



Afin de souligner les propositions en matière de mobilité et d'en faciliter l'analyse comparative, l'association Velocità a pris connaissance :

- des professions de foi des candidats aux élections territoriales accessibles sur:
<https://programme-candidats.interieur.gouv.fr/elections-regionales-2021/listes-candidates.html?region=94&tour=1&liste=7>
- de leurs programmes plus détaillés disponibles sur internet (voir les sources indiquées).

Vous trouverez ci-dessous une extraction brute des paragraphes en lien avec la thématique des transports.

Certains candidats ont également répondu à notre questionnaire spécifique lié au vélo sur la plateforme [Parlons Vélo 2021](#).

Michel STEFANI - Campa megliu in Corsica / Vivre mieux en Corse

source : <https://www.michelstefani2021.com/programme/>

+ Voir la plateforme [Parlons Vélo 2021](#)

- Engager de grands projets structurants : “[...] prolongement de la ligne de chemin de fer en plaine orientale ; **programmes routiers et voies vertes facilitant les mobilités**”
- Transports maritimes :
L'improbable création de la Compagnie régionale a conduit à l'impasse. Il n'en faut pas plus à l'Autorité de la concurrence pour préconiser la suppression de la délégation de service public (DSP) et réduire la dotation de continuité territoriale. De plus, la majorité régionale, comme la précédente, se trouve confrontée à l'acharnement procédurier des actionnaires de Corsica Ferries et à une réglementation européenne conforme à la libéralisation low cost. Nous proposons :
 - Un renforcement de la délégation de service public, une régulation du marché hors DSP, avec obligations tarifaires applicables en obligation de service public (OSP) à tous les opérateurs, afin d'empêcher le bradage commercial.
 - L'inscription des navires au pavillon premier registre français notifiant le respect des obligations fiscales et sociales.
 - L'utilisation des excédents de la dotation de continuité territoriale pour baisser les tarifs.

Agnès SIMONPIETRI - Ecologia Sulidaria

source: <https://ecologia-sulidaria.corsica/notre-programme/>

Voir la plateforme [Parlons Vélo 2021](#)

Parce que la Corse est une île et qu'elle est en Méditerranée, le projet écologiste qui invite à repenser les transports et les mobilités devra non seulement rendre accessible à toutes et tous des **transports en commun de qualité** et réaménager le territoire vers un modèle de service public de transport écologique, solidaire et multimodal, mais aussi prendre en compte ses relations maritimes et aériennes avec l'extérieur de proximité (Sardaigne, Toscane, Provence) ou plus éloigné (Europe, Rive

sud de la Méditerranée). Cela ne va pas sans une remise en question de l'économie du transport qui passe, au regard de la crise actuelle, par une réflexion sur la taille et la typologie des véhicules, des avions et des navires, ainsi que des ports et des aéroports.

- Continuité territoriale maritime et aérienne ou « effacer la mer »

Il ne s'agit pas, selon le mot du philosophe Jean-Toussaint Desanti, d'effacer la mer mais bien plutôt de faire en sorte que l'insularité devienne un outil déterminant de la politique économique, sociale, environnementale et culturelle de la CDC. Cela passe par la poursuite et l'amélioration de la desserte aérienne par la Compagnie Air Corsica, et par la création de la compagnie maritime régionale telle qu'elle a été votée par l'Assemblée de Corse.

Cela passe aussi par le fait de repenser pour la Corse la notion même d'intermodalité pour la mettre en cohérence avec la réalité insulaire. L'intermodalité doit ici se conjuguer entre les transports internes et externes comme entre le routier, le maritime et l'aérien.

La CDC veillera à ce que les compagnies établissent des fréquences et des horaires permettant par exemple, de partir de Lozzi en bus, d'arriver en train à l'aéroport ou au port de Bastia, de poursuivre en bateau ou en avion, et à l'arrivée sauter dans un nouveau train pour poursuivre vers Paris, Barcelone, Bruxelles ou Rome.

