i Quaterni di l'Indipendenza

CORSICA LIBERA

Secondu Quaternu - I Trasporti

I TRASPORTI di dumane

PROBLÉMATIQUE GÉNÉRALE

Le premier volet des Quaterni di l'indipendenza nous a permis de démontrer la **pertinence globale** de l'**option indépendantiste**, tout en démentant, preuves à l'appui, un certains nombres d'idées reçues et de contrevérités, assenées depuis des lustres pour détourner notre peuple de son destin national.

Ce secondu quaternu nous permet d'entrer dans le vif du sujet, en proposant une approche thématique précise, qui sera suivie par beaucoup d'autres, puisque l'ambition de ce travail est de couvrir progressivement tout le champ de la réflexion concernant l'organisation future d'une Corse pleinement souveraine. Aucun domaine ne devra être oublié, même si ces condensés de propositions concrètes ne peuvent prétendre à l'exhaustivité. D'autres textes et articles, notamment dans le cadre du programme Corsica 21 de Corsica Libera, sont à la disposition de ceux qui souhaitent des précisions complémentaires sur certains points.

Si nous avons choisi de traiter des transports dans ce second Quaternu, ce n'est pas seulement parce que de nouvelles orientations ont enfin été données dans ce secteur, depuis l'arrivée des nationalistes au pouvoir territorial, mais surtout parce que, pour une île au coeur de la méditerranée, la **maîtrise des transports** est un **enjeu vital**, notamment en terme de développement économique.

Et ce qui a été considéré longtemps comme un handicap, peut devenir demain un atout majeur, à condition bien sûr de changer de cap, et d'adopter une politique des transports conforme aux intérêts de notre pays.

Au delà du traitement des différentes crises ponctuelles (touchant le maritime, l'aérien, ou les transports intérieurs), il s'agit de définir une **stratégie globale**, qui mette définitivement en synergie les **transports extérieurs et intérieurs**, de manière efficiente, c'est à dire, efficace pour un coût moindre, au service d'un **développement durable** (créations d'emplois pérennes directs et indirects, retombées sur l'économie productive du pays, orientations en matière de politique touristique, et de gestion de la richesse environnementale, etc...)

HIER : BILAN DE LA DÉPENDANCE

Dans un monde où les échanges sont un facteur essentiel de développement, la Corse a été longtemps pénalisée par des politiques contraires à ses intérêts. La comparaison avec d'autres îles montagneuses et marquées par l'éloignement, autant, voire plus que la Corse, est à cet égard instructif.

Cette situation a des causes historiques.
Au bénéfice de monopoles taillés sur mesure, l'État français a, depuis deux siècles, coupé la Corse de l'ensemble de ses relations traditionnelles avec son environnement méditerranéen, pour la confiner dans un tête-à-tête obligé avec le continent français.
Dans le même temps, et c'est dire la mesure de son cynisme, le même Etat multipliait les déclarations incitant les Corses à « s'ouvrir aux autres ».
La dépendance nous ruine et nous enferme.

La dotation de continuité territoriale a eu pour contrepartie la prise en compte d'intérêts contraires aux nôtres et notamment ceux du lobby Marseillais, avec des aberrations telles que l'achat de navires (NGV, Car ferries) inadaptés pour maintenir à flot les chantiers navals français; par des mécanismes analogues, l'achat scandaleux des AMG pénalisera pour longtemps la politique du train.
Le caractère contraint de nos échanges a par ailleurs déterminé une sorte de monoculture du tourisme français.

Si elle a pu perdurer tant que la Corse était un marché captif, cette politique a trouvé ses limites inéluctables avec la fin de la SNCM.

Ce qui frappe aussi, c'est que les différents moyens n'ont pas été pensés en terme de complémentarité. Les infrastructures (et les coûts de fonctionnement) se sont multipliés pour faire plaisir aux élus locaux, sans plan d'ensemble.
Ces errements ont d'ailleurs entraîné un retard considérable en matière de réalisation du réseau routier.

MAIS S'IL Y A BIEN UN EXEMPLE QUI ILLUSTRE CES CHOIX NÉFASTES, ET LEURS CONSÉQUENCES, C'EST BIEN CELUI DE LA SNCM.

LA SNCM OU LA MATÉRIALISATION INDUSTRIELLE D'UNE DOMINATION POLITICO-ÉCONOMIQUE DE LA CORSE

La SNCM est née en 1976, sur les décombres de la « transat » (Société Générale Transatlantique) et des messageries maritimes.
Cette compagnie aurait dû être un instrument de réponse politique et économique aux problèmes de la Corse, tel que celui de l'isolement lié à son insularité.

De plus, la Compagnie de par son activité commerciale et industrielle, aurait dû être également un acteur efficace du tissu économique, avec des retombées directes et indirectes liées à la desserte. Or, force est de constater qu'il n'en a rien été !
En effet, avec 80% de son chiffre d'affaires fait en Corse, et malgré une dotation financière dite de Continuité Territoriale versée par l'ile, de plus de 60 Millions d'euros annuels, la SNCM a toujours choisi délibérément d'embaucher prioritairement hors de Corse (70% du personnel navigant), ainsi que de soutenir très fortement l'économie française en région PACA.
Déjà, le 22 novembre 1999, de l'aveu même d'un rapport de la Commission du droit d'alerte du Comité d'Entreprise de la SNCM, on apprend que ce sont « plus de 1000 fournisseurs et entreprises qui gravitent autour de la SNCM en région PACA » (au total, plus de 40 millions d'euros annuels).

On apprend également que : « *les dépenses d'entretien de la flotte sont de 119 MF, les frais de ports appliqués s'élèvent à 50 MF, les combustibles à 54 MF, la taxe professionnelle à 10 MF* » qui ont bénéficié à Marseille ou à sa région.

Ces chiffres laissent rêveurs. D'autant plus que l'on sait que la région PACA n'a jamais investi le moindre centime, pour soutenir l'activité de la Compagnie.

"Jamais la SNCM ne s'est donnée les moyens d'être ce pourquoi elle a vu le jour, à savoir, un instrument de la Continuité Territoriale, au service du développement économique et social de la Corse."

En fin de compte, jamais la SNCM ne s'est donnée les moyens d'être ce pourquoi elle a vu le jour, à savoir, un instrument de la Continuité Territoriale, au service du développement économique et social de la Corse.
Pire que cela, la nature même de la Compagnie « Marseillaise », sa vision auto centrée et arc boutée sur elle-même, son fonctionnement où s'entremêlaient tous les corporatismes, la bureaucratie et une cogestion morbide, ont fait de cette Compagnie, un bloc singulièrement hermétique au monde extérieur, et à toute évolution.

