

Serviziu/Service : Auropa / Europe  
Ughjettu / Objet : Création du GECT Corse-Sardaigne

Aiacciu, u 30 di marzu di u 2019

## Note à l'attention de Madame la Présidente de l'Office des transports de la Corse

La présente note concerne le rapport 1190 « Habilitation de l'Office des Transports de la Corse à créer et mettre en œuvre le Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT) « gestion conjointe des connexions et transports transfrontaliers pour les îles : GECT-Îles » entre la Corse et la Sardaigne ».

### I Concernant les aspects juridiques :

**La DAJ émet des réserves quant à la compétence de l'OTC et de la CDC dans le champ d'intervention prévu du GECT au regard des dispositions de l'article L.4424-18 CGCT qui limitent la compétence en matière de desserte et de continuité territoriale à la seule France continentale.**

Conformément au projet (GEECCTT-ÎLES) approuvé par l'autorité de gestion du programme Interreg IFM 2014-2020, la création du GECT fait l'objet d'un appui d'expertise à l'OTC, par assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO), de la part du cabinet MNC Avocats et le la « Mission opérationnelle transfrontalière- MOT » sous tutelle du Commissariat Général à l'Égalité des Territoires-CGET.

Ces deux AMO assistent donc l'OTC et permettent d'apporter les réponses suivantes aux observations de la Direction des affaires juridiques :

Concernant le champ des compétences, l'analyse AMO ne se limite pas à l'art.4424-18 du CGCT qui porte sur la continuité territoriale entre la Corse et le continent français.

Elle se réfère principalement à l'article L5431-1 du code des transports qui précise que « La région organise les transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles françaises, sauf dans les cas où une île appartient au territoire d'une commune continentale. Elle peut conclure une convention à durée déterminée avec des entreprises publiques ou privées pour assurer l'exercice de cette compétence »,

- o complété par l'art. L5431-2 qui précise que : « La collectivité territoriale organisatrice mentionnée à l'article L. 5431-1 peut fixer des obligations de service public concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la

fréquence, la capacité à offrir le service et la tarification pour les services réguliers à destination des îles ou entre îles. Ces obligations de service public s'appliquent de façon non discriminatoire à toutes les entreprises.

Elle peut en outre conclure, sur une base non discriminatoire, des contrats de service public afin que soit fourni un niveau de service suffisant. Ces contrats peuvent, en particulier, porter sur :

- 1° Des services de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité ;
- 2° Des services de transport complémentaires ;
- 3° Des services de transport à des prix et des conditions déterminées, notamment pour certaines catégories de personnes ou pour certaines liaisons ;
- 4° Des adaptations des services aux besoins effectifs. »

Par ailleurs, il convient de retenir que l'analyse des compétences de la CdC et de l'OTC doit aussi être étudiée par référence aux spécificités suivantes :

- d'une part, le fait qu'en réponse à une question écrite n° 93160 au Ministère délégué aux Collectivités territoriales publiée au JO du 18 octobre 2016, ledit Ministre a expressément rappelé que si :

*« La loi no 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) a supprimé la clause de compétence générale des départements et des régions.*

*Désormais, départements et régions ne peuvent exercer que les compétences que la loi leur attribue.*

*Cette disposition n'est toutefois pas applicable à la collectivité territoriale de Corse, qui conserve une compétence générale lui permettant d'intervenir dans tous les domaines que la loi n'attribue pas de manière exclusive à d'autres collectivités territoriales.*

*La loi NOTRe a en effet laissé inchangées les dispositions de l'article L. 4422-15 du code général des collectivités territoriales, qui prévoient que «l'assemblée règle par ses délibérations les affaires de la Corse», sans limiter cette prérogative aux seuls domaines de compétence que la loi aurait attribuée à la Corse, limite qui s'applique en revanche aux collectivités régionales de droit commun. »*

- d'autre part, au vu de l'Article L.4424-20 du CGCT « L'office assure la mise en oeuvre de toute autre mission qui pourrait lui être confiée par la collectivité territoriale de Corse dans la limite de ses compétences. ».

Que dans ces conditions, la notion prévalente « de l'existence d'un intérêt public local » et la capacité pour la CdC à renforcer l'arsenal des missions exercées par l'OTC, concourent à légitimer le bien fondé du projet considéré.