- Repenser la continuité territoriale

Le système actuel de continuité territoriale pour les marchandises induit 3 conséquences majeures néfastes à la Corse :

- La continuité territoriale favorise une situation de concurrence intenable pour les produits locaux : comment développer les cultures alimentaires lorsque les produits européens (oranges, clémentines par exemple), ou même plus lointains (kiwis ou agneaux néo-zélandais) sont proposés beaucoup moins chers ? Ou l'abandon pur et simple de certaines productions (fourrage, aliment bétail, bois, etc.), même si elle n'est pas la cause unique. La Corse est le seul pays subventionnant les importations en organisant ainsi sa propre concurrence.

- Elle a généré une dépendance extrême au continent français, au détriment de pays plus proches comme l'Italie continentale ou la Sardaigne, en faisant augmenter le bilan carbone des importations, en cassant la relation commerciale traditionnelle de la Corse avec sa voisine et en fragilisant l'approvisionnement.

- Elle a engendré des situations de monopoles des transporteurs routiers et maritimes par la création d'un "consortium" qui tient de fait l'ensemble de la chaîne, de l'importation jusqu'aux déchets en passant par la distribution.

Malgré son coût exorbitant, elle n'a pas permis l'équivalence du niveau des prix qui justifiait au départ sa mise en place : tant sur l'alimentaire que sur les carburants, les Corses paient toujours plus cher.

C'est donc le principe même du fonctionnement actuel de la continuité territoriale qui doit être remis en cause, si l'on souhaite parvenir à un niveau de souveraineté alimentaire acceptable, et améliorer le niveau de vie des Corses.

La CDC doit étudier dans les meilleurs délais une refonte complète du système, tenant compte du "poids écologique" du transport, des risques de dérapage liés aux monopoles, de ses objectifs de production, du bon usage des fonds publics par leur réorientation vers l'autonomie de notre île et la création de richesses « réelles » et non « artificielles ». Et prendre des mesures immédiates pour cesser de subventionner les produits concurrents de ceux dont elle soutient la création (exemple : bois, pellets, productions agricoles bio, aliments pour animaux...)

- la question du port de Bastia

La question du port pose de fait la question de l'avenir de la Corse : combien de touristes, quel type de tourisme, combien de nouveaux habitants à nourrir et loger ; la dimension du port – réhabilité ou neuf – doit être la conséquence de choix de développement en amont et non le point de départ d'un développement incontrôlé dépassant la « capacité de charge » de notre île – cette question est cruciale dans une île qui pour l'instant ne sait pas maîtriser les pointes touristiques et peine à gérer les déchets, l'eau, l'assainissement.

[...]

La construction d'un nouveau port aura un coût (estimé pour l'instant à plus de 600 millions d'euros) dont les fonds pourraient plutôt servir à favoriser l'autonomie alimentaire ou les transports intérieurs (train, route transversale). Les 9/10e de la consommation locale sont importées à ce jour. Autant dire que les navires qui accostent à Bastia arrivent pleins et repartent vides.

De plus, la part du transport de passagers par l'aérien a dépassé celle du maritime, évolution qui n'avait pas été anticipée au début du projet "Carbonite". Il ne faudrait pas que celui-ci soit déjà obsolète à sa livraison ; le dimensionnement de ce port doit être réfléchi au regard de l'évolution de la société corse que nous souhaitons. Comme l'a montré la crise Covid, le pari d'une activité économique touristique dominante rend notre île très fragile.

Pour toutes ces raisons, nous pensons que le seul projet valable d'un point de vue écologique, économique et sociétal est celui de la requalification du port actuel.

- Indispensable amélioration du réseau routier, du maillage et de l'**intermodalité** des transports
Un réseau routier performant reste indispensable en Corse, ou le retard en sécurité est important ; il est aussi la condition de survie ou repeuplement des villages. La CDC doit alors appliquer strictement les décisions du PADDUC en ce qui concerne les routes : chaque village doit bénéficier d'un accès prioritaire au centre de vie le plus proche ; les financements doivent être priorisés et non dispersés sur l'ensemble des routes.

Pour mieux relier l'est et l'ouest de l'île, l'idée d'une route transversale reliant le Fium'orbu et l'Altu Taravu pourrait être mise à l'étude.

