

ASSEMBLEE DE CORSE

2 EME SESSION ORDINAIRE DE 2019

REUNION DES 28 ET 29 NOVEMBRE 2019

**RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE**

**CREAZIONE D'UNA CUMPAGNIA CORSA DI SERVIZIU
PUBLICU MARITTIMU**

**CRÉATION D'UNE COMPAGNIE CORSE EN CHARGE DU
SERVICE PUBLIC MARITIME**

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 autoriser le lancement de la procédure de passation d'une concession de service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et les ports corses, pour une durée de 7 ans.

Il est proposé que cette concession de service public s'appuie sur un montage SEMOP : elle serait attribuée à une société d'économie mixte à opération unique dont la Collectivité de Corse sera actionnaire majoritaire.

Pour que votre Assemblée se prononce en toute connaissance de cause sur le principe de la concession de service public, il faut avant tout rappeler le périmètre des conventions actuelles (Partie I).

Pour satisfaire aux exigences européennes en matière d'aides d'État et avant toute conclusion d'une nouvelle délégation de service public, il a fallu réaliser des études et mettre en œuvre un test de marché pour démontrer l'existence d'un besoin de service public en matière de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le continent (Partie II).

Les résultats de ces études et de la consultation publique test conduisent à redéfinir le périmètre du service public. Si le besoin de service public s'oriente principalement vers le transport de marchandises, il existe également un besoin de service public en matière de transport de passagers (Partie III).

Parmi les différentes modalités de gestion d'un service public, la concession de service public reste le mode de dévolution le plus adéquat concernant le transport de marchandises et de passagers. Concernant le transport de passagers, le service peut être assuré dans une très large proportion dans le cadre du régime d'OSP issu de votre délibération n° 18/266 AC du 27 juillet 2018, modifié par la délibération n° 19/128 AC du 25 avril 2019 afin de prendre en compte l'évolution du besoin de service public. Ce régime unilatéral d'OSP est entré en vigueur le 1^{er} octobre 2019 pour une durée de 10 ans, soit jusqu'au 30 septembre 2029 (Parties IV et V).

Les principales caractéristiques de la concession de service public et son attribution à la SEMOP (Partie VI) supposent de prendre en considération la contrainte calendaire liée aux conventions actuelles, qui doivent expirer le 31 décembre 2020 (Partie VII).

SOMMAIRE

PARTIE I : Présentation des conventions actuelles	5
I. Présentation générale	5
II. Fréquences des services	5
III. Horaires	6
IV. Capacités pour chaque traversée (aller et retour)	6
V. Le montant de la compensation financière	7
PARTIE II : Études et consultation publique test sur le périmètre du service public	9
I. Le cadre juridique européen et français du transport maritime	9
I.1 L'intervention publique est autorisée en cas de carence de l'initiative privée.....	9
I.2 Les modalités d'exécution des sujétions de service public.....	10
I.3 La coexistence d'un régime unilatéral et conventionnel d'OSP.....	11
II. L'évolution de la demande de transport entre la Corse et le continent ...12	12
II.1 Les études du besoin de service public (juillet 2017 / octobre 2019).....	12
II.2 La consultation publique « test » (septembre 2019).....	13
III. Les résultats des études et du test de marché	13
PARTIE III : Caractéristiques du nouveau périmètre du service public	15
I. Le besoin quantitatif de service public	15
II. Le besoin qualitatif de service public	16
PARTIE IV : Modalités d'exécution du service public de transport	16
I. La nécessité de maintenir le régime de DSP	17
II. Le transport de passagers est partiellement inclus dans le périmètre du service public	17
PARTIE V : Étude des différents modes de gestion	18
I. Le mode de gestion internalisé : la régie	18
I.1 Présentation générale des régies.....	18
I.2 Les règles communes à la régie personnalisée et autonome.....	19
I.3 Les spécificités de la régie autonome.....	20
I.4 Les spécificités de la régie personnalisée.....	21
I.5 Les justifications du recours à la régie.....	22
II. Le recours à un mode de gestion externalisé	24
II.1 La délégation de service public.....	25
II.2 Le recours aux marchés publics.....	30
III. Motifs de choix de la délégation de service public	31
III.1 Étude des avantages et inconvénients de chaque mode de gestion.....	31
III.2 Conclusion.....	32
PARTIE VI : Attribution de la concession de service public à une SEMOP	33
I. Projet politique : faire de la SEMOP une compagnie corse de service public maritime	34
II. Une seule SEMOP pour la desserte des cinq ports corses	35
III. Un seul et unique objet social exclusif : exécuter la concession de service public	35
IV. La SEMOP réunira un actionnaire public (CdC) et un actionnaire privé	36
V. La Collectivité de Corse : actionnaire majoritaire de la SEMOP à 50,10 %	37
VI. Une gouvernance équilibrée	38
VII. Le sous-contrat principal qui sera conclu par la SEMOP avec son actionnaire privé	39
VIII. Les critères d'analyse des offres	40

VIII.1	<u>Sélectionner un opérateur apte à répondre à la demande des usagers</u>	40
VIII.2	<u>Sélectionner un actionnaire apte à participer au fonctionnement de la SEMOP</u>	41
IX.	<u>Le coût prévisionnel global de l'opération</u>	41
PARTIE VII : Principales caractéristiques de la future concession de service public		42
I.	<u>Une seule concession de service public pour les 5 lignes</u>	42
II.	<u>Les volumes de marchandises et le nombre de passagers à transporter</u>	42
III.	<u>Les ports à desservir</u>	43
III.1	<u>Port continental</u>	43
III.2	<u>Ports insulaires</u>	45
IV.	<u>Les horaires et les fréquences</u>	45
V.	<u>Les tarifs</u>	46
VI.	<u>La durée de la concession de service public</u>	47
VII.	<u>Les missions du concessionnaire</u>	50
VIII.	<u>La rémunération du concessionnaire</u>	51
IX.	<u>Contrôle du délégataire par l'Office des Transports de la Corse</u>	51
PARTIE VIII : Calendrier		52

PARTIE I : Présentation des conventions actuelles

I. Présentation générale

Actuellement, trois conventions de délégation de service public (DSP) concernant les liaisons entre le port de Marseille et les ports de Bastia, Ajaccio et Ile-Rousse ont été conclues avec la société Corsica Linea pour une durée de 15 mois, pour la période du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020.

Les lots relatifs aux liaisons Porto-Vecchio / Marseille et Propriano / Marseille ayant été déclarés infructueux, une nouvelle procédure d'attribution a été relancée. Les négociations sont achevées à ce jour et elles devraient pouvoir être attribuées à la session de votre Assemblée de décembre 2019, pour une entrée en vigueur des deux contrats au 1^{er} février 2020.

En termes de volumes de marchandises et de nombre de passagers, le périmètre du service public exécuté dans le cadre des conventions en cours est le suivant.

PAX	AJACCIO	BASTIA	PORTO-VECCHIO	PROPRIANO	ILE-ROUSSE
janvier	833	833	208	2 100	208
février	833	833	208	1 700	208
mars	833	833	208	1 100	208
avril	833	833	208	4 800	208
mai	833	833	208	5 200	208
juin	833	833	208	6 600	208
juillet	833	833	208	12 400	208
août	833	833	208	14 500	208

PAX	AJACCIO	BASTIA	PORTO-VECCHIO	PROPRIANO	ILE-ROUSSE
septembre	833	833	208	7 400	208
octobre	833	833	208	5 300	208
novembre	833	833	208	2 600	208
décembre	833	833	208	2 300	208
TOTAL	10 000	10 000	2 500	66 000	2 500

I. Fréquences des services

Lignes	Rotations / Semaine		Note
	Passagers	Fret	
Ajaccio	7	7	
Bastia	7	7	+ 15 rotations supplémentaires par an
Porto-Vecchio	3	3	
Propriano	3	3	
Ile-Rousse	3	3	+ 10 rotations supplémentaires par an

II. Horaires

Pour les cinq ports corses, les horaires répondent aux conditions suivantes :

- Départ entre 18h30 et 20h30
- Arrivée entre 06h00 et 08h00
- Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire.

III. Capacités pour chaque traversée (aller et retour)

Ports de Corse	Capacités passagers (entrée et sortie)	Capacités fret (entrée et sortie)
Bastia	-	<ul style="list-style-type: none"> - Le linéaire offert correspond à au moins 1670 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m - L'ensemble du linéaire est accessible par des rampes qui doivent avoir une hauteur minimum de 4,50 m sous plafond et une charge maximale admissible de 10 tonnes par essieu. - Au moins 40 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées

Ports de Corse	Capacités passagers (entrée et sortie)	Capacités fret (entrée et sortie)
Ajaccio	-	<ul style="list-style-type: none"> - Le linéaire offert correspond à au moins 1 200 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m - L'ensemble du linéaire est accessible par des rampes qui doivent avoir une hauteur minimum de 4,50 m sous plafond et une charge maximale admissible de 10 tonnes par essieu. - Au moins 40 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées
Porto-Vecchio	-	<ul style="list-style-type: none"> - Le linéaire offert correspond à au moins 270 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m - L'ensemble du linéaire est accessible par des rampes qui doivent avoir une hauteur minimum de 4,50 m sous plafond et une charge maximale admissible de 10 tonnes par essieu. - Au moins 15 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées
Propriano	<ul style="list-style-type: none"> - Au moins 60 places en installations couchées dans un minimum de 20 cabines. - Au moins 10 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple) - Au moins 25 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m pour les véhicules des passagers) 	<ul style="list-style-type: none"> - Le linéaire offert correspond à au moins 210 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m. - L'ensemble du linéaire est accessible par des rampes qui doivent avoir une hauteur minimum de 4,50 m sous plafond et une charge minimale admissible de 10 tonnes par essieu. - Au moins 10 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées.

Ports de Corse	Capacités passagers (entrée et sortie)	Capacités fret (entrée et sortie)
Ile Rousse	-	<ul style="list-style-type: none"> - Le linéaire offert correspond à au moins 180 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m - L'ensemble du linéaire est accessible par des rampes qui doivent avoir une hauteur minimum de 4,50 m sous plafond et une charge minimale admissible de 10 tonnes par essieu. - Au moins 10 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées

IV. Le montant de la compensation financière

Le montant de la compensation financière versée aux compagnies délégataires est divisé en trois parties : exploitation, investissement et combustible.

Le montant total conventionné pour chacune des lignes entre octobre 2017 et mai 2019 est le suivant :

Ports de Corse	Montant total de la compensation financière
Ajaccio	43 095 507
Bastia	46 414 599
Porto-Vecchio	20 329 131
Propriano	18 805 271
Ile Rousse	21 563 139

Les caractéristiques principales du régime financier des conventions sont les suivantes :

- compensation financière pour compensation des obligations de service public
- perception des recettes sur les usagers du service sans compensation en cas de chiffre d'affaires réalisé inférieur au prévisionnel
- réduction de la contribution versée pour chaque traversée non réalisée par application d'un montant forfaitaire, en lien avec le montant des charges économisées propres à chaque ligne
- récupération par l'OTC de toute surcompensation, avec un examen du compte de la ligne réalisé, après déduction d'une part des éventuels gains d'efficience
- ajustement automatique des tarifs (et non de la contribution) sur la base de l'évolution du coût du combustible prenant en compte une part fixe (part écologique) qui correspond à la prise de risque du délégataire et une part variable évaluée sur la base de l'évolution semestrielle de l'indice du coût du combustible de référence

- mise en place d'un compte rendu financier annuel dont la structure est détaillée et inclut la présentation de la gestion pour compte de tiers de la taxe transport et la présentation de la déclaration fiscale correspondante
- pénalités applicables selon l'annexe 11 de chacune des conventions
- rémunération au titre des gains d'efficacité potentielle, après contrôle des dépenses effectives, selon trois niveaux de paliers prévus à l'article 33.3.

PARTIE II : Études et consultation publique test sur le périmètre du service public

I. Le cadre juridique européen et français du transport maritime

IV.1 L'intervention publique est autorisée en cas de carence de l'initiative privée

L'article 1^{er} du règlement cabotage du 7 décembre 1992 du Conseil européen¹ consacre le principe de libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre. Il constitue le principal fondement des règles européennes applicables à la desserte maritime entre la Corse et le continent.

Le principe de libre prestation de services maritimes suppose que l'autorité organisatrice des transports n'intervienne pas sur le marché, pour ne pas entraver le libre jeu de la concurrence entre les compagnies maritimes.

Pour autant, et pour la desserte de la Corse particulièrement du fait de son caractère insulaire, le libre jeu de la concurrence peut ne pas suffire à répondre à la demande des utilisateurs en matière de transport de passagers ou de marchandises. Ces utilisateurs peuvent être des particuliers ou des professionnels.

La conclusion d'un contrat de service public, octroyant un droit exclusif à son titulaire, est possible :

- dès lors qu'il existe un besoin de service public qui n'est pas satisfait dans les conditions normales de concurrence par l'initiative privée
- et dès lors qu'aucune autre modalité de desserte moins restrictive de la libre prestation de services n'est possible (régime unilatéral d'OSP).

Le périmètre du besoin de service public doit respecter le règlement cabotage, tel qu'interprété par la jurisprudence et, en particulier, par la Cour dans son arrêt du 20 février 2001, *Analir* (C-205/99) et la communication C(2014) 43 de la Commission européenne relative aux orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime. Ce champ du service public doit être nécessaire et proportionné par rapport à un besoin réel des usagers, effectivement constaté.