On peut dire sans prendre de risques que la **SNCM était le stéréotype d'une entreprise de domination politico économique de la Corse.**

Au delà de la multitude de mesures défavorables prises par les différentes Directions, le comportement de l'Etat français a été, lui aussi, déterminant dans le naufrage de la compagnie.
Après avoir « recapitalisé » avec des fonds publics, celle qui de par sa volonté, est devenue une Compagnie privée, l'Etat Français n'a jamais pris la peine de vérifier, et à fortiori, de faire respecter, les engagements pris par l'ensemble des parties prenantes de la privatisation.
Autrement dit, il s'est totalement désengagé de son rôle d'arbitre, et de celui de garant de l'intérêt public et collectif.

MAIS POUVAIT-ON SÉRIEUSEMENT PENSER QU'IL EÛT PU EN ÊTRE AUTREMENT S'AGISSANT DE LA CORSE ET DES CORSES?

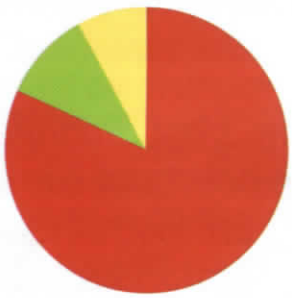
Il a, en accordant une confiance aveugle aux privés gestionnaires, contribué indéniablement à la situation de la SNCM.

Pour preuve, enthousiastes, les Ministres Thierry Breton et Dominique Perben en charge du dossier, ont écrit lors de l'entrée au capital des nouveaux actionnaires, le mercredi 31 mai 2006 : « le nouvel actionnariat de la SNCM, porteur d'un projet industriel et social fort et respectueux de l'entreprise et de ses salariés, donne à l'entreprise les moyens nécessaires pour se redresser et reprendre son développement, et créer les conditions pour garantir dans la durée un service public renforcé et de qualité pour la desserte de la Corse ». Quels visionnaires!

Ainsi, les actionnaires majoritaires Véolia et Transdev ne se sont pas privés, libres de tout marquage qu'ils étaient, de faire leur beurre.

En effet, ceux-ci ne voulaient pas consentir à un effort particulier, émanant de leur propre trésorerie. Au demeurant, depuis la privatisation, la multinationale n'a jamais engagé la moindre ligne budgétaire issue de ses fonds propres, sans préciser par ailleurs, que ces aides financières n'étaient que des avances de trésorerie faites à la SNCM, avec pour obligation à celle-ci, de les rembourser !

Par conséquent, les volumes financiers engagés, ont à chaque fois, abondé d'autant la dette de la Compagnie.



Les sommes engagées pour la SNCM se déclinaient comme suit :
Deux tranches ont été avancées par Transdev, une de 73 millions d'euros, et l'autre de 30 millions d'euros
14 Millions d'euros de Véolia
10 Millions d'euros de l'Etat

C'est donc 127 Millions d'euros qui étaient dus aux actionnaires

" En fin de compte, tout ce qui représentait une valeur foncière, navale, économique, financière, a été bradé aux plus offrants ! "

À cela, il fallait ajouter les condamnations de la Cour Européenne se traduisant par des amendes, d'un total de 440 millions d'euros.

Pour information, le résultat d'exploitation de 2013 affichait une perte de plus de 44 Millions d'euros : Il est à constater que seul le réseau de délégation de Service Public était à l'équilibre (lignes de Corse/Continent).

La SNCM ne pouvait donc pas envisager sur ses fonds propres de clarifier sa situation financière, et de faire face à cette dette colossale.

De plus, les actifs historiques dont disposait la SNCM, notamment dans le capital de la CMN, ont été cédés à cette dernière pour que « Sieur » Butler fasse une plus-value de plus de 60 Millions d'euros en 3 ans.
Le siège social (bâtiment historique) du 61 Boulevard des dames, a été vendu pour 15 millions d'euros... soit 750 euros/m2, sous-estimation par rapport au prix du marché du bâti !
Le NGV Liamone a pris un jour la mer vers le Pacifique, sans que l'on sache réellement, où était « passé » le navire, et les fonds liés à cette « escapade exotique ».

En fin de compte, tout ce qui représentait une valeur foncière, navale, économique, financière, a été bradé aux plus offrants !

Cette **dilapidation des actifs de la Compagnie** a constitué le fait aggravant, qui a plombé la structure, et a annihilé sa capacité d'équilibre et d'autofinancement.

AINSI, DÉMONSTRATION EST FAITE, QUE LA GESTION DE L'ETAT FRANÇAIS ET LA PRIVATISATION DE LA COMPAGNIE, LIVRÉE EN OFFRANDE AUX PETITS COPAINS DE SERVICE, FUT UN ÉCHEC DE GESTION ÉCONOMIQUE ET POLITIQUE MAJEUR.

LA SNCM OU LA MATÉRIALISATION INDUSTRIELLE D'UNE DOMINATION POLITICO- ÉCONOMIQUE DE LA CORSE

Ce **systeme global de dépendance organisée**, a arrimé la Corse au seul continent Francais et en a fait **un marché captif de consommation** : aujourd'hui les exportations de la Corse representent 1/4 de ses importations.

Pourtant, **il existe en Europe des îles** qui allient un éloignement du continent sans commune mesure avec celui de la Corse, qui sont aussi peu peuplées, et qui ont bénéficié pourtant d'une **véritable dynamique de développement** : Islande, Malte et Madère par exemple.

La Corse a été méthodiquement exclue de ce mouvement d'émancipation économique : elle a été liée à Marseille dans un système auto entretenu par ses grandes plates-formes logistiques, qui alimentent l'économie de la grande distribution de l'île, destinée pour partie à desservir l'afflux touristique, légitimant de la sorte la pérennité du système.

Ce système et son mode de gestion s'est imposé **au détriment des liaisons intérieures**, conduisant à créer des micro régions étanches les unes par rapport aux autres, les installant dans une situation « d'archipellisation », qui posera, à l'avenir, plus de problèmes que l'insularité elle-même.

AUJOURD'HUI: ENFIN, SUR LA BONNE VOIE

Le 13 décembre 2015, les Corses ont voté pour un changement radical et affirmé que la Corse est une Nation. L'action des élus de la majorité territoriale dans le domaine si sensible des transports maritimes a d'ores et déjà, malgré les difficultés, donné une orientation décisive, qui prouve que l'heure du changement réel est arrivé. Ils ont ainsi pu répondre à une question, qui est emblématique de ce que la volonté politique peut accomplir, lorsqu'elle est au service de la nation:

■ QUEL CADRE JURIDIQUE, POUR LA COMPAGNIE MARITIME PUBLIQUE CORSE ?

