

ASSEMBLEE DE CORSE

1 ERE SESSION ORDINAIRE DE 2019

REUNION DES 25 ET 26 AVRIL 2019

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

**MODIFICATION DU REGIME DES OBLIGATIONS DE
SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT MARITIME DE
PASSAGERS ET DE MARCHANDISES ENTRE LES PORTS
DE MARSEILLE, TOULON, NICE ET LES PORTS DE
CORSE QUI ENTRERONT EN VIGUEUR A COMPTER DU
1er OCTOBRE 2019**

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de
l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Commission des Finances et de la Fiscalité

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Le projet de délibération qui vous est soumis est destiné à modifier le régime unilatéral d'obligations de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre les cinq ports corses et les ports continentaux de Marseille, Toulon et Nice, tel qu'il a été adopté par votre délibération n° 18/266 AC de l'Assemblée de Corse du 27 juillet 2018.

Il s'agit de tirer les conséquences des dernières évolutions du besoin de service public et du cadre juridique propres à la desserte maritime Corse / continent.

Le cadre juridique de la desserte maritime Corse / continent

1. En application de l'article 2 du règlement du 7 décembre 1992 du Conseil européen¹ et de l'article L. 4424-8 du Code général des collectivités territoriales, votre Assemblée a adopté, le 22 décembre 2013, la délibération n° 13/263 AC instituant un régime unilatéral d'obligations de service public (OSP) pour la desserte des ports de Corse à partir des ports continentaux de Marseille, Toulon, et Nice.

Ces OSP ont pris effet à partir du 1^{er} janvier 2014 et devaient s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2023.

En parallèle à ce régime unilatéral d'OSP, il existe actuellement un régime conventionnel qui prend la forme de 5 conventions de délégation de service public de transport maritime entre les cinq ports corses et le port de Marseille. Ces conventions, dites de "*raccordement*", confient l'exploitation des services de transport maritime de passagers et de marchandises au Groupement composé de la Corsica Linea et de La Méridionale. Ces conventions sont entrées en vigueur le 1^{er} octobre 2017 et expirent le 30 septembre 2019.

Les études de besoin de service public et les deux tests du marché réalisés entre juillet 2017 et juin 2018 ont conduit votre Assemblée à modifier le périmètre des CDSP, pour se conformer aux exigences européennes issues du règlement cabotage du 7 décembre 1992 et de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne².

De nouvelles CDSP, dont la procédure d'attribution est en cours, doivent entrer en vigueur à compter du 1^{er} octobre 2019. Ces CDSP voient leur périmètre réduit, pour

¹ Règlement n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres, obligatoire en France à compter du 1^{er} janvier 1999.

² CJCE, 20 février 2001, *Analir*, C-205/99.

l'essentiel, au transport de marchandises.

Afin de prendre en compte la réduction du périmètre de ces futures CDSP, votre Assemblée a décidé par délibération n° 18/266 AC du 27 juillet 2018 de modifier le périmètre des OSP unilatérales pour sécuriser la desserte maritime de la Corse. Ce nouveau régime s'appliquera à compter du 1^{er} octobre 2019.

Le périmètre des obligations unilatérales de service public adoptées le 27 juillet 2018

Par délibération n° 18/266 AC du 27 juillet 2018, votre Assemblée a adopté le périmètre d'obligations de service public suivant.

	OSP			
Ports continentaux	Marseille, Toulon, Nice			
Fréquences hebdomadaires par port corse	Aiacciu et Bastia	2j / 7 en saison hiver 2j / 7 en avant saison et arrière-saison d'été 3j / 7 en haute saison d'été		
	Prupia Portiveciju L'Isula	1j / 7 en saison hiver 1j / 7 en avant saison et arrière-saison d'été 3j / 7 en haute saison d'été		
Tarifs résidents	Fret	35 € / ml (fret roulant ou conventionnel)	Voiture de commerce : - inférieur à 4 m : 146 € - entre 4 et 4,5 m : 160 € - supérieure à 4,5 m : 175 €	
	Passagers	adulte : 26 € enfant : 14 €	Installation cabinet hublot : 49 € cabine intérieure : 45 € fauteuil : 7 €	Véhicule inf. ou = à 4,5 m : 33 € entre 4,5 et 5 m : 37 € sup. 5 m : 41 €
Personnels	Respecter la législation française			
Environnement	Respect des normes environnementales (convention MARPOL et directives européennes notamment)			