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 États membres, obligatoire en France à compter du 1^{er} janvier 1999.

Le droit français reprend ce cadre d'intervention des autorités publiques. La Collectivité de Corse définit les modalités d'organisation des services de transport maritime afin de garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent (article L. 4424-8 du CGCT).

Dans sa décision du 13 juillet 2012², le Conseil d'État suit la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne en jugeant que « (...) *la conclusion d'un contrat de service public ayant pour objet l'attribution à un opérateur économique de prestations de transport maritime est subordonnée à l'existence d'un besoin réel de service public résultant de l'insuffisance des services de transports réguliers, besoin qui doit être apprécié et constaté pour chaque ligne ou trajet* ».

En conséquence, il appartient à la Collectivité de Corse de démontrer qu'il existe une carence de l'initiative privée concernant la desserte maritime entre la Corse et le continent qui justifie la nécessité de restreindre, dans une certaine mesure, la libre prestation de services en matière de cabotage national :

- soit par l'institution d'un régime d'OSP
- soit par l'attribution d'un contrat de délégation de service public
- soit par le cumul des deux dispositifs (unilatéral et conventionnel).

La Commission européenne s'est prononcée sur la qualification en aide d'État des compensations financières versées par la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse aux délégataires au titre de la convention de délégation de services 2007-2013. Cette convention prévoyait un service de base régulier toute l'année et un service complémentaire limité aux périodes de pointes (été et vacances scolaires)³.

Concernant le service de base, la Commission européenne a considéré qu'il correspondait bien à un besoin de service public satisfaisant aux critères du règlement cabotage.

Cette position a été confirmée par le Tribunal de l'Union européenne, dans ses arrêts du 1^{er} mars 2017 (T-366/13 et 454/13), lequel a néanmoins confirmé l'illégalité des aides financières versées aux délégataires au titre du régime des aides d'État pour le service complémentaire d'été.

IV.2 Les modalités d'exécution des sujétions de service public

Une fois qu'un besoin de service public en matière de transport maritime est identifié, il faut déterminer selon quelles modalités la Collectivité de Corse et l'Office des transports de la Corse peuvent intervenir pour répondre à la demande des utilisateurs.

Il existe deux exceptions au principe de libre prestation des services maritimes :

- les obligations unilatérales de service public

² CE, 13 juillet 2012, *CMN et SNCM*, req. n°355.616

³ SA.22843 2012/C

- les conventions de délégation de service public.

Les obligations de service public sont définies comme des obligations que « *s'il considérait son propre intérêt commercial, l'armateur communautaire en question n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions* » (article 2-4).

L'article 2-3 du règlement cabotage définit le contrat de service public comme « *un contrat conclu entre les autorités compétentes d'un État membre et un armateur communautaire dans le but de fournir au public des services de transport suffisants* ».

L'instauration de l'un ou l'autre de ces mécanismes, qui peuvent se cumuler, doit être justifiée par l'existence d'une carence des compagnies à répondre à la demande des utilisateurs, que cette carence soit quantitative (en nombre de passagers ou en volume de marchandises) ou qualitative (fréquences, tarifs, horaires).

Dans son arrêt *Analir* du 20 février 2001, la Cour de justice des communautés européennes a confirmé que ces deux dispositifs pouvaient se cumuler, lorsque les obligations unilatérales de service public ne permettent pas de répondre de façon suffisante aux besoins existants des utilisateurs (particuliers et professionnels)⁴.

Ainsi, les modalités d'organisation des transports maritimes peuvent prendre la forme :

- soit d'un régime unilatéral d'obligations de service public qui s'applique à toute compagnie désireuse de desservir la Corse à partir du continent
- soit d'une convention de délégation de service public attribuant à un opérateur en particulier le droit de desservir la Corse en contrepartie du versement d'une compensation financière pour sujétions de service public
- soit d'un cumul des 2 régimes.

IV.3 La coexistence d'un régime unilatéral et conventionnel d'OSP

C'est en application de ce cadre juridique européen et français que l'Assemblée de Corse a adopté un dispositif unilatéral d'obligations de service public (OSP) pour la desserte des ports de Corse à partir des ports continentaux de Marseille, Toulon, et Nice, issu de la délibération n° 18/266 AC du 27 juillet 2018, modifié par la délibération n° 19/128 AC du 25 avril 2019 afin de prendre en compte l'évolution du besoin de service public.

Ce régime unilatéral d'OSP est entré en vigueur le 1^{er} octobre 2019 pour une durée de 10 ans, soit jusqu'au 30 septembre 2029.

En parallèle à ce régime unilatéral d'OSP, il existe un régime conventionnel qui prend la forme des trois conventions de délégation de service public (DSP) précédemment évoquées, conclues pour la desserte des ports de Bastia, Ajaccio et Ile-Rousse. Les conventions pour les liaisons Porto-Vecchio / Marseille et Propriano / Marseille entreront en vigueur au 1^{er} février 2020.

⁴ [CJCE, 20 février 2001, Analir, C-205/99.](#)

La demande de transport entre la Corse et le continent durant les cinq dernières années s'est caractérisée par l'augmentation des volumes de marchandises à destination des ports corses, non satisfaite par la capacité du marché et par la capacité suffisante des compagnies privées à répondre à la majeure partie de la demande pour le transport de passagers et de leurs véhicules.

Cette évolution de la demande justifie, pour garantir la continuité territoriale tout en respectant le cadre juridique européen des aides d'État, de modifier le périmètre et les modalités d'exécution du service public, dans l'intérêt des corses et des usagers.

V. L'évolution de la demande de transport entre la Corse et le continent

V.1 Les études du besoin de service public (juillet 2017 / octobre 2019)

L'organisation de la desserte maritime entre la Corse et le continent a fait l'objet de nombreuses évolutions liées au droit européen et national. En réaction aux difficultés rencontrées dans le passé, la Collectivité de Corse a entrepris de restaurer la maîtrise d'un outil essentiel pour l'île.

La délibération du 6 septembre 2016 a donné mandat au Président du Conseil Exécutif afin de mener les études préalables à la mise en place de sociétés à participation publique, en vue de l'investissement en matière d'outil naval et d'exploitation des lignes de continuité territoriale, sur la base d'un rapport exposant les bases de l'organisation souhaitée.

Dans le cadre du mandat donné par l'Assemblée de Corse, l'Office des Transports de la Corse a lancé une consultation en vue de procéder à différentes études destinées à éclairer totalement les élus décideurs mais également les instances nationales et européennes sur la faisabilité technique, juridique et économique du projet.

La maîtrise du schéma de desserte maritime Corse / Continent suppose également d'inscrire ce projet dans le cadre de la redéfinition du périmètre du besoin de service public qui soit conforme au droit européen.

C'est pourquoi ces études ont également consisté :

- dans un premier temps, à identifier un besoin de service public de la desserte maritime entre la Corse et le continent
- dans un deuxième temps, à fixer le niveau de service public nécessaire à la satisfaction des besoins des usagers et auquel il n'était pas satisfait par les compagnies maritimes existantes
- dans un troisième temps, à identifier selon quelle modalité (OSP, DSP ou cumul des deux) il peut être répondu aux besoins des usagers.

En conformité avec le règlement cabotage, la politique décisionnelle de la Commission Européenne et la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union Européenne, il faut démontrer l'existence d'un besoin réel de service public.

De manière schématique, on distingue :

- le besoin quantitatif de service public : qui s'exprime en nombre de passagers (PAX) et en volume de marchandises transportés (en mètre linéaire de fret)
- le besoin qualitatif de service public, qui s'exprime en termes de ports desservis, de tarifs, de types d'usagers particuliers, de fréquences et d'horaires concernant la desserte maritime de la Corse.

Les analyses se sont fondées sur les données provenant de l'Observatoire régional des transports de la Corse (ORTC), des capitaineries, des compagnies maritimes et des gestionnaires portuaires.

Les résultats sont annexés au présent rapport.

V.2 La consultation publique « test » (septembre 2019)

La carence des compagnies maritimes en situation de libre concurrence (« initiative privée ») peut être quantitative (capacités) ou qualitative (exemple : capacité à transporter différents types de marchandises, dont les matières dangereuses, fréquences, horaires, équipement des navires, etc.).

Il faut donc prouver que les besoins en matière de service public ont été dûment pris en compte, soit en effectuant une consultation publique, soit par d'autres moyens appropriés permettant de tenir compte des intérêts des utilisateurs et des prestataires de services.

Le point 2.2. (§14) de la Communication de la Commission européenne du 11 janvier 2012 portant encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public (2012/C 8/03) prévoit la possibilité de mettre en œuvre un test du marché.

L'Office des transports de la Corse a mis en œuvre, entre le lundi 16 septembre et le vendredi 4 octobre 2019, une consultation publique test à destination des compagnies maritimes afin de démontrer l'existence d'un besoin réel de service public. Ce test a également eu vocation à éclairer le contexte économique et logistique de la desserte maritime.

Les compagnies maritimes ont été invitées à s'exprimer sur leurs capacités à satisfaire la demande de transport maritime de passagers et de marchandises en situation de libre concurrence.

Cette consultation test a repris le test qui avait été conduit en avril / mai 2018 :

- après avoir actualisé les données de trafic et en le simplifiant
- en supprimant la référence aux fréquences et aux tarifs.

La consultation test a été publiée sur les supports suivants :

- JOUE : 20 septembre 2019
- BOAMP : 19 septembre 2019
- Site internet de la Collectivité de Corse : 19 septembre 2019
- Journal Corse Matin : 20 septembre 2019

- Journal Le Marin : 26 septembre 2019.

VI. Les résultats des études et du test de marché

Le résultat des études réalisées entre juillet 2017 et septembre 2019 et du test du marché réalisé en septembre 2019 conduit à devoir constater :

- qu'aucune compagnie maritime ne desservant pas la Corse actuellement n'a répondu au test de marché malgré une publication à l'échelle européenne. Sur la base du très faible nombre de réponses, on peut déduire que l'intérêt des opérateurs pour le marché corse est restreint
- MÉTHODE : la méthodologie adoptée par l'OTC en 2018 et en 2019 pour évaluer le besoin de service public se fonde sur les préconisations de la Commission européenne. Elle consiste à calculer la différence entre l'offre capacitaire estimée des compagnies en situation de libre concurrence (hors DSP) et le trafic réalisé ligne par ligne. Les répondants n'ont pas apporté d'éléments de nature à remettre en cause le bien-fondé de cette méthode
- FRET : la méthodologie d'estimation quantitative du besoin de service public en termes de linéaire de fret est validée par les réponses au test de marché. Un besoin de service public existe entre les 5 ports de Corse et le continent français en matière de transport de marchandises. En plus de l'estimation du besoin quantitatif de service public, les éléments apportés par les répondants concernant les remorques permettent d'affiner le dimensionnement de l'outil naval. Une intervention publique sous la forme d'un régime conventionnel d'obligations de service public est justifiée pour pallier la carence de l'initiative privée de transport maritime de fret entre les 5 ports de Corse et le continent français.
- PASSAGERS :
 - o les analyses fournies par les répondants fournissent de précieuses informations sur la demande de transport de passagers entre la Corse et le continent français. Elles ne remettent pas en cause l'estimation quantitative du besoin de service public
 - o un besoin résiduel de service public existe pour tous les ports à hauteur de 25 080 PAX concernant le transport des « convoyeurs » (chauffeurs accompagnant les ensembles routiers)
 - o par ailleurs, Porto-Vecchio d'une part et Propriano d'autre part ne sont pas suffisamment desservis par l'initiative privée. Une intervention publique est justifiée pour pallier la faible carence de l'initiative privée de transport maritime de passagers entre les 5 ports de Corse et le continent français. Il pourrait être satisfait à cette demande dans le cadre d'un régime unilatéral d'OSP mais un tel régime ne suffirait pas à garantir qu'au moins un opérateur maritime desservira tous les ports de Corse, toute l'année, aux horaires et aux fréquences répondant à la demande.

- **SUBSTITUABILITÉ DES PORTS** : si les ports de Toulon et de Nice peuvent accueillir des passagers, seul le port de Marseille peut accueillir la totalité du trafic fret dans de bonnes conditions (linéaires de quais, terre-pleins, connexions logistiques...).

Le besoin de service public soumis au test se décompose comme suit :

Trafic	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	Ile-Rousse	Total
PAX	-	-	51 900	63 000	-	114 900
PAX convoyeurs	8 400	10 570	1 730	2 190	2 190	25 080
ROLL (ml)	563 000	785 000	253 000	66 000	70 000	1 737 000

PARTIE III : Caractéristiques du nouveau périmètre du service public

Le nouveau périmètre du service public de transport maritime entre la Corse et le continent est le suivant. Il vous est demandé de le confirmer.

I. Le besoin quantitatif de service public

En termes de volumes, le nouveau périmètre du service public de transport maritime de marchandises et de passagers est le suivant.