Sous la mandature précédente, l'Assemblée de Corse, pour répondre à une demande formulée par le groupe « Corsica Libera », avait instauré une Commission devant mesurer « la fiabilité et la faisabilité d'une Compagnie Régionale ».

Pour rejeter l'idée d'une maîtrise des transports maritimes de l'île, les militants du statu quo, issus de tous horizons politiques et syndicaux, ont de tout temps avancé des arguments peu crédibles et fallacieux.

Ainsi, à les en croire, « la création d'une Compagnie Régionale relevait d'une aventure, voire d'une chimère, inaccessible de par un caractère juridique et financier trop contraignant »

Or, le travail de la Commission, a sur ce point, été très clair, et a permis d'effacer toute ambiguïté sur le sujet. « Rien n'empêche une Collectivité, à fortiori représentante Publique d'un territoire insulaire, frappé de par sa nature, d'un handicap permanent lié à sa géographie, d'organiser ses transports jusqu'à être propriétaire et gestionnaire du matériel naval ».

En d'autres termes, le concédant du marché, en l'espèce, la Collectivité Territoriale de Corse, peut également être le concessionnaire de celui-ci. Sous certaines conditions, il peut également s'attribuer en dehors de toutes contraintes des appels d'offre européens, toute ou partie de la Desserte de Service Public Maritime.

Partant de ce constat, la nouvelle majorité qui constitue le Gouvernement de la Corse, a multiplié les ateliers de travail et ce, afin de convaincre le plus grand nombre.

Par ce biais, les élus de l'Assemblée de Corse ont pu disposer de tous les exemples.
Le Gouvernement de la Corse n'a pas hésité à inviter les Présidents de groupes à se déplacer jusqu'en Ecosse pour observer sur place, qu'un modèle proche de celui que nous préconisions, existait.
Ainsi preuve était faite que celui-ci était non seulement possible, mais qu'il constituait d'ores et déjà un maillage actif entre les îles, et les différents territoires écossais.

C'est donc forte de ce constat, et sous propositions de l'Exécutif et de la Présidence de l'Assemblée de Corse, que l'Assemblée a délibéré en faveur de la mise en place de deux SEMOP (Société d'économie mixte à objet prioritaire).

Les **SEMOP** constituent un **cadre juridique moderne et innovant** qui traduit en droit Français, le **droit communautaire Européen**. Il permet de mettre en place des partenariats publics/privés où la **Puissance Publique**, peut, soit par capitalisation majoritaire, soit par la mise en place d'une minorité de blocage, être la **clé de voute du dispositif** et fixer ainsi le cap en fonction non pas, des seuls intérêts financiers des armateurs, mais bien en tenant compte d'un développement économique et social du territoire dont elle est garante.

Ainsi, ce mécanisme permet, pour la première fois depuis quarante ans, une maitrise des transports maritimes par la Corse et pour la Corse.

Globalement, en ce qui concerne la politique des transports extérieurs, le travail accompli par l'Assemblée de Corse ces derniers mois, sera déterminant pour l'avenir. Nous y reviendrons.

DEMAIN : LA MAÎTRISE DES TRANSPORTS POUR UNE CORSE INDÉPENDANTE

" Tout ce qui est fait aujourd'hui prépare l'indépendance "

Tout ce qui est fait aujourd'hui prépare l'indépendance, mais cette cohérence globale ne doit rien au hasard, et nous impose d'anticiper en permanence, en définissant les prochaines étapes.
Il est impératif, pour cela :

- **D'opérer les choix en ayant à l'esprit leur finalité.**
Par exemple, peut-on doubler la capacité d'accueil du port de Bastia, en vue de doubler le nombre des touristes, sans se préoccuper de l'évolution de nos capacités d'accueil déjà à saturation au plus fort de la saison ? Ou en oubliant l'impérieuse nécessité d'étaler le tourisme dans l'année pour ne pas subir les conséquences déstabilisantes de l'effet de crête de juillet Aout ?

- **De penser les transports en termes de complémentarité.**
Des choix doivent être opérés. Vouloir un port et un aéroport dans chaque région de l'île génère des coûts d'investissement et par la suite, de fonctionnement, que la collectivité ne peut assumer.
Et l'effet paradoxal est de faire de chacune des régions dotées d'un port et d'un aéroport une annexe de Paris ou de Marseille, alors que les relations avec le reste de l'île sont mal assurées.

- En contrepartie, **de mettre réellement à niveau notre réseau de transports internes.**

- **De prévoir des objectifs à terme**, en ce qui concerne l'accessibilité de la Corse, par la diversification des moyens et des destinations, la régulation sur l'année, la mise en place d'infrastructures transfrontalières (des financements européens sont disponibles pour ce type de réalisations)

En matière de transports maritimes, nous devrons rapidement apporter des réponses concrètes à la question suivante :

QUELLE FLOTTE POUR LA COMPAGNIE PUBLIQUE CORSE?

Il nous faut identifier les besoins de la Corse en matière de Délégation de Service Public, et considérer que ce périmètre vital pour le développement économique et social de l'île, constitue le point de départ sur lequel nous devons adosser la flotte.

Aujourd'hui, la Délégation de Service Public détermine un périmètre, où le service est exécuté par 7 navires de type cargos mixtes (3 CMN - 4 Corsica Linea).

La DSP (délégation de Service Public) doit donc être le terrain où nous devons enraciner notre entité.

FINANCEMENT ET RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE

Le financement de la flotte a de tout temps été dressé, comme un obstacle insurmontable à l'avènement d'une Compagnie dite « Régionale ».

Soit, cela relevait d'une idée reçue de certains observateurs méconnaissant le dossier, soit, beaucoup moins honorable, cela était sciemment orchestré pour discréditer par la désinformation, l'idée d'une Compagnie Maritime Publique Corse.

Bien sûr, il n'en est rien ! Car, de par le fait que la création de notre Compagnie Publique, avec la récupération du matériel naval ne se fera pas ex nihilo, la mise en service de la future flotte, ne sera donc jamais une aventure économique, aux objectifs surréalistes.

" il nous faudra envisager à moyen terme son renouvellement et sa modernisation. "

La Corse a, au sein de sa Collectivité Territoriale, et ce, à maintes reprises, exprimé le souhait de voir le matériel naval en charge du Service Public, être versé au titre de son patrimoine public, ce qui serait la moindre des choses, dans la mesure où l'Assemblée de Corse, au travers du financement de dotation de Continuité Territoriale, a financé les navires.

