapport avec la résiliation pour motif d'intérêt général, mais surtout ce qui fait peur, c'est que nous n'avons pas de mécanisme juridique qui organise la résiliation anticipée pour le cas où l'équilibre ne serait pas assuré. Cela pose un problème.

On nous demande de faire un pari extraordinaire sur l'avenir, on nous dit on va doubler par deux les recettes, mais si on ne les double pas, vous savez ce qui va se passer ? On va avoir signé une convention pour 10 ans, on risque de perdre, 8, 10, 12 M€ par an ou plus, il y a des projections, après on ne peut pas savoir...

### **Le Président GIACOBBI**

C'est la SNCM qui va les perdre.

### **M. Gilles SIMEONI**

Oui, la SNCM va les perdre, mais nous on ne pourra pas sortir de cette convention...

**M. Paul-Marie BARTOLI**

S'il y a un déséquilibre économique...

**M. Gilles SIMEONI**

S'il y a un déséquilibre économique, vous pouvez le prononcer, mais pourquoi on ne le met pas dans la résiliation d'intérêt général ? C'est une garantie forte qu'on ne s'engagera pas dans un système où ce sera le tonneau des Danaïdes.

Alors, celle-là l'argumentation ne vous convainc pas, répondez-nous sur les autres, répondez-nous sur l'amendement et sur le droit de gage et ensuite en fonction des garanties que vous nous donnerez, nous verrons comment notre groupe se positionnera.

**M. Jean-Guy TALAMONI**

Excusez-moi, sur la proposition d'amendement qui vient d'être formulée concernant le rachat des navires, puisque nous en avons parlé en commission il y a plusieurs mois, nous souscrivons effectivement à ce qui vient d'être dit et nous pensons qu'il faudrait, pour être plus précis et conformément à ce dont nous avons discuté en commission, faire préciser que le rachat se ferait à la valeur comptable et non pas la valeur vénale des navires. Voilà.

**Le Président BUCCHINI**

La parole est au Président du Conseil Exécutif.

**Le Président GIACOBBI**

Avant de laisser la parole à Paul-Marie BARTOLI, je voulais vous rappeler quand même deux choses importantes.

La première c'est que nous délibérons du choix et vous ne pouvez pas revenir sur le cahier des charges ; une fois qu'on a adopté le cahier des charges on ne peut y venir, sinon ça revient à dire qu'on ne peut plus discuter.

Je veux dire par là qu'on a voté un cahier des charges, on l'a mis à la discussion, à la négociation, on a négocié sur certains paramètres comme le prix, etc., mais on ne peut plus revenir sur les clauses

fondamentales du cahier des charges, sauf à recommencer tout du début et d'ailleurs au passage risquer un contentieux alors là, pour le coup, tout à fait considérable, puisque nous ne pouvons pas modifier le cahier des charges maintenant, c'est aussi simple que cela.

Deuxièmement, je suis quand même surpris. Alors à la fois j'ai beaucoup apprécié l'intervention de Gilles SIMEONI qui a dit des choses très justes, mais sur les clauses qu'il faudrait modifier, je voudrais vous rappeler ce qu'on nous a proposé : si demain nous demandons de racheter la SNCM pour un euro, on nous la donne pour un euro, on n'a pas besoin de cette clause-là. Si aujourd'hui je prends mon téléphone, j'appelle M. FREROT, je lui dis « je veux racheter la SNCM pour un euro », je l'ai le surlendemain, il a fait d'ailleurs une offre publique, donc on n'en est plus là. C'est nous qui avons refusé de reprendre la SNCM pour un euro, car elle vaut moins 400 millions d'euros parce qu'il y a, Gilles SIMEONI l'a dit, la créance vis-à-vis de l'Etat qui va être constatée tôt ou tard par la commission de l'Union Européenne sur la privatisation : ce sera de l'ordre de 200 M€ et il y a la créance vis-à-vis de nous-mêmes sur 230 M€.

Par conséquent, honnêtement ce qui nous intéresse ce n'est pas de reprendre des bateaux, qui ne valent pratiquement plus rien, même gratuit...

### **M. Paul-Félix BENEDETTI**

Ils sont à 500 M€....

### **Le Président GIACOBBI**

Ne me parlez pas du bilan, VEOLIA nous a proposé pour un euro et à juste titre nous l'avons refusé. Donc, il y a d'excellentes raisons à cela. Donc, ça ne vaut rien, ça vaut moins que rien, ça vaut moins 400 M€, je l'ai dit publiquement...

### **M. Jean-Guy TALAMONI**

La SNCM, pas les bateaux, ce n'est pas pareil.

### **Le Président GIACOBBI**

De toute façon personne ne veut acheter ces bateaux, sauf à rappeler une obsolescence réglementaire, et que d'ici un certain nombre d'années, il va falloir les changer de toute façon entièrement parce qu'ils

sont extrêmement polluants d'une part et très coûteux en carburant et que par-dessus le marché ils sont très peu productifs parce qu'ils demandent beaucoup de personnels, etc. C'est tout l'objet de la chose.

Quant à se demander comment la SNCM rachètera des bateaux neufs, excusez-moi, bien évidemment ce n'est pas la compagnie qui rachètera des bateaux neufs, c'est nous qui rachèterons d'une manière ou d'une autre, qui créerons une structure pour acheter des bateaux neufs.

Alors si on en est à se poser ce genre de questions, c'est qu'on n'a pas encore intégré complètement la mécanique.

Enfin, je suis très étonné de ce que j'entends sur le fait de me dire que la société, est-ce qu'elle est rentable ? Est-ce qu'elle n'est pas rentable ? Est-ce que son pari est bon ? Je vous rappelle quand même, base de tous les contrats de droit public de concession, que l'exploitation se fait aux risques et périls du co-contractant. Nous avons une clause qui limite à 104 M€, s'ils perdent 100 M€, ce n'est pas notre problème.

Ils risquent de défaillir, j'y reviendrai tout à l'heure, sur les garanties que nous prenons, et vous allez voir que c'est tout à fait solide, qu'il n'y a aucun doute sur la responsabilité de la maison mère en cas de défaillance. Je vais d'ailleurs le leur notifier dans quelques jours et je vais vous exposer le détail. Mais d'abord je voudrais laisser la parole à Paul-Marie.

### **M. Paul-Marie BARTOLI**

Merci, très brièvement pour répondre aux différents orateurs.

Il y a eu des choses, bien entendu, que l'on peut partager, et puis d'autres qu'on ne peut pas partager.

D'abord on va expliquer sans détour pourquoi l'Exécutif n'était pas représenté devant les commissions le 2 septembre. L'Office des transports était représenté à Corte devant la commission du développement économique et de l'aménagement du territoire par le directeur. Il se trouve que la commission des finances avait lieu à la même heure à Ajaccio, il n'a pas le don d'ubiquité. Alors vous direz : mais vous, M. le Président, pourquoi n'étiez-vous pas là ? Je vais vous dire où j'étais, en discussion avec les services de l'Etat sur le déficit de l'OTC pour l'exercice 2013. Voilà pourquoi nous n'étions pas représentés devant la commission des

finances, ce n'était pas de la désinvolture à l'égard des commissaires, bien au contraire, vous le savez.

Alors, je vais dissiper un malentendu. Quand j'entends le chiffre de 75 M€ qui est le montant de la contribution financière versée par notre Collectivité à la SNCM et à la CMN et qui apparaît dans le rapport lors du débat sur le cahier des charges fin septembre, début octobre 2012, ici même, c'est le montant de 2007 et il ne vous a pas échappé qu'il y avait dans ce contrat une clause d'ajustement recettes qui fait que par exemple sur l'exercice 2010 on a donné 30 M€ à la Méridionale et 85,5 à la SNCM. Même en faisant l'addition et en retranchant les 32 du service complémentaire, vous voyez bien qu'on est au-delà des 75 dès 2010. Et quand je cite ces chiffres, ils sont vérifiables puisqu'il s'agit des comptes administratifs.

Il en va de même pour l'exercice 2011. Sur l'exercice 2012, les dépenses réelles (et je parle hors surcoût combustible puisque nous n'avons pas payé) ont été de 82,3 plus 30 à la Méridionale, ça fait 112, enlevez les 32 et vous êtes à 80,5. On ne peut pas dire qu'on était à 75 et je ne cite pas le chiffre de 2013, vous le connaissez. Mais pour prouver la bonne foi de notre analyse, il suffit de regarder pour 2013 la Méridionale qui, pour reprendre une expression de Paul-Félix BENEDETTI ce matin, est le « bon élève » (je ne cite pas la SNCM). Compensation financière de base pour la Méridionale = 31,6 M€ ; indice de l'évolution des prix de référence de combustible (le surcoût) = 6,5 M€ ; c'est la rentrée des classes aujourd'hui, donc j'y arrive quand même encore un peu, total = 38,1 M€. Quelle est la compensation financière que nous allons donner dans le futur proche à la Méridionale ? 38,5 M€.

Certes nous avons fait des concessions -c'est indiscutable et je vais le lire- pour autant nous n'avons pas outrepassé lors de ces négociations le mandat confié par votre Assemblée. Les choses sont claires. C'est vrai qu'affiché comme cela, on peut dire « vous donnez presque autant pour 7 navires que vous en donniez pour 9, lorsqu'il y avait les deux ferries ». Mais quand on analyse les chiffres, on comprend rapidement que nous ne pouvons plus discuter sur des charges telles qu'elles étaient fixées en 2007 et que le surcoût combustible, personne ne peut le contester ; sauf que nous avons pris la précaution de poser une indexation, qui a été rappelée par moi-même et par le Président GIACOBBI ce matin, c'est une indexation prévue dans tous les contrats de type Loi SAPIN, et donc il n'y a plus de clauses exorbitantes et notamment il n'y a plus cette clause d'ajustement des recettes. Cela n'a pas été facile, vous vous en doutez.



Alors quelles ont été les concessions ? C'est qu'effectivement nous avons mis 75 € du mètre linéaire et nous sommes passés à 85 € du mètre linéaire, ce n'est pas contestable, c'est une concession que nous avons dû faire pour tenter de trouver l'équilibre. Mais s'il y a des problèmes chez un des co-délégués, voire chez les deux, eh bien c'est à leurs risques et périls ! Sur les économies qu'on aurait pu faire, je pense qu'il y aura 6 ou 7 M€ d'économies globalement par rapport à la dotation de continuité territoriale qui est de 187 M€. Il ne faut pas se faire d'illusions non plus, si on faisait des économies beaucoup plus importantes ; la doctrine de l'Etat et de la Chambre Régionale des Comptes, c'est de dire « les 187 M€ doivent servir exclusivement à la continuité territoriale » ; mais croyez-vous que l'Etat, dans la situation où se trouve notre pays nous laisserait faire des « boni » sur la dotation de continuité territoriale ? Il ne faut pas se faire d'illusions. Alors, cela ne veut pas dire que nous devons gaspiller ! Au contraire, l'argent du contribuable c'est sacré et nous avons fait tous les efforts nécessaires.

Aussi cette incompréhension par rapport aux 75 M€ (en ne citant que la demande de la Méridionale pour l'exercice 2013, c'est-à-dire dans l'actuelle DSP), prouve que nous avons été quand même entendus par les compagnies et cela n'a pas été facile.

Alors je veux bien que l'on puisse dire « il faut aller vers la compagnie régionale ». J'en profite pour annoncer que nous prenons l'engagement et il sera tenu, de réunir la commission deux fois avant la fin de l'année : entre le 10 octobre et le 10 décembre, nous réunirons deux fois au moins, voire plus si nécessaire, la commission, nous la réunirons une autre fois au premier trimestre 2014, disons tout début février, pour avoir un premier rapport d'étape soumis à l'Assemblée de Corse au printemps. C'est l'engagement que nous prenons.

Quand vous me dites -c'est Paul-Félix, je crois, ce matin- « il fallait profiter de la situation »... Le Président a fait litière de cette affaire-là en disant « on l'a refusée à un euro ». Mais si on nous donnait les bateaux aujourd'hui, admettons qu'il y ait une transaction à l'amiable, si je peux m'exprimer ainsi, et que VEOLIA cède, eh bien ces bateaux il faut les changer. Agnès l'a dit, ils sont polluants et c'est bien que nous puissions nous préoccuper les uns et les autres de la qualité de l'air, c'est notre mission d'assurer la santé de nos concitoyens. D'ailleurs, il faudra que nous soyons aussi précis avec les compagnies qui vont conventionner avec nous dans le cadre des OSP, parce qu'il y a d'autres bateaux qui peuvent polluer et je suis convaincu qu'il y aura là aussi un consensus pour demander à cette compagnie-là de mettre à disposition, dans le cadre des conventions

d'OSP, des bateaux qui pollueront le moins possible. En tout cas, s'agissant des bateaux, notamment ceux de la SNCM à part le Pascal PAOLI je vous rends attentifs au fait que l'Ile de Beauté a été vendu pour 1,5 M€. C'est une réalité ! Peut-être qu'ils apparaissent pour un montant important au bilan, mais la valeur de ces navires est quasi nulle, même le fleuron de la flotte, le Napoléon Bonaparte aujourd'hui, vu l'infortune de mer qu'il a subi, n'est plus ce qu'il était au niveau de l'évaluation de son prix. Donc il faut être prudent.

Certes, la Corse devra se trouver autour de la table, on en est conscient les uns et les autres, quelles que soient nos appartenances politiques, il faut garantir pour l'avenir une meilleure sécurité au niveau des transports maritimes. Je retiens ce qu'a dit l'autre jour Antoine SINDALI devant le conseil d'administration et qui a été dit ce matin également par Michel STEFANI, faisons très attention. Je suis convaincu qu'il y a un grand esprit de responsabilité sur tous les bancs de cette assemblée, mais faisons très attention, parce que l'Europe, je l'ai dit clairement avec beaucoup de force et j'assume mon propos, quand elle sanctionne le paiement au titre d'une contribution financière par l'OTC et la CTC à la SNCM et quand elle dit dans les « considérant » de la décision du 2 mai qu'on n'a pas le droit de financer le flux touristique, premièrement, je me demande ce que l'aide sociale fait, si ce n'est pas financer le flux touristique ; deuxièmement, le risque est énorme pour nous que l'on transpose cette jurisprudence à l'aérien ; il est énorme !

Donc je ne me fais pas beaucoup d'illusions quant à la réindexation de la DCT, garantissons nous au moins sans gaspiller -je le répète à dessein- l'argent public, le fait qu'on ne baissera pas cette dotation, parce qu'il y a le maritime et il y a l'aérien, et donc un enjeu économique énorme pour la Corse et pour les corses en plus du problème social : problème social au maritime, problème social à l'aérien.

J'ajoute enfin que cette négociation a été menée dans la transparence malgré les pressions que nous avons pu subir, vous vous en doutez, et nous ne le cachons pas. L'analyse s'est faite ligne par ligne pour pouvoir comparer avec l'autre candidat. Je le dis clairement et distinctement et ce sera ma conclusion : s'il n'y a pas de DSP au 1<sup>er</sup> janvier 2014, se profile non seulement un séisme social (et pas seulement à la SNCM, mais également à la Méridionale qui disparaîtra aussi), mais ce sera aussi une catastrophe économique pour la Corse. Tout simplement parce que ces deux compagnies sont de très gros employeurs en Corse, des employeurs directs et qu'ensuite il y a tous les emplois induits et notamment beaucoup de petites et moyennes entreprises et d'artisans qui

ont depuis des décennies pris l'habitude de travailler avec la SNCM et la CMN. Je suis resté impartial tout au long de ces négociations, je ne suis ni l'avocat de la SNCM et de VEOLIA, ni l'avocat de la CMN et de STEF. Le contrat est équilibré, il n'établit pas un monopole et Antoine ORSINI a bien fait de rappeler ce matin qu'il faut faire très attention parce que le monopole n'est pas forcément là où on croit qu'il peut l'être. Je renvoie les 51 conseillers de l'Assemblée de Corse à l'examen de la situation sur ce qui s'est passé en Sardaigne : de 71 % à 111 % d'augmentation parce qu'il y a eu entente entre les compagnies.

Alors, pour le groupement CMN et SNCM qui a partie liée, il ne faut pas croire qu'il n'y aurait que la disparition de la SNCM ; la Méridionale, sans la Corse, disparaîtra aussi, la preuve c'est qu'elle n'a pas besoin, elle, de faire de société dédiée. Mais je le dis clairement et distinctement, il y a la place pour d'autres opérateurs et notamment je cite, je n'ai rien contre la Corsica Ferries qui va pouvoir continuer à opérer sur les lignes entre le continent français et la Corse dans le cadre des OSP.

Mesdames et Messieurs les Conseillers territoriaux, je sais que je peux compter sur votre esprit de responsabilité, mais je ne résiste pas à la tentation, non pas de noircir le tableau, mais à défaut d'être exhaustif, d'être quand même en situation de tout dire. Il y a des affaires pendantes, elles ont été rappelées et elles sont très nombreuses :

Il y a d'abord la DSP en cours d'attribution, je ne préjuge pas du vote de l'Assemblée. Il y a toujours la DSP 2007-2013 devant la Cour d'Appel Administrative de Marseille, je vous rappelle que le Tribunal Administratif avait validé la DSP au Tribunal Administratif de Bastia, que le 7 novembre 2011, la Cour Administrative d'Appel de Marseille a cassé le jugement du Tribunal Administratif de Bastia, que la SNCM et la Méridionale se sont pourvues devant le Conseil d'Etat, qu'il y a eu admissibilité de leur pourvoi qu'on a renvoyé devant la Cour Administrative d'Appel qui se hâte lentement.