PORT	PAX	FRET ROLL (ml)		Fréquence
	annuel	par traversée	annuel	
AJACCIO	8 400	1 500	563 000	7j/7
BASTIA	10 570	2 000	785 000 + capacité additionnelle 23 300 de	7j/7
PORTO VECCHIO	53 630	860	253 000	3j/7
PROPRIANO	65 190	400	66 000	3j/7
ILE ROUSSE	2 190	450	70 000 + capacité additionnelle de 3 500	3j/7
TOTAL	139 980	-	1 763 800	-

Votre Assemblée pourra constater qu'il existe un besoin quantitatif de service public en matière de transport de marchandises et de passagers entre le port de Marseille d'une part, et les ports d'Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano et Ile-Rousse

d'autre part.

Afin de pallier la demande ponctuelle et les pics de trafic de fret, dont les effets ne sont pas pris en compte par l'analyse capacitaire reposant sur des données mensuelles, il apparaît nécessaire de devoir autoriser le délégataire à proposer des capacités additionnelles à destination et en provenance des ports de Bastia et d'Ile-Rousse. Alors que dans les conventions actuelles, le délégataire peut prendre en compte ces pics de trafic en réalisant des rotations supplémentaires exprimées par année (15 rotations supplémentaires pour Bastia et 10 rotations supplémentaires pour Ile-Rousse), il est proposé qu'à partir du 1^{er} janvier 2021, le futur délégataire soit autorisé à absorber les pics de demande de transport de marchandises par des capacités additionnelles : 23 300 ml pour Bastia et 3 500 ml pour Ile-Rousse.

Le futur mode de gestion qui sera en place à compter du 1^{er} janvier 2021 devrait avoir ce nouveau périmètre pour chacun des ports corses.

VII. Le besoin qualitatif de service public

Contrairement aux obligations de service public, le règlement cabotage du 7 décembre 1992 ne dresse pas une liste limitative du contenu des obligations de service public susceptibles d'être imposées au délégataire.

Elles peuvent comporter des exigences concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à prêter le service, les tarifs pratiqués et l'équipage du navire ou encore, la qualité de service ou des considérations environnementales.

Il ressort des résultats des études et du test de marché que le périmètre des sujétions de service public actuel correspond dans une très large mesure à la demande des utilisateurs.

Toutefois et s'agissant des horaires, afin de mieux répondre à la demande de la chaîne économique aval (petites et grandes entreprises clientes des transporteurs routiers qui font transiter leurs marchandises par voie maritime), il apparaît opportun d'étendre la plage horaires de départ et d'arrivée des navires, en la fixant de manière uniforme pour tous les ports, comme suit :

- Départ entre 18h30 et 20h30
- Arrivée entre 06h00 et 08h00
- Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire.

L'analyse et la justification du périmètre exact du service public sont décrites en Partie VI du présent rapport.

Il vous est proposé d'adopter ce périmètre de service public, identifié sur la base du cadre juridique européen et français, tel que précédemment rappelé.

PARTIE IV : Modalités d'exécution du service public de transport

I. La nécessité de maintenir le régime de DSP

Lors de la consultation publique qui a été organisée par l'Office des transports de la

Corse en septembre 2019 (publiée au niveau communautaire, dans la presse spécialisée et dans la presse locale), les compagnies maritimes devaient exprimer le niveau de service qu'elles se proposaient de réaliser spontanément en situation de libre concurrence (sans régime d'OSP, sans DSP avec compensation financière), pour le transport de passagers, de véhicules légers et de marchandises.

Seules 3 compagnies maritimes desservant déjà la Corse ont répondu à cette consultation destinée à évaluer les possibilités pour le marché concurrentiel à réaliser, même partiellement, la desserte de la Corse. Aucune autre compagnie maritime ne s'est montrée intéressée, même dans une situation de libre concurrence. L'initiative privée apparaît donc comme très réduite.

En outre, aucune des trois compagnies maritimes qui ont répondu ne propose spontanément d'exploiter une activité de transport maritime en marché libre, sans régime unilatéral d'OSP.

Il ressort des réponses au test du marché qu'un simple régime unilatéral d'OSP ne saurait suffire à satisfaire la demande des opérateurs économiques en termes de transport de marchandises, et de manière accessoire en termes de transport de passagers.

Le maintien d'un cumul régime unilatéral / conventionnel d'OSP pour le transport de marchandises apparaît nécessaire car un simple régime unilatéral d'OSP ne suffirait pas à répondre à la demande des chargeurs, des opérateurs économiques (chargeurs, moyennes et grandes surfaces, etc).

Concernant le port continental à partir duquel les cinq ports corses continueront d'être desservis, les études démontrent qu'il n'y a pas de substituabilité entre les ports de Marseille et de Toulon. Le port de Marseille est le seul à pouvoir accueillir le volume de marchandises correspondant à la demande.

En conséquence, il vous est proposé de maintenir le régime conventionnel d'obligations de service public de transport de marchandises entre le port de Marseille et les cinq ports corses.

VIII. Le transport de passagers est partiellement inclus dans le périmètre du service public

Compte-tenu des résultats des études et du test du marché, respectant les exigences européennes, il vous est proposé d'inclure le transport de passagers dans le périmètre du service public dans de faibles proportions (25 080 passagers convoyeurs associés au fret et 114 900 passagers commerciaux).

S'agissant des 25 080 passagers convoyeurs, ils sont associés au transport de fret embarqué à bord des navires : les chauffeurs embarquent à bord du navire avec leur ensemble routier et ils réservent une cabine. Le surcoût occasionné par les sujétions de service public étant directement associées au transport de marchandises, il sera compensé par la contribution versée par l'OTC au délégataire.

Concernant Porto-Vecchio et Propriano, le nombre de passagers inclus dans le périmètre du service public (114 900) se déduit de la carence de l'initiative privée pour desservir ces deux ports. S'il est proposé que les charges associées au

transport de ces passagers soient compensées par l'OTC, ce financement s'accompagne de la mise en place d'une comptabilité analytique fine et étroitement contrôlée permettant de ventiler la structuration actuelle des coûts entre passagers et fret.

Les charges associées aux autres catégories de passagers ne seraient pas compensées financièrement par l'OTC.

PARTIE V : Étude des différents modes de gestion

L'étape suivante consiste à analyser les différents modes de gestion d'un service public pour en déduire que mode de gestion serait le plus adapté au transport maritime de marchandises et de passagers entre la Corse et le continent.

On distingue classiquement :

- la gestion internalisée : la régie (directe ou personnalisée via un EPIC local) **(I)**
- la gestion indirecte : la délégation de service public et le marché public **(II)**.

L'étude des avantages et des inconvénients de chacun de ces modes de gestion **(III)** conduit à devoir conclure que la délégation de service public reste le mode de gestion le plus adéquat concernant la desserte maritime Corse / continent **(IV)**.

I. Le mode de gestion internalisé : la régie

La régie peut avoir ou non une personnalité morale distincte de la CdC.

VIII.1 Présentation générale des régies

La gestion en régie directe du service public se définit comme la prise en charge directe du service public de l'activité de service public par la collectivité locale compétente avec ses propres moyens financiers, humains et matériels.

Cependant, le développement des services publics à caractère industriel et commercial a suscité la création d'institutions de gestion spécifiquement adaptées à ces missions disposant d'une autonomie croissante allant pour certaines jusqu'à l'octroi d'une personnalité morale distincte. L'individualisation de l'activité était justifiée par le régime juridique des services publics à caractère industriel et commercial à dominante de droit privé.

La régie revêt ainsi deux acceptions :

- notion fonctionnelle retenue pour désigner le mode de gestion du service public désignée par le terme « *gestion en régie directe* »
- notion organique pour qualifier l'institution de gestion désignée par le terme « *régie statutaire* ».

En application de l'article L. 2221-4 du Code général des collectivités territoriales, la régie peut revêtir deux formes et être dotée :

- soit de la personnalité morale et de l'autonomie financière, il s'agit de la régie « *personnalisée* »

- soit de la seule autonomie financière, il s'agit de la régie « *autonome* ».

La régie personnalisée constitue une personne morale de droit public chargée de gérer un service public, elle ne se confond donc pas, sur le plan juridique, avec la collectivité territoriale qui l'a créée.

Il s'agit d'un « établissement public local » (article L. 2221-10 du CGCT) disposant d'organes d'administration, d'un budget autonome, d'un patrimoine, d'un personnel et répondant à un régime juridique particulier.

La régie autonome se traduit par le fait que les produits et charges doivent figurer dans un budget annexe à celui de la collectivité. Elle est administrée, sous l'autorité de l'autorité exécutive et de l'assemblée délibérante, par un conseil d'exploitation et un directeur désignés dans les mêmes conditions sur proposition de l'autorité exécutive.

VIII.2 Les règles communes à la régie personnalisée et autonome

La régie autonome et la régie personnalisée sont dirigées par un directeur et respectivement administrées par un conseil d'exploitation et un conseil d'administration présidés par un président élu en son sein.

VIII.2.1. L'organe délibérant (le conseil d'exploitation ou le conseil d'administration)

Le nombre et la qualité des membres du conseil d'exploitation ou du conseil d'administration sont fixés dans les statuts par l'assemblée délibérante qui détermine également les conditions de révocation des membres.

Les membres du conseil sont désignés par l'assemblée délibérante sur proposition de l'autorité exécutive.

Le nombre des membres ne peut être inférieur à trois et les représentants de la collectivité doivent détenir la majorité des sièges du conseil. L'organe délibérant peut donc comprendre des membres qui ne sont pas des élus et reconnus pour leur compétence professionnelle dans le domaine d'activité de la régie.

VIII.2.2. Le directeur

Il y a dans chaque régie un directeur désigné (mais non nommé) par l'assemblée délibérante sur proposition de l'autorité exécutive.

Les fonctions de directeur sont incompatibles avec :

- tout mandat électif national ou local recouvrant le champ territorial de la régie
- la fonction de membre au sein du conseil d'administration ou du conseil d'exploitation de la régie
- la prise d'intérêt dans des entreprises en rapport avec la régie, l'occupation d'une fonction dans ces entreprises ou la réalisation de prestations pour leur compte.

Ce mécanisme d'incompatibilités démontre que la collectivité peut confier le fonctionnement de la régie à une personne dotée de fortes compétences dans le secteur d'activités envisagé tout en conservant un droit de regard sur cette gestion quotidienne.

VIII.2.3. Régime financier

La régie personnalisée ainsi que la régie autonome disposent d'un budget propre distinct de celui de la collectivité de rattachement.

Elle dispose d'une dotation initiale dont le montant est déterminé par l'assemblée délibérante de la collectivité de rattachement et qui représente la contrepartie des créances ainsi que des apports en nature ou en espèces effectués par la collectivité, déduction faite des dettes ayant grevé leur acquisition, lesquelles sont mises à la charge de la régie.

VIII.3 Les spécificités de la régie autonome

La régie autonome n'a pas de personnalité juridique distincte de la collectivité de rattachement qui lui sert de support. Aussi, le souci d'individualiser la régie sans la personnaliser conduit à une organisation administrative complexe articulant les organes propres à la régie de ceux propres à la collectivité de rattachement.

VIII.3.1. Le conseil d'exploitation : une compétence à la discrétion de l'organe délibérant de la collectivité de rattachement

Le conseil d'exploitation détient des compétences propres mais joue principalement un rôle consultatif. Il délibère sur les affaires de la régie mais seulement dans la mesure où le pouvoir de décision n'appartient pas à l'assemblée délibérante de la collectivité de rattachement.

Son pouvoir de décision est donc en réalité résiduel, il est à la discrétion de la collectivité de rattachement qui peut l'amputer librement.

Il peut toutefois procéder à toutes mesures d'investigation et de contrôle et il peut présenter à l'autorité exécutive de la collectivité de rattachement toutes propositions utiles.

La consultation du conseil d'exploitation préalablement à toutes les délibérations de l'assemblée de la collectivité de rattachement est obligatoire. Cette consultation s'impose également à l'autorité exécutive pour toutes les questions d'ordre général intéressant le fonctionnement de la régie.

VIII.3.2. Le directeur

Le directeur assure le fonctionnement des services de la régie :

- il prépare le budget
- il procède aux ventes et achats courants

- il nomme et révoque les employés de la régie (uniquement les agents de droit privé).

VIII.3.3. L'assemblée délibérante de la collectivité de rattachement

L'assemblée délibérante de la collectivité de rattachement est en réalité l'autorité délibérante à titre principal. L'article R. 2221-72 du CGCT énumère les attributions de l'assemblée délibérante :

- autorise l'autorité exécutive de la collectivité de rattachement à tenter ou soutenir les actions judiciaires, à accepter les transactions
- vote le budget de la régie et délibère sur les comptes
- délibère sur les mesures à prendre d'après les résultats de l'exploitation à la fin de chaque exercice et, au besoin, en cours d'exercice;
- règle les conditions de recrutement, de licenciement et de rémunération du personnel.

Cependant, comme indiqué antérieurement, cette liste n'est pas limitative puisque l'article R. 2221-64 du CGCT prévoit que l'assemblée délibérante se réserve des catégories d'affaires. Aussi, le statut établi par l'assemblée organise la répartition des compétences de la régie et indique celles que l'assemblée entend se réserver.

VIII.3.4. L'autorité exécutive de la collectivité de rattachement

Cette autorité joue un rôle décisif dans l'organisation de la régie : elle est l'autorité exécutive de la régie. En effet, l'autorité exécutive est le représentant légal de la régie et l'ordonnateur. Elle présente le budget et exécute les décisions de l'assemblée délibérante.