En effet, nous sommes de ceux qui pensons que le matériel naval dédié à la DSP, doit revenir à la puissance publique, et ne pas être une fois de plus, l'outil des intérêts prédateurs privés.

Ceci étant dit, il est évident qu'une fois la flotte récupérée, il nous faudra envisager à moyen terme son renouvellement et sa modernisation.

Le renouvellement de la flotte se fera en fonction de la sortie en sifflet des unités navales, elle sera programmée dans le temps et planifiée dans sa forme, pour être effective au plus tard, sous dix ans.

La CTC devra faire appel à ces outils de financement, à travers la SEM (société d'économie mixte) d'investissement créée à cet effet.

Celle-ci, devra budgétiser l'achat de « Ropax », autrement dit, des navires rouliers accueillant des passagers.

Pour exemple, leur capacité en fret, devra être équivalente à celle du Pascal Paoli, soit 2300 mètres linéaires.

Leurs capacités en passagers, et ce afin de rationaliser au mieux les coûts liés à l'exploitation, devront être augmentées significativement par rapport à l'existant, pour atteindre une capacité totale de 1000 à 1500 passagers par unité navale.

Toujours à des fins de rationalisation des coûts, ces navires devront bénéficier des **nouvelles technologies, moins gourmandes en combustible et par conséquent, générant moins d'impact, tant au niveau des finances de l'entreprise, que sur un plan environnemental.**

Lors de la construction, nous devrons pratiquer une politique de « **clonage** » pour avoir des « **sister-ships** ». Chaque unité devra être, à quelques détails près, identique aux autres. Ainsi, nous pourrons **obtenir des économies d'échelle, et diminuer significativement le prix d'achat d'1/3.**

A court ou moyen terme, nous devrons chercher des **partenariats avec les entreprises industrielles locales, notamment avec les CFC.**

En effet, il serait pertinent de **s'appuyer sur les infra structures des Chemins de Fer de la Corse, qui disposent à Casamozza, d'un atelier d'une grande superficie.**

Dès lors, nous devrions envisager une **utilisation contractuelle commune des lieux, garantissant pour chaque partie, un gain financier.**
Les CFC, par la location des locaux et du matériel d'usinage, bénéficieraient d'une manne financière non négligeable, la Compagnie Maritime éviterait elle, des surcoûts liés à l'achat du foncier, à la construction de bâtiments, ainsi qu'à l'achat de matériel d'usinage.

De plus, de par une politique commune d'achat et de stockage de la matière première, de réparation, et de l'usinage des pièces, le site connaitrait une **mise en valeur par une activité productive.**
Elle serait **bénéfique aux deux entités publiques Corses.**

ROLE IMMEDIAT ET PERSPECTIVES D'AVENIR POUR LA COMPAGNIE MARITIME PUBLIQUE CORSE

Nous l'avons vu au début de ce document : le transport maritime d'une île à une autre, ou d'une île au Continent, a de tous temps tenu une place prépondérante dans l'état de santé économique de celle-ci.

Cette règle est une constante, et fait des transports, à fortiori maritimes, un élément essentiel au développement économique et social de notre territoire.

Ces transports doivent selon nous, être abordés sous deux angles, celui de l'immédiateté, et celui de la perspective.
C'est seulement sous cette condition, que nous pourrons construire avec perspicacité, des transports efficients, pour répondre à nos besoins d'aujourd'hui, ainsi qu'à ceux que nous aurons identifiés et déterminés pour demain.

L'IMMÉDIATETÉ

Il nous faut dès à présent disposer d'un outil fiable, performant et permanent.
La fiabilité et la permanence sont deux notions indispensables et indissociables à une définition juste de ce que doit être un réel Service Public répondant aux intérêts de la Corse et des Corses.

LA PERSPECTIVE

Celle-ci se décline en deux axes. Un reposant sur une politique de complémentarité entre les différents transports (maritime, aérien, et ferroviaire) l'autre, sur la mise en place d'un mécanisme de Continuité Territoriale s'exerçant de plein droit dans l'arc de la Méditerranée occidentale, avec les pays membres de l'Union Européenne.

a. La complémentarité des transports intérieurs et extérieurs de la Corse mise en place dans une politique multimodale, doit permettre à la Corse de créer un réel maillage où ses propres entités jouent un rôle de solidarité et de complémentarité entre elles. A défaut, on assisterait et ce, par le biais du dictat du marché, à une mise en concurrence entre l'aérien, le maritime et le ferroviaire.

Ainsi, l'édifice des transports de la Corse, n'ayant que pour seul objectif l'appât du gain, se verrait déstabilisé et totalement inopérant, en plus d'être coûteux (et ce pour gommer les pertes d'exploitation). Il s'agit donc pour nous, de réaliser une réelle politique commerciale et industrielle concomitante qui ne peut s'exercer que dans une vision globale et collective de nos transports.

b. La Continuité Territoriale Européenne que nous appelons de tous nos vœux, doit permettre à la Corse de rayonner dans son environnement immédiat, et sortir du seul dispositif de Continuité Territoriale qui lie dans le cadre d'un Service Public, la Corse à l'Europe via la France. Ceci contribue à notre souci d'émancipation pleine et entière.

QUEL CADRE JURIDIQUE POUR ASSEOIR UN SERVICE PUBLIC EUROPÉEN ?

De par le fait que la législation en la matière, est évolutive, un inventaire des règlements européens doit être effectué, afin de pouvoir nous appuyer sur tout dispositif juridique et économique, nous permettant d'atteindre nos objectifs initiaux.
Nous pensons que pour vivre dignement sur notre terre et garantir ce droit aux générations futures, il nous faut redéfinir des droits sociaux, et un modèle économique qui n'oppose pas les besoins collectifs vitaux, à la préservation du patrimoine et des ressources.
La défense des Services Publics, doit être abordé selon cette philosophie d'action, à l'échelle insulaire et européenne.
Nous devons nous opposer aux politiques de privatisation, et utiliser tout dispositif européen existant, dont nous pourrions tirer des avantages collectifs.

Ainsi, il nous faut pouvoir utiliser des dispositifs tels que les **G.E.C.T.**

Règlement (CE n°1082/2006 du Parlement Européen et du Conseil du 5 Juillet 2006) relatif à un Groupement Européen de Coopération Territoriale (G.E.C .T.)

ARTICLE 3 : COMPOSITION DU G.E.C.T.

1. Le G.E.C.T. est composé de membres, dans les limites de leurs compétences en vertu du droit national, appartenant à une ou à plusieurs des catégories suivantes :
a. Etats membres ;
b. Collectivités régionales;
c. collectivités locales ;
d. Organismes de droit public au sens de l'article 1, paragraphe 9, deuxième alinéa, de la directive 2004/18/CE du Parlement Européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services.
Les associations composées d'organismes appartenant à une ou à plusieurs de ces catégories peuvent également être membres.