Il y a le recours de l'Etat Français contre la décision de la Commission européenne sur les 220 M€, recours sur le fond puisque vous savez que le sursis à exécution a été rejeté.

Il y a la problématique, toujours devant la Commission européenne, de la recapitalisation : 230 ou 250 M€, cela aussi ça pèse, vous n'en doutez pas.

Il y a, Gilles SIMEONI l'a rappelé, la clause d'annulation de la cession de la SNCM à VEOLIA qui allait jusqu'au 31 mai 2012, mais je crois qu'il y a eu une saisine en janvier 2012 du Tribunal de commerce, clause qui portait non seulement sur la recapitalisation, mais également sur l'octroi de la DSP. Et si par malheur la Cour Administrative d'Appel de Marseille venait à dire que la DSP était nulle, le bras de fer entre VEOLIA et l'Etat, je ne sais pas comment il se terminerait.

Il y a le contentieux qui n'est pas encore porté devant le Tribunal Administratif sur les surcoûts combustibles entre l'OTC et les deux compagnies.

Il y a, il ne faut pas le nier, la contestation des offres de service public qui ont été votées par votre Assemblée le 9 novembre 2012, l'affaire est pendante devant le Tribunal Administratif.

Enfin et j'en termine, il y a le déficit de l'Office des Transports de la Corse de l'exercice 2013, mais nous avons de bons arguments à faire valoir et je pense qu'en bonne intelligence avec M. le Préfet de Région et le Gouvernement, nous pourrions arriver à trouver une solution qui ne mette pas en péril les finances de la maison mère, parce qu'il est exclu de venir solliciter une subvention d'équilibre auprès de la Collectivité Territoriale de Corse.

Excusez-moi si je n'ai pas répondu à tout le monde, j'ai essayé de prendre des notes, mais si j'ai fait des omissions, n'hésitez pas à me le rappeler, et le Président GIACOBBI va compléter.

Je vous remercie de votre attention.

**Le Président BUCCHINI**

La parole est au Président GIACOBBI.

**Le Président GIACOBBI**

D'abord je voudrais me féliciter de la qualité des interventions parce que je dois dire que l'on a à faire à des discours responsables : tout le monde est conscient que rien n'est facile et je rends hommage à ceux qui l'ont souligné, mais il y a des questions précises qui ont été posées et qui sont d'une importance capitale, je pense en particulier aux garanties juridiques et financières évoquées ce matin par Antoine SINDALI et reprises par Maître SIMEONI à l'instant, il l'a fait évidemment en juriste.

Alors bien entendu nous savons tous que s'agissant de ces compagnies, vous avez la CMN d'un côté et la SNCM de l'autre. La CMN, compagnie qui équilibre ses comptes, Paul-Félix a dit « c'est le bon élève de la classe », c'est vrai qu'elle fonctionne mieux, qu'elle équilibre ses comptes, etc., et dispose d'une maison mère qui est la STEF, une compagnie fort puissante, et par conséquent il n'y a pas tellement d'inquiétudes de ce côté-là. L'inquiétude, vous le savez bien, est plutôt du côté de la SNCM qui est une société relativement fragile, qui a opéré une restructuration très importante. Qui sont aujourd'hui les actionnaires de la SNCM et que seront les actionnaires de la SNCM demain ? Quelle est la garantie dont nous disposons vis-à-vis de ces actionnaires ?

Les actionnaires de la SNCM actuellement sont la République Française pour 25 %, laquelle restera actionnaire demain, c'est-à-dire après le 1<sup>er</sup> octobre, la Caisse des Dépôts et Consignations, actionnaire indirect à travers la structure Transdev, et la Compagnie VEOLIA, actionnaire indirect avec la structure Transdev et les salariés qui au passage se voient actuellement opposer, pour ceux qui voudraient vendre leurs actions, l'impossibilité de racheter les actions, ce qui entre parenthèses constitue un véritable problème, parce que normalement lorsqu'on a un actionnariat salarié, on doit garantir la liquidité de l'action ; problème que j'ai connu dans d'autres lieux, d'autres temps, j'aime vous dire qu'à l'époque quand vous vous faisiez convoquer par la COB (Commission des opérations de bourse), on vous interrogeait sur la liquidité de l'actionnariat salarié et on ne pouvait pas rajouter un mot.

A compter du 1<sup>er</sup> octobre, en principe la Société VEOLIA se retirant de Transdev qu'elle possède à moitié avec la Caisse des Dépôts, devient l'actionnaire unique de la SNCM. Dire que cela lui fait plaisir, vous pensez bien que non, la meilleure preuve c'est qu'elle aurait souhaité nous vendre pour un euro la SNCM, ce que nous avons refusé, parce qu'effectivement pèsent des risques sur la SNCM. Donc il n'y aura plus que trois groupes d'actionnaires : VEOLIA, la République et les salariés, et l'actionnaire principal et très majoritaire serait le groupe VEOLIA. Alors vous allez me dire « le groupe VEOLIA présente des garanties, la SNCM n'en présente pas ».

Je vais être très précis dans mon propos, je pense que les avocats ici présents vont me comprendre.

Nous considérons que c'est une déclaration solennelle, il existe au moins depuis l'acquisition de la SNCM par le groupe VEOLIA une

confusion de patrimoines entre les deux sociétés. Nous le disons d'autant plus qu'il existe, pas depuis le début mais depuis de très nombreuses années, une convention de trésorerie entre la SNCM et le groupe VEOLIA et que sans cette convention de trésorerie qui est actuellement à hauteur de 50 M€, je ne m'imagine pas que la SNCM ait pu assurer la continuité de ses paiements : c'est une confusion de patrimoines totale.

Deuxième élément sur lequel nous avons des preuves (nous, pas vous), c'est que depuis de très longues années, toutes les décisions un tant soit peu importantes qui sont prises à propos de la SNCM le sont non pas par la SNCM elle-même et ses organes de direction (le Président du conseil de surveillance et le directoire), mais directement et en présence des mandataires sociaux soit de la filiale intermédiaire VEOLIA transports ou Transdev, soit de VEOLIA.

Je vais tout vous dire, lors du dernier acte de la négociation qui s'est fait ici entre la SNCM-CMN d'un côté et nous, pour la SNCM, M. DUFOUR n'a pas dit un mot, se sont exprimés uniquement M. JANAILLAC, Président de Transdev et un certain nombre de gens de VEOLIA qui étaient présents. J'ai eu quatre à cinq réunions en présence, sur le sujet, du ministre ou hors présence du ministre, uniquement avec le mandataire social, la société VEOLIA. J'ai rencontré dans le passé au moins à une reprise – il est venu me voir au nom de la SNCM- le Président à l'époque de VEOLIA transports, de même que j'avais rencontré à propos de la SNCM, car c'est là que les décisions se prennent, le Président de l'époque, M. DUPELOUS de VEOLIA transports. Autrement dit, ce n'est quand même pas très compliqué de démontrer qu'il y a une direction de fait de la SNCM par VEOLIA, c'est clair et net.

J'appelle votre attention sur un point particulier, c'est qu'aujourd'hui alors que VEOLIA ne possède qu'indirectement 33 % de la SNCM, je crois savoir que la convention de trésorerie est apportée par VEOLIA. Alors si avec cela on n'a pas une direction de fait, une confusion de patrimoines, elle n'existe jamais ! Autrement dit, en cas de défaillance de la SNCM qui interviendrait à n'importe quel moment si la convention de trésorerie est diminuée, il va de soi que les créanciers dont nous sommes, (nous sommes probablement les plus importants créanciers potentiellement) je vais y revenir, feraient naturellement jouer la responsabilité solidaire de la maison mère bien évidemment ; notamment par le fait que nous ferons valoir à un moment ou à un autre une créance très importante, c'est la créance relative à la décision de la commission de l'Union Européenne.

Au passage, encore une fois, je l'ai dit tout à l'heure, si la réussite économique, le pari économique de la SNCM n'est pas assuré, il va de soi que les pertes qui se produiraient ne sont pas pour nous, mais pour la SNCM (parce que c'est à ses risques et périls), et pour la maison mère qui devra bien assumer car nous vivons dans un monde où les groupes sont responsables, surtout quand ils gèrent de fait et surtout quand ils confondent les patrimoines. Dans ce cas, il ne me paraît pas très compliqué de démontrer qu'il y a confusion de patrimoines et direction de fait, nous en sommes nous-mêmes témoins. Donc si les mots ont un sens, on ne peut pas dire de la part du groupe VEOLIA : je ne connais pas la SNCM, société anonyme, quand on lui fournit 50 M€ de trésorerie depuis des années et quand on prend publiquement toutes les décisions concernant cette entreprise, y compris dans les négociations, qui affectent l'autorité concédante, l'Etat et la compagnie elle-même.

Donc si notre contrat de concession est extrêmement strict, il prévoit 960 M€ sur 10 ans avec une indexation qui n'est rien d'autre que l'indexation de droit commun, c'est-à-dire celle de la Loi SAPIN de 1960, qu'après on donne un tout petit peu plus au début et un tout petit moins à la fin, c'est tout simplement parce que c'est la restructuration de la SNCM qui fait qu'il faut lui donner un peu de temps ; de toute façon il y a une clause (et là, il faut être extrêmement précis, cela ne souffre pas de discussions) qui est 104 M€ en valeur absolue, c'est-à-dire que l'indexation ne peut pas conduire au-delà de 104 M€. Il n'existe aucune clause ambiguë s'agissant du carburant, même si nous n'avons pas grand-chose à craindre du surcoût carburant pour les années à compter de 2012/2013 : on peut avoir un petit doute sur 2011, on avait réglé 2010 mais on a un contentieux pendant sur 2010 qu'on va gagner, il faut être prudent, là, en tout cas, on ne pourra même plus discuter de cette question.

Donc voilà le cadre. Le cadre est fait pour que nous fassions plutôt des économies que des coûts. Alors ces économies, vous les jugez insuffisantes et vous avez raison. Je ne vous cache pas que j'aurais préféré avoir plus d'économies, mais dans la situation actuelle on n'y arrivait guère, nous avons été au bord de la rupture dans la discussion, en tout cas c'est clair, pendant deux semaines au mois d'août.

S'agissant maintenant de la créance, cette créance crée une grande fragilité, elle n'est pas tout à fait de 220 M€, parce que 220 M€ incluaient les paiements de cette année du service complémentaire. Or, nous avons interrompu les paiements du service complémentaire à compter du mois de juin 2013, c'est-à-dire dès que nous avons eu communication

officielle (plus ou moins) de la décision de la commission de l'Union Européenne.

Pourquoi est-ce que nous avons interrompu les paiements ? Tout simplement parce que malgré l'instance de sursis à exécution, la décision a été exécutoire et qu'une lettre du responsable de la juridiction, c'est-à-dire la commission européenne, M. ALMUNIA nous a enjoins de ne pas payer le service complémentaire.

Je rappelle que nous n'avons pas attendu la décision de la commission européenne pour considérer que le service complémentaire était ou inopportun, ou en tout cas illégal, puisqu'effectivement nous avons annoncé depuis trois ans que l'on mettrait fin au service complémentaire dans la DSP. Je crois que cela a donné lieu à beaucoup de décisions, mais notre décision de mettre fin au service complémentaire est très antérieure à la décision de la commission de l'Union Européenne qui n'est intervenue que le 2 mai de cette année.

Quelles sont nos intentions dans cette affaire qui est extrêmement délicate ? Elle est délicate pour plusieurs raisons :

La première, c'est parce que ce n'est jamais simple en droit ;

La seconde, parce qu'à ce jour, la créance n'est pas totalement certaine, c'est-à-dire qu'après tout nous ne pouvons pas garantir au fond que le Tribunal de l'Union Européenne suivra, on ne peut pas garantir d'autant plus que, Tony SINDALI le dirait mieux que moi, vous voyez bien que nous évoluons dans un univers très incertain. Décision sur la DSP : favorable à la DSP le Tribunal Administratif ; décision de la Cour Administrative d'Appel en sens inverse ; à nouveau décision du Conseil d'Etat, en sens inverse ; sur le service complémentaire, la commission de l'Union Européenne est en sens inverse du Conseil d'Etat et nous ne savons même pas aujourd'hui ce que dira la Cour Administrative d'appel.

On ne peut pas dire à coup sûr qu'au fond... Moi je pense qu'au fond le Tribunal de l'Union Européenne donnera raison à la commission. Après tout, qui suis-je pour me prononcer ? Une juridiction sur deux a dit blanc et une juridiction sur deux a dit noir. Savoir quel est le droit, honnêtement, ce n'est pas aussi facile que cela.

Néanmoins, il y a trois éléments de fait qui sont très importants et les choix de décision que nous avons vis-à-vis de cette créance sont les suivants, trois positions précises :



Premièrement, pour inscrire le titre, si nous voulions inscrire le titre, nous devons attendre que le budget de l'Office des Transports soit réglé par le Préfet. Je le redis et je le répéterai, il sera réglé par le Préfet à notre main, sinon il n'y aura pas de DSP, il faut être très clair dans la vie. Là, je l'ai dit à l'Etat : écoutez, c'est très simple, j'ai une grande confiance, j'aime tout le monde, mais tant qu'il n'y aura pas de budget réglé selon nos propositions, il n'y aura pas de DSP signée. Mais en attendant nous n'avons pas le pouvoir d'inscrire les 220 M€ (ou les 200 M€, puisque nous enlevons ce que nous ne payons pas cette année, cela doit faire un peu plus de 200 M€).

Deuxièmement, j'ai demandé d'ores et déjà à l'Etat, par la voix du ministre du budget, qui m'a répondu en renvoyant la chose sur le ministre des finances, de garantir que l'Etat ne mettra pas à notre charge une pénalité de l'Union Européenne qui se serait prononcée dans le cadre d'une procédure de manquement. Car je rappelle que si nous ne faisons pas toutes les diligences de recouvrement, il y aura une procédure de manquement de l'Union Européenne qui commencera à la suite de la décision de fond du Tribunal de l'Union Européenne ; naturellement on pourrait nous reprocher de ne pas avoir fait alors que l'Etat nous dit « il ne faut surtout pas que vous le fassiez ». Oui, mais l'Etat ne le dit pas à ce jour, en tout cas il ne l'écrit pas. Dire, il nous le dit, mais il ne nous écrit pas qu'il nous garantit en cas de non recouvrement diligenté suffisamment, etc. Donc il va bien falloir qu'il nous réponde, car les articles du droit, y compris français, sont clairs, si nous ne procédons pas au recouvrement comme on doit le faire, une pénalité sera prononcée par l'Union Européenne et elle sera mise immédiatement par l'Etat à notre charge, c'est ce que dit la loi, c'est un peu embêtant. Donc nous attendons aussi que l'Etat nous donne sa position écrite et toutes les garanties que de droit.

Troisièmement, nous allons interroger la Commission européenne sur un point précis, le caractère d'exigibilité immédiate, parce que tout le monde est un peu ambigu. Par exemple, l'ordonnance du Tribunal de l'Union Européenne sur le sursis à exécution est ambiguë pourquoi ? Parce qu'elle dit « je ne donne pas le sursis à exécution, parce que de toute façon, certes c'est exécutoire, mais en même temps il y a des voies de recours internes qui font que cela ne fait pas exécuter immédiatement, y compris pour le cas où l'autorité responsable, dans le cas d'espèce, c'est l'Office des Transports, émettrait le titre ». Donc je voudrais savoir exactement ce qu'il en est, parce qu'il faut savoir que si nous émettons le titre, nous mettons fin à la vie de la SNCM et nous rentrons dans un cycle de procédures de recouvrement auprès de la maison mère. Enfin, en attendant nous mettons en cessation de paiement la SNCM

avec toutes les conséquences que de droit et là se posera la question de la reprise et tout ce que l'on veut, etc. En attendant, nous mettrons fin à tout cela et si d'aventure, dans un an le Tribunal de l'Union Européenne casse la décision de la Commission européenne, on sera dans une situation compliquée aussi. Il faut que chacun prenne un peu ses responsabilités.