VIII.4 Les spécificités de la régie personnalisée

VIII.4.1. Le Conseil d'administration

Le Conseil d'administration :

- délibère sur toutes les questions intéressant le fonctionnement de la régie
- vote le budget
- décide des acquisitions, aliénations, locations de biens mobiliers ou immobiliers qui appartiennent à la régie
- autorise le directeur à conclure les contrats et marchés et à ester en justice au nom de la régie, etc.

VIII.4.2. Le directeur

Il est nommé par le président du conseil d'administration mais désigné par l'assemblée délibérante de la collectivité de rattachement sur proposition de l'autorité exécutive :

⇒ Il agit sous l'autorité et le contrôle du Président

- ⇒ Il est « *le représentant légal de régie* »
- ⇒ Il assure « *le fonctionnement de la régie* » (article R. 2221-28 du CGCT), ce qui implique qu'il :
 - prend les mesures nécessaires à l'exécution des décisions du Conseil d'administration
 - il est l'ordonnateur de la régie : prescrit l'exécution des recettes et des dépenses et prépare le budget
 - exerce la direction de l'ensemble du service et assure la qualité de supérieur hiérarchique des agents de la régie, sous réserve des dispositions concernant l'agent comptable qui est contrôlé, lui, par les services financiers et du Trésor de l'État
 - recrute et licencie le personnel dans la limite des inscriptions budgétaires
 - il passe en exécution des décisions du CA, tous actes contrats et marchés.

VIII.5 Les justifications du recours à la régie

Plusieurs éléments de contexte peuvent justifier le recours à la régie. Il faut ensuite s'interroger sur le choix entre la régie autonome et personnalisée.

VIII.5.1. Pourquoi recourir à une gestion en régie ?

Le choix éventuel de la création d'une régie peut procéder :

- d'une volonté de la collectivité de définir, gérer et contrôler entièrement le service selon ses exigences
- d'une volonté de développement extrêmement forte du service à tel point que les entreprises privées ne pourraient assumer les éventuels risques qui y sont liés, ou alors à un coût prohibitif
- d'une situation concurrentielle à caractère oligopolistique ne favorisant aucunement les intérêts de la collectivité face à la position dominante des opérateurs privés.

VIII.5.2. Le choix entre la régie autonome et personnalisée

Différents motifs justifient généralement la création d'une régie personnalisée plutôt qu'une régie autonome :

- garantie de transparence renforcée puisque l'établissement public constitue une personne morale distincte de la collectivité de rattachement avec un budget propre
- nécessité d'indépendance par rapport à l'organe délibérant
- souci de faire échapper l'établissement public à la hiérarchie territoriale
- besoin de créer une institution indépendante pour la gestion d'un service ponctuel ou provisoire.

La régie personnalisée présente cependant un inconvénient fiscal important par rapport à la régie autonome : la doctrine fiscale refuse d'admettre au regard de la

règle fiscale que les régies dotées de la personnalité morale puissent être considérées comme des régies. Elles ne bénéficient donc pas de l'exonération d'impôts sur les sociétés⁵ (soit 28 à 33 % du résultat).

VIII.5.3. Un recours peu opportun pour la desserte maritime de la Corse

Le règlement du 7 décembre 1992 impose la libre circulation des prestations de service de transport mais prévoit deux exceptions lorsque les services fournis par le secteur concurrentiel ne sont pas suffisants :

- le contrat de service public
- l'obligation de service public.

La question se pose de savoir si la constitution d'une régie constitue une entrave à la libre circulation des prestations de service de transport.

D'un côté, il peut être considéré que la régie n'entrave pas la libre circulation des prestations de service public qui peuvent toujours être réalisées même sur une liaison couverte par une régie.

Par ailleurs, le législateur français prévoit que la CdC « *peut* » désigner des compagnies maritimes⁶, dans le respect des procédures de publicité et de mise en concurrence, pour l'exploitation de la desserte maritime. Il s'agit donc d'une faculté et non d'une obligation. Par conséquent, la CdC peut recourir à des compagnies maritimes tierces ou à la régie.

D'un autre côté et dans les faits, dans le cadre d'une régie, la collectivité, en l'occurrence la CdC, organise le service de transport maritime et l'exploite avec ses propres moyens. La création de la régie restreint la concurrence puisque la régie n'a pas été sélectionnée à l'issue d'une procédure de mise en concurrence.

Par ailleurs, la mise en place de la régie risque de limiter la concurrence contrairement à la finalité du règlement communautaire du 7 décembre 1992. En effet, d'une part, aucune du moins peu de compagnies auront intérêt à intervenir sur la ou les liaisons gérées en régie. D'autre part, la CdC elle-même aura peu d'intérêt à ce que des compagnies maritimes lui fassent concurrence, son chiffre d'affaires risquant alors de diminuer.

Compte tenu de ces éléments, il apparaît peu opportun de recourir à la régie.

Caractéristiques principales	Observations
------------------------------	--------------

⁵ Instruction DA 4H-1351, 1^{er} mars 1995

⁶ Article L.4424-19 du Code général des collectivités territoriales

Faisabilité juridique/opportunité juridique = risque important	Le recours à la régie ne paraît pas opportun : <ul style="list-style-type: none"> • des compagnies maritimes sont présentes sur le marché • risque d'une faible rentabilité de la régie OU restriction de la concurrence
Modalités de constitution	Pas de difficulté particulière
Durée de la procédure de constitution	6 mois
Risque d'exploitation	A la charge de la collectivité
Maîtrise du service	Gestion totale du service par la collectivité
Régime financier	Comptabilité publique
Savoir-faire du privé	Uniquement à travers le directeur et certains membres de l'organe délibérant (conseil d'exploitation ou d'administration)
Personnel	Droit privé sauf le directeur et le comptable public

IX. Le recours à un mode de gestion externalisé

Le mode de gestion externalisé se caractérise par la réalisation d'une prestation pour le compte de la collectivité par une personne morale distincte.

Les deux principaux modes de gestion externalisés sont la délégation de service public ainsi que le marché public.

Ces deux catégories de contrats ont chacune fait l'objet d'une profonde réforme :

- la délégation de service public avec l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession
- les marchés publics avec l'ordonnance n° 2015-889 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics.

Aujourd'hui, l'ensemble des règles relatives aux concessions de service public et aux marchés publics est codifié dans le Code de la commande publique.

IX.1 La délégation de service public

IX.1.1. Définition de la délégation de service public

La délégation de service public (DSP) est définie par les dispositions de l'article L. 1411-1⁷ du Code général des collectivités territoriales de la manière suivante :

"Une délégation de service public est un contrat de concession au sens de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, conclu par écrit, par lequel une autorité délégante confie la

⁷ Résultant de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession

gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

La part de risque transférée au délégataire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le délégataire ne doit pas être purement nominale ou négligeable. Le délégataire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service.

Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages, de réaliser des travaux ou d'acquérir des biens nécessaires au service public".

Cinq éléments caractérisent une convention de délégation de service public (ou concession de service public) :

- le délégant est une personne morale de droit public
- le contrat a pour objet la gestion d'un service public
- le délégataire bénéficie d'une véritable délégation
- le délégant transfère le risque lié à l'exploitation du service
- le transfert de risque a pour contrepartie le droit d'exploiter le service assorti ou non d'un prix.

Les frontières entre la délégation de service public et le marché public, dont la réglementation a également fait l'objet d'une réforme récente, sont souvent étroites. Aussi, il ressortait de la jurisprudence que les principaux critères permettant de distinguer ces deux contrats étaient l'existence d'un service public et la rémunération qui doit être substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation dans le cadre d'une délégation de service public.

Ces critères ne sont pas fondamentalement remis en cause, mais sont davantage axés sur l'existence d'un risque d'exploitation au moins partiel pesant sur le délégataire, de sorte qu'il n'est pas assuré par le contrat d'assurer la rentabilité de son exploitation.

Dans le cadre d'un marché public, le prestataire est rémunéré sur la base d'un prix global et forfaitaire ou unitaire déconnecté des résultats d'exploitation du service, et qui couvre les charges d'exploitation de l'entreprise sur la base d'une offre de service donnée. Quel que soit le résultat de son activité, le prestataire ne subira pas les conséquences financières et sera rémunéré à hauteur du prix contractuellement défini à l'acte d'engagement.

En revanche, dans le cadre d'une délégation de service public, l'article L. 1411-1 du CGCT impose que le délégataire supporte un risque lié à l'exploitation du service. Le paragraphe 2 de cet article est particulièrement précis sur la notion de risque :

« La part de risque transférée au délégataire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le délégataire ne doit pas être purement nominale ou négligeable. Le délégataire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions

d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service ».

Avant la réforme sur les concessions, l'article L. 1411-1 du CGCT prévoyait que la rémunération « *est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation* ». Cet élément de définition était donc moins précis que la définition actuelle mais pour autant, le critère demeure et ses conditions d'application ne devraient pas être modifiées, du moins à la marge.

Dès lors, il est possible de s'appuyer sur la jurisprudence appliquant l'article L. 1411-1 du CGCT avant la réforme.

Pour apprécier l'existence d'une rémunération substantiellement liée aux résultats de l'exploitation, le juge administratif examine le risque et l'amplitude de variation de ces recettes et donc de la rémunération du délégataire.

En matière de transport, le Conseil d'État a jugé que les compensations tarifaires versées par la collectivité varient selon la fréquentation et relèvent ainsi de la rémunération liée aux résultats de l'exploitation. Par ailleurs, le délégataire assume une part significative du risque d'exploitation dès lors qu'il prend en charge 30 % du déficit d'exploitation⁸.

Il faut donc s'assurer que le risque de variation des recettes, à travers les services réalisés et la fréquentation est réel et que délégataire supporte une part non négligeable du déficit d'exploitation.

IX.1.2. Les différentes catégories de délégation de service public en matière de services

Contrairement au marché public, le régime d'exécution d'une délégation de service public est assez souple. Aussi, les délégations de service public peuvent présenter des caractéristiques différentes en ce qui concerne la répartition des missions et des risques et le mode de rémunération du délégataire.

Sur la base de ces éléments, il est possible d'identifier trois catégories de délégation de service public : l'affermage, la régie intéressée⁹ et la gestion à prix forfaitaire.

L'affermage

Caractéristiques	Collectivité	Entreprise
Missions	Financement et réalisation de l'investissement nécessaire au fonctionnement du service public Mise à disposition de ces investissements à l'exploitant. Dans le cas présent, il pourrait s'agir de la mise à disposition des navires.	Chargée de l'exploitation

⁸ CE, 7 novembre 2008, *Département de la Vendée*, req. n° 291794

⁹ Dans le domaine des prestations de services

Aléa des recettes et/ou charges		Aléas commercial (risque sur les recettes) et industriel (risque sur les charges)
Rémunération de l'exploitant		Redevances sur les usagers Contribution financière de la Collectivité

La régie intéressée

La régie intéressée¹⁰ est un contrat par lequel la Collectivité confie l'exploitation du service à un exploitant (le gégisseur).

CARACTÉRISTIQUES	COLLECTIVITÉ	ENTREPRISE
Missions	Investissement	Exploitation
Aléa des recettes (commercial) et/ou charges (aléa industriel)	Charges d'exploitation sur la base d'un budget d'exploitation établi contractuellement Aléa commercial	Aléa industriel et éventuellement un aléa commercial
Rémunération	Collectivité perçoit les recettes d'exploitation que l'entreprise lui reverse	Prime variable en fonction des résultats sur la base d'un ou plusieurs critères d'intéressement tels que la quantité produite, les recettes, les charges, la qualité de service.

Le principal inconvénient de ce type de contrat est l'implication de la collectivité dans la gestion quotidienne et ses conséquences en termes d'organisation des services, notamment du point de vue économique, technique, juridique et comptable.

Le gégisseur intéressé est regardé comme agissant pour le compte de la collectivité et non pour son propre compte. Dès lors, il doit être considéré comme gérant des deniers publics et non des recettes privées et doit se conformer aux dispositions des articles R. 1617-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales.

La gestion à prix forfaitaire

Caractéristiques	Collectivité de Corse	Entreprise
Missions	Investissement	Exploitation
Aléa des recettes (commercial) et/ou charges (aléa industriel)	Aléa commercial	Aléa industriel

¹⁰ A ne pas confondre avec la notion de régie au titre de la gestion internalisée.

Rémunération		Facturation forfaitaire des charges ainsi que sa rémunération pour la prestation rendue souvent exprimée à travers une prime de gestion forfaitaire Intéressement accessoire
---------------------	--	---

La qualification de délégation de service public est généralement exclue en matière de gestion à prix forfaitaire puisque la rémunération est quasiment déconnectée des résultats de l'exploitation.

IX.1.3. Faisabilité juridique du recours à la délégation de service public pour l'exploitation du service public de desserte maritime de la Corse

La délégation de service public est caractérisée par le service public et le risque d'exploitation. Au cas présent, il ne fait pas de doute que compte tenu de l'objet du service qui est d'assurer la continuité territoriale¹¹, il s'agit bien d'une activité d'intérêt général dont l'organisation par la CdC en fera un service public.

Par ailleurs, l'article L. 4424-19 du Code général des collectivités territoriales indique expressément que « *des obligations de service public sont imposées par la collectivité territoriale de Corse sur certaines liaisons aériennes ou maritimes pour assurer le principe de continuité territoriale* ». Dès lors, pour le législateur, la desserte maritime organisée par la CdC constitue bien un service public.