2. Les membres d'un G.E.C.T. sont situés sur le Territoire d'au moins deux Etats membres.

ARTICLE 7 : MISSIONS (PARAGRAPHE 2)

Le G.E.C.T. agit dans le cadre des missions qui lui sont confiées, qui se limitent à faciliter et à promouvoir la coopération territoriale afin de renforcer la cohésion économique et sociale, et qui, sont déterminées par ses membres, étant entendu qu'elles doivent toutes relever de la compétence de chacun d'entre eux, en vertu de son droit national.

Les deux articles cités ci-dessus sont en conformité avec les attributs de la Corse en matière d'organisation de ses transports extérieurs, tels que définis par la dernière loi de décentralisation.

La Collectivité Territoriale de Corse, est donc éligible à la mise en place des G.E.C.T.

Le GECT s'intègre dans le cadre plus large du programme INTERREG européen Medocc inscrit dans le cadre de la politique régionale de l'Union Européenne.

Le dispositif Groupement Européen de Coopération Territoriale (G.E.C.T.) a pour but de faciliter une coopération des collectivités, des établissements, au travers des frontières européennes.

Pour nous, ces mesures politico juridiques doivent s'inscrire dans une logique d'intérêt collectif, de partage des richesses, ainsi que de compétences, prenant en compte les spécificités locales, la dimension sociale.

Elles devront aussi respecter le patrimoine culturel et environnemental des peuples et des régions impliqués. Ces points fondamentaux doivent permettre les échanges économiques entre les états et les régions, ou les régions entre elles, en évitant le lobby de grands groupes financiers et des multinationales.

Pour ce faire, nous devons mettre en place un réel Service Public à la disposition du Peuple Corse et des Usagers.

Avec un total de 308 milliards d'Euros mis à disposition par l'Europe et destinés à financer les actions, le G.E.C.T est une véritable arme juridique et financière dont le Peuple Corse doit s'emparer pour promouvoir différentes Politiques de Développement de Services Publics Inter-régionaux.

Le lancement, à Bastia en avril dernier, du G.E.C.T. sur les transports en Méditerranée pourrait, de ce point de vue, être une excellente nouvelle, et traduit bien le chemin déjà parcouru en très peu de temps par le nouveau pouvoir territorial nationaliste.

NOTRE COMPAGNIE PUBLIQUE SUPPORT NAVAL ET TECHNIQUE D'UN CABOTAGE CÔTIER DANS LES 20 PROCHAINES ANNÉES.

Nous l'avons vu, notre Entité Publique devra avoir pour mission d'apporter des réponses aux problèmes de transports maritimes de la Corse.

À court terme, en assurant la délégation de Service Public de délégation de Continuité Territoriale, à moyen terme, en étant au cœur d'un **dispositif de Continuité Territoriale Européenne**, enfin, à long terme, soit à l'horizon de 20 ans, en **organisant le cabotage côtier**.

En effet, le projet d'aménagement et de développement durable de la Corse, prévoit et précise dans son schéma de mise en valeur de la mer, l'ambition de dynamiser l'économie littorale et maritime.

Ainsi, et constatons que la route du littoral de la côte occidentale de la Corse ne permet pas une fluidité nécessaire, le document propose un mode de transport « moderne et innovant », par la mise en place, de **navettes maritimes pour un cabotage entre les ports**.

Dans cette optique, et étant entendu que ce type de liaison aurait pour avantage, de **désengorger le trafic routier, de minimiser l'impact sur l'environnement, de développer économiquement et socialement les territoires,**

VOICI UN EXEMPLE D'EXPLOITATION :

Liaison Ajaccio/Porto*/Calvi
** Port de Castagna*

Ajaccio/ Porto : distance 38' soit 2h
Porto/ Calvi : distance 28' soit 1h30

Départ Ajaccio 7h30 - arrivée Porto 9h30
Départ Porto 10h30 – arrivée Calvi 12h
Départ Calvi 14h – arrivée Porto 15h30
Départ Porto 16h30 – arrivée Ajaccio 18h30

Remarques :

Ce modèle est calculé sur une base de 20 nœuds

Pour desservir Porto, nous pensons qu'il faut réhabiliter et développer le Port de Castagna, autrefois utilisé pour l'exploitation de bois, charbon, pierres ou d'autres marchandises, telles que les agrumes...

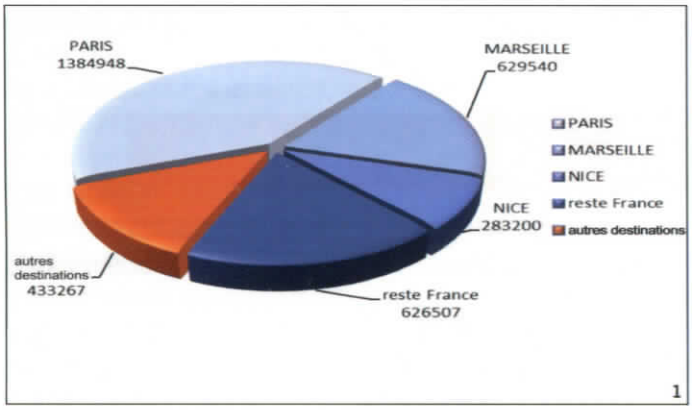
Cela permettrait d'une part d'ancrer Porto dans le maillage du cabotage côtier, et d'autre part, d'encadrer la plaisance dans ce site remarquable en offrant des infrastructures modernes aux plaisanciers.

En ce qui concerne le matériel naval pour le cabotage, nous pensons que des navires fret/passagers d'une longueur de 50 mètres, avec un tirant d'eau maximum de 3 mètres, et une vitesse d'environ 25 nœuds, seraient les plus appropriés pour ce service.

L'exemple des transports maritimes, de par l'actualité et les changements récemment intervenus, est ici omniprésent. Mais la politique des transports demeure un tout cohérent avec des objectifs de développement qui nous imposeront d'explorer à terme plusieurs pistes.

ORIENTATIONS POUR LES TRANSPORTS AÉRIENS

Si la Corse compte 4 aéroports, ceux-ci, avant Décembre 2015 et l'arrivée au pouvoir territorial des nationalistes, n'ouvraient que très peu sur l'extérieur. Avant les nouvelles orientations, dont on ne peut encore mesurer tous les effets, les flux concernaient quasi exclusivement la France (87%) dont une part écrasante sur Paris. Les autres destinations étrangères représentaient 13% des mouvements.