Naturellement, je vous informerai, comme je l'ai fait sur tout, de l'évolution de ces trois points, c'est-à-dire de la réponse de l'Etat, du règlement du budget et de la réponse de l'Union Européenne sur ces points-là. Alors évidemment, cette question est liée à la reconstruction de l'investissement, au renouvellement de la flotte qui est une question tout à fait essentielle. Je vous le dis très franchement, je m'intéresse assez peu aux navires actuels, parce qu'ils sont obsolètes, qu'ils consomment énormément de pétrole, qu'ils sont polluants, qu'ils sont touchés par une obsolescence réglementaire, c'est-à-dire qu'à une date qui sera repoussée, mais qui sera au plus tard 2021 ou 2023, l'Union Européenne imposera qu'ils soient convertis à un mode de propulsion tout à fait différent qui sera probablement le gaz (théoriquement, je crois que cela devrait s'appliquer en 2017, mais comme aucune compagnie n'a fait ce qu'il fallait, ce sera certainement repoussé, mais enfin c'est une obsolescence très grave) et qu'enfin ils sont extrêmement coûteux pour ces raisons de carburant mais également pour des raisons de personnel. J'ajoute de surcroît que la valeur de ces navires réelle cumulée (4 navires) est très loin de valoir 220 M€, parce que quand vous voyez qu'au mieux l'évaluation qui est faite, hypothétique d'ailleurs, pour le navire Napoléon qui est deux fois plus gros, c'est 60 M€ à-peu-près, vous vous rendez compte que cela donnerait une valeur théorique, je ne suis pas expert maritime, mais de 20 à 25 M€ à ces cargos rouliers, c'est-à-dire mixtes ; trois fois quatre, douze, cela ne fait jamais que la moitié, ou un peu plus de la moitié, de la dette.

C'est la raison pour laquelle nous nous intéressons au renouvellement de la flotte beaucoup plus qu'aux navires existants. J'ajoute que si nous reprenions l'ensemble de la société ce serait avec ses problèmes, ses dettes, ses créances, essentiellement ses dettes potentielles, etc. ; c'est la raison pour laquelle nous avons refusé de la reprendre pour un euro et je peux vous dire que si on avait dit « on la reprend pour moins 100 », je pense qu'on nous la donnait tout de suite, même pas un euro !

En revanche, sur le renouvellement des navires, Gilles SIMEONI et d'autres ont posé des questions tout à fait essentielles. On travaille sur cette question : le renouvellement des navires. D'abord, je vous dis et je vous répète qu'aucune des compagnies, ni CMN, ni SNCM, n'acceptera de renouveler ces navires, c'est-à-dire d'avoir en propriété les navires, avec la

garantie seulement d'une DSP de 10 ans. Pourquoi ? Parce qu'à supposer que vous achetiez un navire et que vous receviez ce navire, nous sommes actuellement en 2013, il faut quatre ans pour le construire, on ne le toucherait qu'en 2017 et la concession, la délégation se termine en 2024. Donc en 2024, la compagnie qui aura acheté un navire neuf en 2017 aura un bâtiment ayant fait 7 ans d'amortissement, qui aura devant lui encore 18 ans d'amortissement, qui en gros est difficile à revendre et n'est utilisable sérieusement que sur les services publics de la Corse. Donc s'il n'y a plus de services publics de la Corse... Il peut y avoir bien des raisons pour lesquelles il n'y a plus de services de la Corse : première raison, on n'aurait plus de sous ; deuxième raison, on n'aurait plus envie ; troisième raison, on n'aurait plus le droit. Cela fait beaucoup de raisons qui font qu'il se peut très bien que l'on n'ait pas de renouvellement.

Autrement dit, aucune compagnie sérieuse n'acceptera de renouveler la flotte dans ces conditions sur 10 ans, et par conséquent elle demandera qu'on renouvelle la flotte au moyen de l'acquisition de navires neufs par une structure à déterminer qui pourrait être une société d'économie mixte (ou tout autre moyen) dans laquelle nous entrions. Donc la propriété des navires neufs j'entends, quoi qu'il arrive ne sera pas la propriété de la compagnie SNCM et probablement pas non plus celle de la compagnie CMN. Voilà où nous en sommes là-dessus. Alors cela pose toute une série de problèmes, je ne les cite pas tous. Je vous rappelle que cela pose aussi le problème de l'acquisition des navires par une société, ou une collectivité publique, ou un groupement de collectivités publiques, parce que la question se pose également, Paul-Félix l'a dit, du Conseil Régional de PACA. On nous répond toujours non à la question (mais enfin, il faudra quand même poser la question très sérieusement), par conséquent, là-dessus, nous nous trouvons dans une situation compliquée, il s'agit de savoir si cela ne serait pas considéré comme une aide d'Etat d'acheter le navire et de le renouveler à l'exploitant.

Cela pose une deuxième question qui est de savoir si vous déciderez le moment venu que ce soit une société ou une structure (appelez-là comme vous voulez) d'investissement uniquement qui reloue les bateaux, ou si vous souhaitez que ce soit une société d'exploitation qui reprenne ces bateaux ou qui confie la gestion de ces bateaux à une autre compagnie. Il faudra à un moment donné prendre une décision à cet égard et tout cela est bien compliqué. Mais enfin, le délai qu'indique Paul-Marie pour aboutir sur la question des choix de la société d'économie mixte, en tout cas des choix d'investissements dans lesquels nous pourrions entrer, est un délai raisonnable et sans être grand prophète, j'ai le sentiment que cela coïncidera assez avec le moment où effectivement la question se

posera complètement ; car il faudra bien décider de l'achat de nouveaux navires si on veut les avoir en 2017 ou quelque chose comme cela, il faudra en décider vers le milieu au plus tard de l'année 2013, cela prend un certain temps, des navires qu'il faut fabriquer cela ne se trouve pas en magasin tout faits, surtout que ce seront des nouveaux types de navires, etc. !

Donc, effectivement, il faut que l'on soit en état, à ce moment-là, et nous y serons, de prendre des positions, sachant que c'est coûteux en capital puisque je rappelle que des études que nous avons déjà menées, on voit bien par assimilation qu'il faut environ, si mon souvenir est bon, pour l'achat de deux navires (150 M€ plus 150 M€ font 300 M€) un capital de l'ordre de 80 M€. Autrement dit, ce n'est pas non plus rien, c'est la raison pour laquelle il faudra que nous ne soyons pas nécessairement seuls dans cette compagnie d'investissement ou dans ce qui sera, cela dépendra beaucoup de vous, une compagnie régionale. Je le dis depuis le début, parce qu'on a toujours l'air de penser que je ne suis pas pour les compagnies régionales. Bonté divine, on en a créé deux ! Moi j'ai participé à la création d'une première qui est Air Corsica et je crois que nous nous sommes orientés vers la création d'une compagnie régionale en matière ferroviaire. Pour quelqu'un qui n'est pas pour une compagnie régionale, il me semble avoir beaucoup donné là-dessus ! Donc nous allons à l'évidence vers un transfert de propriété de navires, mais probablement plus des navires neufs que les navires existants.

Ce que dit Paul-Félix est tout à fait juste quand il dit qu'il aurait fallu faire d'abord la restructuration, trouver un repreneur ou créer la compagnie régionale et ensuite faire la DSP. C'est ce que j'ai toujours plaidé auprès de l'Etat. Simplement on a quand même été pris par beaucoup de délais de complexité et finalement l'Etat disait à l'inverse « il faut d'abord faire la DSP et ensuite la restructuration et enfin trouver un repreneur ».

J'ai expliqué pendant un an à l'Etat qu'il ne pouvait pas y avoir de DSP légale et acceptable s'il n'y avait pas une restructuration préalable car le prix serait impossible. Et finalement l'Etat, malgré ses réticences, a poussé à ce qu'il y ait la restructuration au préalable, il faut être très clair là-dessus, mais nous n'avons pas encore statué et décidé. Je crois pouvoir vous dire qu'aujourd'hui non seulement l'Etat n'est pas opposé à une solution « compagnie régionale », mais il l'encourage vivement, pour vous dire les choses comme elles sont. Il y a un inspecteur général qui s'appelle M. LACAVE, qui travaille notamment sur ces sujets-là, et considère que de toute façon, quoi qu'il arrive, la solution sera que la propriété des navires revienne en partie, en majorité probablement, à cette collectivité. Et qu'on

ne voit pas d'autre solution, parce que comme l'a dit très bien Gilles SIMEONI, vous pensez bien que si vous êtes la SNCM ou même la CMN, vous arrivez devant le banquier pour financer, etc., même en crédit-bail, ce ne sera pas accepté, parce que les perspectives ne sont quand même pas glorieuses et que le risque est très grand. En tout cas, les perspectives peuvent être esquivées pour 10 ans et puis après qu'est-ce qu'il se passe ? A moins que les banquiers aient changé -malheureusement ils n'ont pas changé, ils ne changeront jamais- la question en est là.

Au jour où nous sommes, nous avons, vous le voyez bien, à faire en sorte que le service public continue comme l'a dit excellemment Paul-Marie au 1<sup>er</sup> janvier 2014 ; c'est vrai que c'est compliqué de traiter toutes ces questions en même temps, mais on a avancé, la restructuration est faite et elle a été acceptée d'ailleurs, alors qu'elle devait provoquer tant de malheurs, et les discussions et les études ont avancé aussi pour ce qui concerne le projet d'investissement par la Collectivité ou par une participation de la collectivité en investissement.

Il y a une question très importante qui a été soulevée à juste titre, notamment par Gilles SIMEONI, la question de l'allotissement. Nous avons d'abord la jurisprudence, nous avons une lettre de l'autorité de la concurrence qui nous rappelle que nous devons raisonner ligne par ligne. Je le dis très franchement. Nous avons fait des présentations ligne par ligne, nous avons fait des calculs ligne par ligne, nous avons regardé les choses ligne par ligne, mais on ne peut pas faire boire un homme qui n'a pas soif ! Je veux dire que nous n'avons pas à ce jour une seule proposition de la compagnie Corsica Ferries sur une ligne précise et nous ne pouvons pas admettre en droit, parce qu'à ce moment-là nous perdrons devant n'importe quel tribunal, que c'est nous qui déterminons, sans même qu'on nous donne les moyens qui seraient affectés à la ligne, de dire « ils feront Propriano ou Calvi ou ils feront Ile-Rousse et Ajaccio, mais comme ils ne peuvent pas tout faire, etc., ils nous laissent le choix ». Cela n'existe pas ! La vérité vraie, parce qu'il faut se le dire, c'est qu'il n'apparaît pas, en faisant ce genre de proposition, que Corsica Ferries ait l'intention d'être titulaire d'une de nos lignes. C'est cela la réalité ! Pourquoi ils n'ont pas l'intention ? Je ne sais pas, j'ai ma petite idée, d'abord parce que ce n'est pas tellement intéressant, y compris financièrement, et qu'ils font par ailleurs leurs affaires ; tant mieux pour eux, c'est une compagnie tout à fait utile au service de la Corse dans son ensemble.

Donc aujourd'hui allotissement, moi je veux bien qu'on nous reproche de ne pas avoir suffisamment alloti, mais nous l'avons fait et nous n'avions pas le droit de donner à une compagnie qui n'en veut pas et qui ne

nous fait en définitive aucune proposition, malgré plusieurs rencontres, malgré une série de lettres recommandées sur le sujet, etc. On ne peut pas non plus forcer les gens. Je crois que là, même les juridictions le reconnaîtront.

Voilà Mesdames et Messieurs, la situation.

J'y insiste, moi je vois des amendements, mais ce sont des amendements au cahier des charges, à la convention, c'est bien. Simplement la vérité, c'est que nous n'avons pas le droit. Moi je veux bien tout ce que l'on veut, sauf à obtenir in extrémis un accord des compagnies, on m'a fait appeler les compagnies tout à l'heure, le changement de cahier des charges supposerait que l'on consulte non seulement les co-contractants pressentis, mais également automatiquement Corsica Ferries et qu'on recommence carrément. De surcroît, honnêtement, les amendements qui sont présentés, j'en comprends l'esprit, j'en comprends quand même un peu moins la règle, la forme. Le service social et solidaire, vous reconnaîtrez quand même que nous sommes très favorables au service social et solidaire et même au service garanti. Nous avons proposé une solution qui était peut-être maximaliste, cette Assemblée ne l'a pas retenue, sur la continuité du service. Nous avons fait figurer dans le corps du texte des dispositions strictes, sévères en matière de retenues de pénalités applicables en cas de non-exécution du service social et solidaire.

Je rappelle que d'ores et déjà, nous ne payons plus une bagatelle de 8,5 M€, ce n'est plus contesté par les compagnies. En cas de non-exécution du service, sauf cas de force majeure, et le cas de force majeure c'est la grève nationale, nous ne payons plus les grèves ; indépendamment, il n'y a pas de clauses de pénalités actuellement, la seule pénalité applicable c'est de ne pas payer le service si le service n'est pas fait, c'est la loi d'ailleurs au passage, et de surcroît dans la convention nouvelle, nous prévoyons une pénalité. On peut en rajouter, mais on pourrait comprendre que les compagnies nous disent « non, cela rompt l'équilibre des choses ».

S'agissant des autres amendements, moi cela ne m'aurait pas déplu, je le dis franchement. Le premier, celui de Corsica Libera, j'allais dire si on nous avait écoutés, on serait allés plutôt plus loin que ça à l'époque. Les deux autres amendements, je le dis très franchement, je comprends totalement l'esprit que donnent Gilles SIMEONI et son groupe là-dessus, cela se comprend, mais outre le fait que nous ne pouvons pas maintenant changer de cahier des charges, honnêtement je pense que c'est un peu superfétatoire pour les raisons que je vous ai exposées. D'une part, on n'en est plus à se disputer la propriété d'une compagnie qui de toute

façon nous est proposée pour un euro mais que nous refusons pour les raisons que j'ai dites ; et d'autre part s'agissant des navires neufs, il est clair... Mais on n'a pas le droit de changer le cahier des charges, je t'assure que tu ne peux pas le changer à ce moment-là ! D'ailleurs vous l'avez voté entre parenthèses, on est quand même dans quelque chose de très particulier, il faut revenir devant les compagnies, on recommence un appel d'offres dans 3, 4 ou 5 mois et on ne peut pas aller, c'est comme cela. Vous pouviez faire les propositions de changement, d'ailleurs vous avez changé un certain nombre de choses me semble t-il sur le cahier des charges à l'époque, mais aujourd'hui nous sommes sur le cahier des charges définitif. Nous devrions aujourd'hui recommencer la procédure. Donc, si vous souhaitez qu'il y ait ces amendements, cela revient à dire qu'il n'y aura pas de service public avant 6 mois. C'est cela la réalité, tout le reste, on peut en parler à l'infini, d'autant que je prétends que même si ces amendements sont intéressants, ils ne nous donnent pas une garantie supplémentaire par rapport à une situation qui est déjà bien claire.

Voilà ce que je voulais vous dire.

Je vous remercie.

**Le Président BUCCHINI**

Je vous remercie.

**M. Jean BIANCUCCI**

Président, on voudrait une suspension de séance.

**Le Président BUCCHINI**

Je me demande même si on ne va pas aller dix minutes en commission de développement pour purger ce problème en présence du Président de l'Office des Transports et on se retrouve dans un quart d'heure, de manière à ce qu'il n'y ait plus de problèmes.

**M. Michel STEFANI**

Président, je souhaite également une suspension de séance pour une réunion de la majorité.

**Le Président BUCCHINI**

D'accord.

**M. Gilles SIMEONI**

Président, sous votre contrôle, vous nous confirmez que la réunion de la commission de développement nous permet également d'aborder si nécessaire en présence du Président de l'Exécutif et du Président de l'Office des Transports, éventuellement des services juridiques, la question de la faisabilité juridique, parce qu'à notre sens, le cahier des charges n'est absolument pas modifié. On a voté un cahier des charges. Sur la base de ce cahier des charges, on a lancé une procédure d'appel d'offres. On revient, il y a un candidat, on nous propose un projet de convention, l'Assemblée de Corse peut tout à fait modifier cette convention, à charge bien sûr de retourner devant le co-contractant pressenti pour éventuellement recueillir son accord, mais d'un point de vue légal et juridique, à notre sens et sauf meilleure démonstration dans le cadre des travaux de la commission, nous ne sommes pas dans le cas d'une modification du cahier des charges.

**M. Michel STEFANI**

Sauf que cela suppose de poursuivre les négociations avec l'ensemble des candidats à l'appel d'offres. Donc si effectivement on se lance dans cette procédure, autant le dire aujourd'hui, nous souhaitons à travers cela les obligations de service public généralisées au 1<sup>er</sup> janvier, parce que vous n'aurez pas de DSP au 1<sup>er</sup> janvier.

**M. Gilles SIMEONI**

Non, mais il y aura des explications de vote ! Nous demandons simplement un renforcement et une inscription dans le champ contractuel des garanties que nous disons avoir obtenues d'un point de vue informel, dans le cadre des négociations.

**Le Président BUCCHINI**

Réunion de la commission de manière à purger ce problème en cinq minutes pour expliquer et Paul-Marie y va, s'il y a lieu avec les services, mais ce n'est pas à moi de décider...



**M. Michel STEFANI**

Président, je renouvelle ma demande, je souhaite une suspension de séance pour une réunion de la majorité et ensuite si vous le souhaitez, nous irons en commission.

**M. François TATTI**

M. le Président, dans quel ordre procédons-nous ?

**BROUHAHA**

**Le Président BUCCHINI**

On verra après. Maintenant réunion de la commission.

**La séance est suspendue à 16h 50 et reprise à 17h 45.**

**Le Président BUCCHINI**

Nous allons donc recommencer nos travaux.

**Mme Agnès SIMONPIETRI**

M. le Président, nous demandons une suspension de séance.

**Le Président BUCCHINI**

Encore ! De combien de temps ? 8,30 minutes !