Le mécanisme contractuel devra par ailleurs transférer le risque d'exploitation auprès de l'opérateur.

Le risque d'exploitation est défini dans la Directive concessions du 26 février 2014 (article 5) :

*« L'attribution d'une concession de travaux ou d'une concession de services implique le transfert au concessionnaire d'un risque d'exploitation lié à l'exploitation de ces travaux ou services, comprenant le **risque lié à la demande, le risque lié à l'offre ou les deux** ».*

Dans le cadre de l'exploitation du service public de desserte maritime de la Corse, le délégataire supportera le risque lié à la demande car ses recettes seront liées à ses prévisions de trafic qui ne sont pas compensées ou couvertes si les objectifs ne sont pas atteints et le risque lié à l'offre car il est le seul responsable de l'évolution de ses coûts de production (pas de mécanisme de couverture sur les charges).

IX.1.4. Modalités de passation de la délégation de service public

Une procédure de publicité et de mise en concurrence préalable à la conclusion de la convention est obligatoire. L'intérêt de la procédure est qu'il est possible de conduire une procédure négociée avec les différents candidats à la délégation de service public.

¹¹ Article L. 4424-18 du Code général des collectivités territoriales

Par ailleurs, l'autorité concédante a le choix entre une procédure restreinte ou une procédure ouverte.

Dans le cadre d'une procédure restreinte, les candidats ne peuvent présenter une offre que si leur candidature a été retenue. Dans le cadre d'une procédure ouverte, les candidats peuvent communiquer en même temps leur candidature et leur offre. Bien évidemment, leur offre ne sera étudiée que si leur candidature est admise.

Le tableau suivant synthétise les caractéristiques de la délégation de service public :

Éléments d'analyse	Observations
Faisabilité juridique/opportunité	Oui
Mode de passation	Procédure négociée
Durée de la procédure de passation	En principe, un an à compter de la publication de l'avis d'appel public à la concurrence sauf urgence justifiant l'application de délais plus courts – auquel il faut ajouter les délais d'information et de pré-notification à la Commission européenne (1,5 mois en moyenne à compter du jour où elle a reçu les documents)
Risque d'exploitation	A la charge du délégataire
Maîtrise du service	Le délégataire a la gestion du service public en toute autonomie, la collectivité contrôle l'exécution.
Régime financier	En principe, le délégataire finance les charges et perçoit les recettes versées par les usagers. Le service de transport maritime étant déficitaire du fait des obligations de service public, la collectivité verse une contribution forfaitaire calculée sur la base d'une estimation des charges et des recettes d'exploitation.
Savoir-faire du privé	Compte-tenu de l'autonomie du délégataire, la collectivité bénéficie de son savoir-faire.

IX.2 Le recours aux marchés publics

Au regard de l'article L. 4424-20 du CGCT alinéa 2, il semble que le législateur ait exclu voire interdit le recours à ce mode contractuel :

« En prenant en considération les priorités de développement économique définies par la Collectivité Territoriale de Corse, l'Office des Transports de la Corse conclut avec les compagnies désignées pour l'exploitation des liaisons mentionnées à l'article L. 4424-19 des conventions de délégation de service public qui définissent les tarifs, les conditions d'exécution et la qualité du service ainsi que les modalités de contrôle ».

Deux interprétations de cet article sont possibles.

Soit l'Office des Transports de Corse (OTC) n'est compétent que pour signer des conventions de délégation de service public, la CdC pouvant signer tout autre contrat.

Soit ni la CdC ni l'OTC ne sont compétents pour signer d'autres conventions que des délégations de service public.

Bien que les travaux parlementaires n'apportent pas d'éclaircissement particulier sur ce point, la seconde interprétation semble la plus appropriée pour deux raisons.

Tout d'abord, il n'y aurait pas de raison que l'OTC ne puisse conclure des marchés publics alors qu'il dispose de la compétence en matière maritime et constitue un établissement public disposant de la personnalité morale.

Ensuite, il appartient bien à l'OTC de répartir la dotation de continuité territoriale entre le transport maritime et aérien, dès lors, il devrait pouvoir signer tout contrat de transport ayant un lien avec le transport maritime et financé par la dotation de continuité territoriale. Dès lors, il n'y a pas de raison particulière justifiant que seule la CdC puisse recourir aux marchés publics.

En réalité, l'interprétation la plus logique serait que l'OTC a compétence pour signer tout contrat relatif au transport maritime dès lors que la CdC a désigné la compagnie maritime.

Certes, une telle interprétation est restrictive puisqu'elle interdit le recours aux marchés publics, cependant, il semble bien s'agir de la volonté du législateur qui a expressément fait référence à la notion de délégation de service excluant de ce fait les marchés publics.

Ce mode de gestion n'est donc pas envisageable au cas présent.

X. Motifs de choix de la délégation de service public

Afin de déterminer le mode de gestion le plus approprié aux besoins des usagers ainsi que de la Collectivité de Corse et de ses capacités, deux approches peuvent être adoptées :

- une méthode d'évaluation appliquée à chaque mode de gestion
- une approche comparative au regard des particularités de la desserte maritime en Corse.

X.1 Étude des avantages et inconvénients de chaque mode de gestion

Cette méthode s'appuie sur une analyse concrète des avantages et inconvénients de chaque mode de gestion pour l'exploitation de la desserte maritime dans le contexte juridique, économique et géographique de la Collectivité de Corse.

X.1.1. La régie

Avantages	Pas de difficulté particulière pour la constitution de la régie
	Durée de constitution d'environ de 6 mois
	Gestion totale du service par la collectivité

	La CdC est l'autorité concédante des ports d'Ajaccio et de Bastia
	La CdC récupère au moins partiellement le bénéfice des rémunérations de structure et marges touchées par l'actuel exploitant. Elle est certaine de ne pas payer au travers de sa contribution plus que le coût réel du service.
Inconvénients	Sans intérêt au regard du marché concurrentiel : <ul style="list-style-type: none"> • plusieurs compagnies maritimes sont présentes sur le marché • risque d'une faible rentabilité de la régie OU restriction de la concurrence
	Comptabilité publique
	Savoir-faire du privé uniquement à travers le directeur et certains membres de l'organe délibérant
	La contribution de la Collectivité est immédiatement impactée par les surcoûts financiers
	Risques entièrement à la charge de la régie et donc de la CdC
	Double emploi avec l'OTC (créé par la loi)
	Nécessité de disposer des moyens matériels et financiers pour gérer la desserte maritime
	Absence d'expérience de la CdC dans l'exploitation opérationnelle du transport de passagers et de marchandises
	Risque d'incompatibilité avec la réglementation européenne

X.1.2. La délégation de service public

Avantages	Savoir-faire du privé
	Risque d'exploitation et financier porté par le délégataire
	Financement des charges par le délégataire
	Bonne lisibilité des rôles respectifs de l'autorité organisatrice et des exploitants dans le cadre de la gestion du service public
	Possibilité d'ouvrir le marché à différentes entreprises
Inconvénients	Maîtrise limitée du service par la CdC
	OTC verse une contribution basée sur une estimation faite par le délégataire
	Le calendrier de la procédure est contraint, la convention devant entrer en vigueur le 1 ^{er} octobre 2019

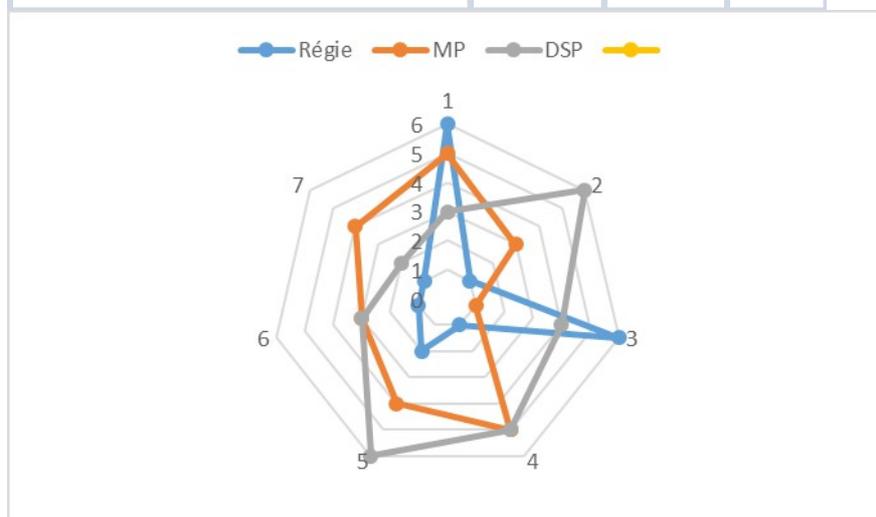
X.2 **Conclusion**

Comme exposé dans le chapitre précédent, chaque mode de gestion présente ses propres caractéristiques et le choix d'un mode résulte en réalité de la volonté ou non de recourir à une gestion internalisée traduisant une maîtrise entière du service et le transfert de l'ensemble des risques sur la collectivité.

Pour les raisons exposées supra (II et III1.2.), le recours à la délégation de service public paraît le mieux adapté, qui plus est dans un contexte de gestion à brève durée, afin de préparer précisément une réflexion approfondie sur les mécanismes les plus appropriés.

Le tableau et le graphique concentrent les différents critères de comparaison permettant d'aboutir au choix du mode de gestion le plus approprié à la Collectivité de Corse pour la desserte maritime :

	Régie	MP	DSP
1 Maitrise du service	6	5	3
2 Risque financier	1	3	6
3 Risque juridique	6	1	4
4 Risque d'exposition	1	5	5
5 Risque métier	2	4	6
6 Risque mode de gestion	1	3	3
7 Risque calendrier	1	4	2
TOTAL	18	25	29



PARTIE V : Attribution de la concession de service public à une SEMOP

I. **Projet politique : faire de la SEMOP une compagnie corse de service public maritime**

La délibération n° 16/183 AC de l'Assemblée de Corse du 6 septembre 2016 a donné mandat au Président du Conseil Exécutif de Corse afin de mener les études préalables à la mise en place de sociétés à participation publique, en vue de l'investissement en matière d'outil naval et d'exploitation des lignes de continuité territoriale. Ces sociétés devaient prendre la forme de sociétés d'économie mixte à opération unique (SEMOP).

Dans le respect du droit de l'Union européenne (régimes des aides d'État et de passation des concessions de services), l'objectif consistait à mettre en place un nouveau modèle de gestion dans lequel la Collectivité de Corse maîtrise mieux la desserte maritime tout en laissant au secteur privé l'exploitation opérationnelle du transport à une structure privée.

Aujourd'hui, le processus de réflexion et d'étude de la faisabilité d'un schéma de desserte maritime axé autour de la création d'une compagnie corse de service public maritime est achevé.

Il est proposé que cette reprise en main de la desserte maritime corse s'articule autour d'une compagnie corse prenant la forme d'une société d'économie mixte à opération unique (ci-après, SEMOP), nouvelle forme de société à capital public / privé issue de la [loi n° 2014-744 du 1^{er} août 2014](#).

Si la SEMOP revêt la forme d'une société anonyme régie par le Code de commerce, le Code général des collectivités territoriales (ci-après, CGCT) prévoit certaines spécificités s'agissant du fonctionnement d'une SEMOP :

- la SEMOP suppose la présence de deux actionnaires minimum dont au moins une collectivité territoriale et un opérateur économique
- la part de capital de la SEMOP détenue par la personne publique est au moins de 34 % et au plus de 85 %
- la personne publique dispose d'au moins 34 % des voix dans les organes délibérants
- la gouvernance garantit la présence de la personne publique puisque la présidence du conseil d'administration est assurée de droit par un représentant de l'actionnaire public
- l'objet de la SEMOP est unique et non modifiable sur toute la durée du contrat
- la durée de la SEMOP est limitée à la durée du contrat et elle est dissoute de plein droit au terme de ce contrat
- aucune prise de participation dans des sociétés commerciales n'est permise.

Au 1^{er} janvier 2021, de nouvelles modalités d'organisation de la desserte maritime Corse / Continent doivent être mises en place. Dans la continuité de votre délibération de septembre 2016, il vous est proposé de réorganiser le schéma de desserte maritime pour les 7 années à venir sur la base d'une SEMOP d'exploitation des services de transport maritime.

Dans ce schéma SEMOP, la sélection du ou des actionnaires opérateurs économiques et l'attribution du contrat de concession à la société d'économie mixte à opération unique sont effectuées par un unique appel public à la concurrence

respectant les procédures applicables aux contrats de concession. Cette mise en concurrence inclut également, le cas échéant, un ou plusieurs sous-contrats que la SEMOP est susceptible de conclure avec d'autres opérateurs.

Ce mode de gestion apparaît comme particulièrement adapté aux objectifs poursuivis par la Collectivité de Corse et à sa volonté d'instaurer un schéma de desserte intégré car il permet l'instauration d'une relation équilibrée entre la Collectivité de Corse et l'opérateur privé qui sera son coactionnaire.

La Collectivité de Corse est actionnaire et dispose d'un fort pouvoir de contrôle sur son coactionnaire, opérateur privé. Autrement dit, la création d'une SEMOP permet de garder un pouvoir de décision fort dans le cadre de la gestion d'un service public, tout en mettant en concurrence des opérateurs privés afin de choisir celui qui deviendra son partenaire dans l'opération.

