

Conseiller de l'Assemblée de Corse

**Membres absents ou excusés :**

Mme BASTIANI Angèle
M. BENZONI Joseph
M. BICCHIERAY Didier
M. BINDINELLI Jacques
M. CASTELLI Antoine
Mme LEBOMIN Vanina
M. LECCIA Jean-Baptiste
M. MELA Georges
M. MIAS Patrick
Mme TIBERI Julia
M. TROJANI Paul

Présidente de l'ATC
Représentant la CCI de la Corse du Sud
Conseiller de l'Assemblée de Corse
Représentant le syndicat SPTC
Représentant le syndicat CGC
Conseillère de l'Assemblée de Corse
Représentant le syndicat FO
Conseiller de l'Assemblée de Corse
Représentant la CRMA de Corse
Conseillère de l'Assemblée de Corse
Représentant la CCI de la Haute Corse

Membre de plein droit :

M. Eric JALON, Préfet de Région, Préfet de la Corse du Sud, représenté par M. Alexandre LALLEMENT, chargé de mission mobilités-énergie au Secrétariat Général pour les Affaires de Corse.

Membres avec voix consultative :

M. SANTONI Jean-François Directeur Général de l'OTC
Mme STAEBLER Martine Payeur de Corse

Assiste de plein droit à la réunion du Conseil d'Administration :

M. DE GIACOMONI Roch représentant le Directeur Général des Services de la Collectivité de Corse au titre de la Tutelle (absent excusé)

Monsieur le Président Jean-Félix ACQUAVIVA ouvre la séance en remerciant les personnes présentes. Il souhaite la bienvenue à Madame Paule CASANOVA-NICOLAI en remplacement de Madame Valérie BOZZI.

Il cite les points inscrits à l'ordre du jour, qui a été joint à la convocation de ce conseil.

1. Adoption du procès-verbal du conseil d'administration de l'OTC en date du 30 juin 2025

Le Président de l'OTC invite les administrateurs présents à faire part de leurs éventuelles demandes de modification ou de rajout sur le procès-verbal du dernier Conseil d'Administration. En l'absence de remarques, le procès-verbal est mis au vote.

Les membres du Conseil d'Administration approuvent à l'unanimité des présents et représentés, le procès-verbal du Conseil d'Administration de l'Office des Transports de la Corse en date du 30 juin 2025.



2. Rapport relatif aux contentieux sociaux

Le Président ACQUAVIVA donne la parole au Directeur Général pour la présentation du rapport.

M. Jean-François SANTONI salue les personnes présentes avant de résumer les faits mentionnés avec précision dans le rapport relatif aux contentieux sociaux, qui concernent Mesdames VESPERINI Catherine et LOPES Marilyne.

Il rappelle que ces deux salariées de l'OTC avaient été licenciées le 19 février 2020 pour inaptitude d'origine non professionnelle, à la suite de leur visite médicale du 15 janvier 2020 auprès du médecin du travail qui les avait déclarées alors inaptes à tout poste en précisant que « tout maintien dans un emploi serait gravement préjudiciable à l'état de santé », ce qui dispensait l'Office des Transports de la Corse de toute obligation de recherche de reclassement.

Le 14 mai 2020, les intéressées ont contesté cette décision devant le Conseil de prud'hommes d'Ajaccio et un long contentieux s'en est suivi.

Le 24 février 2025, le Conseil de prud'hommes d'Ajaccio a retenu la nullité des licenciements, a ordonné la réintégration des deux salariées et condamné l'OTC à verser des indemnités.

La médecine du travail a confirmé l'aptitude des deux agents pour leur reprise du travail.

Le Directeur Général souligne qu'en cinq ans, l'Office des Transports a évolué et atteint le plafond des 20 postes budgétaires autorisés.

En conséquence, le déplaçonnement a été demandé ainsi que des reclassements auprès de la Collectivité de Corse et de ses agences et offices.

Sans réponse de disponibilité, le Directeur Général a notifié, ce jour, aux deux agents, leur réintégration au sein de l'OTC, à compter du lundi 13 octobre prochain.

M. SANTONI souligne la mise en place pour un fonctionnement serein et apaisé.

Deux nouvelles fiches de poste ont été définies : la personne qui était Chef du service Maritime est nommée Adjointe au Responsable du Département aérien et maritime ; celle qui était Assistante Maritime devient Agent de coordination au Département aérien et maritime. Leurs bureaux ont été préparés.

Le Directeur Général fait observer que la reconstitution salariale a demandé un calcul assez fastidieux. Il déclare qu'à ce jour, l'Office des transports est en règle.

Il donne la parole au Chef du service financier de l'Office des Transports pour compléter son propos sur les sommes qui ont été mandatées.