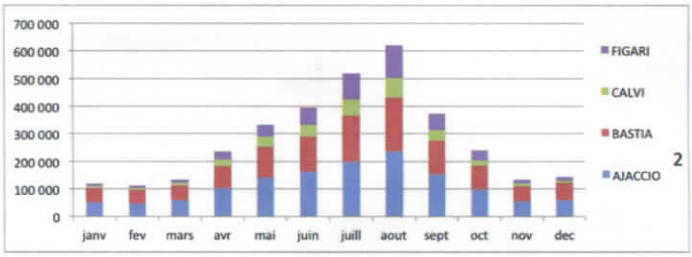


Fig. 1 et 2 : Mouvements des passagers en Corse en 2014.
Sur les 4 aéroports corses, le déséquilibre est considérable entre l'hiver et l'été. On passe de 100000 passages en Février, à plus de 600 000 en Aout, soit un rapport de 1 à 6 entre février et Aout.

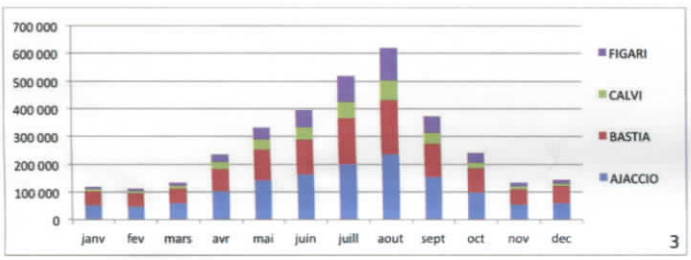


Fig. 3 : Répartition des passages en Corse en 2014, par mois.

A contrario de la Corse, Malte est un pays indépendant qui a su et pu négocier son adhésion à l'Europe, en fonction des intérêts de son peuple. Avec un seul aéroport, ses destinations sont diversifiées, toute l'année, vers plusieurs pays, en particulier les pays développés du nord de l'Europe. Compte tenu de sa démographie (environ 430000 habitants), et de sa situation en Méditerranée, Malte peut être comparée de manière sérieuse à la Corse au plan des stratégies développées pour les transports extérieurs.

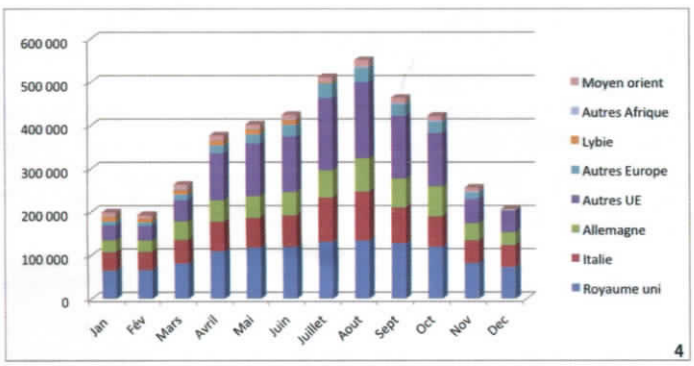


Fig. 4 : Répartition des passages à Malte en 2014, par mois.
Malte connait aussi un phénomène saisonnier, mais largement moins accentué (200 000 Arrivées/Départs en Février, 550 000 en Aout) soit un rapport de 1 à 2,75.

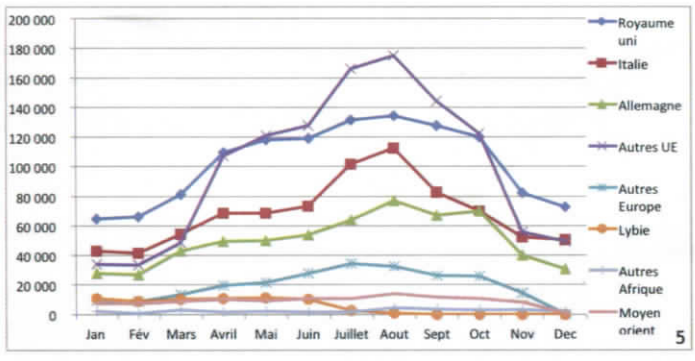
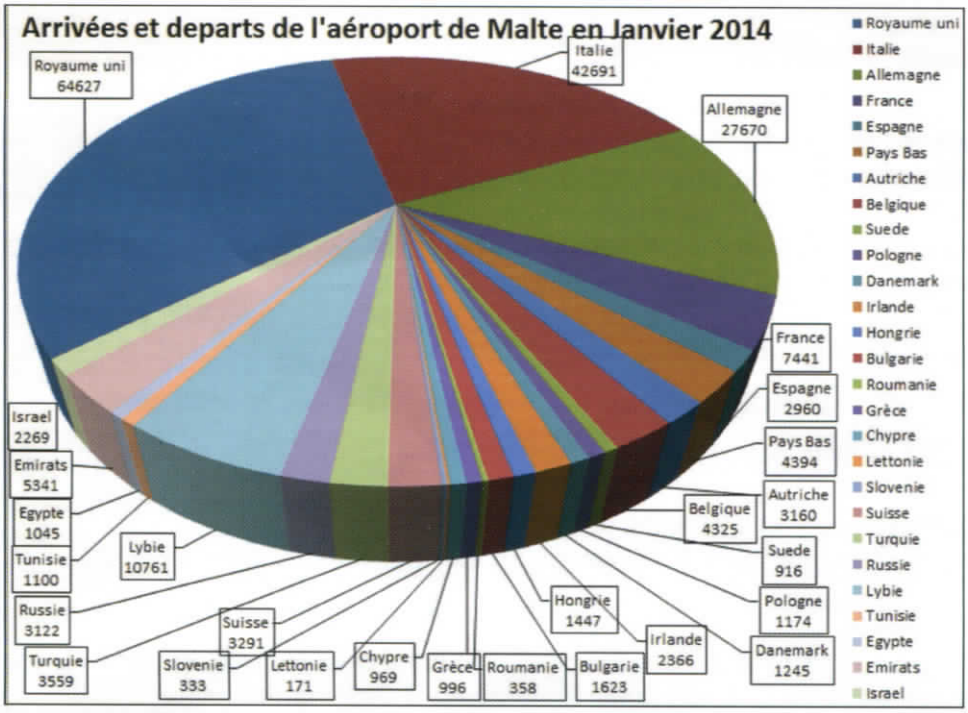


Fig. 5 : Les principaux flux de passagers aériens à Malte, au long de l'année 2014.
En toute saison, on peut, à partir de Malte, se rendre dans toute l'Europe, et au-delà. On peut même aller à Paris. En Corse, on peut aller uniquement à Paris, Marseille, Nice...



