

ASSEMBLEE DE CORSE

2 EME SESSION ORDINAIRE DE 2020

REUNION DES 05 ET 6 NOVEMBRE 2020

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

CUNCESSIONE DI SERVIZIU PUBLICU DI TRASPORTI
MARITIMI CORSICA-CUNTINENTE 2021-2023

CONCESSION DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT
MARITIME CORSE-CONTINENT 2021-2023

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 de nouvelles conventions de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et les ports corses, pour une durée de 22 mois, du 1^{er} mars 2021 au 31 décembre 2022.

Pour que votre Assemblée se prononce en toute connaissance de cause sur le principe et le contenu de la délégation de service public proposée, seront présentés :

- Le contexte actuel d'exploitation du service de desserte maritime entre les ports de Corse et le port de Marseille (**Partie 1**) ;
- l'étude préalable permettant d'évaluer le besoin de service public en matière de transport de passagers et de marchandises entre les ports corses et le port de Marseille pour la période considérée, cette nouvelle étude ayant été réalisée pour satisfaire pleinement aux exigences européennes en matière d'aides d'Etat et avant toute conclusion de nouvelles délégations de service public, (**Partie 2**) ;
- Les différents modes de gestion envisageables (**Partie 3**) ;
- Les principales caractéristiques des délégations de service public qu'il vous est proposé de confirmer dans leur principe (**Partie 4**).

Partie 1 - Rappel du contexte d'exploitation du service de desserte maritime entre les ports de Corse et le port de Marseille

a. Les modalités actuelles d'exploitation du service de desserte maritime

La Collectivité de Corse et l'office des transports de Corse (l'**OTC**) ont conclu trois conventions de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre les ports de Corse - Ajaccio, Bastia et l'Île-Rousse - et le port continental de Marseille avec la société Corsica Linea.

Ces conventions ont été conclues pour une durée de 15 mois à compter du 1^{er} octobre 2019 et prennent fin le 31 décembre 2020.

La Collectivité de Corse et l'OTC ont également conclu deux conventions de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre les ports de Corse - Porto-Vecchio et Propriano - et le port de Marseille avec la société la Méridionale.

Ces conventions sont conclues pour une durée de 8 mois à compter du 1^{er} mai 2020 et prennent fin le 31 décembre 2020 (les **contrats actuels**).

b. Le classement sans suite de la procédure « SEMOP » engagée en décembre 2019

Afin d'assurer la continuité du service de desserte maritime à compter du 1^{er} janvier 2021, la Collectivité de Corse a lancé en décembre 2019 une procédure d'attribution en vue de sélectionner un ou des opérateur(s) destiné à devenir co-actionnaire(s) de la Collectivité au sein d'une SEMOP à constituer, en charge de l'exploitation du service de transport maritime de marchandises et de passagers entre les cinq ports de Corse et le port de Marseille (la Procédure **SEMOP**).

A la date limite de dépôt des candidatures et des offres, le 14 février 2020, une seule offre avait été déposée, par le groupement Corsica Linea - La Méridionale.

La Commission de délégation de service public (la **CDSP**) devait se réunir le 24 mars 2020 afin de donner un avis sur l'offre déposée.

Compte-tenu de la survenance de la crise sanitaire, la CDSP n'a pas pu se tenir à la date prévue et la première date utile pour la réunir a été fixée au 7 juillet 2020.

La CDSP s'est effectivement tenue le 7 juillet 2020 et a proposé à l'unanimité le classement sans suite de la procédure SEMOP engagée en décembre 2019.

Deux séries de considérations ont conduit la CDSP à rendre cet avis :

a) La crise sanitaire a profondément bouleversé l'économie du secteur maritime

Cette crise aura nécessairement un impact sur les conditions d'exécution de la desserte maritime en 2021 ; ce qu'ont confirmé deux études commanditées

par l'OTC pendant l'été à deux cabinets externes, ces deux études soulignant, d'une part, la grande incertitude relative à l'évolution de l'offre et de la demande de transport maritime après la haute-saison 2020, et d'autre part, le risque d'une lente reprise de l'économie qui ne permet pas d'envisager un retour à la normale, au plus tôt, avant l'année 2022 (étant ici précisé que ces études sont intervenues avant la dégradation de la situation sanitaire dite « 2^{ème} vague Covid-19 », la dote de dégradation étant de nature à conduire à revisiter, dans un sens pessimiste, les scénarii d'évolution.