M. Antoine SANTUCCI remercie le Directeur et salue l'auditoire. Il apporte des précisions relatives à la somme qui a été mandatée cet été, concernant la partie indemnitaire, et non pas la partie reconstitution salariale, à Mesdames VESPERINI et LOPES.



L'OTC a versé pour les deux salariées 224.123 €, comptablement rattaché à l'article 6414, et pour les intérêts de retard, comme il manquait 29.425 €, un virement de crédit au montant de 30.000 € a été transmis à la Paierie régionale.

Sans intervention, au vu des explications de présentation, le Conseil d'Administration approuve le rapport relatif aux contentieux sociaux.

Nombre total de membres du conseil d'administration :	32
Nombre de membres du conseil d'administration présents ou représentés :	21
Nombre de voix pour :	21
Nombre de voix contre :	0
Nombre d'abstentions :	0
Nombre de non-participations :	0

Il Prend acte des mesures prises dans le cadre des jugements précités et mandate le Directeur Général de l'Office des Transports de la Corse afin de mettre en œuvre les différentes mesures ressortant des jugements précités et entreprendre les diverses démarches à cet effet.

3. Rapport relatif au Marché d'Audit économique, environnemental, comptable et financier portant sur le suivi et l'analyse détaillée des comptes d'exploitation et de la compensation financière allouée aux conventions de DSP maritime du 01.01.23 au 31.12.29 sur la période allant du 01.01.25 au 31.12.27 entre la Corse et le Continent

M. le Président laisse le soin au Secrétaire Général de l'OTC, de présenter ce rapport.

M. Jean-Baptiste GIUNTINI, invité à prendre la parole, rappelle en préambule le vote du Conseil d'Administration de l'OTC en date du 28 avril dernier qui approuvait ce marché de deux lots, attribué au candidat SVP, avec une part à « Bon de commande » et une part « Forfaitaire ». Cependant, la délibération n'a mentionné que la partie « Forfaitaire ».

En conséquence, il est nécessaire de reprendre une délibération pour y préciser les deux parties.

Le Conseil d'Administration prend acte du rapport relatif au marché d'Audit économique, environnemental, comptable et financier portant sur le suivi et l'analyse détaillée des comptes d'exploitation et de la compensation financière allouée aux conventions de DSP maritime du 01.01.23 au 31.12.29 sur la période allant du 01.01.25 au 31.12.27 entre la Corse et le Continent en date du 06 Octobre 2025.

4. Rapport relatif à l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage portant sur la mission d'organisation de la Continuité Territoriale aérienne à compter de 2028

M. le Président donne la parole au Responsable du Département maritime et aérien pour présenter le rapport.

M. Patrick ANTONETTI remercie le Président et annonce que par ce vote, il est proposé de donner l'autorisation au Directeur Général de l'OTC de lancer une procédure d'attribution du

Pour l'autorité compétente par délégation



marché d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage portant sur la mission d'organisation de la Continuité Territoriale aérienne à compter du 1^{er} janvier 2028.

Le Responsable du Département maritime et aérien souligne la nécessité de faire, d'ores et déjà, appel aux services d'une AMO en vue des études sur la future desserte aérienne. Le lancement d'une DSP est lourd et nécessite entre 18 et 24 mois.

Des intervenants ont donné suite à cette présentation. Le Président donne la parole aux administrateurs dans l'ordre où elle est demandée :

M. Marc-Aurèle ORSONI intervient pour s'interroger sur la nécessité réelle de recourir à une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO), et souhaite savoir si l'Office ne dispose pas en interne des compétences requises pour traiter le futur appel d'offres.

M. ANTONETTI assure que l'OTC dispose des compétences. Cependant, il est impossible, pour cette mission fastidieuse, de ne pas s'adosser à une AMO qui dispose d'experts sur les plans juridiques et techniques, uniquement dédiés à ce travail.

D'autre part, il souligne l'importance de produire une « signature » de l'étude AMO pour assurer les contrats de Service Public en cas d'attaque juridique. Il fait observer que la signature est une protection pour la Collectivité et cite l'exemple du Maritime où ce sont les études qui sont constamment attaquées juridiquement.

Le Directeur Général M. SANTONI affirme que l'établissement est structuré et en ordre de marche pour définir, mettre en œuvre et contrôler l'exécution du service fait.

Il fait observer qu'il serait déraisonnable de recruter de manière non-temporaire, des techniciens dédiés à la construction de la DSP aérienne, experts pour l'aérien mais pas pour le maritime, donc uniquement en charge de cette mission très spécifique, sur une période limitée entre six et douze mois.