**Mme Agnès SIMONPIETRI**

8,30 minutes, parfait M. le Président !

**La séance est suspendue à 17h 45 et reprise à 18h 07.**

**Le Président BUCCHINI**

Il y a eu des réunions et des suspensions de séance, en particulier une réunion de la commission. Je vais donc donner dans un premier temps la parole au Président de la Commission et après voir le mode opératoire ou le mode qui a été choisi. La parole est à François TATTI.

**M. François TATTI**

Merci M. le Président.

La commission s'est réunie et comme vous l'avez souhaité, a examiné la problématique de l'amendement de cette délégation de service public.

Nous avons donc entendus les deux collègues qui déposaient les amendements, Jean-Guy TALAMONI et Gilles SIMEONI, qui ont souhaité les maintenir alors que le Président de l'Office des Transports a lui, de son côté, rappelé qu'il n'était pas possible d'accepter des amendements sans remettre en cause la négociation en cours et sans obliger l'ensemble des négociateurs à reprendre à zéro ces négociations avec le risque évident que juridiquement on fragilise la convention d'un premier point de vue et deuxièmement que l'on n'atteigne plus l'objectif qui est de parvenir à un accord dans des délais raisonnables.

Donc nous nous sommes séparés en constatant le désaccord sur cette question-là, sans même examiner les amendements, puisqu'il apparaît qu'il n'est pas possible en l'état actuel de la procédure (ces amendements étant trop tardifs) de les examiner.

**M. Jean-Guy TALAMONI**

Nous ne partageons évidemment pas la position qui vient d'être exprimée, c'est une position qui s'abrite derrière un certain nombre de considérations qui tiennent du juridisme. En réalité, il n'y a juridiquement aucun obstacle. Le problème est simplement d'ordre politique, il est qu'à ce stade des opérations, le Conseil Exécutif estime que son rapport et le projet de convention doivent être votés en l'état.

Nous en avons pris acte, mais nous maintenons que sur le plan procédural, il n'y avait strictement aucune objection à ce que les amendements déposés par nous-mêmes dans un premier temps, puis dans un deuxième temps par Femu a Corsica, soient pris en considération.

Donc nous le regrettons parce que l'amendement que nous avons déposé sur le service social et solidaire nous paraît important parce qu'il est de nature à installer un dispositif dissuasif pour les compagnies qui ne souhaiteraient pas éventuellement respecter les obligations mises à leur charge par le service social et solidaire. Nous sommes d'autant plus inquiets à ce sujet que jusqu'à présent ces compagnies ont fait comme si le

vote de l'Assemblée à cet égard n'existait pas, il n'y a eu aucun rapprochement avec les syndicats pour tenter de faire valider le service social et solidaire.

Donc nous pensons qu'il y a de fortes chances pour que les compagnies ignorent totalement le vote de notre Assemblée, continuent à ignorer le vote de notre Assemblée, cela nous paraît préoccupant, y compris incantatoire d'ailleurs à la dignité de la Collectivité Territoriale de Corse et de l'Assemblée que nous sommes ici dans cet hémicycle.

Nous pensons donc que si notre co-contractant était de bonne foi, il n'y aurait eu aucune objection à préciser les conditions d'exercice du service social et solidaire mentionné dans la convention. Parce qu'à partir du moment où ils signent de bonne foi cet accord, ils ne peuvent voir aucun inconvénient à ce qu'il y ait des pénalités significatives au cas où les choses ne se passeraient pas convenablement. Mais manifestement il y a des réticences de la part de notre co-contractant, c'est inquiétant, manifestement le Conseil Exécutif préfère s'en tenir là et à la rédaction actuelle de la convention, nous en prenons acte, nous le regrettons et il est évident que dans ces conditions, nous ne pouvons pas voter ce rapport et cette convention.

### **Le Président BUCCHINI**

Gilles.

### **M. Gilles SIMEONI**

Merci.

Deux mots d'explication sur la forme d'abord et sur le fond ensuite.

Sur la forme, nous considérons que l'Assemblée de Corse est parfaitement recevable et fondée à solliciter la modification du rapport présenté par voie d'amendements. Pourquoi ? Parce qu'il ne s'agit absolument pas d'une modification du cahier des charges. Le cahier des charges a été voté. Nous avons eu ensuite un vote sur lequel nous avons donné mandat à l'Exécutif ; l'Exécutif devait mener une négociation, revenir devant l'Assemblée et faire état de l'avancée de cette négociation pour que l'Assemblée de Corse puisse se déterminer et éventuellement solliciter la modification des accords ou pré-accords intervenus en cours de négociation.

Très concrètement que s'est-il passé ? Il s'est passé que le 24 août dernier (il y a huit jours), nous avons reçu le rapport envoyé par l'Exécutif. Par définition, c'est à compter du 24 août que nous avons eu connaissance de l'évolution de la négociation avec la SNCM et la CMN, c'est à cette occasion que vous nous avez écrit que l'avancée importante de la négociation c'était l'acquisition de 4 navires modernes, etc.

Donc, par définition, nous sommes là dans un cadre où on soumet à l'Assemblée de Corse un projet de convention. Et je rappelle d'ailleurs que si au début de l'été nous avons tenu à fixer des dates précises, c'est précisément parce que nous disions que nous savions qu'il y avait un terme impératif qui allait intervenir le 31 décembre, que nous souhaitions, bien évidemment, par principe qu'une délégation de service public puisse être attribuée et que nous voulions avoir le temps de définir au mieux le contenu de cette délégation de service public.

Donc c'est dans ce cadre juridique qui à mon avis est totalement incontestable que s'inscrit notre demande d'amendement. Nous avons demandé en commission que l'on nous explique sur quelle base textuelle. Eh bien on pouvait dire que cet amendement ou ce dépôt d'amendement était irrecevable en l'état, ce n'est pas possible. Cela, c'est sur la forme.

Sur la forme encore, cela pose un problème qui est un vrai problème parce que vous revenez, en tout cas on nous explique qu'aujourd'hui c'est à prendre ou à laisser, qu'un accord est d'ores et déjà intervenu et qu'en quelque sorte l'Assemblée de Corse doit être une chambre d'enregistrement a posteriori ; cela pose un véritable problème de fond sur le fonctionnement de l'Assemblée.

Sur le fond du dossier, encore une fois, il n'y a pas de notre part une volonté de surenchère, il y a eu un accord ou un pré-accord, un équilibre qui a été trouvé par l'Exécutif avec ses co-contractants pressentis, cet équilibre nous est présenté aujourd'hui.

Les amendements que nous avons souscrits ne modifient en rien l'équilibre économique et financier, les droits et obligations respectifs des parties, en rien ! Nous avons simplement tenté d'inscrire dans la convention des garanties dont nous avons dit à plusieurs reprises sur tous les bancs de l'Assemblée qu'elles allaient de soi, qu'elles étaient nécessaires, qu'elles étaient indispensables et vous nous avez donné acte, y compris dans le débat que sur le fond, que vous partagiez nos propositions. Donc il n'y a pas de notre côté une volonté d'entraîner cette négociation vers une impasse, les choses sont tout à fait claires.

Maintenant, si vous nous dites qu'il y a un équilibre, y compris politique, qui a été trouvé, un équilibre économique et que vous n'êtes pas sûr que vos co-contractants pressentis acceptent ce que nous voulons proposer par voie d'amendements, là ce n'est plus un problème de recevabilité, c'est de dire clairement que vous êtes arrivés à un niveau d'accord politique, économique et financier que vous considérez (Exécutif) acceptable, que modifier ne serait-ce qu'à la marge par la prise de garanties cet accord-là pose un problème et que vous ne pouvez pas vous permettre de traiter ce problème. Mais à ce moment-là, si tel est le cas et tel est à l'évidence le cas, vous ne pouvez pas nous dire à nous que nous faisons de la surenchère. Nous, nous sommes dans la volonté constante de permettre à la Corse, à sa représentation élue et à son peuple d'avoir un niveau maximal de garanties juridiques, économiques et financières.

Voilà pourquoi nous avons maintenu nos amendements et voilà pourquoi si vous considérez que c'est à prendre ou à laisser, vous ne pouvez pas nous le demander. Nous, nous sommes allés avec un esprit constructif, je vous l'avais dit, nous attendions des réponses, etc. Mais vous ne pouvez pas nous demander de participer à un vote, d'entériner par un vote positif une situation où on nous place devant le fait accompli, c'est strictement impossible ! Cela, vous ne pouvez pas nous le demander et dans ces conditions, nous ne participerons pas au vote.

### **Le Président BUCCHINI**

Je vous remercie. Michel STEFANI.

### **M. Michel STEFANI**

Je pense qu'à ce stade du débat, la position qui consiste à dire du point de vue juridique « nous avons raison » est recevable des deux côtés.

Cependant, je considère que l'Exécutif a raison de maintenir sa position à ce stade des négociations telles qu'elles ont abouti avec les opérateurs co-contractants.

Considérer qu'on est sur des questions marginales lorsqu'on aborde le problème des pénalités demandées aux opérateurs en cas de situation de grève, n'est pas quelque chose d'anodin, cela a une incidence financière et nous n'allons pas entrer, à ce moment du débat, dans ce qui pourrait être fait en interne aux entreprises dans le cadre du dialogue social. J'ajoute que ce ne sont pas directement les opérateurs qui sont visés par les pénalités, ce sont les travailleurs qui en paient les conséquences.

Lorsqu'il est question de propriété ou de retour des biens de service, on n'est pas sur des questions marginales. On a parlé tout à l'heure de ce que pouvait coûter un navire, nous sommes sur des sommes qui sont relativement importantes et si nous regardons bien entendu à partir de cet éclairage les amendements proposés, nous considérons que l'Exécutif a raison de maintenir sa position de façon à ce que la délégation de service public puisse être adoptée aujourd'hui car effectivement, si la délégation de service public n'était pas adoptée aujourd'hui, nous serions dans l'obligation pour le 1<sup>er</sup> janvier 2014 de mettre en place les obligations de service public généralisées avec les conséquences que cela peut avoir au plan économique et social, sans avoir aucune garantie pour les finances de la Collectivité. Au contraire, je dirai qu'elle serait gravement menacée par cette situation totalement libérée, enlevant toute maîtrise ou en tout cas une grande partie de la maîtrise que devrait avoir la CTC sur l'organisation de la desserte de service public maritime.

### **Le Président GIACOBBI**

Je voudrais dire simplement un mot pour qu'on soit effectivement clairs sur les procédures et le fond.

Gilles SIMEONI a raison, juridiquement il n'est pas évidemment interdit à l'Assemblée de Corse de faire des propositions d'amendements. Mais j'appelle son attention sur le fait qu'arrivant à ce délai, nous sommes à l'extrême limite du moment où il faut que l'on se décide pour mettre en place le programme. Gilles a raison, si nous avons respecté le calendrier, vous savez bien que nous n'avons pas pu le respecter, le calendrier, je le rappelle, consistait pour nous à essayer d'arriver à faire une délégation de service public avant fin juillet. Au mois de juin, nous sommes saisis de propositions après des discussions très fermes qui nous paraissent, à nous Exécutif et à l'Assemblée unanime, inacceptables.

Aujourd'hui, nous avons, en coopération avec le Président et la conférence des présidents, fixé un calendrier qui nous amenait au 6 septembre. Le temps qu'il faudrait, sur la forme, pour reprendre la discussion avec les compagnies sur les amendements, même s'ils ne peuvent pas être fondés, nous amènerait à un délai long et se poserait la question d'une nouvelle consultation de l'autre co-contractant. Je reconnais que Gilles a raison, si on a dit que c'est irrecevable dans la forme, j'ai eu tort. Mais en termes de délais, ça nous entraînerait à des choses très difficiles.

Sur le fond, nous avons consulté nos co-contractants sur un point et sur un autre. Entre le moment où on a eu le texte des amendements et maintenant, on a consulté nos co-contractants pour voir si par hasard ils l'acceptaient immédiatement, malgré un essai de rédaction etc. Donc, vous voyez qu'on n'est pas arrivé à un accord immédiat. Donc, on est dans une situation de difficulté. Ce n'est pas de la mauvaise volonté de notre part.

Sur le fond, s'agissant des amendements de Gilles qui sont de bons amendements, je ne peux pas le nier, je pense m'être expliqué suffisamment sur notre stratégie, sur le fait que nous ne voulions pas acquérir les bateaux anciens, que nous avons le projet de créer un instrument pour l'investissement et que les bateaux nouveaux seraient pour tout ou partie, en tout cas pour majorité, propriété de cette Collectivité directement ou indirectement, je crois qu'on a essayé de cerner le sujet.

S'agissant du service social et solidaire, je comprends parfaitement le raisonnement de Jean-Guy et ni l'un, ni l'autre ne peuvent penser que c'est de la mauvaise volonté à leur égard ou à l'égard d'un membre de l'Assemblée, surtout sur un sujet aussi sérieux où depuis le début, je dois le dire, l'Assemblée fonctionne remarquablement et réagit remarquablement. Il m'est arrivé même de défendre des choses dont j'ai été heureux que l'Assemblée ne les approuve pas complètement. Cela fait partie du jeu politique, vous savez que je suis assez sincère. Depuis le début, cette Assemblée a fait un travail exceptionnel parce qu'il n'y a pas que nous qui avons résisté aux pressions. Cette Assemblée aussi l'a fait. Elle a eu le courage de rejeter à l'unanimité une proposition qui était excessive, elle a voté les OSP à la majorité, elle a voté le cahier des charges à une très large majorité, quasi unanime. Tout ça a été un travail dans lequel il n'y a pas entre nous l'ombre d'un souci partisan.

S'agissant du premier amendement de Jean-Guy, je ne suis pas loin de partager cet amendement et je comprends bien ce qu'il me dit. Simplement, je lui fais observer que l'ensemble des dispositions relatives à la continuité du service telles qu'elles avaient été imaginées sont reprises dans le traité d'une manière qui est précise, forte et qui reprend d'ailleurs les termes qui avaient été débattus dans cette Assemblée. La seule chose qu'ils vous disent, c'est que l'interruption du service est sanctionnée par une réfaction, mais elle est générale, elle ne s'applique pas directement au service complémentaire. C'est vrai. J'attire votre attention sur le fait que cette réfaction est écrite, qu'elle est importante, que tout aller-retour non réalisé, c'est 60 000 €, toute moitié c'est 30 000 €, que la grève des personnels des co-délégués est explicitement exclue comme exonération de cette pénalité. Autrement dit, il est marqué que seul un cas de force

majeure permet d'échapper à cette réfaction et que les grèves des personnels des co-délégués dont l'origine ou les motifs seraient principalement étrangers à la gestion d'entreprise et dont l'insatisfaction ne relèverait pas de cette dernière (c'est-à-dire les grèves nationales, les grèves qui ont un tout autre motif, qui ne sont pas imputables à l'entreprise), l'entreprise ne sera pas pénalisée pour avoir fait grève. En revanche, je rappelle que la grève des 47 jours a été pénalisée par l'Office d'ores et déjà à hauteur de 8,5 M€.

A cet égard, on ne peut pas dire que la rédaction soit parfaite, on ne peut pas dire non plus que l'amendement de Jean-Guy soit malvenu. La seule chose que je dis c'est qu'on a, et je rejoins la formule donnée précédemment par Gilles, atteint un point d'équilibre. Très honnêtement, à ce stade, pour des raisons de délai et de fond, je ne pense pas que nous arrivions facilement... Cette date du 6 septembre est la date extrême en fait où nous pouvions délibérer utilement parce qu'après on va entrer dans des délais difficiles. C'est la raison pour laquelle je regrette sincèrement que le temps ne nous ait pas permis de faire les choses.

Je vous assure aussi que nous avons l'intention de faire parvenir les documents bien avant. Que s'est-il passé ? On avait prévu des délais aussi, on savait très bien que pour envoyer les documents le 24 août, dernier carat, il fallait une décision. Il s'est trouvé que la première réunion qu'on a eue à Paris à un moment de grande tension avec les entreprises qui était telle, qu'on s'est séparés en ne se mettant pas d'accord. Si on s'était mis d'accord à ce moment-là, on vous aurait envoyé les documents bien avant. On n'était pas d'accord parce qu'on excédait 96 M€ sur 10 ans, y compris indexation et qu'ils n'acceptaient pas encore la clause de plafonnement à 104 M€. C'est la raison pour laquelle on se trouve dans cette situation.

Je comprends très bien votre position, mais dans l'état actuel des choses, je ne me sens pas en état de relancer la discussion dans un délai raisonnable et suffisant pour obtenir quelque chose. Et puis, il peut se passer toutes sortes d'événements entre-temps qui font que nous risquerions d'aller vers une situation assez catastrophique. Ce sont pour ces raisons que nous nous opposons aux amendements sans pour autant en contester l'intérêt, la validité, en disant que dans d'autres circonstances et avec un peu plus de temps, on l'aurait fait, mais en disant en même temps que dès l'ensemble des dispositions, du contrat et des explications que nous avons donnés, nous pensons que nous n'arrivons pas très loin de la satisfaction de ce que vous souhaitez.



