

ASSEMBLEE DE CORSE

1 ERE SESSION ORDINAIRE DE 2022

REUNION DES 28 ET 29 AVRIL 2022

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

DELEGAZIONE DI SERVIZIU PUBBLICU DI TRASPORTU
MARITTIMU CORSICA - CONTINENTE 2023-2029

DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT
MARITIME CORSE-CONTINENT 2023-2029

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

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Le rapport figure en annexe.

**Delegazione di serviziu publicu di transportu marittimu
Corsica-Continent 2023-2029
Délégation de Service Public de transport maritime
Corse-Continent 2023-2029**

**Rapportu di u Presidente di u Cunsigliu Esecutivu di Corsica
Rapport du Président du Conseil exécutif de Corse**

Le projet de rapport et 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 7 ans, du 1er janvier 2023 au 31 décembre 2029.

Les transports externes, maritimes et aériens, sont par définition des secteurs stratégiques pour les territoires insulaires.

Les objectifs prioritaires qui guident l'action du Conseil exécutif de Corse, et de la majorité territoriale depuis son arrivée aux responsabilités en décembre 2015, s'articulent autour de la volonté de garantir à la Corse et à ses institutions la maîtrise des enjeux stratégiques en matière de desserte maritime et aérienne : un périmètre de service public correspondant aux besoins et intérêts de la Corse et des Corses, un service efficace et de qualité, un coût maîtrisé, un système économiquement et socialement vertueux, l'intégration des enjeux de transition écologique et de développement durable par la Corse, le tout dans un cadre juridiquement sécurisé.

Dans le domaine maritime, cela a notamment conduit à :

- La diminution, dès 2016, de la compensation versée aux compagnies : les montants ont été ramenés à 85M€ par an en moyenne au lieu de 103M en 2015 et 110M en 2016, avec des pics allant jusqu'à 130 M€ annuels au temps du service complémentaire et de l'aide sociale au passager transporté (période 2007-2013) ;
- Fixer, à compter de 2019, le prix du ML Fret à 35 Euros HT sans indexation sur le cours des carburants grâce à la mise en œuvre d'un contrat de couverture carburant, tout en améliorant la qualité de service ;
- La mise en œuvre de tarifs « export » pour permettre aux entreprises corses d'exporter à moindre coût ;
- Le refus d'attribuer chaque fois que la Collectivité de Corse a considéré que les offres n'étaient pas satisfaisantes ;
- La consultation permanente des instances étatiques et communautaires.

Les récentes discussions avec l'Etat et la Commission européenne, dont le Conseil exécutif a fait état devant l'Assemblée de Corse dans un rapport d'information en janvier dernier, se sont articulées autour de trois volets étroitement liés :

- 1) Solder l'héritage du passé, les errements qui ont caractérisé pendant des décennies le système de desserte maritime de la Corse ayant notamment conduit à des condamnations pécuniaires considérables de la Collectivité de Corse ;
- 2) Obtenir la clôture de l'enquête formelle ouverte par la Commission européenne à l'encontre de la DSP 2019-2020, à la demande de la Compagnie Corsica Ferries ;
- 3) Construire un système de desserte maritime conforme aux objectifs ci-dessus exposés, ceci à compter de l'expiration de l'actuelle DSP, soit à partir du 1^{er} janvier 2023.

La question de la desserte maritime de la Corse est incontestablement un des enjeux majeurs du début de cette mandature, tout comme elle a représenté un chantier prioritaire depuis l'arrivée aux responsabilités de la majorité territoriale.

Cette vision politique a été consacrée par la délibération N° 16/183 adoptée par l'Assemblée de Corse le 6 septembre 2016.

Le Conseil exécutif de Corse a ainsi initié des travaux de préparation de caractérisation d'un besoin de service public en matière maritime, condition sine qua non de la mise en œuvre à terme du schéma de desserte, dont les principes ont été posés par la délibération précitée de l'Assemblée de Corse : une compagnie territoriale d'exploitation à capitaux en partie publics (Collectivité de Corse) et une société d'investissement permettant à la Collectivité publique d'acquérir progressivement tout ou partie de l'outil naval.

La mise en œuvre de ce schéma a été suspendue, aux fins de sécuriser juridiquement la desserte maritime de la Corse à compter du 1^{er} janvier 2023, en se situant dans une hypothèse de délégation de service public, dont il s'agissait de démontrer la pertinence et la conformité aux exigences du droit communautaire.

Pour l'heure, le présent rapport vise donc à lancer la procédure liée aux délégations de service public dans le domaine maritime.

Parallèlement, la Collectivité de Corse poursuivra dès les années à venir le travail de définition du schéma de création d'une compagnie maritime territoriale, ainsi que les discussions visant à convaincre la Commission européenne de la pertinence de ce modèle.

*

Afin que l'Assemblée de Corse se prononce en toute connaissance de cause sur le principe de la délégation de service public, seront présentés :

- Le rappel du contexte (Partie 1) ;
- Pour satisfaire aux exigences européennes en matière d'aides d'Etat et d'organisation du cabotage maritime, avant toute conclusion de nouvelles délégations de service public,

l'étude préalable permettant d'identifier l'éventuel besoin de service public en matière de passagers et de marchandises entre les ports corses et le port de Marseille (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) :
- Le calendrier de passation et perspectives de la desserte maritime de la Corse à partir de 2023 (Partie 5).