La nouvelle donne issue de la pandémie du Covid-19 conduisait à un double décalage du cadre économique dessiné au titre du cahier des charges et de la procédure SEMOP initiée en amont de celle-ci :

- même si le besoin de service public anticipé au moment du lancement de la procédure SEMOP est affecté par la crise sanitaire, cet événement ne permettait pas de remettre en cause les critères d'analyse de l'offre qui avaient été portés à la connaissance des candidats en 2019 ;
- symétriquement la Collectivité ne pouvait modifier le besoin de service public, ni les caractéristiques du projet de délégation de service public (DSP) sur la base desquelles les candidats ont proposé une offre.

b) L'offre présentée par le candidat unique reposait sur une demande de compensation dont le montant s'est avéré très supérieur aux estimations des autorités corses qui figuraient au cahier des charges (776 millions d'euros demandés contre 570 millions d'euros estimés, soit un écart de plus de 200 millions d'euros sur 7 ans). Il n'était par ailleurs pas possible d'envisager une négociation pour se rapprocher significativement du montant estimé par la Collectivité car l'écart était tel que l'offre en résultant aurait pu être considérée comme une « offre nouvelle ». Une telle offre aurait nécessairement dû être écartée par la Collectivité.

C'est dans ces conditions que l'Assemblée de Corse - à la suite de la proposition du Président du Conseil Exécutif ayant décidé de suivre l'avis de la CDSP - a voté par la délibération n° 20/136 AC du 25 septembre 2020 le classement sans suite de la procédure « *de sélection du ou des futurs opérateurs économiques devant conduire à l'attribution de la concession de l'exploitation du service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre la Corse et le continent dans le cadre d'une Société d'Economie Mixte à Opération Unique (SEMOP), pour les années 2021 à 2027 incluses* ».

Il y a donc lieu, en l'état de cette décision, de définir le cadre juridique qui doit permettre, à expiration des conventions actuelles le 31 décembre 2020, de continuer à organiser la desserte maritime de la Corse dans des conditions juridiquement sécurisées et économiquement et socialement conformes aux attentes de la Collectivité de Corse, de la Corse, et des corses.

Ce travail, comme rappelé par le Conseil exécutif de Corse à l'occasion, lors de la session d'octobre 2020, de l'examen du rapport proposant le classement sans suite de la procédure SEMOP, doit se faire dans un environnement juridique intégrant les nouveaux éléments suivants :

- une plainte déposée par Corsica Ferries auprès de la Commission européenne au

sujet de la procédure SEMOP. L'Etat et la Collectivité de Corse contestent, dans le cadre de cette procédure, l'ensemble des griefs avancés dans ces plaintes et poursuivent les échanges avec la Commission européenne au sujet de l'avenir de la desserte maritime et de la conformité du système envisagé avec les exigences, quelquefois évolutives, de la Commission européenne ;

- des échanges intervenus entre la Commission européenne et le SGAE (Secrétariat Général aux Affaires européennes, y compris à la veille de la session d'octobre 2020, pouvant laisser planer des incertitudes quant à une éventuelle remise en cause de certains principes fondateurs de la notion même de service public de desserte maritime.

Le Conseil exécutif de Corse s'est donc attaché à définir un cadre permettant d'assurer la continuité de la desserte maritime dans des conditions optimales de service public à compter du 1^{er} janvier 2020, tout en inscrivant ce choix dans un calendrier permettant de mettre en place au plus vite, et dans des conditions là encore optimales aux plans juridique, économique et social, le cadre SEMOP voulu par la Collectivité de Corse.

c. Les échanges avec la Commission européenne sur la continuité du service maritime à compter du 1^{er} janvier 2021

La décision de classer sans suite la procédure SEMOP initiée en octobre 2019 impose à la Collectivité et l'OTC de préparer un nouveau schéma pour assurer la desserte maritime à compter du 1^{er} janvier 2021.

Le contexte économique et juridique évoqué ci-dessus, ainsi que les contraintes de calendrier, ne permettent pas d'opter pour la relance immédiate d'une procédure SEMOP, qui reste le choix structurel de la Collectivité de Corse.

Les hypothèses permettant d'assurer la continuité territoriale sont par suite :

- L'organisation d'un nouvel appel d'offres pour la passation de nouvelles concessions ;
- La conclusion d'un avenant de prolongation des contrats actuels ;
- La conclusion de concessions provisoires de gré à gré d'une durée de 12 mois.

Après analyse par la Collectivité de Corse et l'OTC des différentes hypothèses susvisées, la solution de la passation de concessions provisoires de gré à gré de 12 mois, fondée sur l'article R. 3121-6 du Code de la commande publique et la jurisprudence du Conseil d'Etat (CE, 14 février 2017, *Sté manutention portuaire d'Aquitaine*, n° 405157) a dans un premier temps été privilégiée en accord avec les services de l'Etat et présentée à la Commission européenne.