**Le Président BUCCHINI**

Président, je vous remercie. Avec votre autorisation, je vais demander au Président de l'Office des transports si les amendements sont recevables ? Est-ce que vous voulez qu'on vote sur la recevabilité ou non des amendements ou est-ce que nous passons au vote directement ?

**M. Paul-Marie BARTOLI**

Nous considérons qu'il faut voter sur les amendements et bien entendu, nous émettons un avis défavorable pour les raisons que vient d'évoquer le Président.

**Le Président BUCCHINI**

Nous allons prendre les amendements...

**M. Camille de ROCCA SERRA**

Je voudrais savoir si les amendements sont maintenus et si on vote sur les amendements ?

**Le Président BUCCHINI**

Vous maintenez les amendements ? Bien. Donc, je ne vais pas vous redonner la parole puisque vous les avez bien explicités.

<b>EXAMEN DES AMENDEMENTS</b>
-------------------------------

Amendement n° 1 déposé par le groupe Corsica Libera : le service social et solidaire.

Ceux qui sont pour le manifestent en levant la main ?... Camille veut donner une explication de vote ?

**M. Camille de ROCCA SERRA**

Ces amendements nous convenaient parfaitement. Mais, nous ne participons pas à ce vote parce que nous comprenons que l'Exécutif a conduit à son terme une négociation. Elle ne nous convient pas

parfaitement, puisque ces amendements et notamment le premier de Jean-Guy auraient pu être recevables, mais nous avons appris en commission que l'Exécutif a posé la question aux opérateurs qui ont refusé. Donc, partant de là, si je tiens compte du fait que l'Exécutif a tenté la négociation et qu'elle a échoué, effectivement il n'y aurait que deux solutions, celle de dire « nous ne sommes pas d'accord, nous ne sommes plus d'accord sur rien et il faudrait repartir à zéro ».

Pour ne pas prendre ce risque-là, même si nous étions favorables à ces amendements dans leurs termes, nous ne participons pas à ce vote.

### **Le Président BUCCHINI**

Merci. Je mets aux voix le premier amendement de Jean-Guy qui a été explicité et qui a pour titre « service social et solidaire ». Ceux qui sont pour lèvent la main ? Ceux qui sont contre ? Ceux qui s'abstiennent ?

L'amendement est REJETE.

### **Amendement n° 2 déposé par le groupe Femu a Corsica : Article 40 – Sort des biens**

Gilles l'a explicité. Ceux qui sont pour lèvent la main ? Ceux qui sont contre ? Ceux qui s'abstiennent ?

L'amendement est REJETE.

### **Amendement n° 3 déposé par le groupe Femu a Corsica : article 41 : Résiliation pour motif d'intérêt général**

Gilles a donné beaucoup d'explications sur l'intérêt général. Ceux qui sont pour ? Ceux qui sont contre ? Ceux qui s'abstiennent ? Ceux qui ne participent pas ?

L'amendement est REJETE.

Je mets aux voix l'ensemble du rapport.

### **M. Michel STEFANI**

Je demande un vote nominal.

**Le Président BUCCHINI**

C'est accepté, bien sûr. On va faire l'appel nominal pour voter l'ensemble du rapport.

**M. Camille de ROCCA SERRA**

Je demande une suspension de séance s'il vous plait M. le Président.

**Le Président BUCCHINI**

Elle est de droit.

*La séance est suspendue à 18 h 35 et reprise à 18 h 40.*

**Le Président BUCCHINI**

La séance est reprise. Nous allons procéder au vote nominal.

**Mme Marie-Hélène VALENTINI-PADOVANI procède à l'appel nominal des conseillers.**

M. Jean-Christophe ANGELINI représenté par Nadine NIVAGGIONI : non-participation

Mme Marie France BARTOLI : pour

M. Etienne BASTELICA : pour

Mme Diane BEDU-PASQUALACCI : abstention

M. Paul-Félix BENEDETTI : non-participation

Mme Viviane BIANCARELLI : pour

M. Jean BIANCUCCI : non-participation

M. Dominique BUCCHINI : pour

Mme Laëtizia CASALTA représentée par Mme BARTOLI : pour

M. Yannick CASTELLI représenté par M. NICOLAI : pour

M. Michel CASTELLANI : non-participation

Mme Pascaline CASTELLANI : pour

M. Pierre CHAUBON : pour

Mme Christine COLONNA représentée par M. BIANCUCCI : non-participation

Mme Simone DONSIMONI-CALENDINI : pour

M. Balthazar FEDERICI représenté par M. TATTI : pour

Mme Marie-Jeanne FEDI représentée par M. BUCCHINI : pour

Mme Rosy FERRI-PISANI : pour

Mme Valérie FRANCESCHI représentée par M. PANUNZI :  
abstention

M. Marcel FRANCISCI : absent

Mme Josepha GIACOMETTI : abstention

Mme Fabienne GIOVANNINI : non-participation

Mme Stéphanie GRIMALDI : abstention

Mme Marie-Paule HOUEMER représentée par  
Mme CASTELLANI : pour

Mme Mattea LACAVE représentée par M. SIMEONI : non-  
participation

M. Jean-Baptiste LUCCIONI : pour

M. Xavier LUCIANI : non-participation

Mme Benoite MARTELLI représentée par M. ORSINI : pour

M. François MOSCONI : pour

Mme Anne-Marie NATALI : pour

M. Marc-Antoine NICOLAI : pour

Mme Annonciade NIELINI : pour

Mme Nadine NIVAGGIONI : non-participation

M. Antoine ORSINI : pour

M. Jean-Charles ORSUCCI : pour

M. Jean-Jacques PANUNZI : abstention

Mme Josette RISTERUCCI : pour

M. Camille de ROCCA SERRA : non-participation

Mme Nathalie RUGGIERI : abstention

M. Ange SANTINI : pour

Mme Marie-Antoinette SANTONI-BRUNELLI : abstention

Mme Véronique SCIARETTI : abstention

M. Gilles SIMEONI : non-participation

Mme Agnès SIMONPIETRI : non-participation

M. Antoine SINDALI : pour

M. Michel STEFANI : pour

M. Etienne SUZZONI : absent

M. Jean-Guy TALAMONI : abstention

M. François TATTI : pour

Mme Marie-Hélène VALENTINI-PADOVANI : pour

M. Hyacinthe VANNI : non-participation.

### **Le Président BUCCHINI**

Voici le résultat du vote :

**27 pour**

**10 abstentions**

**12 non-participations****2 absents**

Le rapport est ADOPTE.

Je passe aux autres rapports de l'ordre du jour.

<b>INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT</b>
-------------------------------------

**Réseau ferré :**

Rapport n° 154 : Projet d'aménagement définitif de la traversée de la Pinède de Calvi.

**M. Paul-Marie BARTOLI**

Le projet d'aménagement consiste à :

- créer 4 passages à niveau de catégorie 3 : 3 par la commune par convention de délégation temporaire de maîtrise d'ouvrage et 1 par la CTC ;
- créer 2 rampes d'accès pour les personnes à mobilité réduite vers la plage ;
- créer 14 escaliers côté plage et une zone d'attente en béton pour les véhicules de secours ;
- rallonger les 3 quais des haltes se situant dans la pinède et les équiper ;
- conforter les talus ferroviaires soumis à l'érosion par les coups de mer, le vent et le piétinement, sur 3 zones :
  - Par la mise en place d'un muret en béton armé de protection de la fondation d'un mur de soutènement existant qui sera ensuite recouvert par une dune de sable dans la zone du passage à niveau 26.6,
  - Par la reconstitution de dunes de sable disparues et de rechargement de la plage dans la zone du passage à niveau 26.5 et 26.4,
- Equiper chaque PN d'un candélabre, de points lumineux de balisage,

- Signaler ces PN par des panneaux directionnels à partir de la RN,
- Equiper les zones de stationnement de panneaux d'information pour situer les traversées autorisées et donnant des messages de prévention sur les risques liés à la présence du train.

Le coût total de l'opération est de 850 000 € et se décompose comme suit :

Etudes : 10 000,00 € HT

Travaux escaliers et rampes : 500 000,00 € HT

Travaux confortement mur et dune : 325 000,00 € HT

Travaux de signalisation : 15 000,00 € HT

Les modalités de financement entrent dans le cadre du Contrat de projet Etat/région pour la période 2007/2013 selon la répartition suivante :

- 50 %, 425 000 € pour la CTC

- 50 %, 425 000 € pour l'Etat.

Ce plan de financement ne deviendra définitif qu'après approbation par le COREPA.

Je vous propose d'approuver le projet d'aménagement global de la traversée par la voie ferrée de la pinède de Calvi ; de vous prononcer favorablement sur la poursuite de l'aménagement, d'autoriser le Président de l'Exécutif à solliciter les demandes de subvention au titre du CPER 2007/2013 ; de l'autoriser à lancer les consultations études et travaux nécessaires à la poursuite de l'opération ; à signer et exécuter les marchés correspondants ; de l'autoriser à solliciter auprès du Préfet les autorisations réglementaires à la poursuite des travaux.

Je vous remercie.

**M. Marc-Antoine NICOLAI**

En réponse à une interrogation du **Président Antoine ORSINI**, les services du Conseil Exécutif précisent que la convention de délégation de maîtrise d'ouvrage avec la commune de Calvi était en cours d'élaboration et qu'elle concernait la création de 3 passages à niveau.

Votre Commission a émis un avis favorable sur ce rapport.

**M. Jean-Baptiste LUCCIONI**

**Monsieur Michel STEFANI** a rappelé la difficile concertation qui a accompagné la réalisation de ce projet et associé les services de la CTC, les CFC, ainsi que l'organisme de contrôle dédié, le Service Technique des Remontées Mécaniques et Transports Guidés (STRMTG).

Il a souligné toute la difficulté d'un projet d'aménagement qui concerne à la fois les usagers, l'exploitation ferroviaire et les riverains exploitants de commerces.

Sans écarter complètement le risque d'éventuels accidents, l'étude menée a conduit à sécuriser l'accès à la plage et aux commerces et à l'obtention d'un arrêté préfectoral pour structurer.

Enfin, il a salué la circulation, depuis le 15 juin dernier, des AMG à Calvi, renforçant ainsi la nécessité de prévenir et sécuriser les abords des voies.

**Le Président François TATTI** a souhaité savoir, pour sa part, si l'aménagement réalisé serait compatible dans le cadre d'une exploitation de type tramway et incluait notamment des rails comblés.

En réponse, **Madame Cynthia CAVALLI**, a indiqué que le projet proposé s'inscrivait dans un aménagement à mi-chemin entre le train et le tram.

Du point de vue technique, le matériel roulant ferroviaire léger dispose de caractéristiques légèrement plus proches d'un matériel de type chemin de fer que tramway : le système de freinage notamment ainsi que les dispositifs en cas de choc.

Le système doit encore évoluer pour présenter le moins de risques possible pour les piétons.

Elle a ajouté que les 15 passages à niveau qui seront réalisés feront l'objet d'un comblement. L'aménagement prévoit par ailleurs des points d'intersection d'aménagement de type urbain.

**Madame Nadine NIVAGGIONI**, a fait observer, pour sa part, les différences existantes entre le matériel de type AMG et tram qui le rendent, selon elle, peu adapté à l'environnement urbain : puissance, système de freinage, nuisances sonores enregistrées au démarrage notamment.

**Madame CAVALLI** a précisé, en réponse, que le niveau de nuisances sonores de l'AMG était inférieur à celui des nuisances de voirie.

### **Le Président BUCCHINI**

Merci. Je mets aux voix le rapport. Ceux qui sont pour ? Ceux qui sont contre ?

Le rapport est ADOPTE à l'unanimité.

Rapport n° 157 : Financement de l'opération interconnexion nord des ateliers de CASAMOZZA.

### **M. Paul-Marie BARTOLI**

La consistance des études et travaux sont : la mission d'Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage (AMO) à apporter à la Collectivité Territoriale Corse. Un marché de travaux comprenant : les études d'exécution, les modifications de logiciel, la coordination avec les travaux de voie, l'élaboration des spécifications d'essais ainsi que la mise à jour des documents d'exploitation et du dossier de sécurité, la prestation EOQA.

Les différentes fournitures permettant de compléter l'équipement de signalisation pour prendre en compte les modifications apportées au plan de voie, y compris les travaux de dépose, pose, raccordement des équipements, les essais du nouveau dispositif de signalisation.

Un marché relatif à la coordination en matière de sécurité et de protection de la santé dans le cadre des marchés de travaux.

Des prestations de sécurité vis-à-vis des circulations ferroviaires pendant les travaux. Ces prestations sont confiées à l'exploitant conformément au règlement d'exploitation des CFC.

Le montant des études et des travaux d'interconnexion s'établit comme suit :

- mission d'AMO, 46 014 € hors taxes ;
- les travaux, essais, documents de sécurité, avis d'expert indépendant, 920 300 € ;
- la coordination SPS, 3 988 € ;



- la sécurité des circulations ferroviaires, révisions, suggestions imprévues, 75 712 €.

L'enveloppe budgétaire de l'opération peut donc être fixée à 1,087 M€, TTC.

Il y a eu un avis favorable du COREPA le 9 juillet 2012 pour le financement de l'opération dans le cadre du contrat POFEDER pour la période 2007/2013 avec une répartition suivante sur le montant hors taxes :

- 470 000 €, soit 47 % pour l'Europe,
- 530 000 €, soit 53 % pour notre Collectivité.

Il est donc proposé à l'Assemblée de Corse d'approuver le principe et les caractéristiques principales de l'opération tels que décrit dans le présent rapport, d'autoriser le Président à solliciter une subvention au titre du POFEDER d'un montant de 470 000 € HT.

### **Le Président BUCCHINI**

Avis de la commission des finances.

### **M. Marc-Antoine NICOLAI**

La commission a émis un avis favorable sur le rapport présenté.

### **Le Président BUCCHINI**

Je mets le rapport aux voix.

Le rapport est ADOPTE à l'unanimité.

Rapport n° 158 : Programme de confortement de talus tranche n° 7 sur le réseau ferroviaire de Corse.

### **M. Paul-Marie BARTOLI**

En ce qui concerne ces travaux, les études ont été réalisées par l'Entreprise IMSRN, bureau d'étude titulaire du marché de maîtrise d'œuvre à bons de commande.

Le marché de travaux à bons de commande pour réaliser les prestations de confortement de falaises a été attribué à l'entreprise CORSE

TRAVAUX-APEX Travaux Spéciaux pour une durée d'un an renouvelable à compter de juin 2013.

Chaque zone à traiter fera l'objet d'un bon de commande travaux établi à partir des prix unitaires du marché et qui fixera le délai d'exécution.

L'enveloppe budgétaire de ce programme et son financement sont les suivants :

- montant des travaux : 670 000 € HT
- imprévus et révision de prix, soit 5 % du montant : 33 500 €
- montant des études et suivi des travaux : 50 000 €
- montant de la publicité pour passation des marchés publics : 2 500 €.

Soit une enveloppe budgétaire de l'opération qui peut être fixée à 822 570 € TTC.

A titre de rappel, l'opération était estimée à 1 090 000 € TTC dans la délibération d'octobre 2011.

Ces travaux devraient être financés dans le cadre du Contrat de Projet période 2007/2013, selon la répartition suivante :

- part Etat : 378 000 €, soit 50 % sur le montant éligible de la subvention, c'est-à-dire 756 000 €,
- part CTC : 378 000 € HT, soit 50 %.

Ce plan de financement ne deviendra définitif qu'après approbation par le COREPA.

### **M. Marc-Antoine NICOLAI**

**Le Président Antoine ORSINI** souhaite connaître les secteurs concernés par ces travaux de confortement des talus sur le réseau ferroviaire de Corse., ainsi que l'année de démarrage du programme puisqu'il s'agit de la tranche n° 7.

Les services du Conseil Exécutif rappellent que ce sont des travaux récurrents qui doivent être réalisés très souvent sur de nombreux secteurs.

**Le Président Antoine ORSINI** évoque, par ailleurs, la situation de la voie ferrée entre Casamozza et Ponte-Leccia, où les rails sont au bord de précipices qui surplombent le Golo. C'est dans ce secteur que de

nombreux éboulements se produisent nécessitant la mise en place de zones de ralentissement pour la circulation des trains.

Les services du Conseil Exécutif précisent que ce secteur de la ligne ferroviaire effectivement problématique, est inclus dans le présent rapport.

Votre Commission a émis un avis favorable sur ce rapport.

### **Le Président BUCCHINI**

Je mets aux voix le rapport. Ceux qui sont pour ? Ceux qui sont contre ?

Le rapport est ADOPTE à l'unanimité.

Rapport n° 159 : Projet de construction de la halte ferroviaire de Tragone, commune de BIGUGLIA.

### **M. Paul-Marie BARTOLI**

Il s'agit d'un rapport relatif à la construction de la halte ferroviaire périurbaine de Tragone sur le territoire de la commune de Biguglia.

Les travaux projetés consistent à la construction de cette halte qui répond à un besoin exprimé par l'exploitant, par la commune de Biguglia et par les usagers privés d'arrêt ferroviaire à un carrefour stratégique de ce bassin de vie.