- o Enfin il faut souligner que la liaison maritime Corse/Sardaigne est une liaison maritime internationale qui relie deux États membres de l'Union européenne. C'est donc le règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers (cabotage international) qui s'applique à cette liaison.

Les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime de 2004 permettent que des obligations de service public soient imposées ou que des contrats de service public soient conclus lorsqu'un service de transport international est nécessaire pour répondre à des besoins impératifs de transports publics.

La DAJ souligne que : **Par ailleurs, il avait été relevé qu'aucun élément relatif à l'intention du co-contractant sarde de finaliser la construction de cette entité n'a été produit (ni lettre d'intention, ni délibération).**

La lettre d'intention était et demeure simplement constituée par la participation en tant que partenaire de la Région Autonome de Sardaigne au projet GEECCTT-ÎLES approuvé par les instances du programme Italie-France Maritime qui a pour objectif la création du GECT..

La délibération de la Giunta Regionale de la Région Autonome de Sardaigne était prévue dans le cadre du projet et est intervenue en date du 19 février 2019 (Deliberazione N.8/80 en P.J.)

Cette délibération valide les statuts et convention (version en italien) qui sont transmis à la Presidenza del Consiglio dei Ministri de l'Etat italien par l'Assessore dei Trasporti de la Région Autonome de Sardaigne dont copie en français (langue faisant foi) ci-joints en P.J.

**DAJ : Le risque juridique n'est pas tant un risque contentieux qu'un potentiel refus d'autorisation de création du GECT par la Préfète, le risque contentieux étant en revanche plus prégnant sur les DSP qu'il est envisagé de faire porter au GECT.**

La version française des statuts et convention devraient être déposés à la Préfecture de Corse dans le cas d'une habilitation par l'Assemblée de Corse.

Il faut souligner que la Mission Opérationnelle Transfrontalière nous a précisé avoir eu un « *échange très positif avec le SGA au cours duquel je l'ai informé de notre procédure de création en cours ; il a bien noté et m'a confirmé que rien ne s'opposait à ce qu'on fasse la saisine pour autorisation de démarrer les négociations en parallèle des autres contrôles (notamment des diverses délibérations). Point central à retenir : le contact m'a dit que l'accueil du niveau central concernant la compétence de la Collectivité et de l'OTC (par délégation) pour ce qui est des missions du futur GECT a été positif.* »

Quant aux DSP :

Celle concernant la liaison Bunifaziu/Santa-Teresa est comme prévu, mise en oeuvre par la Région Autonome de Sardaigne en attente de la création du GECT. Elle est assurée sous le régime de DSP par la compagnie Moby Line depuis le 1<sup>er</sup> mars 2019.

En ce qui concerne la liaison Prupia/Porto-Torres, l'Assemblée de Corse a décidé par délibération 18/492 AC du 20 décembre 2018 de recourir à une convention de délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime de marchandises et de passagers entre le port de Prupia d'une part, et le port de Porto-Torres d'autre part, pour une durée de trente (30) mois.

Aucune offre n'a été reçue pour cet appel et les suites à donner sont à étudier.

## II Concernant le montage économique :

**DAJ : La DGA SIT s'interrogeait pour sa part sur l'aboutissement du modèle économique proposé, notamment sur les frais de structure de la future entité.**

Les activités liées à la gestion du GECT et à la mise en œuvre des liaisons maritimes transfrontalières seraient assurées par le personnel de l'OTC et de l'Assessorat des Transports et ne nécessitent donc pas de personnel supplémentaire.

**La DAJ note que lors de cette réunion, l'OTC a apporté des éclairages sur le montage financier. Il en ressort néanmoins qu'à ce jour l'OTC ne dispose pas d'estimation du coût de la desserte corse-sardaigne envisagée.**

L'OTC précise bien que la Compensation financière à verser pour la liaison Prupia/Porto-Torres a été estimée à environ 1,5 M€ par an.

La desserte sera financée sur fonds CDC augmentés des éventuels financements nationaux et européens recherchés par le GECT.

U Direttore di  
L'UFFIZIU DI I RASPORTI DI A CORSICA  
Le Directeur de  
L'OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE



Jean-François SANTONI