Il rejoint le propos de M. ANTONETTI concernant le risque contentieux et la recherche d'un prestataire extérieur spécialisé qui, de plus, apporte au rapport une « signature » extérieure dans le cadre notamment, des discussions avec les services de l'Union Européenne et la DGAC.

Mme Evelyne FERRI intervient à son tour pour faire observer que le rapport présenté reste flou sur le dossier de la DSP aérienne et que de nombreuses incertitudes demeurent.

Le Président de l'OTC remercie Madame FERRI pour sa remarque. Afin de dissiper toute inquiétude, il explique qu'il s'agit d'un acte administratif de lancement et qu'il est simplement demandé, par le vote de ce jour, la permission de lancer la mission, « sans quoi on ne travaille pas, ce n'est pas un chèque en blanc ».

M. ACQUAVIVA fournit ensuite un bref rappel des Assises des transports de juin dernier dont le principal sujet abordé a été le péril qui pèse sur la Continuité Territoriale. Il indique que le premier niveau d'urgence concerne la réévaluation du montant de la DCT afin d'écarter le risque qui plane sur les contrats de Service Publics.



Il réaffirme sa volonté politique de maintenir le système tel qu'il existe, validé pour la première fois de l'histoire par toutes les instances, de l'Etat et de l'Union Européenne, et de l'optimiser.

Il souligne en effet, l'enjeu crucial pour la Corse de se doter d'un outil de contrôle encore plus fort. Il note que la situation budgétaire instable, non seulement ne remet pas en cause la nécessité de la maîtrise de l'outil naval, mais la renforce. Il souligne le besoin d'adaptabilité à la desserte et de maîtrise de son évolution recettes/coûts. Il constate que la situation pousse la Collectivité à « bouger ».

Il signale qu'au vu de l'incertitude budgétaire, les contrats risquent de tomber et la procédure d'alerte aurait dû être déclenchée pour que les compagnies prennent toutes mesures.

Mme Véronique PIETRI intervient au sujet des Assises des transports pour savoir si un compte rendu allait être diffusé ou si un document officiel a été édité, reprenant notamment les conclusions des diverses interventions politiques, ce qui permettrait de nourrir la réflexion.

Le Président ACQUAVIVA répond que les Assises qui se sont tenues en juin dernier, ont fait l'objet d'une déclaration politique solennelle, validée par l'ensemble des acteurs mais qui n'a pas été rendue publique, « il faudra le faire ».

Il indique que les documents qui ont été préalablement distribués aux acteurs, donnent la photographie claire de ce qui se passe dans l'aérien et dans le maritime. Ces fiches techniques ainsi que les conclusions des ateliers, qui sont les engagements communs, peuvent être transmis.

M. Nicolas DE PERETTI intervient sur trois points.

Tout d'abord, il se dit favorable à la mise en œuvre d'une AMO sur l'aérien du fait de l'expertise pointue des équipes et de la « signature » permettant d'atténuer le risque contentieux. Il rappelle que selon le résultat, des procédures peuvent coûter extrêmement cher à la Corse.

M. DE PERETTI évoque ensuite la démission, ce matin, du Premier Ministre et constate que l'instabilité gouvernementale complique et retarde la vision à court terme. Il ajoute qu'il a été démontré que le montant de la DCT n'est pas adapté.

Enfin, Il s'exprime ensuite sur les passagers aériens « médicaux » dont le coût a fait l'objet d'une étude dans le cadre d'une réunion du Conseil Economique et Social, à laquelle il a participé.

Le principe de Continuité Territoriale qui s'impose à la France car issu des traités européens et le Code de la Sécurité sociale ne sont pas articulés. Le Code prévoit seulement un concept de bord à bord, ne sont pas pris en compte les délais de traitement.

Il relève qu'il faudrait une cohérence entre les trois destinations aériennes de la Continuité Territoriale et le Code de la Sécurité sociale afin d'éviter une forme de discrimination des passagers médicaux.

Pour l'autorité compétente par délégation



Il fait observer que le projet de CHU apportera une offre améliorée sans toutefois résoudre le problème puisqu'il ne sera pas doté de tous les plateaux techniques, les établissements médicaux continentaux demeurent mieux équipés.

Enfin, il estime que ce sujet nécessite une réflexion plus approfondie.

Un débat s'ouvre alors autour de cette question :

Mme Evelynne FERRI complète le propos sur la rupture d'équité territoriale due aux modalités de prise en charge de l'Assurance Maladie.

Mme Eveline GALLONI D'ISTRIA note que la loi relative au libre choix du médecin est bafouée lorsqu'un patient suivi à Paris pour une maladie chronique, se voit obligé, en cours de traitement, malgré un état de fragilité qu'il faut prendre en compte, de consulter à Marseille. Elle estime qu'il est difficile à concevoir d'obliger un malade à quitter le médecin qui le suivait vers la guérison.