Elle s'inscrit dans un programme d'aménagement d'ensemble partant du nouveau carrefour giratoire jusqu'à la halte projetée au nord-est et comprenant également un parking et la construction de la halte ferroviaire.

L'enveloppe budgétaire de l'opération est estimée à 200 000 € hors taxes et l'enveloppe budgétaire de l'opération est fixée à 240 000 € TTC.

On agit là également dans le cadre du PO-FEDER pour la période 2007/2013 avec la répartition suivante : 113 420 € pour notre Collectivité, soit 53 % et 100 580 €, part Europe, soit 47 %.

Ce plan de financement ne deviendra définitif qu'après approbation par le COREPA.

**M. Marc-Antoine NICOLAI**

Le Président Antoine ORSINI souligne que la construction de cette halte ferroviaire est inscrite dans le schéma directeur des investissements des chemins de fer de la Corse adopté par l'Assemblée de Corse.

Votre Commission a émis un avis favorable sur ce rapport.

**Mme Nadine NIVAGGIONI**

J'aurais souhaité, étant donné qu'il n'y a pas de rapport de la commission du développement économique, faire une petite intervention.

Nous avons, dans cet espace à proximité de Tragone, 2 centres de formation : l'IMF et l'AFPA, à savoir plusieurs centaines de stagiaires chaque jour ; des locaux commerciaux qui ont été construits ; de nombreuses entreprises se sont implantées dans l'axe de l'IMF et de l'AFPA ; un lotissement est à proximité aussi des 2 centres et ça draine aussi quelques centaines d'habitants.

Nous aurions souhaité, étant donné qu'il n'y a pas de transport en commun qui puisse aller au-delà de la zone limite de la CAB, qu'il puisse y avoir un arrêt qui permette à toutes ces personnes, non seulement des stagiaires, souvent des personnes en difficulté et pour lesquelles la mobilité est souvent un frein à la formation, nous aurions donc souhaité que sur cette partie, il puisse y avoir une desserte facile. Tragone est trop loin, il y a la 4 voies à traverser. Il faudrait que dans cet axe-là, nous puissions avoir un arrêt et quelque chose de plus léger qu'une traversée souterraine, une traversée aérienne grillagée, comme cela se fait très souvent sur les autoroutes, ce qui est tout à fait possible.

Nous souhaiterions que cette demande soit inscrite dans les priorités.

Je vous remercie.

**M. Paul-Marie BARTOLI**

Je vais essayer de répondre brièvement à l'intervention de Nadine NIVAGGIONI.

Effectivement, on peut toujours tout, le problème c'est que si on réalisait cet arrêt, cela nécessiterait (elle l'a dit d'ailleurs) une passerelle au-dessus de la deux fois 2 voies qui a un coût non négligeable.

On ne dit pas non, mais en l'état on ne peut pas non plus dire oui. C'est une réponse de Normand, je vous l'accorde, mais il faut continuer à étudier cette possibilité, d'autant qu'on a quand même essayé d'anticiper puisque le délaissé de route va être aménagé en parking par la commune de Biguglia. Ce sera déjà un point positif qui permettra aux usagers et aux riverains qui viennent sur ce secteur de stationner.

Ensuite, il y a le problème de la rentabilité économique de l'ouvrage qui doit se poser à nous. Enjamber les 2 fois 2 voies par une passerelle serait la solution la meilleure, j'en conviens aisément. Mais il faut que nous puissions continuer les investigations pour voir si un jour nous pouvons y arriver et dans quels délais raisonnables.

**Le Président BUCCHINI**

Je mets aux voix le rapport.

Le rapport est ADOPTE à l'unanimité.

<b>ENSEIGNEMENT SUPERIEUR</b>
-------------------------------

Rapport n° 161 : Ouverture du « Brevet de Maîtrise Coiffure » au CFA de la Haute-Corse pour la rentrée 2013.

**Le Président GIACOBBI**

Il s'agit, dans le cadre de travaux d'apprentissage dans lequel nous consacrons d'ailleurs des sommes importantes, de prévoir pour le CFA de Haute-Corse, une formation pour un brevet de maîtrise coiffure. Cela représente un coût de 30 000 €, soit 60 000 € pour la durée de 2 ans prévus pour cette convention.

**Mme Josette RISTERUCCI**

Le rapport a été voté à l'unanimité par la commission.

**M. Marc-Antoine NICOLAI**

Le Président Antoine ORSINI souhaite connaître si cette formation concerne 10 ou 15 étudiants dont le coût total sur deux ans est de 60 000 €.

Les services du Conseil Exécutif précisent que cette formation, financée par la Collectivité Territoriale de Corse, est prévue pour 10 étudiants, mais que les 5 étudiants supplémentaires pourront bénéficier d'un financement, hors CTC, de la part de l'Etat et de l'employeur.

M. Etienne BASTELICA fait observer qu'il est essentiel de conventionner dans ce type de dossier.

Le Président Antoine ORSINI souligne que la coiffure est le seul secteur artisanal qui nécessite l'obtention d'un diplôme en vue d'une installation.

Votre Commission a émis un avis favorable sur ce rapport.

**Le Président BUCCHINI**

Je mets aux voix le rapport. Il est ADOPTE à l'unanimité.

**CULTURE**

Rapport n° 153 : Régie de recettes du Musée de la Corse : Exposition « la Corse et la Musique entre tradition et modernité ».

**Le Président GIACOBBI**

Il s'agit d'un rapport que nous faisons systématiquement puisqu'à chaque exposition, vous avez une régie de recettes qui nous permet de vendre un certain nombre d'objets, des cartes postales, des affiches, etc. et nous devons fixer les tarifs pour ces régies de recettes.

**Mme Josette RISTERUCCI**

Le rapport a été voté à l'unanimité.

**M. Marc-Antoine NICOLAI**

Après que les services aient précisé que la régie de recettes est en équilibre financier, votre commission a émis un avis favorable sur le rapport.

**M. Xavier LUCIANI**

Juste une remarque. Il y avait une déclaration commune des groupes Femu a Corsica et Corsica Libera à l'issue de la commission qui a été jointe au document. J'aimerais qu'on puisse la lire. Si Josette veut bien la lire ...

**Le Président BUCCHINI**

On est en train de voter là-dessus. Dans les documents qui me sont donnés et que cher collègue vous avez, il y a la déclaration et on va y venir maintenant.

Ceux qui sont pour ? Ceux qui sont contre ? Ceux qui s'abstiennent ?

Le rapport sur la régie de recettes du musée est ADOPTE à l'unanimité.

Je donne la parole à Josette pour quelques explications.

**Mme Josette RISTERUCCI**

Je lis la déclaration.

C'est une déclaration commune des groupes Femu a Corsica et Corsica Libera à l'issue de la réunion de la commission de la culture du 30 août à propos de la politique culturelle de la Collectivité Territoriale de Corse.

Je lis leurs propos : alors qu'en début de mandature le CE avait présenté devant l'Assemblée de Corse une feuille de route qui se voulait la traduction d'une ambition nouvelle pour la politique culturelle en Corse,

force est de constater que cette feuille de route comme cette ambition sont régulièrement contredites par les faits.

La mise en danger récente d'institutions comme le CMT ou d'associations comme « Tutti in piazza », demeure incompréhensible et incompatible avec la volonté de promouvoir la culture Corse, avec comme seule conséquence tangible, la mise au chômage d'acteurs culturels.

Plus globalement, les choix d'attribution de subventions au tissu associatif dans le secteur culturel semblent répondre à une politique du coup par coup et dont les objectifs manquent singulièrement de transparence.

Force est de constater également qu'aujourd'hui, notre action d'écoute et d'information au sein de la commission du développement social et culturel est très largement limitée et ignorée par le Conseil Exécutif, nous demandons à ce que la situation de « Tutti in Piazza » soit régularisée afin de pouvoir maintenir l'emploi et l'action de formation incontestable de Minicale et qu'une attention particulière soit portée aux associations qui œuvrent pour le développement et la diffusion de la culture Corse afin qu'elles puissent exercer leur action en toute sérénité.

Voici les propos.

**M. Xavier LUCIANI**

On a quand même proposé une déclaration. Nous avons été destinataires aussi d'une lettre qui a été envoyée à l'Exécutif, lettre de M. Marceau SIMEONI qui est le Président du Centre des musiques traditionnelles de Corse, qui fait état notamment de la mise à pied en quelque sorte du Directeur du CMT et de la secrétaire qui ne sont plus payés depuis le mois de juillet. C'est une lettre qui nous a été envoyée il y a quelques jours et qui appelle au secours. Cela fait suite aussi à la question orale de la commission posée à la session de juillet. On espère simplement qu'il y aura une réaction positive.

Je rappelle que le CMT apparaît quand même dans l'exposition actuellement au Musée de la Corse puisqu'on parle du CAP (Centre d'Art Polyphonique), du CMT, du Centre de l'Ecole de musique Henri Tomasi et qu'à l'heure actuelle, le CMT est en état de mort clinique.



Il serait donc souhaitable, parce qu'il y a quand même sur le territoire français des CMT dans toutes les régions, que ce CMT-là aussi puisse fonctionner.

Or, aujourd'hui, ses missions sont condamnées et ça fait un vide culturel dans les réseaux associatifs qui nous semble dommageable, aussi bien pour « Tutti in piazza » qui fait partie aussi du dispositif CMT. On parle de Minicale qui est un vieux militant que j'ai connu il y a presque 40 ans quand j'étais lycéen et qui est aujourd'hui au chômage, qui est un acteur culturel incontestable qui avait mis au goût du jour le violon dans ce pays. Il est aujourd'hui à *chì feremu* et le CMT est dans la même impasse.

Je crois qu'aujourd'hui il est important d'avoir une réponse globale. Il ne s'agit pas de sauver un soldat, mais de sauver l'armée tout au moins quand on est là en train de vouloir promouvoir et c'est très bien, le sauvetage de la langue Corse et de notre culture, d'avoir un regard beaucoup plus performant en direction de ces associations qui oeuvrent de manière considérable pour maintenir dans le rural ce type d'activité.

Merci.

### **Le Président GIACOBBI**

Je crois qu'il ne serait pas convenable de commencer le débat là-dessus mais cela étant, je rappelle qu'il doit y avoir en contrepartie des subventions publiques des activités, que ce n'est pas un droit. Je me suis engagé à regarder les dossiers individuellement ; je vais le faire. Mais j'avoue aussi que je vous ai indiqué que sur un certain nombre d'associations, il y a des choses qu'ils ne font pas et je n'ai pas l'intention d'aller en prison pour ça. Je le dis très clairement.

Actuellement, il y a un certain nombre de subventions indues, il y a des personnes ou des familles entières qui vivent là-dessus sans contrepartie d'activité réelle. Je le dis très clairement et très froidement. Je regarderai personnellement le cas, mais il faut qu'il y ait des contreparties d'activité. Je vous assure qu'il y n'y a aucune vision de combat contre telle ou telle association, mais je suis quand même comptable des deniers publics et je dois dire que je suis effaré par un certain nombre de choses. Nous sommes la région de France par habitant qui donne le plus d'argent aux associations. Nous n'avons actuellement aucun contrôle d'aucune sorte et nous en découvrons tous les jours.

Ce n'est pas une accusation globale. Il y a des contrôles qui sont en cours. On ne peut pas continuer de cette manière. Vous allez me dire, « ce n'est pas le cas des associations en question ». Je le crois volontiers, mais à force de donner à tout le monde y compris à ceux qui n'en font rien, on prive d'argent ceux qui pourraient faire quelque chose.

Je ne vais pas lancer le débat aujourd'hui, ça ne serait pas convenable. Je pense qu'il serait bon de prévoir un moment pour répondre à cette déclaration et à ces questions avec un débat, avec des pièces, etc. D'ici là, je réexaminerai la situation des deux associations. Honnêtement, on a quand même des problèmes considérables, je le dis franchement et je n'ai pas de vision clientéliste, ni autres sur quoi que ce soit.

Encore une fois, en matière de culture, on donne d'une manière incroyable et on a habitué un certain nombre de structures à vivre sur un pied qui ne correspond pas du tout, dans un certain nombre de cas, à leurs activités réelles.

### **Le Président BUCCHINI**

Merci.

Rapport n° 160 : Subventions au bénéfice des lycées Giocante de Casabianca et Jean-Paul de Rocca-Serra dans le cadre de l'équipement des sections « Cinéma et audiovisuel ».

### **Le Président GIACOBBI**

Il s'agit d'une contribution dans le cadre des enseignements artistiques à Bastia et à Porto-Vecchio sur les enseignements artistiques, plus particulièrement dans le cas d'espèce, de subventions de classes cinéma et audiovisuel. Vous savez que c'est une filière importante, qu'elle est enseignée à l'université. C'est donc pouvoir former, sensibiliser dans le cadre d'un enseignement artistique moderne sur deux établissements qui ont commencé à y travailler et à intégrer ces enseignements artistiques de cinéma et d'audiovisuel déjà depuis longtemps.

### **M. Marc-Antoine NICOLAI**

**Le Président Antoine ORSINI** souligne que seuls deux lycées en Corse ont ouvert une section « Cinéma et Audiovisuel », l'un en Haute-Corse, l'autre en Corse-du-Sud.

**Mme Pascaline CASTELLANI**, souhaitant que la Ville d'Ajaccio puisse davantage se développer culturellement, estime incompréhensible qu'une section « Cinéma et Audiovisuel » ne puisse pas être également implantée sur Ajaccio.

**Mme Marie-Antoinette SANTONI-BRUNELLI** demande aux services si les deux lycées cités sont à l'initiative de l'ouverture de ces sections et si d'autres établissements se sont portés candidats.

Les services du Conseil Exécutif précisent que ce sont des sections très limitées et que l'ouverture de celle du lycée de Porto-Vecchio l'a été par la proximité de la Cinémathèque de Corse.

Les décisions d'ouverture de sections sont faites par le Rectorat.

Sur ce dernier point, **Mme Marie-Antoinette SANTONI-BRUNELLI** demande que notre Collectivité se rapproche des services du Rectorat afin de connaître les raisons des choix de l'Education Nationale en la matière.

Votre Commission a émis un avis favorable sur ce rapport.

**Mme Josette RISTERUCCI**

Je me suis étonnée que cette subvention soit prélevée sur le budget de la culture et non de l'enseignement.

**Mattea LACAVE** regrette que le soutien à cette filière audiovisuelle ne se traduise pas également dans les appels d'offres où sont régulièrement choisies des entreprises du continent.

Le rapport a été adopté à l'unanimité.

**Mme Pascaline CASTELLANI**

Effectivement, en commission des finances je me suis étonnée que la Ville d'Ajaccio n'ait pas dans ce cadre-là de sections cinéma. Le Directeur de la culture nous a dit qu'effectivement (d'ailleurs je le remercie de sa diligence puisqu'il nous avait promis un courrier que l'on a reçu par mail ce matin) c'était les proviseurs qui faisaient la demande auprès du Rectorat.

Donc, M. le Président de l'Exécutif, j'aurais voulu savoir si vous pouviez sensibiliser le proviseur par une lettre que le Directeur se promet de pouvoir faire, compte tenu du faible financement de ce genre de structure pour que la région ajaccienne, le grand Ajaccio et les élèves puissent bénéficier de ces cours de cinéma. Peut-être serait-il aussi bien qu'on puisse les avoir ici, puisqu'il n'y a en fonctionnement que 10 000 € par an et 4 000 € de frais de matériel.

Je demande au Président de l'Exécutif s'il pouvait sensibiliser les proviseurs des lycées Laetitia et Fesch.

Merci.

### **Mme Marie-Antoinette SANTONI-BRUNELLI**

Bien évidemment, j'ai rebondi sur ce qu'a dit Aline en commission. En revanche, juste pour apporter un complément d'information et avant que vous nous répondiez, M. le Président, nous siégeons tous dans les conseils d'administration des lycées. Je pense qu'il est aussi de notre rôle de faire passer l'information à l'occasion des conseils d'administration et d'inciter les chefs d'établissements, notamment à Ajaccio, pour qu'ils fassent cette demande parce que les financements ne sont pas si importants que ça et je pense qu'on peut peut-être aider plus que deux lycées.

Merci.

### **Le Président GIACOBBI**

On peut sensibiliser les différents établissements. La difficulté, c'est qu'il faut quand même qu'il y ait une initiative non seulement du proviseur mais surtout d'un maître particulièrement concerné dans le domaine de ces enseignements cinématographiques ou autres. Il faut que l'on fasse une lettre circulaire aux proviseurs. La difficulté qui est stigmatisée ici, c'est qu'effectivement, c'est un peu au petit bonheur la chance, c'est-à-dire la chance d'avoir quelque part un maître. C'est certainement le cas à Porto-Vecchio pour des raisons qu'on peut comprendre aussi avec la proximité de la cinémathèque. Pourquoi ça ne serait pas le cas à Ajaccio ? Personne sur place n'en a eu l'idée. Nous, on va sensibiliser l'ensemble des proviseurs, mais c'est vrai qu'on peut difficilement imaginer un enseignement artistique de chaque nature partout, c'est un peu compliqué. Théoriquement, on devrait plutôt y arriver puisqu'on doit avoir les enseignements artistiques.