Pour les transports en commun, la tarification intermodale doit être accessible à tous, y compris les groupes, et viser la gratuité pour les jeunes et les personnes à faibles ressources. L'objectif étant clairement d'augmenter la fréquentation des réseaux par un plus large accès aux transports en commun facilité par la **diversité des modes de transport**.

La CDC s'est vue transférer la compétence des cars départementaux et scolaires. Elle doit viser un réseau où à chaque arrêt de train correspondent l'arrivée et le départ de plusieurs cars, bus et autres transports à la demande. **La combinaison des transports avec le vélo** doit être favorisée. Les gares doivent être connectées avec tous les modes de déplacement, routier, maritime et aérien. Leurs bâtiments, rénovés, peuvent devenir des maisons des services publics, et le point d'accroche privilégié de zones d'emploi (co-travail, télétravail...) et d'habitat.

La création de **pôles de mobilité** regroupant **stationnement vélos**, bornes de recharges, aire de covoiturage, arrêt de transport à la demande, dans les villes et villages sans offre de transport public ou partagé, en concertation avec les communes et EPCI aura pour objectif : un transport public ou partagé à moins de 10 minutes de chez vous.

La mise en œuvre d'une billetterie unique pour tous types de transports publics et d'un portail unique permettant d'avoir toutes les informations sur les dispositifs et moyens de transports sur un territoire complétera le dispositif d'ensemble.

- **Relance du ferroviaire**

La CDC doit mener une politique d'aménagement et de transport coordonnée et favoriser les **alternatives au tout routier**. Elle doit développer le service du fret ferroviaire afin de réduire la circulation des poids lourds émetteurs de gaz à effet de serre sur de longues distances, en permettant un report modal vers le ferroviaire partout où c'est possible.

- Le chemin de fer doit, plus que jamais, redevenir l'armature du transport public en Corse, en développant le réseau, en multipliant les navettes, en continuant à baisser les tarifs.
- La ligne de la plaine, promise en 2015, correspond à un besoin profond, et pourrait être déployée rapidement au moins jusqu'à Moriani.
- Elle doit réduire la circulation des poids lourds émetteurs de gaz à effet de serre sur de longues distances, en permettant un report modal vers le ferroviaire, en particulier pour le transport des déchets triés.
- Enfin, la nouvelle loi sur les mobilités, le Plan national "Montagne" et le déploiement de fonds européens sur la transition « verte » doivent amener la CDC à réétudier les tracés de ligne de chemin de fer prévus à sa création (Porti Vechju – Sartè – Aiacciu), en faire une évaluation et monter un projet ambitieux sur 30 ans.

- **Cabotage maritime :**

Afin de diversifier l'offre, partout où cela est possible grâce à la géographie et aux infrastructures (existantes ou à créer) et surtout là où les autres moyens de communication sont malaisés :

- Aider au lancement de services réguliers de cabotage pour les marchandises et les passagers, comme prévu au Padduc.
- Soutenir la conception et la construction d'unités de transport non ou peu polluantes,
- Maintenir en état (voire régénérer) les infrastructures d'accostage,
- Relier ces lignes aux plateformes multimodales,
- Former des commissionnaires de transport aux logistiques alternatives.

- **Se mobiliser en faveur du vélo :**

Une décision de l'Assemblée de Corse avait imposé dès 2013 **l'étude conjointe de pistes cyclables pour chaque projet routier**. Sauf rares exceptions, elle n'a pas été appliquée, il est temps aujourd'hui, au-delà de mesures encore très localisées, de définir un plan territorial global pour les voies cyclables, sous forme d'un **schéma territorial des véloroutes et voies vertes**, que la CDC doit ensuite mettre en œuvre.

La CDC peut tester créer des aménagements cyclables provisoires avant de les pérenniser et poursuivre l'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique. La sécurité est pour l'instant très insuffisante.