M. ACQUAVIVA se félicite de la pertinence des interventions qui font valoir des arguments de poids pour revendiquer la nécessité du maintien du besoin de Service Public et pour améliorer le dispositif. Il relève également, concernant la future DSP, les fortes augmentations du transport médical vers Nice et Paris. Les voyageurs insulaires, en grande partie, s'y déplacent pour raison médicale. Il conclut en disant que l'analyse sera faite ligne par ligne et de manière précise en vue des futures négociations.

M. SANTONI intervient pour indiquer que le futur cahier des charges prendra en compte ces considérations en vue d'améliorer la desserte sanitaire.

Il souligne l'excellente collaboration entre les services de l'Office des transports et les compagnies délégataires aériennes, régulièrement réunis.

Il déplore que la CPAM refuse des prises en charge quand des malades n'ont pas leur accréditation, ce qu'il juge contraire à tous les textes.

Par ailleurs, il fait observer que pour les malades insulaires, la CPAM bénéficie du tarif Résident « sur le dos de la Continuité Territoriale », alors qu'elle devrait payer plein tarif. Il indique que l'OTC a aujourd'hui la capacité d'aborder cette question qui interpelle, dans le cadre de ses contrôles.

Mme FERRI intervient sur les plages horaires d'aller-retour dans la journée pour les malades. Elle regrette notamment que l'aéroport de Calvi ferme le soir par manque d'éclairage, ce qui empêche des retours sur l'île.

M. ACQUAVIVA explique que cet aéroport est ouvert tous les jours dès 07h jusqu'au coucher du soleil plus trente minutes. Cet aéroport étant interdit de vols de nuit pour des raisons de sécurité, il demeurerait fermé malgré un éclairage.

Le Directeur Général complète le propos sur l'amplitude de huit heures à Calvi.



Tout d'abord, il précise que le contrat actuel, contrairement aux précédents, assure l'aller-retour en journée entre les aéroports de Bastia, d'Ajaccio et de Figari (leurs infrastructures ne posent pas de problème) et chacune des destinations du Continent.

Ensuite, M. SANTONI fait observer que depuis 2024, le contrat permet, ce qui n'était pas le cas auparavant, l'aller-retour journée entre l'aéroport de Calvi et ceux de Nice, Marseille et Paris, pour un coût énorme, 8 M€ supplémentaires. Il souligne que la Collectivité de Corse a vraiment pris ses responsabilités sur cette question. Cependant, à partir du mois d'octobre, l'amplitude des 8 heures n'est plus possible en raison de la luminosité qui change et de la configuration de l'aéroport, mais tout redevient à la normale dès que les jours rallongent.

Sans autre intervention, le Président de l'OTC procède au vote.

Le Conseil d'administration approuve à l'unanimité des présents et représentés, le rapport relatif à l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage portant sur la mission d'organisation de la Continuité Territoriale aérienne à compter de 2028.

Le Conseil d'Administration autorise le Directeur Général de l'Office des Transports de la Corse à lancer une procédure d'attribution du marché d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage portant sur la mission d'organisation de la Continuité Territoriale aérienne à compter de 2028.

5. Rapport d'information sur les travaux d'entretien sur l'Aéroport de Paris Orly

Le Président souligne qu'il s'agit d'un rapport d'information sans vote qui, néanmoins, est très important au vu des conséquences probables que présentent ces travaux d'entretien à Paris Orly sur la desserte, notamment sanitaire, et sur l'économie.

De nouveau, il donne la parole à M. ANTONETTI Patrick, Responsable du Département aérien et maritime, pour présenter le rapport.

M. ANTONETTI fait part du courrier émanant de la DGAC en date du 5 septembre dernier qui indique que des travaux d'entretien de pistes s'effectueront sur l'aéroport de Paris-Orly, du 10 août au 17 décembre 2026, et par lequel les efforts demandés consistent à faire des « régulations », c'est-à-dire supprimer des vols, à opérer des modifications d'horaire « a minima » et à ne pas appliquer de pénalités ni de réfections qui en résultent.

Il souligne que les contrats de DSP ne permettent pas juridiquement d'aller vers un autre aéroport. Par ailleurs, quels que soient les aéroport alentours, contrairement à Orly, aucun n'offre des « slots », c'est-à-dire les créneaux horaires prévus, bien réservés et garantis.

Le Responsable du Département aérien et maritime conclut en disant que ce rapport a pour principal objectif d'informer et de prévenir les administrateurs de difficultés à venir auxquelles le Service Public de la Corse sera exposé. Nombre de questions demeurent en suspens.