Durée minimale de service	Tout armateur désirant desservir la Corse depuis l'un des trois ports continentaux, Marseille, Toulon ou Nice propose un service maritime régulier comportant, toute l'année (du 1er janvier au 31 décembre) entre la Corse et l'un des trois ports continentaux, un nombre minimum de rotations sans escale par semaine, et pour une durée qui ne pourra être inférieure à une année continue, quels que soient les résultats économiques de l'exploitation.
Définition de la ligne	Au sens des présentes obligations de service public, la notion de ligne est définie comme la liaison entre un port continental et un port corse distinctement identifiés.

L'évolution du besoin de service public et les exigences européennes nécessitent une simplification des OSP

Depuis l'adoption de votre délibération du 27 juillet 2018, le besoin de service public déduit de la carence de l'initiative privée (hors OSP et hors CDSP) a été affiné compte-tenu des études techniques et juridiques qui se sont poursuivies dans le cadre de la procédure d'attribution des futures CDSP.

Une simplification du régime d'OSP s'impose pour tirer les conséquences de l'évolution du besoin de service public et de l'existence d'une initiative privée spontanée, hors OSP et hors CDSP.

Cette évolution du besoin de service public nécessite les modifications suivantes du régime unilatéral d'OSP.

Les OSP tarifaires

Votre délibération n°18/266 du 27 juillet 2018 a opéré une réduction des tarifs maximum applicables sous OSP, tant pour le transport de passagers que pour le transport de marchandises :

Tarifs en € HT		Tarif issu de la délibération n° 13/263 AC du 20 décembre 2013 (régime actuellement en vigueur jusqu'au 30 septembre 2019)	Tarif issu de la délibération n° 18/267 AC du 27 juillet 2018 (régime qui entrera en vigueur le 1 ^{er} octobre 2019)
ML de fret roulant		42,5 €	35 €
Passage	Adulte	35 €	26 €
	Enfant	20 €	14 €
Véhicule	Inférieur ou égal à 4,5 m	46 €	33 €
	Entre 4,5 et 5 m	51 €	37 €
	Supérieur à 5 m	56 €	41 €

Cette nouvelle politique tarifaire matérialise un objectif de mise en cohérence entre les tarifs applicables aux résidents corses dans le cadre du régime unilatéral d'OSP et ceux applicables dans le cadre des conventions de délégation de service public.

Dans le cas du transport de marchandises, votre Assemblée a également décidé d'aligner les tarifs sous OSP et sous DSP.

Actuellement, le tarif maximum pour le transport de marchandises est de 42,5 € par mètre linéaire de fret sous OSP et de 40 € sous DSP. Il est prévu qu'il passe à 35 € sous OSP et sous DSP sous le nouveau régime.

Or, au vu de l'évolution du besoin de service public et de la pratique tarifaire des opérateurs hors CDSP, il apparaît que la baisse de la tarification du transport de marchandises sous régime de CDSP est suffisante pour satisfaire la demande des usagers. En conséquence, il n'apparaît plus opportun d'associer la baisse des tarifs du transport de marchandises sous CDSP (réduit à 35 € / ml) par une baisse des mêmes tarifs sous OSP.

En outre, il est plus cohérent de fixer des tarifs en OSP moins contraignants que ceux applicables en CDSP, au regard de l'esprit du règlement cabotage n° 3577/92 du 7 décembre 1992 en application duquel les opérateurs sous OSP sont censés être soumis à un régime moins contraignant que les opérateurs sous CDSP.

En conséquence, je vous propose de maintenir les tarifs passagers, véhicules et fret tels que votre Assemblée les a fixés dans sa délibération n° 13/263 AC du 20 décembre 2013.