Dans un tel mode de gestion, chacun joue son rôle : la Collectivité de Corse gère la gouvernance de la société tandis que l'opérateur privé apporte son expertise et sa capacité d'innovation. Le partenariat entre la Collectivité et l'opérateur économique se forge à l'aune d'une communauté d'intérêts et d'apport de compétences complémentaires.

L'opérateur ou groupement d'opérateurs sélectionnés dans le cadre de la mise en concurrence pour l'attribution de la concession constituera une société dédiée *ad hoc* qui deviendra actionnaire privé de la SEMOP avec la Collectivité de Corse.

En tant que délégataire, la SEMOP assumera la responsabilité du bon fonctionnement du service et recevra sa rémunération conformément aux stipulations du contrat de concession de service public et à la troisième partie du Code de la Commande Publique relative aux contrats de concession.

Concernant la marque commerciale de la SEMOP, une procédure de concours va être lancée pour identifier un nom, un logo, une marque à cette société corse.

XI. Une seule SEMOP pour la desserte des cinq ports corses

Initialement, il était envisagé la création de 2 SEMOP : une pour les ports d'Ajaccio et de Bastia, l'autre pour les ports de Porto-Vecchio, Propriano et Ile-Rousse.

Aujourd'hui, il semble plus opportun de créer une seule SEMOP pour la desserte des cinq ports corses afin :

- de réduire les coûts de fonctionnement propres à la structure
- de simplifier le schéma de desserte en évitant la multiplication des acteurs et des interlocuteurs (deux SEMOP supposeraient deux conseils d'administrations, deux directions générales, etc)
- d'optimiser l'équilibre financier de la desserte et permettre une péréquation financière entre les lignes plus fréquentées (Ajaccio / Bastia) et les lignes qui pâtissent d'un déficit de trafic, et donc de recettes susceptibles d'être générées par la SEMOP, en hiver notamment (3 autres lignes).

XII. Un seul et unique objet social exclusif : exécuter la concession de service public

A la différence d'une SEM classique, comme l'est Air Corsica par exemple, la SEMOP maritime aura pour objet unique et exclusif la conclusion et l'exécution du contrat de concession de service public de transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le continent qui sera conclu avec la Collectivité de Corse.

La SEMOP concessionnaire sera constituée pour exécuter le contrat de concession durant toute sa durée, elle disparaîtra de droit à son échéance. La SEMOP ne pourra pas exploiter d'autres activités que la desserte des cinq ports corses à partir du port de Marseille.

Cet objet unique ne pourra pas être modifié pendant toute la durée du contrat de concession de service public.

En revanche, il est proposé d'inclure dans le périmètre du contrat de concession de service public les deux missions complémentaires suivantes :

- réaliser les études prospectives nécessaires à la mise en œuvre des services de transport maritime objet de la présente concession, et notamment celles relatives aux modifications du périmètre et de la consistance des services, à l'adaptation et à l'optimisation de l'outil naval aux contraintes de la desserte maritime ou encore, aux évolutions tarifaires
- réaliser les études de reporting et d'analyse du marché du transport maritime, et de son évolution, incluant les phases amont et aval de la logistique, l'organisation des infrastructures portuaires, les relations entre les acteurs de la desserte.

La SEMOP verra donc son périmètre d'intervention étendu à ces deux missions complémentaires d'études et de recherche et développement concernant le marché de transport maritime pris dans sa globalité.

L'objectif consiste à faire de la SEMOP la clef de voute du schéma de desserte maritime, l'interlocuteur privilégié entre les opérateurs maritimes, les clients finaux (chargeurs routiers, passagers, sous-traitants etc) et la Collectivité de Corse et l'OTC.

Pour lui donner les moyens de cette ambition, il convient de la doter des moyens nécessaires à la prise en compte de l'évolution de la demande et de besoin de service public, au-delà de l'exploitation même des services de transport maritime.

XIII. La SEMOP réunira un actionnaire public (CdC) et un actionnaire privé

La SEMOP revêtira la forme d'une société anonyme régie par le CGCT (articles L. 1541-1 à L. 1541-3) et par le Code de commerce (livre II du Code de commerce).

Elle sera composée de deux actionnaires :

- la Collectivité de Corse sera l'actionnaire public
- une société dédiée, qui sera l'actionnaire privé unique. Cette société dédiée sera spécifiquement créée par l'opérateur ou le groupement d'opérateurs économiques qui sera sélectionné au terme de la mise en concurrence :
 - o que le soumissionnaire déclaré attributaire à l'issue de la procédure de publicité et de mise en concurrence soit un candidat individuel ou un groupement d'opérateurs économiques, il devra obligatoirement constituer cette société *ad hoc* destinée à devenir actionnaire à hauteur de 49,90 % de la future SEMOP et dont l'objet sera exclusivement dédié à cette prise de participation au sein du capital de la SEMOP
 - o la création de la société *ad hoc* est destinée à éviter la multiplicité des intervenants, à faciliter les échanges entre la SEMOP et ses deux actionnaires et à mieux garantir la continuité du service
 - o elle sera créée par l'attributaire entre la date d'attribution du contrat de concession (à titre prévisionnel : juillet 2020) et l'entrée en vigueur du contrat de concession (1^{er} janvier 2021). L'opérateur ou le groupement d'opérateurs économiques sélectionné sera chargé de toutes les diligences visant à créer et immatriculer la SEMOP et la société dédiée au R.C.S. auprès du greffe du Tribunal de Commerce.

XIV. La Collectivité de Corse : actionnaire majoritaire de la SEMOP à 50,10 %

Pour mettre fin à l'instabilité passée des DSP, il est nécessaire de créer les conditions d'un schéma de desserte stable, à travers la création d'une compagnie corse qui soit en capacité de répondre à la demande de transport maritime, tout en associant le savoir-faire des opérateurs privés.

L'intérêt pour la Collectivité de Corse de recourir à une SEMOP où elle est actionnaire majoritaire est de disposer, via sa présence au conseil d'administration, d'une plus grande maîtrise sur les orientations stratégiques du concessionnaire.

Cette plus grande maîtrise du schéma de desserte se manifestera à la fois par sa présence dans les instances dirigeantes de l'opérateur régional et par son intéressement financier aux résultats de l'exploitation.

Bien que l'exploitation opérationnelle des services relèverait toujours de l'opérateur maritime afin de disposer de son expertise, la Collectivité de Corse restera actrice du projet et disposera d'un haut niveau de maîtrise du schéma de desserte. La Collectivité de Corse entend continuer d'exercer la plénitude de ses missions d'autorité déléguée, partie au contrat de concession qui sera conclu avec la SEMOP.

Ses prérogatives de puissance publique continueront de s'appliquer dans ses relations contractuelles avec la SEMOP, indépendamment de sa qualité d'actionnaire majoritaire.

La Collectivité de Corse versera au concessionnaire (SEMOP) une compensation financière en contrepartie d'obligations de service public qui s'imposeront à lui. Ces

compensations financières seront indépendantes du risque d'exploitation qui sera porté par la SEMOP, laquelle devra chercher à atteindre la meilleure rentabilité des services dans le cadre des obligations qui lui seront imposées.

Si la Collectivité de Corse doit exercer un contrôle important sur les choix stratégiques de la SEMOP, elle souhaite encourager ses initiatives et celles de l'opérateur maritime, en instaurant un cadre contractuel à la fois souple et adaptable pour créer les conditions d'un partenariat efficace au service des usagers. Elle entend lui laisser une marge de manœuvre opérationnelle la plus large possible. Le contrôle de la Collectivité de Corse sur l'opérateur ne devra pas la conduire à se substituer à lui dans les choix opérationnels quotidiens d'exploitation et de gestion.

Le partenariat avec l'opérateur privé sera fondé sur la nécessaire conciliation entre le management d'entreprise¹² qui préside à la réussite économique du projet et la satisfaction de l'intérêt général et la préservation de la continuité territoriale, qui répondent à une préoccupation sociétale éminente.

C'est pourquoi, dans le schéma de desserte maritime qu'il vous est proposé de valider, la Collectivité de Corse détiendrait 50,10 % du capital social de la SEMOP et l'actionnaire privé 49,90 %.

Cette quote-part de détention du capital permet à la Collectivité de Corse d'être majoritaire au sein du conseil d'administration car, au sein d'une SEMOP, le nombre de sièges d'administrateur dont dispose chaque actionnaire (CdC / société dédiée) est fixé dans les statuts en proportion du capital détenu.

En détenant 50,10 % du capital social de la SEMOP, la Collectivité de Corse, à travers ses représentants au sein du conseil d'administration, sera en mesure d'influencer directement les décisions stratégiques qui seront prises par la SEMOP en tant que concessionnaire de service public.

Mais à l'inverse, cette « *courte majorité* » détenue par la Collectivité de Corse ne limite pas l'attractivité du dispositif pour les compagnies maritimes car :

- l'opérateur maritime privé, à travers ses représentants au sein du conseil d'administration, disposera d'une minorité de blocage sur certaines décisions, comme par exemple les décisions relatives à l'approbation et la modification du compte d'exploitation prévisionnel annexé au contrat de concession de service public, du plan d'affaires et du budget annuel de la SEMOP, dans une proportion inférieure à un pourcentage (%) à déterminer en cours de négociations.
- la société dédiée, et à travers elle la ou les compagnies maritimes qui en sont actionnaires à 100 %, continue d'exercer, en fait, la maîtrise opérationnelle de l'exploitation des services. L'opérateur continue d'exercer son activité de transport maritime sans être soumise, au quotidien, aux décisions politiques qui nuiraient à la viabilité économique du schéma.

XV. Une gouvernance équilibrée

Il est proposé que la SEMOP soit une société anonyme de type moniste, composée

¹² Prédominance des règles de droit privé pour la comptabilité, les personnels, la fiscalité.

d'un conseil d'administration et d'une direction générale.

Le conseil d'administration serait composé de 11 membres dont 6 pour la Collectivité de Corse et 5 pour l'actionnaire privé (société dédiée).

Le Président du conseil d'administration sera nécessairement un représentant de la Collectivité de Corse (conformément au III de l'article L. 1541-1 du CGCT).

La direction générale de la société sera assumée par une personne physique. Votre Assemblée proposera au conseil d'administration de la SEMOP un candidat aux fonctions de directeur général, au stade de l'attribution de la concession et de la création de la SEMOP (juillet 2020). Le Directeur général sera formellement désigné par le conseil d'administration. L'opérateur économique ne disposera pas de droit de minorité de blocage sur la désignation du Directeur général au sein du conseil d'administration.

Un projet de statuts de la SEMOP et de pacte d'actionnaires seront annexés au dossier de consultation des entreprises lors de la mise en concurrence. Une partie du contenu de ces deux actes sera ouvert à la négociation dans la mesure où la création d'une SEMOP s'accompagne d'une double mise en concurrence :

- la sélection d'un opérateur maritime apte à répondre à la demande des usagers concernant le transport de marchandises et de passagers **et**
- la sélection d'un actionnaire privé apte à prendre une participation au capital de la SEMOP et à consentir des éventuelles avances en compte-courant en cas de besoin.

Sera notamment incluse dans la mise en concurrence la répartition des décisions prises par le conseil d'administration (et non par le Directeur général) :

- entre les décisions qui seront prises à une majorité simple des membres du conseil d'administration, donc sans minorité de blocage de l'actionnaire privé
- et les décisions qui seront prises à une majorité des deux tiers (2/3) des membres du conseil d'administration, donc sur lesquelles l'actionnaire privé disposera d'une minorité de blocage.

Le mode de gouvernance et la composition des instances dirigeantes de la SEMOP sont conçus pour concilier les deux impératifs essentiels du schéma de desserte maritime pour les 7 années à venir : permettre à la Collectivité de Corse de maîtriser l'orientation stratégique de la desserte **et** bénéficier du savoir-faire du secteur privé en rendant le dispositif suffisamment attractif économiquement et en termes de gouvernance et de liberté opérationnelle.

XVI. Le sous-contrat principal qui sera conclu par la SEMOP avec son actionnaire privé

Si la SEMOP est concessionnaire du service public, elle confirmera une partie des services à un autre opérateur, en l'occurrence à la société dédiée qui aura été créée par la compagnie maritime (ou le groupement) sélectionnée à l'issue de la procédure de mise en concurrence, de façon à ne mobiliser que les moyens strictement

nécessaires à l'exécution du service public.

Ce sous-contrat prendra la forme d'un contrat de prestations de services consistant à mettre à la disposition de la SEMOP des espaces capacitaires de navires équipés et armés (avec les marins).

Compte-tenu de l'importance d'un tel contrat d'affrètement d'espaces, il est proposé d'inclure ce sous-contrat qui sera conclu par la SEMOP avec la société dédiée dans la mise en concurrence initiale. C'est pourquoi un projet de sous-contrat sera annexé au DCE et fera partie intégrante des négociations.

Pour les autres sous-contrats que la SEMOP sera susceptible de conclure avec d'autres opérateurs pour l'exécution des services de transport maritime, elle devra les mettre en concurrence. En effet, eu égard en particulier aux règles de gouvernance et de contrôle définies ci-avant et dans les statuts et le pacte d'actionnaires qui seront annexés au DCE, la SEMOP sera considérée comme un pouvoir adjudicateur au sens des dispositions de l'article L. 1211-1 du Code de la commande publique. Elle devra donc mettre en concurrence les autres sous-contrats.