Chez nous, ceux qui ont toujours critiqué les nationalistes et tenté de faire croire à un prétendu « repli sur soi» en cas de prise du pouvoir par les forces nationales, ont, en réalité, méthodiquement organisé ce repli de la Corse sur elle-même, la rupture de ses relations avec son environnement, et sa transformation en marché captif, au profit de toutes sortes d'intérêts...

Nos orientations dans le domaine des transports aériens prennent, bien évidemment un sens diamétralement opposé à ce que l'on pourrait qualifier de gestion du non développement durable.

C'est pourquoi nos préconisations dans ce secteur vital seront les suivantes:

- **Développement de nouveaux marchés, à travers notamment des lignes internationales y compris hors haute saison.** Il conviendra de s'insérer dans des marchés particulièrement porteurs (Europe du nord, Méditerranée)

- **Création d'un centre de maintenance technique en matière aérienne, ce qui permettrait à Air Corsica d'assurer la maintenance d'autres compagnies basées en Méditerranée.** Non seulement il s'agirait d'un marché très rentable, mais cette démarche entraînerait également une formation de personnel de haute technicité

- **Création d'un centre de formation.** Ceci nécessiterait l'acquisition d'un ou deux simulateurs (ATR + Airbus), dont le prix unitaire est approximativement celui de l'avion lui-même, mais cet effort s'avèrerait sans aucun doute intéressant à accomplir car il existe un marché à cet égard

- **mise en œuvre d'un service postal**, qui, là encore, pourrait s'insérer dans un marché particulièrement rentable

- **Création d'une filière fret** destinée à l'exportation de produits frais de l'agriculture, de la pêche, de la pisciculture... Cette création serait d'autant plus intéressante que l'aéroport d'Orly se trouve à proximité du marché international de Rungis. Elle permettrait d'alimenter le fret et la ligne tout au long de l'année. Elle doit se concevoir en complémentarité et non en concurrence avec le fret maritime, ce qui nécessite la confirmation d'une stratégie précise.

Les inflexions choisies par les nationalistes à l'Assemblée de Corse sont, à cet égard, très importantes pour l'avenir : elles concernent, bien sûr, l'évolution des DSP actuelles, la continuité territoriale méditerranéenne et transfrontalière (service public de continuité entre les îles de la Méditerranée et le continent français, lien Toscane-Corse-Sardaigne, inclusion à terme des Baléares et de la Catalogne), l'ouverture de « routes annuelles » avec les capitales européennes, le projet du « métro aérien » (axe Pise-Bastia-Ajaccio-Cagliari).

Comme on l'a déjà vu, nous sommes désormais sur la bonne voie. Il s'agira de s'y maintenir et de redoubler d'effort pour atteindre l'objectif de pleine maîtrise que nous nous sommes fixé.

ORIENTATIONS POUR LES TRANSPORTS INTERNES

Nous avons tantôt évoqué la nécessaire complémentarité des transports intérieurs et extérieurs, et l'importance d'une multimodalité efficiente, qui doit être aussi de mise en ce qui concerne les transports internes eux-mêmes.
Dans ce domaine pourtant, il paraît évident que, pour des raisons d'incohérence dont les causes ont déjà été précisées, tout reste à faire. C'est bien là, la rançon de décennies de gestion clientéliste.
Malgré les annonces répétées durant tout ce temps, la Corse souffre d'un retard considérable en matière routière. Sur le plan technique, la réalisation du réseau routier renvoie à de nombreuses questions, concernant, par exemple :

- Les délais pour réaliser le pont d'Abra et le pont Baggioni (3 ans et demi, contre 2 ans pour le pont du vecchio au 19ème siècle),
- Les terrassements utilisés de façon abusive au détriment de techniques avancées,
- Les routes neuves avec des virages dangereux (à l'issue du tunnel de Soveria, Barchetta etc...) et accidentogènes, etc....

La longueur totale du réseau routier corse était jusqu'ici de plus de 8 000 km (densité 0, 93 km/km² contre 1,9 km/km² au niveau français) dont 576 nationales, 4 458 départementales, 3 049 communales.
Le parc de 187 000 véhicules particuliers, et 35 000 utilitaires légers.

Selon le Padduc, bien qu'il assure la « mobilité principale aussi bien pour les personnes que pour les biens, le transport routier ne fait toutefois l'objet d'aucune mesure globale et cohérente. A la faiblesse des données s'ajoute une double imprécision géographique (les comptages des débits et non des flux) et fonctionnelle (motifs de déplacement non connus). » On remarque également que «la Corse dans son ensemble souffre d'un sous-équipement routier mais particulièrement autour des deux principales agglomérations et au sein des bassins de vie ruraux. Ce sous-équipement induit d'une part, un engorgement des entrées d'agglomérations et d'autre part, un enclavement du milieu rural». A cela, il convient d'ajouter l'absence de liaisons fiables et performantes entre les diverses zones les plus peuplées (entre Ajaccio et Bastia en particulier), et l'absence de réponse adaptée aux problématiques liées au relief, au climat, ainsi qu'à la forte saisonnalité due au tourisme, variable selon les zones.

Il faut aussi noter le nombre croissant de ménages résidant de plus en plus loin du pôle urbain qui ont recours à la voiture individuelle pour leurs déplacements quotidiens.

L'extension débridée de l'urbanisation le long des routes a aussi pour effet de prolonger d'autant les zones à vitesse de circulation réduite, et la construction a proximité des voies engendre par ailleurs des problèmes lors des travaux, sans oublier l'impact sur la sécurité.

On voit bien que la question des transports renvoie plus globalement à celle de l'aménagement du territoire, et du projet global de développement.

Pour ce qui intéresse le train, les deux missions visées (grandes lignes et périurbain) doivent être développées; en quelques années l'offre kilométrique a augmenté de 25% et la fréquentation de 55% (variation entre 2006 et 2013), les "grandes lignes" entre Aiacciu, Bastia et Calvi draînant 40% des quelques 830000 passagers annuels.
Il y a là des potentialités de développement indéniables, dans le cadre d'une articulation pertinente avec les autres moyens de transport.