M. ANTONETTI explique que certaines solutions ne pourront pas être mise en pratique dès lors que la mise en œuvre concrète se heurte à la question de la faisabilité légale.

M. ACQUAVIVA estime important de prévenir car l'impact ne sera pas neutre. Il informe les membres présents qu'il se joindra à la Présidente de l'Agence du Tourisme de la Corse pour

Pour l'autorité compétente par délégation



la rédaction d'un texte formel, avec l'appui des compagnies délégataires, à l'attention de la DGAC.

Les différents acteurs seront engagés dans un combat commun pour sauvegarder au mieux le Service Public.

Sont intervenus :

Mme Evelynne FERRI s'interroge sur une possibilité de grouper des offres avion-train-bateau et propose cette piste de réflexion.

Mme Eveline GALLONI D'ISTRIA fait observer que les annulations vont démarrer bien avant la date avancée du 10 août 2026.

M. Don Joseph LUCCIONI déclare primordial, avant de passer au « plan B », de mener un combat pour garantir le Service Public.

Les membres du Conseil d'administration, présents et représentés, prennent acte du rapport d'information sur les travaux d'entretien à effectuer sur l'aéroport de Paris Orly.

6. Rapport relatif au transport maritime de véhicules hybrides et électriques

M. ANTONETTI reprend la parole pour commenter le rapport sur les risques liés aux véhicules hybrides et électriques, y compris les trottinettes électriques, à bord des bateaux.

En l'absence de normes internationales harmonisées, les compagnies ont mis en place des mesures pour améliorer la sécurité et l'évacuation éventuelle des passagers, des instructions écrites sont données à l'embarquement stipulant par exemple, que même un téléphone mobile ou un ordinateur laissé en charge sans surveillance présente un danger, des emplacements pour véhicules hybrides et des moyens de lutte anti-incendie concernant ces véhicules sont prévus dans les garages, les compagnies forment les équipages à cette lutte spécifique avec des exercices récurrents, chaque semaine.

La charge des véhicules de location qui embarquent est contrôlée et ne dépasse pas 10%, le risque n'est pas écarté mais minimisé. En revanche, pour les autres véhicules, cette norme est rarement respectée car les passagers craignent de ne pas trouver rapidement sur l'île, un point de chargement.

Dans cette logique de prévention, en concertation avec les compagnies délégataires, il est envisagé d'imposer aux passagers, lors de la réservation, qu'ils saisissent le numéro d'immatriculation de leur véhicule afin d'identifier une voiture hybride ou électrique et d'anticiper son placement dans le garage du navire.

Le Président de l'OTC émet une remarque plus large qui s'ajoute à l'urgence sécuritaire, concernant le risque de « blackout » qui va grimper en Corse lié à l'électrification, avec l'arrivée massive des véhicules électriques, notamment en été.

Il souligne que le réseau, du fait de l'insularité, doit être le plus autonome possible et qu'il s'agit d'un sujet à court terme. Des mesures sont mises en place pour notamment ne pas



freiner le tourisme, mais les efforts doivent se poursuivre de manière rapide sur la gestion de cette difficulté afin de résorber les pics de charge et contenir le risque de blackout.

Sont intervenus sur ce point :

Mme PIETRI apprécie que ce sujet soit débattu étant donné la hausse constante du transport de véhicules électriques. Elle dit avoir récemment embarqué avec un véhicule hybride sans recevoir de prise en charge particulière. Elle estime qu'il faudrait aller beaucoup plus loin dans les préconisations, que l'OTC devrait mettre en place des mesures plus incitatives.

M. ORSONI intervient. Il explique tout d'abord qu'il n'y a pas de « solution miracle », qu'un incendie de véhicule électrique s'éteint difficilement et augmente fortement le risque de naufrage, d'où les zones de stockage dans les garages pour ces véhicules afin de permettre l'évacuation des passagers. Il se félicite des initiatives prises par l'un des deux délégataires qui est Corsica Linea.

Il fait ensuite observer que ces contrôles et triages à l'embarquement représentent des contraintes supplémentaires qui peuvent impacter l'horaire de départ du navire, ce qui implique d'augmenter la vitesse de navigation et donc également, le coût carburant.

Messieurs BOCOIGNANO et BRADESI font part du défi auquel les pompiers peuvent être confrontés en cas de moteur électrique qui s'embrase et qu'il faudrait alors immerger dans un bassin d'eau, durant au moins 24 heures.

En l'absence d'autres interventions, le Conseil d'administration approuve à l'unanimité des présents et représentés, le rapport relatif au transport maritime de véhicules hybrides et électriques en date du 06 octobre 2025.

Le Conseil d'Administration mandate le Directeur Général de l'Office des Transports de la Corse pour engager, auprès des compagnies délégataires, les actions nécessaires visant à imposer aux passagers la communication du numéro d'immatriculation de leur véhicule lors de la réservation des billets.