Cette dernière a exprimé des réserves sur la mise en place de ce type de concessions, en exposant notamment que si cette possibilité est certes prévue par le droit interne, elle ne l'est pas expressément par la directive n° 2014/23/UE du 26 février 2014 sur l'attribution des contrats de concession.

La Commission a en conséquence insisté sur les avantages de l'organisation d'un appel d'offres, à la fois pour échapper à tout débat sur la divergence d'appréciation des règles de la commande publique entre le juge administratif et le juge

communautaire, et pour faciliter l'appréciation du dossier au plan de la réglementation des aides d'Etat.

Le Conseil exécutif, pour éviter toute fragilisation juridique de la procédure, a décidé de mettre en œuvre la solution préconisée par la Commission européenne.

d. Afin d'assurer la continuité du service de desserte maritime à compter du 1^{er} janvier 2021, il est envisagé de lancer une procédure de mise en concurrence pour la passation de concessions alloties

Les paramètres des concessions pendant la période transitoire à partir du 1^{er} janvier 2021 seraient les suivants :

- a) Prolongation des contrats actuels pour une durée de deux mois ;
- b) Lancement d'une nouvelle procédure ouverte d'attribution de DSP ;
- c) Allotissement en 5 lots en fonction des ports à desservir (Ajaccio, Bastia, Ile-Rousse, Propriano, Porto-Vecchio) ;
- d) Durée de 22 mois jusqu'au 31 décembre 2022 devant permettre d'assurer la continuité de la desserte maritime.

Concernant plus spécifiquement la durée des futures DSP, il convient de préciser que la durée envisagée tient compte des dernières études relatives à l'évolution de l'offre et de la demande de transport maritime qui n'envisagent plus de retour à la normale avant la fin de l'année 2022.

Etant donné les délais nécessaires pour mener à son terme la procédure de passation des futures DSP, ces dernières ne pourront pas être attribuées avant le 31 décembre 2020.

Le Conseil exécutif de Corse s'est donc rapproché des autorités étatiques et communautaires pour faire acter le principe d'une prolongation des actuels contrats de concession, le temps de procéder à l'attribution des nouvelles DSP.

Ce principe de prolongation trouve son fondement juridique dans les articles L. 3135-1 et R. 3135-5 du Code de la commande publique, lesquels disposent qu'il est possible de modifier les conditions de contrats de concession en cours d'exécution lorsque les modifications sont rendues nécessaires par des circonstances imprévues (en l'espèce notamment la crise du Covid-19 et ses conséquences sanitaires, économiques et sociales notamment sur le transport maritime).

Ces modifications ne doivent pas entraîner une augmentation du montant du contrat supérieure à 50 % du montant initial.

Ces conditions étant remplies, le principe de prolongation des concessions actuelles, afin de mener à son terme la procédure d'appel d'offres des nouvelles DSP de 22 mois, peut intervenir dans des conditions juridiques sécurisées.

Restait donc à faire valider la durée de cette prolongation, dans le cadre des discussions intervenues avec la Commission européenne.

Celle-ci a fait valoir qu'il convenait que cette durée soit la plus courte possible.

Or, le calendrier électoral prévoit que les élections territoriales auront lieu les 14 et 21 mars 2020.

A supposer que la période de transition aille au-delà de ces dates, l'installation de la nouvelle CDSP, dont l'intervention dans le processus d'appel d'offres est obligatoire, ne pourra intervenir au plus tôt qu'en avril, ce qui renvoie à une attribution des nouvelles DSP au plus tôt en mai 2020, donc une période de prolongation qui serait de 5 mois par rapport à la date d'expiration des contrats de concession (31 décembre 2020).

La Commission européenne a fait connaître son désaccord en considérant qu'elle considérait ce délai comme trop long.

Il convient donc, pour satisfaire aux contraintes posées par la Commission européenne, de permettre à l'Assemblée de Corse de statuer sur l'attribution des futures DSP avant les élections territoriales qui se dérouleront les 14 et 21 mars 2021, soit lors de la dernière session de l'Assemblée de Corse de la mandature, prévue le 18 février 2021.

Ce calendrier extrêmement contraint, conduisant à retenir un délai de prolongation des actuelles concessions de 2 mois, permet de satisfaire aux exigences de la Commission européenne.

Partie 2 - L'étude préalable permettant d'évaluer le besoin de service public sur les lignes considérées

L'OTC a sollicité le cabinet GECODIA afin de procéder à une analyse du marché de transport maritime Corse-continent français et d'évaluer l'éventuel besoin de service public des usagers de la desserte maritime pour les années 2021 et 2022.

