



REVUE DE PRESSE

Du 28 & 29 novembre 2022

Mission Communication

SOMMAIRE

01 **TRANSPORT** P3

L'AERIEN FRANÇAIS S'ENGAGE A AMELIORER SES SERVICES..... P3

DESSERTA DE LA CORSE : LE CONSEIL D'ETAT DEBOUTE CORSICA FERRIES P4

LE RISQUE DE GREVE POUR NOËL POUR LE SECTEUR AERIEN..... P5

AERIEN : BRUXELLES VA ESCAMOTER L'INTERDICTION DES VOLS... P6

02 **CORSE**..... P

LA MONTAGNE CORSE EN QUETE D'UN TRAITEMENT PLUS SPECIFIQUE..... P

N°

ECHO TOURISTIQUE DU 28/11

L'AERIEN FRANÇAIS S'ENGAGE A AMELIORER SES SERVICES

<https://www.lechotouristique.com/article/laerien-francais-sengage-a-ameliorer-ses-services>

Le 25 novembre 2022, lors de son congrès annuel, l'Union des aéroports français (UAF) a signé une charte en faveur de la qualité de service dans le transport aérien. Se sont engagés à ses côtés le ministère français des Transports, la FNAM, Air France et le groupe ADP (Aéroports de Paris).

Estimant être investis « dans une transition écologique qui doit permettre au secteur d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050", tous se sont engagés dans une démarche d'amélioration de la qualité de service pour le transport aérien français. (voir détails ci-dessous). Au-delà des déclarations, les compagnies devront dans les faits s'améliorer pour rembourser les passagers lésés en cas d'annulations de vols. Le sujet a été largement débattu lors du congrès Selectour à Athènes.

Le suivi de la charte d'engagement et du plan d'actions en découlant feront l'objet de points d'étapes réguliers entre les signataires d'ici aux Jeux Olympiques et paralympiques de Paris 2024, et sera accompagné d'une démarche interministérielle lorsque nécessaire. Un point de suivi présidé par le ministre des Transports sera organisé d'ici mars 2023.

Les engagements de la charte

- 1) Développer des indicateurs adaptés permettant de mesurer la qualité de service ;
- 2) Engager les moyens nécessaires pour minimiser les retards et annulations de vols, en renforçant la coopération entre les différents acteurs de la chaîne du transport aérien ;
- 3) Offrir un accompagnement renforcé des passagers en aérogare, en particulier lors des périodes de grands départs ;
- 4) Assurer un haut niveau de protection des passagers aériens (...) et une application rapide des règles en matière de droits des passagers, tout particulièrement en cas d'irrégularité de vols ;
- 5) Offrir un haut niveau de qualité de service dans le traitement des bagages ;
- 6) Oeuvrer au développement d'un parcours passager garantissant, à chacune de ses étapes, la plus grande fluidité ;

7) Poursuivre et accélérer la modernisation des systèmes de navigation aérienne en France, conformément au schéma directeur européen SESAR visant à minimiser les retards et les émissions de CO2 ;

8) Promouvoir les métiers du transport aérien, développer leur attractivité et renforcer les compétences.

ECHO TOURISTIQUE DU 28/11

DESSERTE DE LA CORSE : LE CONSEIL D'ETAT DEBOUTE CORSICA FERRIES

<https://www.lechotouristique.com/article/desserte-de-la-corse-le-conseil-detat-deboute-corsica-ferries>

La compagnie maritime Corsica Ferries, qui contestait les conditions de la future délégation de service public (DSP) maritime pour la desserte de la Corse entre 2023 et 2029, a été définitivement déboutée vendredi par le conseil d'Etat.

Le tribunal administratif de Bastia avait déjà rejeté le 20 juillet dernier les contestations de Corsica Ferries à l'encontre de la future DSP. Selon la décision, le conseil d'Etat, la plus haute juridiction administrative, a rejeté la demande de la compagnie maritime d'annuler la première décision du tribunal administratif.

Des recours en justice quasi-systématiques

Suite à celle-ci, seules deux compagnies avaient candidaté, le 25 juillet dernier, à l'appel d'offres pour cette nouvelle DSP de la collectivité de Corse : la Corsica Linea et La Méridionale. Cette DSP, comme les précédentes, concernera les lignes entre Marseille et les cinq ports de l'île : Bastia, Ajaccio, Propriano, Porto-Vecchio et L'Île-Rousse.