7. Rapport relatif à l'autorisation de négocier et conclure un protocole transactionnel avec les compagnies Air Corsica et Air France visant à compenser les surcoûts générés sur la période 21-22

M. le Directeur Général Jean-François SANTONI, invité à prendre la parole, fait observer en préambule, que ce rapport illustre l'efficacité des services concernant les contrôles qui, dans le cadre des Comités, ont assuré un suivi précis selon une méthode de travail permettant de mesurer l'impact de l'augmentation du coût du fuel sur l'exploitation des dessertes aériennes Corse/Continent.

Il explique la méthode introduite « théorie de l'imprévision », validée par le Professeur Marion UBAUD-BERGERON spécialisée en droit des contrats publics, et détaillée dans le rapport.

M. SANTONI indique que l'OTC a rejeté la règle des vols assurés à 66% par Air France et à 34% par Air Corsica, et voulu une répartition équitable entre Air France et Air Corsica, soit 70% / 30% de l'indemnisation.



Il précise que le financement ne pourra intervenir qu'au moyen d'une partie des montants de compensation versés par l'OTC aux délégataires, au titre de l'année d'exploitation 2024-2025 ; l'indemnité d'imprévision sera libérée progressivement selon un calendrier à définir conjointement ; serait mis en place un mécanisme de réduction corrélative dans l'hypothèse où les montants de restitution s'avèreraient à ceux anticipés.

Sont intervenus sur ce point :

Mme Martine STAEBLER intervient pour rappeler le principe, en Finances publiques, de non-contraction des dépenses et des recettes, qui doivent être inscrites sans compensation entre elles, chaque opération budgétaire devant apparaître distinctement « il faudra une traduction parfaite des dépenses et des recettes ».

M. Xavier BOCOgnANO s'interroge sur le calcul du ratio entre les deux compagnies délégataires, 66% / 34%.

Le Directeur Général répond que le calcul a pris en compte le nombre de passagers transportés, ce qui donnait, sur un an, 66 % à Air France et 34 % à Air Corsica. Cependant, sur la période, on arrive à 70% pour Air France. La réalité des coûts d'exploitation de chacune des compagnies a été prise en compte et par souci de répartition équitable entre les deux opérateurs, il a été établi 70% pour Air France, 30% pour Air Corsica, ce qui, du reste, a fait « grincer des dents » du côté Air France.

Mme Evelyne FERRI souhaite savoir si la Corse serait habilitée à recevoir une participation financière de l'Etat pour faire face à ces dépenses, considérant que l'augmentation du coût du carburant est un problème mondial « qui n'est pas de notre fait, ni de celui du délégataire ».

Le Président ACQUAVIVA rappelle que l'Etat avait mis en place des dispositifs et notamment accordé des aides aux entreprises lors du Covid. Il estime qu'un accord est en bonne voie.

M. LALLEMENT intervient. Il estime que la façon de gérer le sujet par l'OTC, sans solliciter auprès de l'Etat de financement particulier est de bon sens, au regard des difficultés budgétaires nationales.

Il informe les membres présents qu'au niveau des services de l'Etat, les services se mobilisent afin de pérenniser les montants permettant d'assurer le financement de la Continuité Territoriale.

M. LALLEMENT revient sur la remarque émise par Madame le Payeur.

Afin de sécuriser cette délibération, il préconise de transmettre au Contrôle de légalité le rapport émis par Madame UBAUD-BERGERON à l'appui de celle-ci.

En l'absence d'autres questions, le Conseil d'administration procède au vote et approuve le rapport relatif à l'autorisation de négocier et conclure un protocole transactionnel avec les compagnies Air Corsica et Air France visant à compenser les surcoûts générés sur la période 2021-2022.



Nombre total de membres du conseil d'administration :	32
Nombre de membres du conseil d'administration présents ou représentés :	19
Nombre de voix pour :	17
Nombre de voix contre :	0
Nombre d'abstentions :	0
Nombre de non-participations :	2

Le Conseil d'Administration mandate le Directeur Général de l'Office des Transports de la Corse afin d'engager les discussions avec les compagnies aériennes Air Corsica et Air France en vue de finaliser un projet de protocole transactionnel qui sera soumis au vote d'un prochain Conseil d'Administration.

8. Rapport d'audit des comptes 2023 de la Délégation de Service Public Maritime

Le Président, en préambule, souligne que ce rapport balaye toute idée fausse de surcompensation. Il fait observer que la qualité du travail de l'OTC, sa rigueur au cœur des contrôles et la clarté de ses rapports confèrent une crédibilité, précieuse lors des échanges avec les services de l'Etat et de l'Union Européenne.