En effet, la première note d'analyse produite courant juillet 2020 par le bureau d'études GECODIA pour le compte de l'OTC dans le cadre de la mission « *d'expertise économique de l'impact de la crise Covid-19 sur le transport maritime en Corse* » a souligné que les conditions du marché ne reviendraient pas à la normale avant 2022 : « *Ce n'est qu'en 2022 que le retour au niveau estimé dans le cadre de la procédure SEMOP serait retrouvé, hormis pour L'Île-Rousse qui conserverait un besoin inférieur de 9 % à celui estimé dans le cadre de la procédure SEMOP pour 2020.* » (Cf. page 26/26)

GECODIA a réalisé une analyse complémentaire au cours des mois de septembre et octobre 2020, et a mené en octobre 2020 une consultation flash auprès des compagnies opérant des lignes régulières entre la Corse et le continent français, ainsi qu'auprès du Syndicat professionnel des transporteurs corses et de la Chambre de commerce de Corse.

Ces travaux ont conduit à évaluer un besoin de service public de transport maritime, au départ et à destination de Marseille, dans les proportions suivantes :

Transport de passagers :

Transport de passagers réguliers

L'analyse de GECODIA fait apparaître, pour les cinq ports corses, un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée pour les passagers voyageant pour des motifs médicaux.

S'agissant plus spécifiquement des ports de Propriano et de Porto-Vecchio, ce besoin n'est pas limité aux besoins des passagers voyageant pour des motifs médicaux, mais correspond à un trafic général de passagers réguliers.

39 - Besoin annuel de service public de transport maritime de passagers Corse / continent (en pax) Projections 2020-2022 (scénario central)

	2018	2019	2020 (p)	2021 (p)	2022 (p)
Ajacciu	4 325	3 853	3 853	3 853	3 853
Bastia	5 481	5 453	5 453	5 453	5 453
L'Isula	975	1 093	1 093	1 093	1 093
Portivechju	26 699	27 014	25 501	21 916	25 819
Pruprià	63 761	57 032	39 785	51 899	54 751

Source : Gecodia

NB : ces chiffres correspondent aux besoins des passagers voyageant pour motifs médicaux pour les ports de Ajacciu, Bastia et L'Isula
 Ces chiffres correspondent au besoin général de transport des passagers réguliers pour Portivechju et Pruprià (y compris les malades et les convoyeurs).

Transport de convoyeurs de fret roulant tracté

Le besoin de service public pour le transport de convoyeurs de fret roulant tracté est directement relié au besoin de service public persistant sur le trafic de fret roulant tracté (voir ci-dessous).

**43 - Besoin annuel de service public de transport maritime de convoyeurs lié au besoin de service public de fret roulant tracté Corse / continent (pax annuels)
 Projections 2020-2022 (scénario central)**

	2018	2019	2020 (p)	2021 (p)	2022 (p)
Aiacciu	4 584	2 815	2 552	2 675	2 774
Bastia	4 477	4 207	3 670	3 955	4 105
L'Isula	1 973	1 996	1 494	1 780	1 855
Portivechju	3 417	3 568	2 031	3 344	3 480
Pruprià	1 464	1 464	1 151	1 332	1 384

Convoyeurs uniquement

Source : Gecodia

Transport de passagers, quel que soit le motif du déplacement

Il résulte de ces éléments qu'il persiste un besoin de service public pour le transport de passagers, évalué en 2021 et 2022 de la manière suivante :

	2021 (p)	2022 (p)
Aiacciu	8 016	8 120
Bastia	10 071	10 232
L'Isula	2 814	2 888
Portivechju	21 052	24 955
Pruprià	51 899	54 751

Transport de marchandises :

GECODIA a identifié trois segments au sein du marché du transport de marchandises correspondant aux délimitations suivantes :

- Fret roulant tracté
- Fret roulant non tracté
- Auto-commerce

Transport de fret roulant tracté et fret auto-commerce :

Compte tenu du caractère imbriqué de l'offre en fret roulant tracté et en auto-commerce, le calcul d'un éventuel besoin de service public pour ces deux segments

du marché du transport maritime de fret entre la Corse et le continent français a été réalisé en agrégeant les deux segments.

L'écart entre la capacité de l'offre privée et les flux observés permet d'identifier un besoin de service public pour le trafic de fret roulant tracté et le trafic de fret auto-commerce persistant et significatif sur l'ensemble des ports corses.

**41 - Besoin annuel de service public de transport maritime de fret roulant tracté et fret auto-commerce Corse / continent (ML)
Projections 2020-2022 (scénario central)**

	2018	2019	2020 (p)	2021 (p)	2022 (p)
Aiacciu	132 628	98 647	66 477	90 366	96 167
Bastia	136 174	145 120	106 678	126 797	137 329
L'Isula	15 121	17 323	11 734	15 537	16 153
Portivechju	57 964	67 740	41 612	63 814	66 236
Pruprià	17 830	18 375	14 537	16 721	17 373

Source : Gecodia

Transport de fret roulant non tracté

L'écart entre la capacité de l'offre privée et les flux observés permet d'identifier un besoin de service public pour le trafic de fret roulant non tracté persistant et significatif sur l'ensemble des ports corses.