Plus avant, il s'agit de créer un **écosystème favorable au vélo** : accès aux établissements scolaires, parkings sécurisés, aide aux vélos- écoles, formation de réparateurs, aides à l'achat de vélos... Avec l'Éducation Nationale, faire en sorte que le « **Savoir rouler à vélo** » (stage d'apprentissage à l'école primaire permettant aux enfants d'être autonomes pour leur entrée en sixième) ne soit pas seulement une obligation légale mais une réalité, partout en Corse.

Les CFC doivent accepter le transport des vélos sur ses lignes, d'autant plus que chaque train est équipé de crochets dédiés. La mise en place par l'ATC en 2020, d'un produit touristique « grande traversée de la Corse à vélo » (GT20) est un premier signe encourageant mais doit s'insérer dans une **politique globale**.

La création d'aménagements cyclables en parallèle au train doit être favorisée, et sera particulièrement étudiée lors de la rénovation de la ligne de la plaine ;

Aujourd'hui de nombreux territoires ont défini des stratégies vélo (ou schéma des liaisons douces) qui nécessitent souvent des coûts importants pour favoriser des aménagements sécurisés. C'est le cas du projet de Spassi verde porté par plusieurs communautés de communes (Costa Verde, Oriente, Fium'Orbu Castellu) comme prévu dans le PADDUC.

Actuellement l'ensemble des fonds d'investissement comme le PTIC, CPER, seuls fonds capables de prendre en compte les coûts de ces travaux, ne sont pas orientés vers les aménagements cyclables ce qui freine voire rend impossible leur réalisation. La CDC doit **prioriser les investissements lourds sur les aménagements cyclables.**

- Décarboner les transports, et améliorer la qualité de l'air
La CDC doit engager la mutation de sa flotte de véhicules vers le gaz de pétrole liquéfié, l'hybride et l'électrique rechargé en journée pour garantir l'approvisionnement solaire, y compris en ce qui concerne le transport scolaire des élèves en situation de handicap. Elle peut :
 - **Créer des aménagements cyclables** au niveau du territoire en partenariat avec les intercommunalités et les offices de tourisme, se saisir du sujet des jonctions d'un territoire à l'autre, d'une collectivité à l'autre. Favoriser la mise en place d'aires de covoiturage.
 - Aider à la transition vers un parc véhicules propres dont l'hydrogène (si fabriqué à partir d'énergies renouvelables) et soutenir l'autopartage de véhicules "propres".
 - Impliquer les entreprises et les administrations pour penser et mieux organiser les déplacements de leurs salariés ou agents.
 - Améliorer l'offre de transports « au cas par cas » pour les grandes entreprises ou structures (hôpitaux) : parkings décentralisés et navettes à horaires spécifiques.
- Écouter les usagers
Inclure des citoyen·ne·s dans la gouvernance des mobilités. Assurer un service de qualité, revaloriser le transport public pour inciter à son usage - il y a dans certaines villes encore beaucoup à faire.
Garantir la sécurité de toutes et tous dans les transports, sensibiliser les personnels des transports aux violences sexistes et sexuelles.
La mobilité est au cœur des préoccupations des citoyens, les mieux placés pour exprimer leurs besoins. Les instances territoriales de concertation doivent être dynamisées, au premier rang desquelles les comités de lignes dans une dimension intermodale, couvrant a minima l'ensemble de sa compétence transport. L'écoute des usagers doit aussi passer par des outils collaboratifs tels que des applications internet.

Jean-Charles ORSUCCI - Corsica, terra di primura / Corse, terre de progrès

Source: <https://corseterredeprogres2021.corsica/notre-projet/>

+Voir la plateforme [Parlons Vélo 2021](#)

Les transports sont au cœur de nos préoccupations car ils sont au cœur des préoccupations des Corses. Nos propositions:

1. Penser un grand plan mobilité.
2. Établir un plan routier régional.
3. Délibérer sur le grand port de Bastia dès notre accession aux responsabilités.
4. Mettre fin aux velléités de compagnie régionale maritime et sécuriser l'actuelle délégation de service publique.
5. Mettre en place un super-bonus écologique pour les voitures électriques sans permis.
6. Développer les liaisons aériennes avec l'Italie.
7. Construire le nouveau tracé ferroviaire afin que le train arrive à Folelli.
8. Fluidifier les axes principaux de la Corse en identifiant les points noirs de circulation et en traçant de nouvelles routes ou déviations. (Sartène, Olmeto, Cap Corse, Sainte-Lucie de Porto-Vecchio...).
9. Rétablir la liaison maritime entre Porto-Vecchio et l'Italie continentale.
10. Payer deux allers-retours par an en avion aux corses partis étudier sur le continent dans une formation non dispensée sur l'île.