Elle fait l'objet de « discussions » avec Bruxelles, a indiqué jeudi à l'Assemblée de Corse le président du conseil exécutif Gilles Simeoni, mais devrait être attribuée en décembre, possiblement par un vote lors de la session de l'Assemblée de Corse du 15 et 16 décembre puisqu'elle doit débiter au 1er janvier 2023. Le bras de fer entre la Corsica Ferries et la Collectivité de Corse, marqué par des recours en justice quasi-systématiques à l'égard des DSP ou des appels d'offres, dure depuis plusieurs années.

Dans l'une de ces procédures, la Collectivité de Corse avait été définitivement condamnée par le Conseil d'Etat le 29 septembre 2021 à verser 86,3 millions d'euros à la Corsica Ferries en réparation d'un préjudice lié au « subventionnement illégal » de sa concurrente, l'ex-Société nationale Corse Méditerranée (SNCM) entre 2007 et 2013.

Le risque de grèves pour Noël plane sur le secteur aérien



Les hôtesses et stewards de la filiale française d'EasyJet ont menacé de déclencher un mouvement social au moment des fêtes.

FLORENT SELVINI

Y aura-t-il assez d'avions à Noël en France ? Les menaces de grève pour les salaires et les conditions de travail se multiplient dans un secteur qui n'a pas encore totalement surmonté les effets de la crise sanitaire.

Après ceux d'Air France, ce sont les hôtesses et stewards de la filiale française d'EasyJet qui ont menacé de déclencher un mouvement social au moment des fêtes tandis que la compagnie basée au Royaume-Uni s'est dite prête hier à poursuivre le dialogue. Aucun préavis de grève n'a encore été formellement déposé au sein du transporteur « low cost », contrairement à Air France où des syndicats de personnels navigants de cabine (PNC) ont prévu de se mobiliser du 22 décembre au 2 janvier sur fond de conflit social autour de leur accord collectif. Mais les syndicats et la direction d'EasyJet se sont séparés jeudi dernier sur un échec des négociations annuelles obligatoires, a expliqué William Bourdon, délégué du Syndicat national du personnel navigant commercial (SNPNC-FO).

Selon lui, alors que l'intersyndicale formée avec l'Union des na-

vigants de l'aviation civile (Unac) réclame des augmentations en rapport avec l'inflation, ce que propose EasyJet est « en dessous de 6 % » pour la rémunération totale, comprenant parts fixes et variables. Et « dans le même temps », a assuré William Bourdon, « la compagnie a choisi de changer d'assureur sur notre prévoyance santé ». « Les augmentations de cotisations qu'on va subir en janvier du fait de ces mauvais choix-là ne seront pas compensées. (...) Sur la prévoyance, on a +94 % ».

Dialogues toujours ouverts

Après l'échec des NAO s'est ouvert hier un « processus de résolution de conflit » entre direction et syndicats mais William Bourdon s'est dit pessimiste quant à l'issue de ces discussions : « C'est mal engagé ». Le SNPNC a mis en garde contre « un risque très important d'arrêt de travail du personnel navigant commercial pendant les fêtes de fin d'année » et « exhorté la direction à reconsidérer sa position ».

EasyJet France reste « toujours dans une logique de dialogue », a affirmé hier son directeur général

Bertrand Godinot, tout en disant « très déçu que le SNPNC menace publiquement de prendre les clients en otage pour les fêtes alors que les discussions sont toujours en cours ».

Lors des NAO, les syndicats se sont vus proposer selon lui « une offre très compétitive et supérieure à l'inflation moyenne lors des 12 derniers mois, et malheureusement cette offre a été rejetée ». Les demandes syndicales sont « sans doute assez déconnectées de la réalité économique de l'entreprise », déplore-t-il, alors qu'« on vient de vivre la plus grande crise de notre histoire, on a perdu de l'argent sur les trois années précédentes, on est toujours dans une situation fragile ». Le mois dernier, EasyJet a en effet annoncé s'attendre à une troisième perte d'affilée pour ses résultats annuels décalés, attendus ce mardi.

Le transporteur britannique avait pris de plein fouet les pénuries de personnel touchant les compagnies comme les aéroports alors que la demande redécollait, à l'origine notamment de semaines de chaos dans les aéroports britanniques.

La direction « avait choisi de faire des économies sur le dos

des PNC en baissant le ratio du nombre d'équipages par avion, c'est une conséquence d'un mauvais choix stratégique », a dénoncé William Bourdon. « Évidemment, on fait le maximum pour éviter toute grève qui impacterait nos clients », a promis pour sa part Bertrand Godinot. EasyJet emploie 1 800 personnes sous contrat français dont 1 000 stewards et hôtesses.