**45 - Besoin annuel de service public de transport maritime de fret roulant non tracté Corse / continent (ML)
Projections 2020-2022 (scénario central)**

	2018	2019	2020 (p)	2021 (p)	2022 (p)
Aiacciu	523 881	517 243	478 969	491 381	509 562
Bastia	677 137	679 866	626 720	639 074	663 359
L'Isula	73 562	85 222	62 967	78 404	80 756
Portivechju	141 659	155 777	137 348	147 988	152 724
Pruprià	52 324	54 153	45 903	49 279	51 201

Source : Gecodia

Partie 3 - Présentation des différents modes de gestion

L'étape suivante consiste à analyser les différents modes de gestion d'un service public pour en déduire le mode de gestion le plus adapté au transport maritime de marchandises et de passagers entre les ports corses et le port de Marseille.

On distingue classiquement :

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

L'étude des avantages et des inconvénients de chacun de ces modes de gestion **(c.)** conduit à conclure que la délégation de service public reste le mode de gestion le plus adéquat concernant la desserte maritime entre les ports corses et le port de Marseille **(d.)**.

a. Le mode de gestion internalisé : la régie

➤ Présentation générale

La régie est le mode de gestion par lequel la personne publique prend directement en charge l'organisation et le fonctionnement du service public, ainsi que le financement des travaux.

Les dispositions s'appliquant aux régies sont prévues aux articles L. 1412-1 et L. 2221-1 et suivants et R. 2221-1 et suivants du CGCT.

La régie peut comporter deux variantes :

- La régie dotée de la seule autonomie financière (régie autonome) : elle ne dispose pas de personnalité juridique propre. Les décisions sont prises par l'organe délibérant de la personne publique, et un budget annexe est consacré au service.
- La régie dotée de la personnalité juridique et de l'autonomie financière (régie personnalisée) : elle prend la forme d'un établissement public local. Elle est administrée par un conseil d'administration et un directeur désigné par l'organe délibérant. Elle comprend un budget propre, voté par le conseil d'administration.

Dans les deux cas, le personnel de la régie est régi par le droit commun du travail, à l'exception du directeur et du comptable public qui sont des agents publics.

➤ Un recours peu opportun concernant la desserte maritime entre les ports corses et le port de Marseille

Le règlement cabotage du 7 décembre 1992 applique le principe de la libre circulation des services au secteur du cabotage maritime.

Dès lors, il apparaît peu opportun de recourir à la régie pour deux raisons

principales :

- D'une part, dans le cadre d'une régie, la Collectivité de Corse 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 ;
- D'autre part, la mise en place de la régie risque de limiter l'initiative privée contrairement à la finalité du règlement cabotage du 7 décembre 1992. En effet, les compagnies auraient sans doute peu intérêt à intervenir sur la ou les liaisons gérées en régie. En outre, la Collectivité de Corse aura peu d'intérêt à ce que les compagnies maritimes lui fassent concurrence, son chiffre d'affaires risquant de diminuer.

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

b. Le mode de gestion externalisée : concession ou marché public

Deux modes de gestion peuvent être mis en œuvre par la Collectivité :

- Le marché public ;
- La concession.

Le terme de gestion externalisée recouvre toutes les hypothèses où la gestion du service est assurée par une personne autre que la collectivité.

1. Le marché public

Un marché public est un contrat conclu par un ou plusieurs acheteurs soumis au Code de la commande publique avec un ou plusieurs opérateurs économiques, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services, en contrepartie d'un prix.

Toutefois, aux termes de l'article L. 4424-20 du CGCT alinéa 2 :

« 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. »

Le législateur a donc explicitement fait référence à la notion de délégation de service public excluant de ce fait les marchés publics.

Compte tenu de ces éléments, ce mode de gestion n'est donc pas envisageable au cas présent.

2. Le contrat de délégation de service public

Le régime juridique des délégations de service public est fixé par le Code de la commande publique ainsi que par le Code général des collectivités territoriales.

Aux termes de l'article L. 1121-1 du Code de la commande publique, cinq éléments caractérisent un contrat de délégation 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.

Trois catégories de contrats de délégation de service public en matière de service peuvent être identifiées :

- La régie intéressée ;
- L'affermage ;
- La délégation de service public de type concession.

➤ La régie intéressée

La régie intéressée est un mode de gestion dans lequel l'exploitation se fait pour le compte du délégant, le régisseur effectuant les opérations de recettes et de dépenses dans le cadre d'un budget approuvé par l'organe délibérant. Il perçoit en contrepartie une rémunération figurant en dépenses dans ce budget.