M. SANTONI JF, de nouveau invité à prendre la parole, commente le rapport d'audit des comptes 2023 de DSP maritime. Il fait tout d'abord observer que le contrat de Délégation de Service Public est actuellement dans sa première année d'exécution.

Il cite les fondamentaux qui sont la notion de bénéfice raisonnable fixé à 2,13% ; les clés de répartition sont 70 % pour le Service Public, soit le fret, et 30 % pour le non-Service Public, les passagers ; le CGCT fait obligation aux délégataires de produire chaque année, un rapport d'activité mais les comités de suivi examinent régulièrement les plans d'exécution prévisionnels et donnent ainsi tous les trois mois, une visibilité quasi parfaite de la situation, l'OTC a une parfaite connaissance de l'exécution des contrats.

Le Directeur Général note que grâce à la montée en puissance de l'établissement, les contrôles sont beaucoup plus stricts et félicite le contrôleur de gestion, recruté au sein de l'OTC au 1^{er} janvier 2024, pour son savoir-faire très pointu en matière d'analyse. Ainsi, un montant total de restitution précis a été retenu, qui s'élève à 3 008 622 €. Il ne s'agit pas d'erreur de versement mais de trop perçu sur les acomptes prévisionnels.

M. ORSONI, seul intervenant sur ce point, souhaiterait des précisions sur les ratios, savoir s'ils sont identiques à ceux retenus par l'Union Européenne.

Il se félicite du sérieux des contrôles et rappelle que pour son organisation syndicale STC, la Continuité Territoriale est mise en place pour servir les intérêts de la Corse et de son peuple, et non-pas ceux des opérateurs privés.

M. SANTONI indique qu'il s'agit de ratios aux contrats, de l'Union Européenne. Les clés de répartition théoriques étant contrôlées par poste de dépenses, les clés de répartition réelles sont définies et des réajustements plafonnés interviennent, qui ne doivent toutefois pas être supérieur à la règle des 70% 30%.



Le Conseil d'administration approuve le rapport d'audit des comptes 2023 de la Délégation de Service Public maritime.

Nombre total de membres du conseil d'administration :	32
Nombre de membres du conseil d'administration présents ou représentés :	19
Nombre de voix pour :	17
Nombre de voix contre :	0
Nombre d'abstentions :	0
Nombre de non-participations :	2

Le Conseil d'Administration mandate le Directeur Général de l'Office des Transports de la Corse afin d'assurer la restitution, au titre de l'année 2023, de la somme de 3 008 622.00 € pour le délégataire La Méridionale et de la somme de 1 102 919.00 € pour le délégataire Corsica Linea au bénéfice du délégant.

9. Rapport relatif aux locaux de l'antenne de l'Office des Transports de la Corse sise à Bastia (vote)

Le Président JF ACQUAVIVA laisse le soin à M. GIUNTINI, Secrétaire Général, de présenter le rapport.

M. Jean-Baptiste GIUNTINI rappelle que l'Office des Transports de la Corse dispose de locaux à Ajaccio et à Bastia.

Il indique que ceux de Bastia devraient faire l'objet d'un déménagement. Quant à la future installation rue Saliceti, une discussion est en cours sur le montant du bail.

Ce rapport propose de donner mandat au Directeur Général sur le processus, dont la résiliation du contrat de location des locaux du 15 boulevard De Gaulle.

En l'absence de remarques, le Conseil d'Administration procède au vote :

Le Conseil d'Administration approuve le rapport relatif aux locaux de l'antenne de l'Office des Transports de la Corse sise à Bastia en date du 06 Octobre.

Nombre total de membres du conseil d'administration :	32
Nombre de membres du conseil d'administration présents ou représentés :	19
Nombre de voix pour :	19
Nombre de voix contre :	0
Nombre d'abstentions :	0
Nombre de non-participations :	0

Le Conseil d'Administration autorise le Directeur Général de l'Office des Transports de la Corse à signer tout document relatif à cette procédure.



10. Questions diverses

Le Président Jean-Félix ACQUAVIVA passe aux questions diverses et invite les membres présents qui le souhaitent, à prendre la parole sur d'autres points, ou à exprimer leurs éventuelles remarques.

M. ORSONI intervient pour faire part des grandes inquiétudes de son syndicat concernant les emplois en Corse dans le secteur des transports.

M. ORSONI rappelle qu'hier, Air Corsica a procédé à une restructuration ayant entraîné la suppression de plusieurs emplois en Corse. Il souligne qu'aujourd'hui, c'est au tour de La Méridionale d'entamer une restructuration, marquée notamment par une réduction de sa flotte, ce qui entraînera la perte d'une centaine d'emplois de marins, dont les trois quarts sont basés en Corse.