Même engagement au dialogue de la part de la direction d'Air France, qui affirme que « la négociation est toujours en cours », l'objectif étant « d'atteindre un nouvel accord ».

Après avoir perdu plus de 10 milliards d'euros cumulés en raison du Covid-19 en 2020 et 2021, le groupe Air France-KLM a réalisé un bénéfice net de 232 millions d'euros sur les neuf premiers mois de 2022, mais sa situation financière reste précaire.

Un autre conflit social dans l'aérien se profile, cette fois en outre-mer : les pilotes d'Air Guyane et Air Antilles ont annoncé la semaine dernière avoir déposé un préavis de grève du 17 au 22 décembre, pour réclamer « des conditions de travail justes et loyales ».

https://www.tourmag.com/Aerien-Bruxelles-va-escamoter-l-interdiction-des-vols_a116419.html

L'Assemblée nationale avait voté pour la suppression des vols ayant une alternative en train de - 2h30

Pour une fois ce n'est pas la France, mais l'Europe qui fait l'usage dû "et en même temps". Alors que la Commission européenne tente de faire prendre un virage vert à l'économie de l'Union, Bruxelles devrait se prononcer très prochainement sur la proposition française d'interdire les vols intérieurs ayant une alternative en train de moins de 2h30. Et la décision de la Commission va plutôt pour un allègement de la loi nationale et dans le sens des compagnies aériennes.

L'Europe est parfois schizophrénique.

Pendant que la Commission proposera un durcissement des normes concernant les automobiles, afin de réduire leur pollution, elle va aussi se prononcer très prochainement pour une version plutôt allégée de la loi d'interdiction de vols intérieurs en France.

Souvenez-vous, en octobre 2019 sur proposition du Premier ministre Edouard Philippe, se constituait la Convention citoyenne pour le climat.

150 citoyens français tirés au sort devaient alors définir des projets pour "réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 40 % d'ici 2030 par rapport à 1990," rappelle Wikipédia.

Sur les 149 propositions, l'une d'elles impactait drastiquement l'aérien français.

Elle stipulait qu'il fallait "organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps, sur un trajet de moins de 4h," annonce le site de l'événement.

La proposition avait été reprise, puis escamotée par le gouvernement, avec un projet de loi adopté rabotant à 2h30 l'alternative en train. L'Europe devrait encore alléger le dispositif.

La plainte de l'Union des aéroports français (UAF) et du Scara devrait très prochainement connaître son verdict pour un texte "sérieusement amendé" croit savoir les Echos.

Vols intérieurs : une loin seulement pour 3 ans

Le projet de loi qui devait entrer en vigueur en mars 2022, puis suspendu en décembre 2022, par la Commission européenne va pouvoir être bientôt appliqué en France.

Après une année de tractation entre l'instance européenne et le gouvernement français, le "texte en ressortira sérieusement amendé," commente le journal.

Tout d'abord, l'interdiction ne pourra être que temporaire, contrairement au projet de loi initial.

Pour se conformer aux règles européennes, la limitation ou interdiction des droits de trafic, même face à de graves problèmes environnementaux ne peut pas excéder trois ans.

A lire : L'Assemblée nationale a voté pour la suppression des vols intérieurs, mais quelles sont les lignes concernées ?

Ainsi, en 2026, les compagnies pourront de nouveau programmer des vols intérieurs ayant une alternative en train de moins de 2h30.

Ce n'est pas tout, car la Commission rappelle que l'interdiction n'est possible que "si d'autres modes de transport fournissent un service satisfaisant, réduisant ainsi son champ d'application aux seules liaisons desservies en direct par des trains à grande vitesse".

Pour finir, le texte ne pourra pas concerner les vols de correspondance avec des liaisons vols long-courriers.

Finalement quel sera l'intérêt d'une telle loi ?

CORSE MATIN DU 29/11

LA MONTAGNE CORSE EN QUÊTE D'UN TRAITEMENT PLUS SPÉCIFIQUE

Corse infos
CORSICA INFURMAZIONE

mardi 29 novembre 2022

corse matin
CORSE MATIN

7

La montagne corse en quête d'un traitement plus spécifique

Deux motions portant sur le financement des actions engagées au bénéfice des territoires de montagne et sur le transfert programmé de la compétence eau et assainissement ont été adoptées hier lors du comité de massif organisé à Salice

Fidèle au principe de décentraliser les réunions au plus près des communes de montagne, le comité de massif de Corse avait convoqué ses membres à la mairie d'U Salice, hier matin, au cœur du Crüzinu. Deux thèmes principaux figuraient à l'ordre du jour : le schéma d'aménagement de développement et de protection du massif corse (SADPMC) et la gestion de la ressource « eau ». À la clé, pour chacun de ces thèmes, la présentation de deux motions proposées par Jean-Félix Acquaviva, président délégué du comité de massif de Corse.