La personne publique délégante garde donc la direction du service qu'elle confie au régisseur. Elle lui remet les équipements et matériels nécessaires à l'exploitation du service et contrôle son activité.

La régie intéressée comporte un degré d'autonomie limitée, qui l'approche de la régie. En effet, le régisseur intéressé n'est pas, en principe, rémunéré par les usagers. Sa rémunération forfaitaire est indexée sur le chiffre d'affaires réalisé et il ne supporte pas les pertes éventuelles du service.

Une part variable peut s'ajouter à cette rémunération forfaitaire, par le biais de primes de gestion dont le montant varie selon les paramètres définis dans le contrat. Du fait de la variabilité de la rémunération du régisseur, l'aléa financier n'est pas absent du contrat de régie intéressée.

Pour être classée parmi les délégations de service public, et non parmi les marchés publics, le montant de la part variable de la rémunération du régisseur doit être fixé en fonction de paramètres liés à l'activité du service.

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

➤ La délégation de service public de type affermage

Dans le cadre d'un affermage, la personne publique confie à un délégataire le soin d'exploiter à ses risques et périls un service public, dont les ouvrages ont déjà été construits.

Il se distingue de la concession par le fait que les frais de premier établissement nécessaires au fonctionnement du service ont été réalisés par la personne publique délégante, éventuellement par le biais d'une précédente concession.

Dans ce type de contrat, il n'appartient pas au fermier, sauf stipulations contraires, d'assurer la remise en état des biens mis à sa disposition par la personne publique délégante. Par suite, il ne peut exiger le remboursement des frais qu'il a exposés.

Le fermier ne supportant pas l'amortissement des investissements, la durée du contrat doit être calculée en fonction des contraintes liées à l'exploitation du service. Comme en matière de concession, le délégataire se rémunère directement auprès des usagers du service et exploite le service à ses risques et périls.

En contrepartie de la mise à disposition des biens, le fermier est en principe tenu de verser une redevance à la collectivité délégante, généralement appelée « surtaxe », laquelle constitue la contrepartie de l'amortissement et des annuités d'emprunts supportés par la personne publique.

Le délégataire se rémunère par le versement des redevances payées par les usagers ; il peut également percevoir d'autres types de ressources (subventions publiques, recettes publicitaires, etc.) dès lors que les redevances ne revêtent pas un caractère accessoire.

➤ La délégation de service public de type concession

Les délégations de service public sont régies par les dispositions des articles L. 1411-1 et suivants du CGCT ainsi que par les dispositions du Code de la commande publique relatives aux contrats de concession.

Dans le cadre d'une délégation de service public type concession, le délégataire supporte un risque lié à l'exploitation du service de telle manière qu'il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, qu'il a supportés.

Ainsi, le mécanisme contractuel devra transférer le risque d'exploitation auprès de l'opérateur.

Pendant toute la durée de la concession, le concessionnaire assume la direction du service, choisit, rémunère et surveille lui-même le personnel du service, entretient et renouvelle les installations et le matériel nécessaires à l'exploitation.

Il se rémunère par la perception de redevances sur les usagers, lesquelles doivent normalement lui permettre de couvrir les coûts qu'il a engagés et de dégager un bénéfice net dont il garde le profit.

Ainsi, dans le cadre de l'exploitation du service public de desserte maritime entre les ports corses et le port de Marseille, le délégataire supportera le risque lié à la demande car ses recettes seront liées à ses prévisions de trafic.

Concernant les modalités de passation d'une délégation de service public (hypothèse d'une procédure restreinte avec présentation des candidatures et

des offres de manière concomitante), les étapes sont les suivantes :

1. Délibération de l'Assemblée de Corse sur le principe de la délégation de service public et lancement de la procédure de passation ;
2. Publication d'un avis d'appel public à la concurrence et envoi du document de consultation des opérateurs ayant manifesté leur intention de déposer une offre ;
3. Réception des candidatures et des offres ;
4. Ouverture des plis contenant les candidatures par la CDSP ;
5. Analyse des candidatures et établissement de la liste des candidatures admises par la CDSP ;
6. Notification motivée des rejets de candidatures ;
7. Ouverture des plis contenant les offres des candidats dont la candidature a été admise ;
8. Analyse des offres par la CDSP ;
9. Avis de la CDSP sur les offres ;
10. Engagement des négociations ;
11. Choix du candidat pressenti par le Président du Conseil exécutif ;
12. Délibération de l'Assemblée de Corse.