XVII. Les critères d'analyse des offres

Comme indiqué supra, la création d'une SEMOP s'accompagne d'une double mise en concurrence :

- la sélection d'un opérateur maritime apte à répondre à la demande des usagers **et**
- la sélection d'un actionnaire privé apte à directement participer au fonctionnement de la SEMOP, à prendre une participation au capital et à consentir des éventuelles avances en compte-courant en cas de besoin.

XVII.1 Sélectionner un opérateur apte à répondre à la demande des usagers

S'agissant de la sélection d'un opérateur maritime apte à répondre à la demande des usagers, il est proposé de distinguer trois critères d'analyse des offres, reprenant en partie les critères mis en œuvre lors des procédures d'attribution des DSP précédentes :

- un critère financier, évalué sur la base du coût net global pour la Collectivité de Corse de l'opération sur la durée du contrat et sur la cohérence des comptes prévisionnels de la SEMOP
- un critère technique, évalué sur la base de la qualité technique des navires et sur la qualité et la continuité du service.
- Un critère de développement durable, évalué sur la base des actions proposées en matière environnementale, sociale et économique.

S'agissant des actions en matière environnementale, les offres de l'opérateur qui proposeront des mesures tendant à améliorer la qualité de l'air, de l'eau, et de la

biodiversité (détection et évitement des cétacés) seront valorisées.

S'agissant des actions en matière sociale, les offres des opérateurs qui proposeront des mesures en faveur de la formation des salariés (personnels navigants et sédentaires) et en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, dans le cadre de l'exécution de la concession, seront valorisées. La SEMOP devra satisfaire aux exigences sociales et faire respecter ces mêmes règles par ses sous-traitants, telles que garanties par le règlement cabotage de 1992 et par le Code du travail.

Le cadre européen (directive concession de service du 26 février 2014) et le droit interne français n'autorisent pas à aller plus loin dans l'insertion d'un critère social, qui doit nécessairement être en lien avec l'objet du contrat de concession.

Toutefois, il convient de rappeler que dans le cadre du règlement cabotage, lorsque les liaisons se font entre la partie continentale et une île, les questions relatives à l'équipage relèvent de la législation de l'Etat d'accueil, de sorte que dans le cadre de la mise en concurrence, la Collectivité devra se montrer vigilante sur le respect des conditions d'emploi et de travail des personnels et du lien qui en résulte avec les compensations sollicitées.

S'agissant des actions en matière économique, les offres des opérateurs qui proposeront des mesures contribuant au développement territorial et à la richesse produite sur le territoire (indicateur : nombre d'emplois directs générés) et qui permettront de promouvoir et mettre en œuvre des innovations technologiques, dans le cadre de l'exécution de la concession, seront valorisées.

XVII.2 Sélectionner un actionnaire apte à participer au fonctionnement de la SEMOP

Au-delà de l'exploitation même des services maritimes, la procédure de mise en concurrence préalable à la création de la SEMOP permettra de sélectionner un actionnaire privé, c'est à dire un partenaire de la Collectivité de Corse pour la gestion du service public.

A ce titre, les candidats seront jugés sur la qualité de la gouvernance et d'organisation de la SEMOP et le mécanisme de suivi et de pilotage du contrat de concession, ainsi que sur l'efficacité des propositions de modifications du contrat de concession pour garantir la continuité et la qualité du service public.

XVIII. Le coût prévisionnel global de l'opération

Le coût prévisionnel global de l'opération pour la Collectivité de Corse au moment de la constitution de la SEMOP serait décomposé comme suit :

- une prise de participation au capital de la SEMOP, évaluée à titre prévisionnel entre 1,5 et 2,5 millions d'euros
- une compensation financière pour sujétions de service public, évaluée à 570 millions d'euros sur les 7 ans du contrat (valeur euros constants 2019)

Le coût global définitif de l'opération pour la Collectivité de Corse pourra évoluer en fonction des variables suivantes :

- diminution ou augmentation du coût global pour la Collectivité de Corse en fonction des évolutions du coût des combustibles et des mécanismes de couverture qui seront mis en œuvre
- diminution du coût global pour la Collectivité de Corse lié aux ressources qu'elle retirera de son statut d'actionnaire de la SEMOP et d'autorité concédante (partage de bénéfice, dividendes, ...)
- augmentation éventuelle du coût que la Collectivité de Corse pourrait supporter en tant qu'actionnaire de la SEMOP, liée à des pertes d'exploitation.

Les données financières précises dépendront du résultat des négociations (mars / juin 2020).

PARTIE VI : Principales caractéristiques de la future concession de service public

I. Une seule concession de service public pour les 5 lignes

Compte-tenu du fait qu'une SEMOP n'a qu'un seul objet et unique exclusif, exécuter la concession de service public, elle devra exploiter les 5 lignes de transport maritime au départ ou à destination du port de Marseille, à savoir :

- Ajaccio
- Bastia
- Porto-Vecchio
- Propriano
- Ile Rousse.

La concession de service public ne sera pas "allotie" par lignes.

La SEMOP exploitera à titre exclusif les services de transport maritime à destination des 5 ports corses. Elle conclura un seul contrat de concession de service public avec la Collectivité de Corse et l'OTC pour les 5 lignes.

XIX. Les volumes de marchandises et le nombre de passagers à transporter

Les volumes de marchandises et le nombre de passagers à transporter dans le cadre de la future concession de service public correspondent aux résultats de l'analyse des capacités des compagnies maritimes en situation de libre concurrence par rapport à la demande des utilisateurs pour les 3 dernières années.

Il en résulte un besoin quantitatif de service public qui correspond au périmètre futur des services de desserte tels qu'ils devront être exécutés par la SEMOP.

Les données ci-dessous reproduites expriment des capacités entrée et sortie.

Fret (ml)	AJACCIO	BASTIA	PORTO-VECCHIO	PROPRIANO	ILE-ROUSSE
janvier	38 000	48 000	18 000	3 000	9 000
février	47 000	60 000	16 000	5 000	7 000

mars	53 000	75 000	21 000	6 000	8 000
avril	46 000	73 000	21 000	7 000	5 000
mai	63 000	73 000	26 000	7 000	2 000
juin	59 000	79 000	29 000	7 000	6 000
juillet	49 000	83 000	29 000	8 000	8 000
août	31 000	64 000	22 000	6 000	-
septembre	53 000	59 000	20 000	5 000	2 000
octobre	45 000	56 000	19 000	6 000	8 000
novembre	44 000	62 000	17 000	3 000	8 000
décembre	35 000	53 000	15 000	3 000	7 000
TOTAL	563 000	785 000	253 000	66 000	70 000
Capacité additionnelles		23 300			3 500

PAX	AJACCIO	BASTIA	PORTO-VECCHIO	PROPRIANO	ILE-ROUSSE
janvier	570	650	120	1 800	280
février	700	810	3 410	1 670	220
mars	790	1 010	4 340	2 400	250
avril	690	980	5 640	4 530	160
mai	940	980	10 280	6 430	60
juin	880	1 060	10 300	7 330	190
juillet	730	1 120	4 700	11 060	250
août	460	860	350	13 600	-
septembre	790	800	6 040	7 070	60
octobre	670	750	2 930	4 900	250
novembre	660	840	2 020	1 900	250
décembre	520	710	3 500	2 500	220
TOTAL	8 400	10 570	53 630	65 190	2 190

Le besoin de service public PAX comprend des passagers accompagnés ou non de leur véhicule de tourisme pour Porto-Vecchio et Propriano, ainsi que les convoyeurs des ensembles routiers (tous les ports).

XX. Les ports à desservir

XX.1 Port continental

Pour satisfaire aux exigences européennes, la Collectivité de Corse doit justifier le choix du port continental à partir duquel la Corse peut être desservie, au regard de la substituabilité des infrastructures portuaires pour les utilisateurs.

Les études ont démontré que le port de Marseille présente toutes les caractéristiques adaptées à la demande des utilisateurs en matière de marchandises.

Seul le port de Marseille situé à la fois au cœur de l'arc de la rive nord du bassin occidental de la méditerranée et au débouché du couloir rhodanien pour les

échanges avec le nord de l'Europe présente, grâce à ses imposantes capacités portuaires et de services logistiques (hinterland, multiples solutions d'entreposage, services de transport et de manutention, connexions autoroutières et ferroviaires, hub maritime ...), les meilleures caractéristiques et garanties d'un raccordement public optimisé de la Corse au continent européen¹³.

La simple comparaison des routes maritimes par rapport aux routes terrestres pour faire transiter le fret et les passagers du continent vers la Corse et inversement, il apparaît que le passage par le port de Marseille présente les avantages suivants :

- il est en lien direct avec la chaîne logistique amont située à l'ouest de l'étang de Berre. Les entreprises corses de transport et de logistique disposent de peu de capacités de stationnement et elles sont donc contraintes de détenir un nombre important de remorques en raison de l'immobilisation de matériel en conséquence de l'insularité
- il permet de respecter la politique de l'Union Européenne en termes de corridors routiers et d'autoroutes de la mer (débouché de la vallée du Rhône et axe majeur du réseau européen de transports)
- il permet de limiter les risques routiers, et notamment ceux liés aux transferts de matières dangereuses
- il limite les nuisances environnementales en milieu urbain ainsi que l'utilisation de carburants fossiles sur la portion terrestre et portuaire
- il sécurise, par sa taille et sa proximité avec Fos, l'approvisionnement en GNL et autres carburants alternatifs futurs
- il permet de ne pas saturer les infrastructures routières et autoroutières et d'optimiser l'utilisation et le remplissage des flottes de navires.

L'ensemble de ces bénéfices environnementaux, socio-économiques et financiers contribuent à l'efficacité de toute la chaîne logistique et de la desserte par Marseille.

Le port de Marseille constitue pour la Corse l'interface privilégiée avec le continent entre les ports de Gênes et de Barcelone.

A l'inverse, le port de Toulon est dans l'incapacité d'accueillir un volume de marchandises répondant à la demande des utilisateurs car le terminal de centre-ville est occupé à capacité par les trafics passagers (lignes régulières et croisiéristes) et il n'existe qu'un seul poste à quai pour le navire roulier à Brégaillon, qui était occupé trois fois par semaine par la compagnie turque UN-RORO avec priorité d'accostage et dont la proximité avec les installations pyrotechniques de la Base navale interdit le trafic passagers. Cette compagnie a d'ailleurs annoncé l'arrêt de la liaison et son report sur le port de Sète en raison de l'insuffisance des infrastructures disponibles (absence d'entrepôt frigorifiques et faiblesses des liaisons routières et ferroviaires).

Par ailleurs, le choix du port de Marseille comme port continental de départ résulte de l'exigence de continuité territoriale entre la Corse et le continent. Le principe de

¹³ Le trafic fret entre le port de Bastia et celui de Marseille s'établit fin 2017 à 1 030 000 tonnes, il a progressé de 12 % en 10 ans ce qui représente 100 000 tonnes de plus sur la période.

continuité territoriale, composante du principe de continuité du service public, conditionne l'utilisation de la dotation de continuité territoriale (DCT) qui ne peut être affectée qu'à des liaisons entre ports français.

En conséquence, il vous est proposé de définir le port de Marseille comme port continental de départ pour la desserte des 5 ports corses.

XX.2 Ports insulaires

Concernant le transport de marchandises, les études ont confirmé que les cinq ports corses doivent être desservis par la future SEMOP dans le cadre d'une concession de service public en raison d'une carence de l'initiative privée.

Concernant le transport de passagers, les ports de Propriano et de Porto-Vecchio doivent être desservis dans le cadre de la concession de service public.

En effet, on constate qu'aucune compagnie en situation de libre concurrence (hors DSP) ne dessert actuellement Propriano et que l'offre capacitaire sur Porto-Vecchio s'est fortement réduite en 2018, ce qui justifie l'intervention de la Collectivité de Corse pour pallier à cette carence.

XXI. Les horaires et les fréquences

Il ressort des résultats des études et des consultations publiques que la problématique des horaires et des fréquences est structurante pour le transport de marchandises mais qu'elle est plus neutre pour les passagers. Cependant, dans la mesure où les navires qui exploitent des lignes Corse / Continent sont des navires mixtes, les contraintes et exigences horaires propres au transport de marchandises se répercutent sur le transport de passagers.

Il apparait de manière très claire que :

- la durée de navigation doit être rythmée de façon à garantir l'horaire sans devoir pousser les moteurs et la consommation
- les acteurs de la chaîne logistique et les transporteurs routiers souhaitent maintenir les contraintes horaires concernant la desserte des ports corses, éventuellement en prévoyant une heure maximale d'arrivée des navires à 06h00 le matin, tenant compte de la nécessité de livrer les magasins ou chantiers avant leur ouverture
- la contrainte logistique, le respect de la chaîne du froid pour les denrées alimentaires exigent que les marchandises arrivent aux points de livraison avant 09h, heure d'ouverture des grandes et moyennes surfaces. Elle constitue donc la première catégorie d'utilisateurs professionnels utilisant la desserte maritime Corse / continent
- dans la mesure où il existe peu d'entrepôts de stockage en Corse, notamment pour le frais, les marchandises transitent entre le continent et la Corse en flux tendus, sans perspective concrète de flexibilité qui ne correspond pas, en tout état de cause, aux besoins des commerçants et opérateurs économiques locaux tels qu'ils ont été exprimés en réponse à la consultation publique.