Passagers et leurs véhicules :

<i>Tarifs résidents corses € HT (maxima)</i>		
Aller simple par personne (ou unité)	Ancien tarif (délibération n° 18/266 AC du 27 juillet 2018)	Futur tarif (délibération n° 19/ AC du 2019)
Passage	Adulte	26 €
	Enfant	14 €
Installation	Cabine hublot	49 €
	Cabine intérieure	45 €
	Fauteuil	7 €
Véhicule	Inférieur ou égal à 4,5 m	33 €
	Entre 4,5 m et 5 m	37 €
	Supérieur à 5 m	41 €

Marchandises et véhicules de commerce :

Pour un trajet	<i>Ancien tarif (délibération n° 18/266 AC du 27 juillet 2018)</i>	Nouveau tarif (délibération n° 19/ AC du 2019)
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	35 €	42,5 €
Le mètre linéaire « Export » ³ ou « Matière première » ⁴	20 €	20 €
Le mètre linéaire « Export plus » ⁵	15 €	15 €
Voiture dite de commerce ⁶ Inférieure à 4 m	146 €	146 €
Entre 4 et 4,5 m	160 €	160 €
Supérieure à 4,5 m	175 €	175 €

L'exonération de l'opérateur délégataire de service public du régime unilatéral d'OSP

Le futur régime d'OSP qui doit entrer en vigueur à compter du 1^{er} octobre 2019 précise que :

- *« Pour les liaisons entre Marseille et les ports de Corse, le délégataire effectuant déjà le nombre minimal de rotations prévues par les présentes obligations de service public dans le cadre de la délégation de service public de desserte maritime, il n'est pas tenu de réaliser en plus les rotations exigées hors délégation de service public »*
- *« Ainsi, la cohérence du dispositif d'ensemble de continuité territoriale doit être assurée nonobstant la disparité des charges et obligations pesant sur les délégataires de service public assurant la desserte maritime de la Corse depuis le port de Marseille, plus lourdes que celles pesant sur les compagnies exploitant des lignes maritimes sous le seul régime des obligations de service public ».*

Dans la mesure où la fréquence de rotations et les tarifs imposés à l'opérateur maritime délégataire de service public sont plus contraignants en régime de CDSP qu'en régime unilatéral d'OSP, il satisfait automatiquement à la fréquence et aux tarifs requis en OSP.

Dès lors, il n'apparaît plus utile d'exonérer l'opérateur délégataire de service public des obligations au titre du régime unilatéral d'OSP. Si le délégataire de service public reste soumis au régime d'OSP, les obligations de fréquence ou de tarifs qui lui sont imposées au titre du régime unilatéral d'OSP ne se cumulent pas avec celles qui lui sont imposées au titre de la concession de service public.

³ Productions agricoles agroalimentaires et aux produits manufacturés ou industriels réalisés sur le territoire de la Corse.

⁴ Matières premières à destination de la Corse et destinées à être transformées en Corse, à la condition que l'acquéreur n'en soit pas le consommateur final.

⁵ Marchandises élaborées en Corse à partir de matières premières produites et transformées en Corse certifiées par un organisme compétent.

⁶ Une voiture de commerce est un véhicule neuf ou destiné à la location (secteur professionnel).

A titre d'exemples :

- le délégataire doit effectuer 1 rotation par jour à destination d'Aiacciu ou de Bastia, en application de la CDSP. L'opérateur n'a pas à effectuer, en plus de cette rotation quotidienne, les deux rotations hebdomadaires obligatoires en saison d'hiver en application du régime unilatéral d'OSP. En respectant les obligations qui lui sont imposées au titre de la CDSP, de fait, le délégataire répond aux obligations issues du régime unilatéral.
- concernant les tarifs passagers, véhicules et fret, le délégataire applique aux usagers les tarifs visés dans la CDSP et non ceux visés dans le régime unilatéral d'OSP. Le régime propre à la CDSP déroge et prime, en tant que règle particulière, sur le régime de droit commun des OSP unilatérales.

En revanche, les exigences imposées aux compagnies, tant au titre des OSP qu'au titre des CDSP, s'analysent ligne par ligne. Ainsi, le délégataire de service public reste tenu d'effectuer les fréquences de rotations requises sous OSP sur toutes les autres lignes qu'il choisirait d'exploiter entre Marseille et les ports de Corse pour lesquelles il n'aurait pas obtenu la CDSP.

Autrement dit, l'absence de cumul des obligations OSP/CDSP pour le délégataire ne s'applique que pour la ou les lignes qu'il exploite en CDSP car, en tout état de cause, la fréquence et les tarifs qui lui sont imposés sont supérieurs à la fréquence et aux tarifs exigés en régime d'OSP.