c. Analyse des avantages et inconvénients des différents modes de gestion

Régie (autonome ou personnalisée)	
Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Implication forte de la Collectivité dans la gestion et l'exploitation du service • Contrôle direct de la Collectivité sur la gestion et l'exploitation du service • Pas de procédure de passation 	<ul style="list-style-type: none"> • Risques industriels et commerciaux supportés intégralement par la Collectivité • Sans intérêt au regard du marché concurrentiel • Portage financier des investissements supporté intégralement par la Collectivité • Nécessite des moyens techniques et humains important au sein de la Collectivité • Absence de participation (savoir-faire et réseau) des opérateurs économiques

Délégation de service public type concessif	
Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Savoir-faire du privé • Transfert au concessionnaire des risques liés l'exploitation • Financement des charges par le délégataire • Contrôle du respect des obligations contractuelles du concessionnaire par la Collectivité • Capacité du concessionnaire en termes d'initiatives de promotion et 	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise limitée du service par la Collectivité • OTC verse une contribution basée sur une estimation faite par le délégataire

prospection commerciale, de forte réactivité	
• Possibilité d'ouvrir le marché à différentes entreprises	

d. Motifs de choix de la délégation de service public

Au regard des avantages et inconvénients de l'ensemble des modes de gestion envisageables pour la mise en œuvre du projet, la délégation de service public de type concession apparaît comme le mode de gestion le mieux adapté.

Ce contrat permet de répondre aux exigences de la Collectivité :

- Externalisation de la gestion à un professionnel ;
- Amélioration de la qualité du service grâce à l'implication de ce professionnel.

Partie 4 - Les principales caractéristiques des délégations de service public qu'il vous est proposé de confirmer dans leur principe

α. Le périmètre de ces cinq concessions sera le suivant

1. Concernant la ligne Ajaccio - Marseille

Fréquences minimales :

- **Passagers** : le transport de passagers est assuré dans chaque sens, quotidiennement (7j/7) et toute l'année
- **Convoyeurs** : le transport de convoyeurs est assuré dans chaque sens, quotidiennement (7j/7) et toute l'année
- **Marchandises** : le transport de marchandises est assuré dans chaque sens, quotidiennement (7j/7) et toute l'année
- **20 rotations supplémentaires** (40 traversées). Il s'agit de rotations que l'autorité concédante peut mettre en œuvre au regard des nécessités d'exécution du service public sur cette ligne.

Horaires :

Les horaires programmés répondent aux conditions suivantes :

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

Capacités minimales :

- **Passagers : 9 498**
- **Convoyeurs : 5 350**
- **Marchandises :**
 - Fret roulant non tracté : **931 493 mètres linéaires**
 - Fret roulant tracté et fret auto-commerce : **176 795 mètres linéaires**

Pour chaque traversée :

- Le linéaire offert correspond à au moins 1 030 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 4.50m sous plafond et une charge maximale admissible de 10 t par essieu.
- Au moins 40 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées

2. Concernant la ligne Bastia-Marseille

Fréquences minimales :

- **Passagers** : le transport de passagers est assuré dans chaque sens, quotidiennement (7j/7) et toute l'année
- **Convoyeurs** : le transport de convoyeurs est assuré dans chaque sens, quotidiennement (7j/7) et toute l'année
- **Marchandises** : le transport de marchandises est assuré dans chaque sens, quotidiennement (7j/7) et toute l'année
- **60 rotations supplémentaires** (120 traversées). Il s'agit de rotations que l'autorité concédante peut mettre en œuvre au regard des nécessités d'exécution du service public sur cette ligne.

Horaires :

Les horaires programmés répondent aux conditions suivantes :

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

Capacités minimales :

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

- **Passagers : 10 710**
- **Convoyeurs : 7 865**
- **Marchandises :**
 - Fret roulant non tracté : **1 208 693 mètres linéaires**
 - Fret roulant tracté et fret auto-commerce : **245 259 mètres linéaires**
- Le linéaire offert correspond à au moins 1 352 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 t par essieu.
- Au moins 40 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées

3. Concernant la ligne Propriano - Marseille

Fréquences minimales :

- **Passagers** : le transport de passagers est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine et toute l'année
- **Convoyeurs** : le transport de convoyeurs est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine et toute l'année
- **Marchandises** : le transport de marchandises est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine toute l'année
- Les services pourront se faire un jour sur deux en alternance avec Porto-Vecchio dans une logique d'amélioration de la desserte du sud de la Corse.

Horaires :

Les horaires programmés doivent répondre aux conditions suivantes :

- Départ entre 18h30 et 20h00
- Arrivée entre 07h00 et 08h00
- Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire

Capacités minimales :

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

- **Passagers : 102 497**
- **Convoyeurs : 2 515**
- **Marchandises :**
 - Fret roulant non tracté : **92 175 mètres linéaires**
 - Fret roulant tracté et fret auto-commerce : **31 481 mètres linéaires**
- Pour chaque traversée :
- Le linéaire offert correspond à au moins 233 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 t par essieu.
 - Au moins 20 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées.