Paul-Félix BENEDETTI - da per noi

- des services publics forts pour satisfaire nos besoins dans le domaine [...], des transports, [...]
- développer des services publics forts avec le renforcement d'Air Corsica, la création d'une véritable Compagnie Maritime Corse, la valorisation et l'extension du réseau ferroviaire
- mettre en place des lignes de transports publics intérieures cohérentes permettant des liens croisés entre train et bus
- développer un train routier cohérent pour garantir un maillage territorial
- faire évoluer le réseau et les structures portuaires, devenus obsolètes au regard du trafic [...]
- Le numérique doit aussi servir au développement intelligent du territoire afin d'améliorer la qualité des services urbains (circulation, transports,...) [...]

Jean Guy TALAMONI - Fà nazione

Source: <https://fr.calameo.com/read/0062592501b3d432e8e03>

- développer la mobilité verte
- mettre en synergie les transports extérieurs et intérieurs [...]
- rapprocher les différents territoires de l'île en raccourcissant les temps de trajet et en favorisant **l'intermodalité**
- améliorer le réseau routier
 - diminution des délais moyens et amélioration de la sécurité [...]. Suppression des points noirs [...]
 - développer le maillage par autobus pour toutes les régions

- doter la CdC d'un plan pluriannuel d'investissement pour le réseau routier de l'intérieur
- mettre en oeuvre une nouvelle stratégie du transport ferroviaire s'articulant autour des projets suivants en:
 - adossant les CFC à une vision stratégique du transport intérieur dans le cadre d'une véritable intermodalité
 - sécurisant ce projet par la création d'un EPIC s'exonérant d'une mise en concurrence périodique et permettant ainsi une vision prospective sur les investissements lourds (infrastructures, matériels roulants)
 - étendant à court terme le système de gestion centralisé de voie unique à l'ensemble du réseau
 - réouvrant la ligne de la plaine orientale
- entrée en phase opérationnelle dès 2021 de la compagnie maritime publique de la Corse sur le modèle de l'aérien
- adopter un projet alternatif au port de la Carbonite [...]

Jean-Christophe ANGELINI - Avanzemu pè u populu corsu

Voir la plateforme [Parlons Vélo 2021](#)

programme non disponible sur internet et aucun élément dans la profession de foi

Gilles SIMEONI - Fà populu in seme

source: <https://fr.calameo.com/read/006722297dfbf8b0fa6b9>

3 enjeux majeurs identifiés:

- permettre de manière effective l'ouverture à la Méditerranée et à l'Europe en garantissant l'annualisation des flux tout autant que les transition écologique des moyens de transports
- *[sur le volet maritime]* concrétiser la compagnie territoriale publique sous forme de SEMOP ou de SEM [...] ; poursuivre l'amélioration progressive de la DSP aérienne en soutenant Air Corsica [...]
- poursuivre l'investissement infrastructurel dans l'optique d'un gain de temps à renforcer entre les territoires de l'île en misant sur l'intermodalité rail/route

transport maritime:

- poursuivre la mise en oeuvre de la compagnie territoriale publique et lancement de l'appel d'offres la concernant
- mise en oeuvre de la SEM d'investissement ayant pour but l'acquisition des navires adaptés à la desserte et à la transition écologique (GML/électricité et/ou hydrogène)
- mise en place d'un service public transfrontalier maritime quotidien vers Piobino Via Porto Ferraio et renforcement de la traversée Bonifacio-Porto Torres
- débat public suite à l'adoption le 25/07/2019 d'un programme relatif au renouvellement des infrastructures portuaires de Bastia