En outre, il apparaît nécessaire de devoir autoriser le délégataire à proposer des capacités additionnelles à destination et en provenance des ports de Bastia et d'Île-Rousse afin de prendre en compte les pics de trafic, dont les effets ne sont pas pris en compte par l'analyse capacitaire reposant sur des données mensuelles.

En conséquence, il est préconisé d'établir la grille horaire et de fréquences suivante :

PORT	FRÉQUENCE	HORAIRES
AJACCIO	7j/7	Départ entre 18h00 et 20h30 Arrivée entre 06h00 et 08h00 Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire
BASTIA	7j/7 + capacités additionnelles	
PORTO VECCHIO	3j/7	
PROPRIANO	3j/7	
ILE ROUSSE	3j/7 + capacités additionnelles	

XXII. Les tarifs

Le tarif du transport de marchandises et de passagers ne semble pas devoir être modifié par rapport aux DSP actuellement en cours d'exécution. Ces dernières ont déjà pris en compte l'évolution des conditions économiques du transport et la nécessité de se rapprocher du tarif de l'équivalent routier afin de limiter le préjudice de l'insularité.

Le tarif du mètre linéaire de fret, roulant ou conventionnel, est passé de 40 € à 35 €.

- s'agissant du tarif fret, le calcul par le biais d'un équivalent routier a justifié la baisse du tarif maritime de 40 € à 35 €
- s'agissant du tarif « pax » résident, la grille tarifaire a évolué à la baisse de l'ordre de 25 % sur deux postes : le tarif pour le passage et le tarif pour le VL. Le tarif lié à l'installation reste également inchangé.

Grille tarifaire relative au transport de marchandises

Pour un trajet	Tarifs fret (€ HT)
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	35 €
Le mètre linéaire « Export » ou « Matière première »	20 €
Le mètre linéaire « Export plus »	15 €
Voiture dite de commerce	
Inférieur à 4 m	146 €
Entre 4 et 4,5 m	160 €
Supérieure à 4,5 m	175 €

Grille tarifaire relative au transport de passagers

		Tarifs résidents corses € HT (maxima)
Aller simple par personne (ou unité)		
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 €

XXIII. La durée de la concession de service public

Depuis près de 30 ans, la Collectivité de Corse a conclu des conventions de délégation de service public sur la liaison entre le port de Marseille et les ports de Corse et mis parallèlement en place un système unilatéral d'obligations de service public.

Par un jugement du 7 avril 2015, le Tribunal administratif de Bastia a résilié les conventions d'exploitation des services de transport maritime Corse/continent qui avaient été conclues le 24 septembre 2013 avec le Groupement conjoint composé de la SNCM et de la CMN et qui devaient expirer le 31 décembre 2023, avec effet au 30 septembre 2016.

Depuis cette annulation contentieuse, trois catégories de DSP de « courte durée » (entre 15 et 12 mois) se sont succédées :

- **les DSP transitoires, du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017** :
 - par une délibération n° 16/110 AC du 27 mai 2016, votre Assemblée a voté le principe du recours à une délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime entre la Corse et le continent, pour une durée d'un an, du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017
 - par une délibération n° 16/207 AC du 30 septembre 2016, l'Assemblée de Corse a décidé d'attribuer les conventions de délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime au groupement composé des sociétés MCM et de la Compagnie Méridionale de Navigation (CMN ou la Méridionale)
- **les DSP de raccordement, du 1^{er} octobre 2017 au 30 septembre 2019** :
 - afin de tenir compte de l'échéance des conventions transitoires au 30 septembre 2017 et afin de poursuivre les études relatives à la

réorganisation du schéma de desserte maritime autour de la création de compagnies régionales, votre Assemblée a voté par délibération n° 17/007 AC du 26 janvier 2017 le principe du recours à de nouvelles CDSP pour une durée de 20 mois. Il s'agissait de garantir la continuité du service public et permettre la finalisation de la réflexion sur le mode de gestion et de gouvernance pérennes à mettre en place pour les années futures

- une fois la négociation avec les candidats achevée, par délibération n° 17/234 AC du 28 juillet 2017, vous avez décidé d'attribuer au groupement composé des sociétés Corsica Linea et La Méridionale les cinq conventions de délégation de service public pour la desserte maritime de la Corse depuis le port de Marseille, pour une période initiale du 1^{er} octobre 2017 au 31 mai 2019 mais comportant une faculté de prolongation de 4 mois. Cette faculté de prolongation a été mise en œuvre, de sorte que ces conventions de raccordement sont arrivées à expiration le 30 septembre 2019.

- les DSP de « 15 mois », du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020 :

- afin de finaliser les études nécessaires à la réorganisation du schéma de desserte maritime autour de la création de compagnies régionales, votre Assemblée a voté par délibération n° 18/267 AC du 27 juillet 2018 le principe du recours à de nouvelles CDSP pour une durée de 15 mois.
- une fois la négociation avec les candidats achevée, par délibération n° 19/179 AC du 26 juin 2019, vous avez décidé d'attribuer à la société Corsica Linea trois des cinq conventions de délégation de service public pour la desserte des ports de Bastia, Ajaccio et Ile-Rousse, pour une période de 15 mois, du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020.
- les lots relatifs aux liaisons Porto-Vecchio / Marseille et Propriano / Marseille ayant été déclarés infructueux, une nouvelle procédure d'attribution a été relancée, pour une entrée en vigueur prévisionnelle de ces deux derniers contrats au 1^{er} février 2020.

Le tableau suivant résume les conventions conclues ces 5 dernières années par la Collectivité de Corse relatives à l'exploitation des services de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le continent, précisant leur durée.

Délibération décidant du recours aux DSP	Délibération n° décidant de l'attribution des DSP	Entrée en vigueur et échéances des conventions	Durée contractuelle des conventions	Durée effective des conventions	Parties à la convention	Montant annuel (M€) de compensation
n° 16/110 AC du 27 mai 2016 (DSP transitoire)	n° 16/207 AC du 30 septembre 2016	01/10/2016 - 30/09/2017	12 mois		CTC / CL-CMN	78 M€

n° 17/007 AC du 26 janvier 2017 (DSP raccordement)	n° 16/207 AC du 30 septembre 2016	01/10/2017 - 30/09/2019	20 mois avec faculté de prolonger de 4 mois	24 mois	CTC / CL-CMN	81,7 M€ (hausse carburant)
n° 18/267 AC du 27 juillet 2018 (DSP de 15 mois)	AJA/BIA/IRS n° 19/179 AC du 27 juin 2019	01/10/2019 - 31/12/2020	15 mois		CDC / CL	78 M€
	PVO/PRO procédure d'attribution en cours	01/02/2020 - 31/12/2020	11 mois		procédure d'attribution en cours	procédure d'attribution en cours

CL : CORSICA linéa

CMN : Compagnie Méridionale de Navigation

Votre Assemblée constatera que la desserte maritime de la Corse est émaillée d'une succession de DSP de courte durée, qui nuisent à la stabilité du système et à son fragile équilibre économique.

C'est la raison pour laquelle il apparaît aujourd'hui nécessaire de stabiliser le schéma en le fondant sur une durée de contrat plus longue.

A l'inverse, le droit européen¹⁴ ne permet pas d'envisager une concession de service public d'une durée trop longue, au risque d'entraîner une distorsion de concurrence.

Afin de limiter autant que possible la distorsion de concurrence que constitue une concession de service public (à caractère exclusif par nature), il convient d'en limiter la durée.

Ici, dans la mesure où une SEMOP est constituée pour une durée limitée, à titre exclusif en vue de la conclusion et de l'exécution d'un contrat de concession, la durée de la SEMOP coïncidera avec celle du contrat de concession qu'elle sera chargée d'exécuter.

Il est proposé que la durée du contrat de concession confié à la SEMOP soit de 7 ans. La SEMOP serait donc constituée pour une durée équivalente.

Cette durée de 7 ans a été définie au regard des données d'exploitation des services et compte tenu de la durée prévisible d'amortissement des investissements nécessaires à l'exécution du contrat (navires nécessaires à l'exploitation des services), avec un retour sur les capitaux investis ou mobilisés.

La durée prévue pour la future concession de service public est donc de 7 ans.

XXIV. Les missions du concessionnaire

¹⁴ A travers le régime des aides d'État, du règlement cabotage du 7 décembre 1992 et de la directive UE concessions du 26 février 2014.

La SEMOP concessionnaire sera tenue d'assurer les missions suivantes :

- exploiter et garantir l'exécution des services de transport maritime au regard des capacités et fréquences visées au contrat de concession et à ses annexes
- appliquer les tarifs prévus dans la concession, dont les tarifs réduits aux usagers répondant à toutes les conditions permettant d'en bénéficier
- mettre en œuvre des dispositions pour assurer au mieux la continuité du service public, et accueillir et informer les clients en cas de perturbations des services
- réaliser les études prospectives nécessaires à la mise en œuvre des services de transport maritime objet de la présente concession, et notamment celles relatives aux modifications du périmètre et de la consistance des services, à l'adaptation et à l'optimisation de l'outil naval aux contraintes de la desserte maritime ou encore, aux évolutions tarifaires
- réaliser les études de reporting et d'analyse du marché du transport maritime, et de son évolution, incluant les phases amont et aval de la logistique, l'organisation des infrastructures portuaires, les relations entre les acteurs de la desserte
- garantir la transparence technique et financière de l'exécution de la concession, y compris celle liée à l'actionnaire privé de la SEMOP et permettre à l'OTC un accès permanent aux données d'exploitation techniques et financières.

Ces missions devront s'effectuer dans le cadre d'obligations de service public ayant pour objet de fournir des services de transport de marchandises et de passagers suffisants en termes :

- de continuité
- de régularité
- de fréquence
- de qualité
- de prix
- de capacité

Ces sujétions de service public qui seront imposées à la SEMOP sont destinées à atténuer les contraintes liées à l'insularité et faciliter ainsi le développement économique de l'île, l'aménagement équilibré du territoire insulaire et le développement des échanges économiques et sociaux entre l'île et la France continentale.

Concernant le transport de marchandises et pour chaque traversée, le délégataire ne devra pas laisser, sauf situation exceptionnelle, de remorques à quai, afin de s'assurer qu'il est satisfait à la demande des usagers professionnels et pour garantir la continuité territoriale.

XXV. La rémunération du concessionnaire

La rémunération du concessionnaire sera constituée :

- des recettes perçues auprès des usagers du service public
- de la compensation financière prévisionnelle prévue dans le compte d'exploitation prévisionnel annexé à la concession de service public et versée par l'Office des Transports de la Corse.

Les recettes perçues auprès des usagers du service public dans le cadre de l'exécution du service incluent les recettes de transports de marchandises, de transport des passagers résidents et les recettes annexes (restauration, etc.). La SEMOP bénéficiera d'un niveau garanti de recettes versées par l'opérateur maritime.

La contribution financière forfaitaire définie dans le compte d'exploitation prévisionnel est calculée sur la base de paramètres préalablement établis de façon objective et transparente. Son montant ne pourra dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public imposées par la convention.

Les conditions de son versement, de son actualisation et de sa révision seront strictement encadrées dans les clauses contractuelles.

Toute surcompensation des obligations de service public devra être reversée à l'Office des Transports de Corse. Le contrat intègre un mécanisme d'évaluation et de contrôle de la surcompensation.

En tout état de cause, le délégataire devra prendre en charge et assumer le risque d'exploitation.

Afin de limiter le risque de volatilité des coûts de combustible il est exigé des opérateurs maritimes de mettre en place un mécanisme de couverture des coûts des combustibles. Les variations du coût de combustible ne seront donc plus répercutées sur les usagers.

XXVI. Contrôle du délégataire par l'Office des Transports de la Corse

Compte tenu des missions qui lui seront confiées, l'Office des Transports de Corse exercera un contrôle régulier de l'exécution du contrat par le délégataire. Ce dernier s'y soumettra en transmettant les informations nécessaires sur l'exécution des prestations qui lui sont confiées, avec un système de pénalités associé en cas de carence.

Par ailleurs, l'autorité délégante pourra accéder à tout site lié à la convention afin d'y effectuer les contrôles permettant de s'assurer de sa bonne exécution.

PARTIE VII : Calendrier

A titre indicatif, le Conseil Exécutif propose le calendrier suivant :

- réunions d'information facultatives des candidats : vendredi 13 décembre 2019 et lundi 13 janvier 2020
- date limite de réception des candidatures et des offres : 14 février 2020
- 1^{er} tour de négociations : mars 2020
- 2^{ème} tour de négociations : début avril 2020
- remise des offres finales : fin avril 2020
- délibération de l'Assemblée de Corse autorisant le Président du Conseil Exécutif de Corse à signer le contrat de concession : juillet 2020
- notification à la Commission européenne : juillet 2020
- mise en place de la SEMOP : septembre-décembre 2020
- début d'exécution du contrat de concession : 1^{er} janvier 2021.

Je vous propose d'en délibérer.

Annexes : rapport de besoin de service public, projet de contrat de concession de service public, cadre de compte d'exploitation prévisionnel et document de préfiguration de la SEMOP