4. Concernant la ligne Porto-Vecchio - Marseille

Fréquences minimales :

- **Passagers** : le transport de passagers est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine et toute l'année
- **Convoyeurs** : le transport de convoyeurs est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine et toute l'année
- **Marchandises** : le transport de marchandises est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine toute l'année
- Les services peuvent se faire un jour sur deux en alternance avec Propriano dans une logique d'amélioration de la desserte du sud de la Corse.

Horaires

Les horaires programmés répondent aux conditions suivantes :

- Départ entre 18h30 et 20h00
- Arrivée entre 07h00 h et 08h00
- Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire

Capacités minimales :

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

- **Passagers : 43 639**
 - **Convoyeurs : 6 196**
 - **Marchandises :**
 - Fret roulant non tracté : **281 617 mètres linéaires**
 - Fret roulant tracté et fret auto-commerce : **31 481 mètres linéaires**
- Pour chaque traversée :
- Le linéaire offert correspond à au moins 593 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 t par essieu.
 - Au moins 20 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées

5. Concernant la ligne L'Ile-Rousse - Marseille

Fréquences minimales

- **Passagers** : le transport de passagers est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine et toute l'année
- **Convoyeurs** : le transport de convoyeurs est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine et toute l'année
- **Marchandises** : le transport de marchandises est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine toute l'année.
- **Matières dangereuses** : les marchandises dangereuses de catégorie 1 ou 2 sont transportées au moins une fois par semaine à destination de l'Ile-Rousse
- **20 rotations supplémentaires** (40 traversées). Il s'agit de rotations que l'autorité concédante peut mettre en œuvre au regard des nécessités d'exécution du service public sur cette ligne.

Horaires

Les horaires programmés doivent répondre aux conditions suivantes :

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

Capacités minimales :

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

- **Passagers : 1 891**
- **Convoyeurs : 3 142**
- **Marchandises :**
 - Fret roulant non tracté : **145 334 mètres linéaires**
 - Fret roulant tracté et fret auto-commerce : **27 787 mètres linéaires**

Pour chaque traversée :

- Le linéaire offert correspond à au moins 328 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 t par essieu.
- Au moins 10 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées

b. Le montant maximal estimé de compensation pour chaque concession, sur leur durée totale de 22 mois, est de :

1. Concernant la ligne Ajaccio - Marseille

Le montant maximal de compensation est de **50 000 000 €**, intégrant la totalité des rotations supplémentaires susceptibles d'être réalisées, avec souscription d'une couverture carburant

2. Concernant la ligne Bastia - Marseille

Le montant maximal de compensation est de **46 000 000 €**, intégrant la totalité des rotations supplémentaires susceptibles d'être réalisées, avec souscription d'une couverture carburant

3. Concernant la ligne Marseille - l'Île-Rousse

Le montant maximal de compensation est de **24 000 000 €**, intégrant la totalité des rotations supplémentaires susceptibles d'être réalisées, avec souscription d'une couverture carburant

4. Concernant la ligne Marseille - Propriano

Le montant maximal de compensation est de **26 000 000 €**, intégrant le coût de l'arrêt technique réglementaire de l'outil naval, avec souscription d'une couverture carburant

5. Concernant la ligne Marseille - Porto-Vecchio

Le montant maximal de compensation est de **24 000 000 €**, intégrant le coût de l'arrêt technique réglementaire de l'outil naval, avec souscription d'une couverture carburant

* * * * *

Au regard de ce qui précède, je vous propose :

- **De proroger de deux mois les trois conventions de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre les ports de Bastia, Ajaccio, L'Île-Rousse et le port Marseille conclues avec la compagnie Corsica Linea en date du 6 septembre 2019 ;**
- **De proroger de deux mois les deux conventions de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers au**

titre de la continuité territoriale entre les ports de Porto-Vecchio, Propriano et le port Marseille conclues avec la compagnie La Méridionale en date du 29 avril 2020 ;

- De recourir à des conventions de délégation de service public ligne par ligne pour l'exploitation des services de transport maritime de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et les ports corses pour une durée de 22 mois, à compter du 1^{er} mars 2021 pour venir à terme le 31 décembre 2022 ;

- D'approuver les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire étant entendu que le Président du Conseil Exécutif de Corse pourra ultérieurement en négocier les conditions précises, conformément aux dispositions de l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales ;

- D'autoriser le Président du Conseil Exécutif de Corse à prendre toutes les mesures nécessaires à la conduite de la procédure d'attribution des conventions de délégation de service public.