

Mardi 15 juin 2021

TDIE (transport développement intermodalité environnement)

Monsieur VAN CORNEWAL,

Vous trouverez, ci-dessous, de manière synthétique, les principales orientations en matière de transports proposées par la liste « Un soffiu novu » conduite par Laurent Marcangeli pour les élections territoriales de la Région Corse.

TRANSPORT ROUTIER

Notre priorité sera de réaliser un plan stratégique des infrastructures routières sur dix ans. Après une analyse de l'état des lieux, il s'avère nécessaire de classer et de hiérarchiser le réseau sur la base de l'intérêt régional et de l'intérêt des liaisons intercommunales. En ce qui concerne plus précisément les voiries internes aux intercommunalités, notre vision de la gouvernance se traduira par la signature de contrats établis dans le cadre d'une méthode de co-construction avec les élus de chaque territoire. Nous porterons une attention particulière à l'organisation territoriale dont dépend l'efficacité de l'entretien courant du réseau routier.

Dans ce domaine, nous accompagnerons également les intercommunalités dans le développement des pistes cyclables et voies douces.

TRANSPORT FERROVIAIRE

Après avoir réalisé un état des lieux de l'avancement du schéma d'investissement 2013-2022, il nous paraît nécessaire de passer du constat et des vœux à une mise en œuvre concrète des orientations partagées par tous comme le développement de pôles multimodaux pour favoriser la complémentarité et l'usage des transports collectifs ou la sécurité des infrastructures, la réduction des temps de parcours, et la qualité de prise en charge des usagers, qui doivent être priorités avec la déclinaison d'actions concrètes.

Au-delà de ces orientations incontournables, trois priorités vont guider notre action :

- Développer le réseau avec comme action prioritaire, la réalisation de l'extension du réseau sur la Côte Orientale de l'île (axe Bastia / Porto-Vecchio) ;
- Assurer la transition énergétique avec une attention particulière qui devra être menée sur les matériels roulant notamment pour la desserte intensifiée des zones périurbaines de Bastia et Ajaccio ;

- Développer les transports périurbains avec la mise en œuvre d'un véritable travail de partenariat avec les villes et les communautés d'agglomération pour le développement du tram-train tant en ce qui concerne l'augmentation du cadencement que la création des haltes et la mise en œuvre de véritables pôles d'échanges multimodaux (création zones de stationnement, coordination des horaires entre les différents modes de transports...).

TRANSPORT AÉRIEN

La particularité du marché corse est caractérisée par l'absence d'une économie forte sur l'île entraînant une très faible part des voyageurs d'affaires essentiels au modèle économique traditionnel et par un réel marché touristique correspondant pour plus des deux tiers du trafic total. L'intervention des pouvoirs publics dans les années 1980, par l'incorporation du transport aérien dans l'enveloppe financière de la continuité territoriale donne un format particulier au trafic insulaire. Ce concept repose sur le modèle du service public français : égalité dans l'accès aux transports, prix fixe, différenciation tarifaire selon des segmentations sociales (jeunes, étudiants, personnes âgées...) mais également, un minimum de vol par jour en hiver et l'accompagnement du flux touristique d'été. Par cette organisation réglementaire et financière, les gouvernements successifs ont voulu répondre à deux problèmes prégnants : faciliter le déplacement des insulaires tout au long de l'année à des tarifs accessibles et développer l'industrie touristique en suivant les variations de production entre l'hiver (cinq mois) et la saison estivale. Son but était de renforcer par des fréquences plus nombreuses, le lien avec le continent, produire des coûts de revient plus faibles permettant ainsi de dégager des marges de manœuvre destinée à diminuer encore les prix pour les insulaires et de transférer sur la Corse la valeur ajoutée créée par le transport.

Nos principales actions envisagées dans le secteur des transports aériens sont :

- Une modification de la gouvernance actuelle de la compagnie aérienne Air Corsica avec la recherche d'une stabilité économique et financière (recapitalisation éventuelle suite à la crise sanitaire) et du maintien des emplois
- La mise en œuvre d'une politique de développement à l'international
- La valorisation et le développement des aéroports de Figari et de Calvi

1/ Une recapitalisation d'Air Corsica, si nécessaire.