Pour rappel, depuis son arrivée aux responsabilités, le Conseil exécutif de la Corse a fait de la politique en faveur de l'intérieur et de la montagne une priorité dont le comité de massif, constitué en 2017, est l'un des principaux outils. Depuis janvier 2021 et jusqu'à ce jour, via l'intervention du fonds montagne, sa commission permanente a permis la concrétisation de 200 opérations réparties dans les secteurs des réseaux et infrastructures, des services de base, du tourisme de montagne, ainsi que de l'agriculture pastorale et productive.

« Mais nous arrivons à un mo-



L'intégralité des maires présents a approuvé les deux motions proposées par Jean-Félix Acquaviva. PASCALE CHAUVEAU

ment crucial, car le premier schéma d'aménagement arrive en fin de mise en œuvre en 2023 », alerte Jean-Félix Acquaviva, « et les fonds attribués ne correspondent pas à la réalité de la Corse ». En effet, contrairement aux autres massifs situés sur le continent, la Corse ne bénéficie pas d'une enveloppe financière au titre du Feder dit « de massif ». La Col-

lectivité de Corse perçoit une enveloppe au titre de la continuité territoriale, et alloue la partie non dépensée pour les ports, aéroports et routes au fonds montagne géré par le comité de massif. Par ailleurs, la loi de finances a limité le dispositif d'aides du plan « avenir montagnes » à une période de deux ans.

Ainsi, à l'instar des autres co-

mités de massif, Jean-Félix Acquaviva propose d'adresser une motion à la Première ministre demandant la poursuite de ce programme afin de lui permettre de produire ses pleins effets. Une motion complétée par la demande qu'un fonds dédié, sous forme de subvention globale dévolue au massif corse, soit attribué à travers la loi de finances.

Focus sur la gestion de la ressource « eau »

Autre élément débattu lors de la réunion d'hier : la gestion de la ressource « eau ». « Avec l'accélération du changement climatique, la hausse des besoins et la nécessité d'organiser un partage équitable des ressources, la gestion de l'eau est devenue un enjeu majeur », a souligné Gilles Giovannangeli, président de l'Office hydraulique. Et si la Corse dispose d'un remarquable taux de milieux aquatiques en bon état écologique, chimique et quantitatif, l'île n'en est pas moins handicapée par un retard conséquent en matière d'infrastructures. Au programme : moderniser et mettre en conformité les dix barrages existants, réaliser de nouveaux ouvrages (deux sont prévus en Balagne et en Plaine orientale), économiser l'eau, et enfin rehausser des barrages existants pour en augmenter les volumes. Ce qui sera réalisé sur celui de Figari à un horizon de cinq ans, ce qui permettra de régler les problèmes de pénurie qui affectent l'Extrême-Sud.

Les dispositifs d'aides proviennent principalement de l'accord-cadre signé tous les quatre

ans entre l'Agence de l'eau et la Collectivité de Corse. Mais, comme le faisaient remarquer les nombreux maires présents, il y a un « net désengagement » de l'Agence de l'eau, qui a réduit ses financements. Heureusement, la Collectivité de Corse, mais aussi le comité de massif, et de façon plus marginale les dotations quinquennales permettent de combler les lacunes. Le principal grief reste la préconisation de l'Agence de l'eau de transférer la compétence eau et assainissement aux communautés de communes dès 2026. « Pour être efficace, l'eau est une ressource qui doit être gérée en proximité », martèle Jean-Félix Acquaviva. Qui plus est, la Corse est, encore une fois, la seule région qui ne soit pas adossée à une Agence de l'eau spécifique, puisque le territoire insulaire dépend de l'agence Rhône Méditerranée.

Ainsi, une seconde motion a été proposée par le député et président du comité de massif pour que le transfert de la compétence eau et assainissement ne soit pas obligatoire mais facultatif, afin que chaque commune puisse décider de sa position en fonction de sa situation particulière.

PASCALE CHAUVEAU

Atc.corsica