ORIENTATIONS POUR LES TRANSPORTS INTERNES

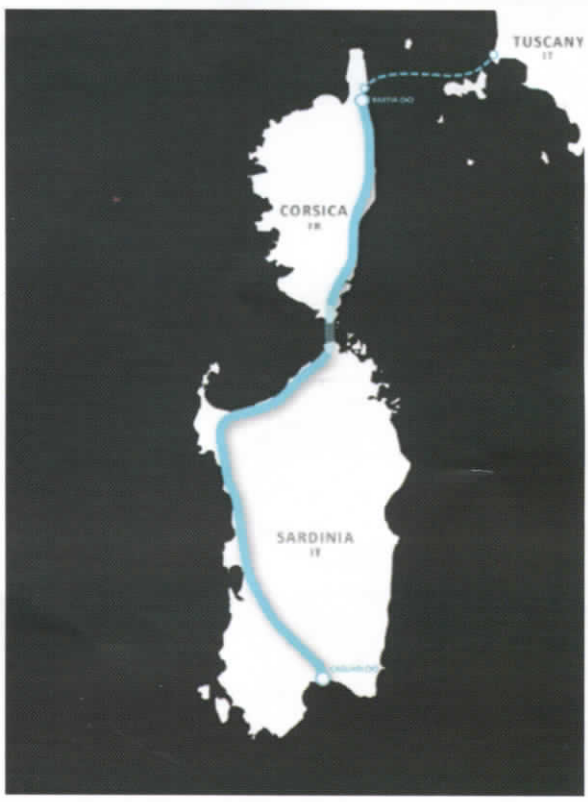
Quant aux autres transports collectifs (autobus), on s'aperçoit qu'avec une mobilité globale territoriale légèrement supérieure à celle de la France, la Corse utilise proportionnellement très peu le transport collectif (même si l'on tient compte de la fréquentation touristique). La part de marché du collectif n'atteindrait qu'environ 2% des voyageurs.Km.
Notre action prioritaire passera donc par les grands axes suivants:

- **Amélioration du réseau routier** : diminution des délais moyens et amélioration de la sécurité aujourd'hui largement défaillante. Suppression des « points noirs », qui engendrent régulièrement des drames (priorité absolue).
- **Désengorgement du réseau routier** par l'évolution des infrastructures ferroviaires.
- **Liaison ferroviaire rapide et compétitive** Ajaccio Bastia. La liaison directe, en moins de 3 heures, avait été plébiscitée dans les années 60. Ce serait le seul moyen pour donner au train une utilité économique et éviter de recourir à la voiture.
- **Utilisation du train** pour le péri et le suburbain, et **pour désengorger les villes**, ainsi que les accès à certaines infrastructures (exemple du port de Bastia), **tout en optimisant l'intermodalité.**
- **Rentabilisation du train**, notamment avec le transport des marchandises, et le ferroutage.
- **Développement du maillage** par autobus pour toutes les régions.
- Intégration à tous les niveaux de choix des **critères "création d'emploi en Corse, corsisation des emplois"**.

ANTICIPER LES TRANSPORTS DU FUTUR

La voiture électrique ne pose pas de problèmes majeurs et ne peut qu'offrir d'intéressantes opportunités.
La robotique, l'avènement des transports intelligents sont eux, d'ores et déjà inscrits dans un paysage qui deviendra vite incontournable. La Corse ne devra pas manquer les rendez-vous du futur, ou elle subira des logiques qui la dépasseront au lieu de s'approprier des outils performants à mettre au service d'une vraie vision de développement.
L'essor de nouveaux moyens, comme les véhicules autonomes (sans conducteur), ou les drones (petits avions sans pilote), bouleverseront le domaine des transports, mais ne remettront pas forcément en cause les politiques les plus cohérentes.

Les projets de **trains à très très grande vitesse, comme l'Hyperloop** imaginé en Californie, se multiplieront. Ces trains électromagnétiques circulent sous basse pression, pour éviter la résistance de l'air, dans des tubes surélevés au-dessus du sol; ils utilisent des capsules circulant sur coussin d'air (pour éviter les frottements) dans un double tube. Elon Musk, le patron de Tesla (automobiles électriques) a déjà lancé, il y a quatre ans, un projet de train hyperrapide — plus de 1 100 km/h — qui doit relier San Francisco et Los Angeles en 30 minutes. Ce concept intéresse au plus au point de nombreuses sociétés. Plusieurs autres projets sont à l'étude, entre Bratislava, Vienne et Budapest, Montréal et Toronto, Los Angeles et Las Vegas, Lyon et Saint-Etienne, et même **entre la Corse et la Sardaigne.**



En effet, après un appel à projets, Hyperloop One a sélectionné 34 dossiers sur 2600 dans le monde, dont 8 en Europe, parmi lesquels celui de la Corse.
Si cette idée se concrétise un jour, la Corse et la Sardaigne ne seront plus séparées l'une de l'autre que par quelques minutes. Les conséquences, notamment économiques et sociales, seraient très importantes. **Il est impératif que cela se fasse au bénéfice de la Corse et des Corses.**

Prévoir, c'est se donner les moyens d'orienter l'avenir dans ce sens.

VERSU L'INDIPENDENZA

Incù u nostru primu quaternu, aviamu dimustratu a pertinenza è a validità di l'idea indipendentista, purtendu e prove chì ciò chì ruvina a Corsica ghjè, prima di tuttu, a dipendenza ind'è a quale hè stata mantinuta di manera artificiale sin'à avà da e pulitiche statale francese.

Fendula finita incù l'idee false prupagate pè impedì à u populu corsu di compie u so destinu naziunale ci tuccava à fà cunnosce l'urientazione chì permetteranu à u nostru paese d'urganizassi in tutt'i settori.

Ind'è stu secondu quaternu trattemu di i trasporti. Ancu s'è l'elezzione di i naziunalisti à l'Assemblea di Corsica anu digià scambiatu assai cose riguardu à stu cartulare, ci tocca à definisce oghje una pulitica di i trasporti per una Corsica libera, indipendente, nazione d'Auropa.

A SUPRANITÀ DI DUMANE S'APPRONTA AVÀ.

Di sicuru, nant'à stu suggettu tuttu un si pò scrive ind'è un quaternu cum'è quessu, ma une poche d'urientazione è di pruposte da definisce una strada, è una strategia ind'è un duminiu essenziale per u sviluppu di u nostru paese, vi sò prisentate quì.

D'altri quaterni tematichi esceranu ind'è i mesi à vene, per trattà di tutti l'altri settori.

Stu travagliu hè tamantu. Tutti quelli chì volenu arricchisce u prugettu naziunale, ponu mandacci e so cuntribuzione.

CUSTRUIMU OGHJE, TUTT'INSEME, A CORSICA LIBERA DI DUMANE.

CUN NOI, SCRIVITE
I QUATERNI DI L'INDIPENDENZA !
Ghjè un prugettu evulutivu è participativu. Sti Quaterni sò i vostri quant'è i nostri !
Sè vo avete rimarche, pruposte o cuntribuzioni, mandatecile à u nostru indirizzu mail : ***iquaterni@corsicalibera.com***