Je vous propose en conséquence de supprimer les deux mentions précédemment rappelées relatives à l'exonération du délégataire du respect du régime unilatéral d'OSP.

La fréquence de rotations hebdomadaires

Le constat de l'augmentation de la fréquence par rapport au régime actuel d'OSP

Le régime d'OSP actuellement en vigueur précise que les compagnies maritimes doivent effectuer le nombre minimal de rotations hebdomadaires entre les trois ports du continent et la Corse suivant :

- entre Nice ou Toulon et la Corse : deux rotations en haute saison d'été et une rotation le reste de l'année.
- entre Marseille et la Corse : trois rotations en haute saison d'été, deux en avant et arrière-saison d'été et une en saison d'hiver.

Le nouveau régime OSP introduit par la délibération n° 18/266 AC impose les rotations minimales hebdomadaires suivantes sur chaque ligne exploitée :

- pour la desserte d'Aiacciu et Bastia : trois rotations en haute saison d'été et deux rotations le reste de l'année.
- pour la desserte de Prupia, Portivechju et L'Isula : trois rotations en haute saison et une le reste de l'année.

La fréquence de rotation a donc été augmentée pour la seule desserte des ports d'Aiacciu et de Bastia, passant d'une à deux rotations en saison d'hiver et de deux à trois rotations en haute saison d'été.

En outre, dans le régime actuel d'OSP issu de la délibération du 20 décembre 2013, les escales sont interdites. Par exemple, l'opérateur qui exploite la ligne Toulon / Bastia, en effectuant une escale à L'Isula, n'est pas considéré comme ayant effectué une rotation Toulon / L'Isula au sens du régime des OSP.

Cette interdiction des escales a été confirmée par la délibération n° 18/267 AC du 27 juillet 2018.

Enfin, depuis la délibération du 27 juillet 2018, le régime d'OSP définit la notion de « ligne », entendue comme « la liaison directe entre un port continental et un port corse ».

Cette définition implique par exemple qu'une compagnie desservant Aiacciu depuis les trois ports continentaux devra assurer un minimum de neuf rotations en été et six rotations le reste de l'année entre les trois ports continentaux et ce port. Si, comme c'est le cas sous le régime actuel, le nombre de rotations hebdomadaires depuis un port donné n'était pas imposé « par ligne exploitée », une telle compagnie ne devrait assurer que trois rotations hebdomadaires l'été et deux le reste de l'année.

Correspondant à la logique d'identification d'un besoin de service public pour chaque port corse, les trois facteurs décrits ci-avant emportent une augmentation du nombre minimal de rotations obligatoires hebdomadaires par opérateur maritime et pour chaque port corse par rapport au régime antérieur.

L'assouplissement du régime

L'existence d'une initiative privée suffisante en matière de desserte maritime de la Corse ne justifie plus totalement l'augmentation de la fréquence de rotations induite par les 3 facteurs précédemment rappelés.

Il convient donc d'assouplir le régime, avec pour conséquence une réduction du nombre minimal de rotations hebdomadaires imposés aux opérateurs.

Il est proposé à votre Assemblée de simplifier le régime des obligations de service public :

- en supprimant l'interdiction d'effectuer des escales. Cette interdiction n'est plus en adéquation avec le niveau de réponse de l'initiative privée à la demande des usagers.
- en réduisant la fréquence pour la desserte des ports de Portivechju, Prupia et L'Isula de trois à deux rotations hebdomadaires pour la haute saison d'été
- en précisant que le nombre minimal de rotations par semaine pour la desserte des ports de Portivechju, Prupia et L'Isula s'apprécie cumulativement sur l'ensemble des trois ports et non plus ligne par ligne (continent / Prupia + continent / Portivechju + continent / L'Isula). Le nombre obligatoire de rotations

hebdomadaires peut être mutualisé entre ces 3 ports insulaires. Autrement dit, si un opérateur effectue une rotation entre un port continental et l'un des ports de Portivechju, Prupjà et L'Isula, cette rotation suffit pour satisfaire aux OSP de fréquence pour l'ensemble des trois ports insulaires

- en précisant que le nombre minimal de rotations par semaine pour la desserte des ports corses ne s'impose pas au départ de chaque port continental. L'opérateur qui souhaite desservir la Corse à partir de l'un des 3 ports continentaux de Toulon, Nice ou Marseille ne se voit pas imposer un nombre de rotations hebdomadaires par port continental de départ. S'il souhaite desservir le port de Bastia, il suffira qu'il effectue trois rotations en haute-saison d'été et 2 le reste de l'année, indépendamment des ports continentaux à partir desquels il exploiterait la ligne.