Effectivement, je pense qu'on va déjà saisir l'ensemble des proviseurs ne serait-ce que pour les informer de ce qui se fait ailleurs et leur dire « il faut que vous puissiez proposer un certain nombre de choses de qualité ». C'est vrai que dans un grand lycée, au moins un par ville, ce serait bien qu'il y ait quelque chose.

### **Le Président BUCCHINI**

Merci. Je mets aux voix le rapport.

Le rapport est ADOPTE à l'unanimité.

Rapport n° 155 : Répartition des crédits 2013 du Centre National pour le Développement du Sport (CNDS).

### **Le Président GIACOBBI**

C'est un rapport récurrent. Vous savez que nous sommes attributaires des subventions du Centre National du Développement du Sport. Ces subventions sont affectées par délibération de l'Assemblée de Corse, mais sur proposition du conseil et après consultation du représentant de l'Etat et d'une commission territoriale pour le développement du sport en Corse dont la composition est fixée par délibération de l'Assemblée qui comprend pour la moitié de ses membres des représentants du Comité Régional Olympique et Sportif.

Autrement dit, la répartition que vous faites là, c'est la répartition qui est proposée par le CROS, sous réserve que le Préfet l'ait regardée et que nous-mêmes on ait vérifié qu'il n'y ait pas de choses qui seraient anormales.

Vous avez tout le détail de ceci. Effectivement, c'est une répartition, autant que je puisse en juger, qui m'a l'air logique mais j'avoue qu'elle nous échappe assez largement pour ne pas dire totalement.

### **M. Marc-Antoine NICOLAI**

Avis favorable.

### **Le Président BUCCHINI**

**Mme Pascaline CASTELLANI** fait observer que dans la proposition d'individualisation des crédits, il existe une différence négative

de 21 800 € entre le montant des fonds disponibles (1 170 500 €) et le montant affecté à cette opération (1 192 300 €) et souhaite en connaître les raisons.

**Mme Marie-Antoinette SANTONI-BRUNELLI** s'étonne que des subventions soient accordées à la fois aux ligues, aux comités départementaux et aux clubs pour les mêmes disciplines.

Elle interroge les services sur les raisons de l'absence de subvention pour certains clubs sportifs, en prenant pour exemple celui de l'Aéro-Club de la Corse.

Les services du Conseil Exécutif précisent que le monde sportif en France est régi par une structure pyramidale : ligue régionale, comité départemental et club ; que chaque club qui en fait la demande bénéficie d'une subvention minimale fixée à 750 € ; que dans le cas de l'Aéro-Club de la Corse, il n'y pas eu de demande.

**Le Président Antoine ORSINI** souhaite obtenir des précisions sur le dispositif de compensation financière mis en place pour les déplacements des sportifs sur le continent.

Les services du Conseil Exécutif répondent que ce dispositif est pris en charge à hauteur de 70 % par l'Office des Transports.

Votre Commission a émis un avis favorable sur ce rapport.

**Mme Josette RISTERUCCI**

La commission a émis un avis favorable sur le rapport présenté.

**M. Paul-Félix BENEDETTI**

C'est même une question à ceux qui sont en commission. On a une baisse significative de la dotation entre 2012 et 2013. J'ai vu que le Président SANTONI en prend acte, mais comme une fatalité. Personne ne s'en offusque. On se contente de voir des réductions sur de l'activité sportive, sur de l'associatif alors qu'on sait pertinemment qu'il y a une inflation exponentielle des dotations au sport professionnel de la part allouée sur crédits propres par notre propre Collectivité.

Je voudrais que la Collectivité Territoriale de Corse se charge de demander le réajustement des dotations sur les années antérieures, à moins

que ça n'intéresse personne et que personne n'ait fait la remarque préalablement parce qu'ils en font état, mais on dirait qu'ils l'acceptent.

### **Mme Josette RISTERUCCI**

Je vais être un peu longue, mais après les transports, nous allons parler de sport, même à cette heure-ci. Je voudrais faire un rappel de ce qu'est le CNDS.

Depuis 2003, au titre de son statut particulier, la CTC est attributaire de la subvention de fonctionnement du FNDS, puis du CNDS qui lui a succédé en 2006, et est chargée de la répartir dans le cadre des orientations de cet établissement et après consultation du représentant du Préfet de Corse et d'une commission comprenant à parité élus et représentants du CROSC.

Même « encadrée » par la directive du CNDS, cette compétence offre à la CTC une certaine latitude d'affectation de la ressource en fonction de ses objectifs généraux en matière de développement sportif.

Le Centre National pour le Développement du Sport a pour missions :

- De soutenir le développement de la pratique sportive par tous les publics (aides aux associations),
- De contribuer à l'aménagement du territoire (subventions pour l'aménagement d'équipements sportifs),
- De soutenir les grands événements sportifs internationaux se déroulant en France.

Ses recettes sont arrêtées par la loi de finances, sur la base d'un prélèvement de 1,78 % des sommes mises sur les jeux exploités par la Française des Jeux, ainsi que du produit de la contribution de 5 % sur les droits de diffusion télévisuelle des manifestations sportives dont j'aime bien la citer, la taxe Buffet -pour une fois que je partage des taxes !- très importante dans ce domaine.

La situation financière du CNDS s'est détériorée, avec une dette accrue à cause des engagements pour le sport professionnel et en particulier le financement des grands stades en vue de l'Euro 2016, des projets d'arénas et de soutien aux grandes compétitions professionnelles, au détriment de sa mission première conduisant à mettre l'accent sur les jeunes, les quartiers populaires, les personnes éloignées de la pratique

sportive, le sport de masse. Ainsi, la gestion du CNDS dans le cadre d'une politique « libérale » du sport sur fonds de RGPP, financements privés et partenariats publics-privés a affaibli la capacité d'action de l'État et conduit à une diminution des dotations.

Il est intéressant de lire le rapport de la Cour des Comptes sur le financement du sport, du 17 janvier 2013, qui stigmatise le dévoiement des subventions versées par le CNDS, dont les fonds sont théoriquement dédiés à la pratique du sport de masse.

Il faut aussi rappeler la lettre de Mme la Ministre du Sport, du 25 octobre 2012, au Directeur général du CNDS, qui rappelle ses missions premières et recadre l'utilisation des fonds, correction des inégalités d'accès à la pratique sportive pour tous, promotion de la santé par le sport, la priorité pour l'emploi, 600 emplois en direction du mouvement sportif.

Le maintien du budget 2013 du CNDS (fonctionnement et investissement) au niveau de 2012, soit 272 M€, s'accompagne d'un effort de redressement des comptes comportant inévitablement des restrictions budgétaires, en particulier une diminution de 6,5 % de la part territoriale.

L'enveloppe attribuée à la CTC est en baisse de 82 900 € par rapport à l'exercice précédent, soit - 6,50%, mais il faut noter une diminution du nombre de clubs sportifs, 394 en 2012 à 373 sélectionnés et 21 800 euros disponibles à nouveau.

Certes, les crédits CNDS ne représentent pas la totalité des interventions de notre Collectivité en faveur des pratiques sportives : les aides aux équipements sportifs, aux déplacements, aux athlètes de haut niveau viennent compléter les dispositifs dans ce domaine.

Néanmoins, on ne peut manquer de déplorer une telle baisse à l'heure où des sommes importantes sont consacrées par notre Collectivité au sport professionnel.

Nous observons notamment la baisse très sensible (près de la moitié) des aides relevant de l'accompagnement éducatif, qui est une mission du CNDS.

Il n'est pas question ici d'analyser ligne à ligne la répartition proposée qui respecte le règlement des aides de la commission adopté en 2012 et résulte d'une concertation étroite avec le mouvement sportif au travers du Comité Régional et Sportif de Corse.



S'il n'y a pas de raison a priori de contester le bien-fondé de l'attribution d'aides à telle ligue ou à tel club, il faut reconnaître que le simple listing des propositions de subventions ne permet pas d'avoir une vision claire de la stratégie poursuivie.

Il serait opportun de faire apparaître comment ces actions contribuent à corriger les inégalités (territoriales, sociales, culturelles ou liées à la condition physique) d'accès à la pratique sportive.

Nous manquons d'outils d'observation partagés et d'évaluation, d'une analyse de l'offre des pratiques sportives et des besoins spécifiques du territoire, en un mot, de données permettant de mieux adapter l'offre sportive aux besoins des habitants, notamment là où la nécessité de mise à niveau est urgente.

A cela pourraient d'ailleurs contribuer efficacement les « Assises du Sport » que nous réclamons dont le principe avait été admis par l'Exécutif sur proposition de notre groupe et dont l'organisation nous semble toujours d'actualité.

Nous voterons donc favorablement les propositions de l'Exécutif en souhaitant, d'une part, que l'on veille à ce que les aides aux pratiques sportives pour tous ne soient pas diminuées du fait de l'appui au sport professionnel ; d'autre-part que l'on puisse disposer d'une information permettant un suivi et une adaptation de nos interventions par rapport aux objectifs annoncés.

Je vous remercie.

**Le Président GIACOBBI**

Je prends acte de ces positions et je signale qu'évidemment, je suis tout à fait conscient de la nécessité de réorienter.

Sur les critères, on est quand même tenu par les avis qui nous sont donnés, mais néanmoins, je dois dire qu'effectivement on pourrait faire un effort plus grand pour tenir compte y compris des nouvelles orientations ministérielles qui ont été rappelées ; orientations destinées à la direction du Centre national de développement sportif.

**Le Président BUCCHINI**

Je mets aux voix le rapport. Ceux qui sont pour lèvent la main.  
Ceux qui sont contre ? Abstentions ?

Le rapport est ADOPTE à l'unanimité.

Je passe au rapport suivant :

**LANGUE CORSE**

Rapport N° 156 : Organisation d'un colloque dans le cadre de la commémoration du 70<sup>ème</sup> anniversaire de la Libération de la Corse.

La parole est à l'Exécutif.

**M. Pierre GHIONGA**

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les conseillers,

Il y a un an, le DGS avait demandé à tous les conseillers exécutifs d'avoir une contribution pour le 70<sup>ème</sup> anniversaire de la Libération de la Corse, et donc moi j'ai proposé à mes services de faire un travail et vous avez aujourd'hui le rendu du travail de l'Office de l'Environnement.

J'avais également demandé à la direction de la langue corse d'imaginer une manifestation et donc, la commission « littérature » du conseil de la langue corse a proposé l'organisation d'un colloque international sur le thème « resistenza è machja literaria ».

Je rappelle qu'un appel à participation a été lancé en mars 2013 sur le site Internet de la CTC auquel ont répondu de nombreux chercheurs de Corse et qui participeront donc à ce colloque.

Ce colloque propose de revisiter les liens complexes entre l'expression littéraire et la Résistance, spécialement mais non exclusivement à travers les rapports que celle-ci noua avec les écrivains de langues minorées dans l'espace français et européen.

Les principaux thèmes qui seront abordés sont :

- Images et héritage de la Résistance dans la création littéraire contemporaine ;
- Autour d'un(e) auteur(e) ;
- Autour d'un journal, d'une revue ;
- Résistance et Collaboration.

Et d'autres thèmes seront évoqués si des personnes sont intéressées. Et si des personnes ont oublié de candidater, elles sont aimablement invitées à venir participer à ce colloque.

Donc, on vous propose d'allouer une somme de 20 000 € pour ce colloque.

### **Le Président BUCCHINI**

S'il n'y a pas d'interventions, je mets aux voix le rapport.

La parole est à Xavier LUCIANI.

### **M. Xavier LUCIANI**

Une remarque simple.

J'en ai parlé tout à l'heure avec Pierre. Tout le monde ne regarde pas Internet et tout le monde ne lit pas les appels d'offres, mais il y a quand même quelqu'un qui me semble incontournable, qui est d'ailleurs sollicité dans bien des endroits encore cette année, *ghjè un parente ma bon ùn ci entre micca l'affare*, c'est Louis LUCIANI qui était invité ici le jour de la projection du film « l'île des justes » et qui est je crois aujourd'hui en Corse le plus grand spécialiste de l'histoire sur l'année 43-44 et qui à mon avis a toute sa place.

Je propose à l'Exécutif de l'inviter car c'est quelqu'un qui a beaucoup de choses à dire sur la période et qui peut à mon avis...

### **BROUHAHA**

Il était ici il y a un mois et demi, il a contribué fortement à la réalisation du film « l'île des justes », je crois qu'il est important qu'il puisse...

**BROUHAHA**

Ok, *m'arrestu*, merci.

**M. Michel STEFANI**

Je voudrais faire deux remarques par rapport à ce rapport.

Bien entendu, nous sommes sensibles à la volonté qui se manifeste dans le cadre de la commémoration du 70<sup>ème</sup> anniversaire de la libération de la Corse.

Ma première remarque porte bien entendu sur le contenu qui est projeté et les participants, sans porter de jugement sur la qualité de ceux-ci, pour noter l'absence de représentants de la résistance et d'organisations qui auraient pu participer à ce colloque.

Ma deuxième remarque porte sur ce qui est écrit à propos de Simon VINCIGUERRA. Il est dit dans le rapport que Simon VINCIGUERRA était corsiste et communiste. Il faut rétablir les choses telles qu'elles ont été.

Simon VINCIGUERRA était communiste, c'est indiscutable et lorsqu'il est devenu communiste, il a combattu les corsistes, dont il fut pendant une période mais plus ensuite précisément parce qu'il est rentré dans la résistance pour combattre le fascisme, et en particulier du côté des corsistes, chacun le sait, qu'il y avait des engagements à la fois de collaboration avec Vichy et avec les occupants fascistes, notamment italiens.

Donc, je crois qu'il faut, de ce point de vue, tenir compte de la réalité historique lorsqu'on rédige des rapports présentés à l'Assemblée de Corse s'agissant de personnalités qui ont marqué notre histoire, ce qui fut le cas de Simon VINCIGUERRA.

**M. Pierre GHIONGA**

Une réponse Monsieur le Président.

Sur l'invitation, il y a eu un appel à candidatures, donc si les gens n'ont pas répondu, ce n'est pas de ma faute. Ils sont acceptés s'ils veulent venir ; première chose.

Deuxième chose, je ne me permets pas de juger du corsisme ou du communisme de Simon-Jean VINCIGUERRA ; respectons sa mémoire parce qu'il y a des gens qui revendiquent, même dans sa famille, le fait qu'il était corsiste. Quand on a donné le nom de Simon-Jean VINCIGUERRA à la salle du conseil de la langue, il y a des gens de la famille qui ont dit qu'il était corsiste. Moi, je ne vais pas rentrer dans ces détails, il est mort, c'est un grand homme, respectons sa mémoire et ne rentrons pas dans ces débats-là.

### **Le Président GIACOBBI**

Je crois qu'il faut être effectivement prudent dans l'expression, il est vrai que « corsiste » n'est pas une appellation contrôlée. Communiste, il était communiste, il avait la carte du PCF Simon-Jean VINCIGUERRA.

Corsiste, il n'y avait pas de carte donc l'expression est peut-être... Il importera peut-être, dans un colloque de cette nature, qu'un certain nombre de gens viennent. Encore une fois, l'appel à candidatures, comme l'a dit Pierre, c'est très délicat car on ne peut tambouriner partout et susciter suffisamment de gens. Donc, on demande aux uns et aux autres naturellement. On invitera et on recommande aux uns et aux autres de faire venir toutes personnes. On a donné des noms qu'on peut inviter, d'autres noms peuvent être donnés pour qu'ils soient spécialement sensibilisés et invités de manière à ce que les débats permettent justement d'équilibrer des choses. En tout cas c'est quelque chose de très intéressant.

Je vous signale et vous avez reçu également la petite plaquette qu'a fait l'Office de l'Environnement sur la situation alimentaire à cet égard pendant la guerre, avec des tas de témoignages intéressants.

Vous avez la plaquette « La libération de la Corse » qui va être distribuée dans les lycées et collèges. Le Ministre en charge des anciens combattants, M. Kader Arif, va venir lundi prochain, il y aura une série de cérémonies. Il est vraisemblable que le Président de la République viendra le 4 octobre. La Corse est le premier département français libéré, ça a été longtemps occulté par toute une série d'historiens, de programmes scolaires, de déclarations officielles qui disaient que c'était la Manche le premier département français libéré. Non, c'est la Corse.

### **M. Etienne BASTELICA**

Et Bayeux car il y a eu le discours de Bayeux.

### **Le Président GIACOBBI**

Et Bayeux, oui d'accord, il n'en demeure pas moins que la Corse a été libérée à partir du 9 septembre 1943 jusqu'au 4 octobre. Ce sont des événements importants. Le Président de la République se rendra vraisemblablement à Bastia, à Levie et à Ajaccio.

### **Le Président BUCCHINI**

Je vous remercie.

Dernier point à l'ordre du jour :

En commission permanente, on avait été saisi d'une motion d'un certain nombre de groupes. L'ensemble de la commission permanente, plus Paul-Félix, ont décidé de s'associer pour faire une motion qui est homogène de tous les groupes de l'Assemblée et de Paul-Félix.