Tous les professionnels du secteur ont convenu que l'absence de fluidité dans la mobilité sera un frein considérable à la reprise du trafic aérien qu'il soit d'affaires ou touristiques (IATA). Pour Air Corsica une recapitalisation devra vraisemblablement être envisagée. Les compagnies qui survivront post Covid devaient être identifiables à la fin de l'année 2021 afin d'envisager une stratégie destinée à réduire le risque de la rupture de transport touristique essentiel aux fondamentaux économiques de la Corse.

Considérant que le « quoiqu'il en coûte » s'achèvera dès la régression significative de la pandémie, la reprise pour un retour à la normale nécessitera la mise en place de communication commerciale dynamique et offensive, ainsi que des soutiens légaux aux transporteurs aériens. Une position claire

sur les bienfaits du service public d'Air Corsica tout en laissant une place significative aux autres opérateurs sera un gage d'un retour à la normale.

2/ Un développement à l'international

Concernant le développement de l'entreprise et la satisfaction du monde touristique professionnel (de l'hôtelier aux commerçants de détail) tous revendiquent l'étalement de la saison et l'impossibilité de gérer l'hyper pointe touristique. C'est pourquoi nous proposons de faire d'Air Corsica un outil de développement hors saison vers l'Italie, l'Allemagne...

3/ Intervention dans la DSP

La desserte de Paris Figari doit nécessiter un effort sur l'hiver ; en effet, cette ligne connaît une croissance permanente et reste très prometteuse en termes de trafic. Elle est structurellement sous-dimensionnée en été par le cahier des charges.

TRANSPORT MARITIME

Des principes directeurs doivent guider notre gouvernance :

- Promouvoir une desserte maritime qui permet la régularité de la desserte,
- Mettre en œuvre rapidement la transition énergétique
- Placer au centre des objectifs la création d'emplois locaux
- Maintenir une dose de service public et une dose de marché libre.

Le service public permet l'acheminement du Fret, la desserte de tous les ports toute l'année et l'assurance pour une partie de la population de rejoindre Marseille toute l'année (étudiants - personnes malades - voyages professionnels). L'offre de marché libre de passagers (la plus importante) est essentiellement destinée à l'offre touristique et constitue une offre hivernale de fret complémentaire.

1/ Les ports

Il faut impérativement un nouveau port pour Bastia qui est le premier port de Corse qui présente des contraintes sécuritaires. Il devient également primordial d'électrifier les ports principaux (Bastia - Ajaccio) et les ports secondaires (Porto-Vecchio - Ile-Rousse - Propriano) dans un deuxième temps. En effet, quand les bateaux sont à quais en centre-ville, ils consomment de l'énergie pour leurs opérations de vie (maintenance...), l'énergie actuellement disponible à quai est une énergie au diesel qui émet des fumées et doit être remplacée par une énergie plus douce, qui facilitera l'acceptation des navires dans ces ports situés dans les centres villes. La CdC doit accompagner la CCI dans l'atteinte de ces objectifs.



**un soffiu
novu**

Un nouveau souffle
pour la Corse

LAURENT MARCANGELI 2021

2/ La desserte maritime

Depuis la création de CORSICA LINEA, l'offre de service aux usagers s'est améliorée corrélativement à l'offre de prix. Le service public maritime est plus fiable et plus viable et a également répondu à l'exigence de création d'emplois qualifiés. On peut se poser légitimement la question de la valeur ajoutée de la création d'une compagnie régionale.

La remise en cause de la notion de service public maritime est loin d'être pertinente. Il apparaît même au regard des bénéfices engendrés par le privé, que l'offre publique et privée sont complémentaires. Elles peuvent et doivent cohabiter, avec une offre de service public principalement sur le Fret (mais incluant du passager) et une offre de marché libre principalement sur le passager (mais qui est complémentaire sur le Fret).

Il faut absolument défendre le périmètre du Service Public pour les passagers, pour une offre de service optimale sans pour autant mettre en place une compagnie régionale. C'est sur cet engagement que la CdC avec l'appui de l'État doit privilégier ses échanges et le dialogue avec Bruxelles pour convaincre du bien-fondé de l'intérêt du Service Public maritime pour la Corse.

En espérant avoir répondu à vos attentes, je vous prie de croire, Monsieur le Délégué général, à l'expression de mes salutations distinguées.

Laurent Marcangeli