Le futur périmètre des obligations unilatérales de service public

En conséquence, il vous est proposé de modifier en ces termes le futur régime d'obligations unilatérales de service public, qui entrera en vigueur à compter du 1^{er} octobre 2019 et jusqu'au 30 septembre 2029.

Le quatrième paragraphe de l'article 3.2. du régime unilatéral d'OSP est actuellement rédigé comme suit :

« Les rotations minimales hebdomadaires à effectuer sans escale sur chaque ligne exploitée sont les suivantes (...) :

Pour la desserte des ports de Prupjà, Portivechju ou L'Isula :

- *une en saison hiver*
- *une en avant saison et arrière-saison d'été*
- *trois en haute saison d'été ».*

Il est proposé de le remplacer par cette nouvelle rédaction :

« Les rotations minimales hebdomadaires à effectuer sur chaque ligne exploitée sont les suivantes :

Pour la desserte des ports d'Aiacciu et de Bastia, quel que soit le port continental de départ :

- *deux en saison hiver*
- *deux en avant saison et arrière-saison d'été*
- *trois en haute saison d'été.*

Pour la desserte des ports de Portivechju, Prupjà ou L'Isula, quel que soit le port continental de départ :

- *une en saison hiver*
- *une en avant saison et arrière-saison d'été*
- *deux en haute saison d'été.*

L'opérateur qui effectue une rotation entre un port continental et le port de

Portivechju, Prupia ou L'Isula est considéré comme ayant satisfait aux obligations de service public sur la période considérée pour l'ensemble des trois ports ».

Il est proposé de supprimer les paragraphes suivants du futur régime d'OSP :

- *« Pour les liaisons entre Marseille et les ports de Corse, le délégataire effectuant déjà le nombre minimal de rotations prévues par les présentes obligations de service public dans le cadre de la délégation de service public de desserte maritime, il n'est pas tenu de réaliser en plus les rotations exigées hors délégation de service public »*
- *« Ainsi, la cohérence du dispositif d'ensemble de continuité territoriale doit être assurée nonobstant la disparité des charges et obligations pesant sur les délégataires de service public assurant la desserte maritime de la Corse depuis le port de Marseille, plus lourdes que celles pesant sur les compagnies exploitant des lignes maritimes sous le seul régime des obligations de service public ».*

Concernant les OSP tarifaires, il est proposé :

- de rétablir les tarifs passagers, véhicules et fret tels qu'ils sont visés dans le régime d'OSP issu de la délibération n° 13/263 AC du 20 décembre 2013.
- de supprimer les deux paragraphes suivants du régime d'OSP issu de la délibération n° 18/266 AC du 27 juillet 2018 :
 - *« Le principe retenu étant celui de l'alignement sur les tarifs de la délégation de service public, chaque fois que les grilles tarifaires de celles-ci évolueront, ces évolutions seront répercutées à l'identique dans les grilles tarifaires correspondantes des obligations de service public ».*
 - *« La politique et la grille tarifaire fret sont le reflet de la volonté de l'Assemblée de Corse d'abaisser le prix du mètre linéaire maritime transporté pour le ramener à celui du mètre linéaire constaté en transport terrestre sur le continent (conformément aux fondamentaux de la politique originale de continuité territoriale) ».*

Il est précisé que le présent régime d'OSP qu'il vous est proposé d'adopter sera soumis au contrôle de la Commission européenne au regard de sa conformité avec le règlement cabotage et l'encadrement SIEG. Si toutes les précautions ont été prises pour s'assurer de la conformité du régime d'OSP avec le droit européen, la Commission européenne sera toujours susceptible de le discuter, voire de le remettre en cause compte-tenu du cadre juridique européen.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.