### **BROUHAHA**

Nous n'avons pas voté sur le rapport précédent, pardon.

Je mets aux voix le rapport n°156. Ceux qui sont pour ? Ceux qui sont contre ? Ceux qui s'abstiennent ? Non-participation ?

Le rapport est ADOPTE à l'unanimité.

Je recommence donc :

<h2><b>EXAMEN D'UNE MOTION</b></h2>
-------------------------------------

- Motion N°2013/O2/24 déposée par tous les groupes de l'Assemblée de Corse et M. Paul-Félix BENEDETTI : soutien financier exceptionnel de la CTC à la Fédération de Corse-du-Sud du Secours Populaire Français.

C'est une motion avec demande d'examen prioritaire où tous les groupes et Paul-Félix sont d'accord, suite à l'accident qui a eu lieu au secours populaire, pour mandater le Président du Conseil Exécutif, qui a

reçu le Secours Populaire, pour voir comment on peut les aider car ils sont réellement en difficulté.

**Le Président GIACOBBI**

L'Exécutif ipso facto est mandaté pour faire le nécessaire en exécution de cette motion de l'Assemblée de Corse. Donc ce sera fait.

**Le Président BUCCHINI**

Je mets aux voix la motion. Ceux qui sont pour ? Contre ? Abstentions ?

La motion est ADOPTÉE à l'unanimité.

*Bonaserà*, à la fin du mois !

**La séance est levée à 19h40.**

**ANNEXE N° 1**

**Délégation de service public de transport  
Maritime de passagers et de marchandises  
Entre Marseille et les ports de Corse**

**Recueil des amendements**



COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE

ASSEMBLEE DE CORSE

2ème Session Ordinaire de 2013  
Réunion du 06 Septembre

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC  
DE TRANSPORT MARITIME DE  
PASSAGERS ET DE MARCHANDISES  
ENTRE MARSEILLE ET LES PORTS  
DE CORSE

RAPPORT N°2013/O2/162

AMENDEMENT N° 3

**DEPOSE PAR :** Le Groupe « FEMU A CORSICA »

**RUBRIQUE :** article 41 –Résiliation pour motif d'intérêt général

**PROPOSITION D'AMENDEMENT :**

*Le caractère déficitaire de la présente délégation de service public pendant deux exercices consécutifs est constitutif d'une cause de résiliation pour motif d'intérêt général au sens de la présente convention.*

*Il est expressément prévu que cette clause de résiliation est exclusive de toute indemnité de résiliation.*

- **DECISION DE L'ASSEMBLEE**



## COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE

## ASSEMBLEE DE CORSE

2ème Session Ordinaire de 2013  
Réunion du 06 Septembre

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC  
DE TRANSPORT MARITIME DE  
PASSAGERS ET DE MARCHANDISES  
ENTRE MARSEILLE ET LES PORTS  
DE CORSE

RAPPORT N°2013/O2/162

AMENDEMENT N° 1

**DEPOSE PAR** : Le Groupe « CORSICA LIBERA »

**RUBRIQUE** : Service Social et Solidaire

**PROPOSITION D'AMENDEMENTS** :

- Page 23, article 22.3

**AJOUTER à la fin du 22.3**, après « ...sur le service du transport maritime. » :

*« Toute violation par l'un des co-délégués des obligations liées au Service Social et Solidaire entraînera de plein droit une pénalité à la charge du ou des co-délégués(s). Cette pénalité sera égale au double des coûts d'exploitation qui auraient été générés par la mise en place dudit Service Social et Solidaire durant l'ensemble de la période du conflit à laquelle il aurait été applicable. Ces coûts comprennent notamment les charges à terre, le coût des personnels navigants et le combustible.*

*La constatation des faits entraînant les pénalités prévues ci-dessus est effectuée à la diligence de la CTC ou de l'OTC qui utilisent à cet effet leurs propres agents ou les agents d'un prestataire extérieur chargé du contrôle de l'exécution des prestations incombant à chaque co-délégué. Les pénalités sont notifiées sans délai à ce(s) dernier(s) par titre de recettes émis par l'OTC ou la CTC. »*

- **DECISION DE L'ASSEMBLEE**

## COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE

## ASSEMBLEE DE CORSE

2ème Session Ordinaire de 2013  
Réunion du 06 SeptembreDELEGATION DE SERVICE PUBLIC  
DE TRANSPORT MARITIME DE  
PASSAGERS ET DE MARCHANDISES  
ENTRE MARSEILLE ET LES PORTS  
DE CORSE

RAPPORT N°2013/O2/162

## AMENDEMENT N° 2

**DEPOSE PAR** : Le Groupe « FEMU A CORSICA »**RUBRIQUE** : article 40 – Sort des biens**PROPOSITION D'AMENDEMENTS** :**Article 40 - 1<sup>er</sup> alinéa**

La CTC peut proposer d'acquérir au terme de la durée de la convention ou en cas de fin anticipée, les navires utilisés dans le cadre de la convention et qui sont la propriété, ajouter : ***en tout et en partie***, du ou des co-délégués concernés.

Après le 1<sup>er</sup> alinéa . **AJOUTER** l'alinéa suivant :

*« Elle bénéficie à ce titre d'un droit préférentiel sur le rachat des navires précités, l'effectivité de ce droit préférentiel étant assurée par une garantie de premier rang consentie à la CTC sur les 4 navires RoPax dont l'acquisition est prévue à titre de cause déterminante de la présente convention. »*

- **DECISION DE L'ASSEMBLEE**

**ANNEXE N° 2**

**Motion n° 2013/02/24**

**COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE****ASSEMBLEE DE CORSE****2<sup>EME</sup> SESSION ORDINAIRE DE 2013  
REUNION DU 6 SEPTEMBRE 2013****N° 2013/O2/24****MOTION  
AVEC DEMANDE D'EXAMEN PRIORITAIRE**

**- DEPOSEE PAR : TOUS LES GROUPE DE L'ASSEMBLEE DE CORSE ET M. PAUL-FELIX BENEDETTI**

**- OBJET : SOUTIEN FINANCIER EXCEPTIONNEL DE LA COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE A LA FEDERATION DE CORSE-DU-SUD DU SECOURS POPULAIRE FRANÇAIS.**

---

**CONSIDERANT** la situation socio-économique de la Corse où le chômage s'est installé durablement et que des pans entiers de notre population connaissent une paupérisation dont ils ne voient pas l'issue,

**CONSIDERANT**, dans ce contexte, l'importance des missions de la Fédération de Corse-du-Sud du Secours Populaire parmi lesquelles les aides aux plus démunis, les actions envers les jeunes et les personnes âgées ainsi que les diverses actions éducatives et culturelles,

**CONSIDERANT** les graves difficultés financières que connaît cette association depuis plusieurs mois,

**CONSIDERANT** que l'incendie récent qui a détruit la nouvelle boutique de vêtements vient d'aggraver cette situation dans la mesure où la Fédération ne disposera plus de recettes propres accumulant ainsi un déficit de trésorerie dans l'attente du redémarrage de cette activité,

**CONSIDERANT**, par ailleurs, les efforts entrepris par une équipe de bénévoles qui a pris un ensemble de mesures afin de rétablir l'équilibre financier de l'association (diminution des dépenses de fonctionnement, diminution de la masse

salariale par le non renouvellement du poste de direction et de celui de secrétaire comptable, ...),

**CONSIDERANT** que, faute d'un soutien exceptionnel de la part de la Collectivité Territoriale de Corse (CTC), de la Commune d'Ajaccio et du Département de la Corse-du-Sud, cette association ne disposera plus des moyens nécessaires pour continuer à aider les familles qui fréquentent son épicerie solidaire et qu'elle devra envisager de mettre au chômage technique les personnels actuellement en fonction,

### **L'ASSEMBLEE DE CORSE**

**DEMANDE** que la CTC attribue un soutien financier exceptionnel à la Fédération de Corse-du-Sud du Secours Populaire lui permettant ainsi :

- de surmonter ses difficultés jusqu'à la reprise normale de l'activité de vente de la boutique des Salines à Ajaccio,
- de poursuivre l'ensemble de ses missions auprès de 480 familles en grande difficulté auxquelles les bénévoles et les salariés apportent, quotidiennement et tout au long de l'année, leur soutien,

**MANDATE** le Conseil Exécutif et son Président pour engager l'ensemble des démarches nécessaires à la finalisation de cette aide, le plus rapidement possible.

**ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ**

**COLLECTIVITE TERRITORIALE DE  
CORSE**

**ASSEMBLEE DE CORSE**

**2EME SESSION ORDINAIRE POUR 2013  
COMpte RENDU IN EXTENSO  
REUNION DU 6 SEPTEMBRE 2013**

**INDEX DES INTERVENTIONS  
DU 6 SEPTEMBRE 2013**

PAGE 1 à 119

<b>NOMS DES INTERVENANTS</b>	<b>PAGES</b>
BASTELICA Etienne	117
BENEDETTI Paul-Félix	6 21 à 26 110 111
BIANCUCCI Jean	79
BUCCHINI Dominique	2 à 6 79 80 81 89 90 92 93 103 109 110 118 119
CASTELLANI Pascaline	107 108

<b>NOMS DES INTERVENANTS</b>	<b>PAGES</b>
LUCCIONI Jean-Baptiste	95 96
LUCIANI Xavier	104 105 115 116
NICOLAI Marc-Antoine	94 98 99 100 102 106 107
NIVAGGIONI Nadine	100
ORSINI Antoine	27 à 31
RISTERUCCI Josette	103 104 107 111 112 113
de ROCCA SERRA Camille	89 90 91
SANTONI-BRUNELLI Marie-Antoinette	38 à 43 108
SIMEONI Gilles	51 à 61 80 83 84 85
SIMONPIETRI Agnès	46 47
SINDALI Antoine	19 à 21



<b>NOMS DES INTERVENANTS</b>	<b>PAGES</b>
STEFANI Michel	31 à 38 79 80 81 85 86 90 116
TALAMONI Jean-Guy	47 à 50 61 82 83
TATTI François	17 18 43 à 45 82
VALENTINI Marie-Hélène	91 92

**CONSEIL EXECUTIF**

GIACOBBI Paul	12 à 16 23 40 61 à 63 68 à 79 86 87 88 101 102 105 106 108 109 113 117 118 119
BARTOLI Paul-Marie	6 à 12 63 à 68 89 93 94 96 97 98 99 100 101
GHIONGA Pierre	114 115 116 117

**COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE  
ASSEMBLEE DE CORSE**

**2EME SESSION ORDINAIRE POUR 2013**

**COMPTE RENDU IN EXTENSO**

**REUNION DU 6 SEPTEMBRE 2013**

**S O M M A I R E**

**SEANCE DU 6 SEPTEMBRE 2013**

<b>PAGE</b>	<b>I N T I T U L E</b>	<b>DELIBERATION</b>
2 à 6	Allocution d'ouverture du Président de l'Assemblée, M. Dominique BUCCHINI	
6	Rappel au règlement de M. Paul-Félix BENEDETTI	
6 à 93	<b>POLITIQUE DES TRANSPORTS</b>	
	<b>Attribution de la convention de délégation de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le Continent</b>	<b>N° 13/181/AC</b>

- 6 à 12           Présentation du rapport par le Conseiller Exécutif,  
M. Paul-Marie BARTOLI
- 12 à 16         Intervention du Président du Conseil Exécutif,  
M. Paul GIACOBBI
- 17 à 18         Présentation du rapport de la commission du  
développement économique par M. François TATTI
- 19 à 81         Interviennent Mmes et MM. Antoine SINDALI, Paul  
Félix BENEDETTI, Antoine ORSINI, Michel  
STEFANI, Marie-Antoinette SANTONI-BRUNELLI  
François TATTI, Agnès SIMONPIETRI, Jean-Guy  
TALAMONI, Gilles SIMEONI, Paul GIACOBBI,  
Paul-Marie BARTOLI, Dominique BUCCHINI

**PAGE****I N T I T U L E*****DELIBERATION***

- 82               M. François TATTI rapporte les discussions sur les  
amendements en commission du développement  
économique

82 à 89 Interviennent MM. Jean-Guy TALAMONI, Gilles SIMEONI, Michel STEFANI, Paul GIACOBBI, Dominique BUCCHINI, Paul-Marie BARTOLI

89 à 93 Examen des amendements et vote du rapport

**93 à 101 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

**Réseau ferré :**

**93 à 96 Approbation du projet d'aménagement  
complémentaire définitif de la traversée de la  
pinède de Calvi**

*N° 13/182/AC*

Présentation du rapport par le Conseiller Exécutif,  
M. Paul-Marie BARTOLI

Présentation du rapport de la commission des finances  
par M. Marc-Antoine NICOLAI

Présentation du rapport de la commission du  
développement économique par M. Jean-Baptiste  
LUCCIONI

**96 à 97**      **Approbation du financement de l'opération**      *N° 13/183/AC*  
**interconnexion Nord des ateliers de Casamozza**

Présentation du rapport par le Conseiller Exécutif,  
M. Paul-Marie BARTOLI

**97 à 99**      **Approbation du programme de confortement de**      *N° 13/184/AC*  
**talus, tranche n° 7, sur le réseau ferroviaire de**  
**Corse**

Présentation du rapport par le Conseiller Exécutif,  
M. Paul-Marie BARTOLI

Présentation du rapport de la commission des finances  
par M. Marc-Antoine NICOLAI

<b>PAGE</b>	<b>I N T I T U L E</b>	<b>DELIBERATION</b>
<b>99 à 101</b>	<b>Approbation du projet de construction de la halte ferroviaire de Tragone, commune de Biguglia</b>	<b><i>N° 13/185/AC</i></b>
	Présentation du rapport par le Conseiller Exécutif, M. Paul-Marie BARTOLI	
	Présentation du rapport de la commission des finances par M. Marc-Antoine NICOLAI	
	Interviennent Mme Nadine NIVAGGIONI et M. Paul Marie BARTOLI	
<b>101 à 102</b>	<b>ENSEIGNEMENT SUPERIEUR</b>	
	<b>Création de la nouvelle section « Brevet de maîtrise coiffure » au CFA de la Haute-Corse à compter de la rentrée 2013</b>	<b><i>N° 13/186/AC</i></b>

Présentation du rapport par le Président du Conseil

Exécutif, M. Paul GIACOBBI

Présentation du rapport de la commission des finances

par M. Marc-Antoine NICOLAI

**102 à 114      CULTURE**

**102 à 106      Régie de recettes du Musée de la Corse : exposition**

*N° 13/187/AC*

**« La Corse et la musique, entre tradition et**

**modernité »**

Présentation du rapport par le Président du Conseil

Exécutif, M. Paul GIACOBBI

Présentation du rapport de la commission des finances

par M. Marc-Antoine NICOLAI

Interviennent Mme et MM. Xavier LUCIANI, Josette

RISTERUCCI, Paul GIACOBBI

<b>PAGE</b>	<b>INTITULE</b>	<b>DELIBERATION</b>
<b>106 à 109</b>	<b>Répartition des crédits au bénéfice des lycées Giocante de Casabianca et Jean-Paul de Rocca Serra dans le cadre de l'équipement des sections « cinéma et audiovisuel »</b>	<i>N° 13/188/AC</i>
	Présentation du rapport par le Président du Conseil Exécutif, M. Paul GIACOBBI	
	Présentation du rapport de la commission des finances par M. Marc-Antoine NICOLAI	



Présentation du rapport de la commission du  
développement social et culturel par Mme Josette  
RISTERUCCI

Interviennent Mmes Pascaline CASTELLANI, Marie-  
Antoinette SANTONI-BRUNELLI et M. Paul  
GIACOBBI

**109 à 114      Adoption de la répartition des crédits 2013 du  
Centre National pour le développement du sport**

*N° 13/189/AC*

Présentation du rapport par le Président du Conseil  
Exécutif, M. Paul GIACOBBI

Lecture du rapport de la commission des finances par  
M. Dominique BUCCHINI

Avis de la commission du développement social et  
culturel par Mme Josette RISTERUCCI

Interviennent Mme et MM. Paul-Félix BENEDETTI,

Josette RISTERUCCI, Paul GIACOBBI

**PAGE**

**I N T I T U L E**

***DELIBERATION***

**114 à 118**

**LANGUE CORSE**

**Organisation d'un colloque dans le cadre de la  
commémoration du 70<sup>ème</sup> anniversaire de la  
libération de la Corse**

***N° 13/190/AC***

Présentation du rapport par le Conseiller Exécutif,

M. Pierre GHIONGA

Interviennent MM. Xavier LUCIANI, Michel

STEFANI, Pierre GHIONGA, Paul GIACOBBI,

Etienne BASTELICA, Dominique BUCCHINI

**118 à 119      EXAMEN D'UNE MOTION**

**N° 13/191/AC**

**Motion n° 2013/02/24 déposée par tous les groupes  
de l'Assemblée de Corse et M. Paul-Félix**

**BENEDETTI : soutien financier exceptionnel de la  
CTC à la Fédération de Corse-du-Sud du Secours  
Populaire Français**

**ANNEXE N° 1 : Recueil des amendements sur la  
DSP de transport maritime**

**ANNEXE N° 2 : Motion n° 2013/02/24**