Il indique que le navire *KALLISTE*, considéré par le STC comme un outil de développement économique et social pour l'île, sera vendu, sans que la Corse n'en tire le moindre bénéfice, alors même qu'il a été financé depuis sa construction par l'enveloppe dédiée à la Continuité Territoriale.

M. ORSONI exprime ses craintes quant au fait que, dans la continuité de ces événements, la Corsica Linea, premier employeur maritime de l'île, pourrait à son tour être fragilisée si aucune mesure n'est prise.

Il conclut en soulignant que ces évolutions sont particulièrement préoccupantes pour la jeunesse corse, qui va être de facto confrontée à une précarité croissante, alors qu'elle devrait pouvoir vivre et travailler dignement sur l'île.

Mme FERRI complète le propos de l'intervenant STC, en faisant part de l'inquiétude par rapport aux répercussions de la taxe carbone sur les prix pour les usagers et pour le fret.

Mme PIETRI observe que le dossier relatif à la compagnie maritime régionale corse n'a plus été évoqué.

Le Président remercie les intervenants et apporte les réponses suivantes :

Il affirme que les contrats de Délégation de Service Public seront assurés sans rupture, ils sont la garantie pour le fret et les passagers.

Il réitère la volonté politique du refus d'un monopole privé pour assurer la Continuité Territoriale car sans argent public, sans Service Public, la Corse deviendrait alors un Outre-Mer de la Méditerranée en termes de prix, de pouvoir d'achat, la remorque passerait de 1000€ à 3000€ « et ceux qui pensent le contraire font courir un énorme risque à tous les Corses ». Il fait observer que si la Continuité Territoriale s'effondre entre la Corse et Marseille, le port de Marseille serait entraîné dans la chute, le préjudice impacterait de nombreux acteurs socio-professionnels.

M. ACQUAVIVA revient sur la nécessité d'envisager un nouveau modèle et cite le taux de recouvrement de la TVA qui est de 7 % en Corse contre 3 % sur le Continent. Il estime qu'indexer la TVA sur la DCT est un moyen d'assurer le périmètre y compris son évolution



qualitative, tout en étant responsables. Il cite également la nécessité de reprendre les travaux relatifs à la création d'une compagnie maritime régionale, SEM ou SEMOP, afin d'arriver à plus de maîtrise et être moins tributaire des rapports de force entre compagnies privées.

Il indique les sujets d'extrême urgence, en cours :

Le montant de la Dotation de Continuité Territoriale, en premier lieu.

Le Président informe les membres présents que faisant suite aux Assises des Transports de juin dernier, un courrier circonstancié, accompagné du rapport KLOPFER, a été adressé au ministre des Transport, Philippe TABAROT, à l'ancien ministre de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation, François REBSAMEN, pour souligner l'état d'urgence, avec copie à la Préfecture de Corse et au Premier Ministre Sébastien LECORNU dès sa nomination.

La création d'une compagnie régionale maritime, aujourd'hui SEM, afin d'acquérir progressivement les navires.

Le Président fait savoir que la discussion n'a jamais été abandonnée mais retardée par divers événements : la guérilla juridique à l'encontre de toutes les DSP, que l'OTC a remportée en totalité, puis par la pandémie de COVID durant 2020-2022 et aujourd'hui, l'incertitude sur l'indexation de la DCT.

La situation de La Méridionale et son évolution.

Les Comités de travaux seront organisés. Sera observé le comportement du groupe CMA CGM qui a les moyens d'être partenaire de la Corse dans un autre dispositif, avec la mise en place d'une SEM d'investissement qui apporterait la « maîtrise de l'outil naval », la maîtrise des coûts, de l'évolution environnementale y compris pour ne pas subir les quotas, les biens de retour liés au service, de « bénéfice raisonnable ».

Les quotas payants sur les gaz à effet de serre et les amendes à devoir par les compagnies s'accumulent à un rythme alarmant, impossible à tenir. Juridiquement, la Continuité Territoriale ne peut s'acquitter de l'amende. Le Président rappelle que l'alerte a été donnée, les taxes dénaturent le tarif Résident et impactent tout le système, ce n'est pas adapté à la dimension insulaire.

La Méditerranée est un secteur qui est très attaqué. Néanmoins, bien connu de l'OTC qui observe, surveille et prend en compte la situation. L'Office des transports avance sur le GECT avec ses partenaires italiens.

En l'absence d'autres questions et interrogations, le Président remercie les Administrateurs ainsi que l'ensemble des participants à la séance.

L'ordre du jour étant épuisé et plus aucune question n'émanant des membres présents, le Président lève la séance à 13H00.