Transport aérien:

- mise en oeuvre sous maîtrise d'ouvrage du GECT Transports de premier service public aérien transfrontalier de dimension quotidienne entre Bastia, Ajaccio, Pise, Cagliari et Rome au travers d'un appel d'offres visant à l'installation d'un contrat de DSP de 3 à 4 ans

- finalisation d'une 2e ligne de service public transfrontalier de dimension hebdomadaire vers Mallorca et Barcelone
- réaliser les appels d'offres garantissant par l'achat de flux l'annualisation de lignes aériennes, à raison de 2 vols A/R hebdomadaire entre 8 capitales européennes et les aéroports de l'île en misant sur des tarifs accessibles

Transports intérieur et ferroviaire

- réaliser le schéma territorial de déplacement interne à la Corse misant sur l'intermodalité rail/route et consacrant un service public de transport interne intégrant lignes de transports scolaires, de transports de particuliers résidents et des clientèles touristiques: cet outil doit entre autres permettre de désenclaver quotidiennement les vallées de l'intérieur vers les centres urbains et de rendre plus accessibles les lieux patrimoniaux et touristiques
- permettre dans le cadre de la relance de renforcer les aides à l'investissement aux transporteurs routiers sur le plan de la modernisation de leur flotte [...]
- garantir dans les cahiers des charges de la commande publique [...] des clauses énergétiques et environnementales [...]
- poursuivre la réalisation du plan pluriannuel d'investissement adopté en 2017 sur le plan routier, ports et aéroports, ferroviaire: entretien renforcé [*des routes*]; résorber les points noirs routiers; continuer à désengorger les agglomérations (Bastia, Ajaccio, extrême Sud, Balagne), assurer le maillage avec le fait de desservir les ports et aéroports; réussir la complémentarité rail/route notamment par la montée en puissance du tram train (Bastia, Ajaccio, Balagne) et faire du train un outil de transport pour le fret, optimiser les services sur les tronçons ferroviaires à vocation touristiques; réussir la rénovation énergétique complète des aéroports, ports, gares et du matériel roulant...
- préparation d'un projet de grands travaux sur 15 ans à proposer à l'Etat et à l'Europe visant à la création de nouvelles lignes ferroviaires, à l'adaptation du matériel roulant [...]
- mettre en oeuvre le projet de transformation du statut de la SEM des CFC: finalisation des travaux menés sur le passage en EPIC et mise en oeuvre de la nouvelle structure juridique, [...]

Laurent MARCANGELI - un soffiu novu / un nouveau souffle

source: <https://www.unsoffiunovu.corsica/blog>

+Voir la plateforme [Parlons Vélo 2021](#)

- Ferroviaire

Après avoir réalisé un état des lieux de l'avancement du "Schéma d'investissement ferroviaire 2013-2022", il nous apparaît urgent de passer des constats et des vœux à une mise en oeuvre concrète des orientations partagées par tous :

- Développer le réseau et réaliser, en priorité, l'extension sur la côte orientale
- Assurer la transition énergétique de la flotte et des matériels ;
- Déployer les transports périurbains par le tram-train, en partenariat avec les villes et les communautés d'agglomération.

- Maritime

Dans le domaine maritime, il est urgent d'électrifier nos ports afin de permettre aux navires de se brancher à quai. En effet, quand les bateaux sont à quais dans nos centres-villes, ils consomment de l'énergie pour leurs opérations de vie à bord et de maintenance, et émettent des fumées très polluantes, qui dégradent considérablement la qualité de notre air. La Collectivité de Corse doit accompagner la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) dans la construction de ces branchements électriques à quai, dans tous les ports concernés par cet enjeu de santé publique.

Sécuriser la desserte maritime de la Corse : la question du nouveau port de Bastia ne peut être éludée compte tenu des contraintes existantes

- Mobilités

Nous inciterons fortement les **intercommunalités au développement de pistes cyclables et de voies douces.**

François FILONI - les nôtres avant les autres

Jean Antoine GIACOMI

programme et profession de foi non disponibles sur internet