Table des matières

Partie 1 – Rappel du contexte	6
1. La concertation avec les institutions européennes et l’Etat	6
2. Les modalités d’exploitation du service de dessertes maritimes avant le 1er mars 2021	8
3. Les modalités d’exploitation du service de dessertes maritimes actuel	10
4. Présentation générale des Contrats actuels	10
4.1. Les caractéristiques techniques des Contrats actuels	10
4.2. Le montant de la compensation financière	12
5. Afin d’assurer la continuité du service de dessertes maritimes à compter du 1er janvier 2023, il est envisagé le lancement d’une procédure de mise en concurrence pour la passation de concessions alloties	12
Partie 2 – L’étude préalable permettant d’identifier l’éventuel besoin de service public sur les lignes considérées	14
1. Le cadre juridique européen et français du transport maritime	14
1.1. L’intervention publique est autorisée en cas de demande de transport non satisfaite par l’initiative privée	14
1.2. Les modalités d’exécution des sujétions de service public	15
1.3. La coexistence d’un régime unilatéral et conventionnel d’OSP	15
2. L’Etude préalable	15
3. Les caractéristiques du nouveau périmètre du service public de dessertes maritimes	19
Partie 3 - Présentation des différents modes de gestion	22
1. Le mode de gestion internalisé : la régie	22
2. Le mode de gestion externalisée : concession ou marché public	23
2.1. Le marché public	23
2.2. Le contrat de délégation de service public	23
3. Motifs de choix de la délégation de service public	26
Partie 4 – Les principales caractéristiques des délégations de service public qu’il vous est proposé de confirmer dans son principe	27
1. Une convention par ligne	27
2. Le périmètre des conventions	27
3. Le port continental de Marseille	28
4. Les tarifs	29
5. La durée	29
6. Les missions	29
7. Le mécanisme financier	31

8. Le carburant	32
9. Les critères de sélection des délégataires	32
10. La concertation avec la Collectivité	33
11. Le contrôle de la Collectivité	33
12. Le sort des navires à l'échéance de la convention	34
Partie 5 - Le calendrier de passation et perspectives de la desserte maritime de la Corse après 2023	35

La desserte maritime de la Corse a donné lieu à un contentieux fourni et à des condamnations à répétition de la Collectivité de Corse, lesquelles ont mis en péril grave les finances de la Collectivité de Corse et sa capacité d'investissement.

Le 28 février 2020, une procédure formelle d'examen a été ouverte par la Commission européenne à l'encontre des délégations de service public conclues entre le 1^{er} octobre 2019 et le 31 décembre 2020, puis prolongées jusqu'au 28 février 2021. Cette procédure formelle d'examen fait peser depuis deux ans un risque fort sur la desserte maritime de la Corse ainsi que sur la pérennité économique et sociale de l'entreprise délégataire, titulaire de ces conventions.

Face à la menace que représentait ce contexte incertain pour le service public, la priorité de la Collectivité a été de sécuriser l'environnement juridique du service public de transport entre la Corse et le continent français.

Ce travail a confirmé le besoin de service public de fret et de passagers, ce qui vient conforter et confirmer le bien-fondé des DSP passées et sécurise le service public à l'avenir.

Parallèlement, la Collectivité s'interroge sur la possibilité d'obtenir la propriété des navires et ainsi de s'assurer de la maîtrise totale et ou partielle de l'outil naval au-delà du terme de 2029 envisagé pour les prochaines délégations de service public

L'analyse future conduira également à travailler sur la structure juridique à capitaux publics à créer pour porter la propriété des navires afin de sécuriser cet investissement, dans le respect des règles communautaires, et dans le cadre d'un dialogue à approfondir avec les autorités étatiques et communautaires.

Cette structure pourrait par exemple prendre la forme d'une SPL.

1. La concertation avec les institutions européennes et l'Etat

Ce sont le principe même de l'existence d'un besoin de service public, tout autant que les modalités de mise en œuvre du dit service public, qui doivent être prises en compte aussi bien par l'Etat, en sa qualité d'Etat-membre de l'Union Européenne, que par la Commission européenne.

A cette fin, le Conseil exécutif a développé une action autour de trois axes :

1) Les discussions politiques et techniques avec le Gouvernement et le SGAE (Secrétariat Général aux Affaires Européennes) sur les enjeux stratégiques et les modalités opérationnelles d'organisation de la desserte maritime de la Corse.

La Collectivité de Corse a recherché en permanence à obtenir le soutien du Gouvernement et de l'Etat auprès de la Commission européenne, notamment sur les trois priorités que sont la

demande de clôture de la procédure formelle ouverte au titre de la DSP 2019-2020, la nécessité de reconnaître un périmètre de service public conforme aux attentes et intérêts de la Corse et des Corses, et celle de modalités de desserte conforme aux votes passés et à venir de l'Assemblée de Corse.

Il est à noter que Monsieur Clément Beaune, Secrétaire d'Etat chargé des affaires européennes, s'est exprimé publiquement le 8 février 2022 devant la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale au sujet de la desserte maritime de la Corse. Il a indiqué qu'il souhaitait que cette DSP soit reconnue et ses caractéristiques préservées, pour assurer la continuité territoriale au départ des cinq ports de Corse à destination du port de Marseille.

2) Les discussions politiques et techniques avec la Commission européenne.

De très nombreux échanges ont été conduits avec la Commission européenne aux fins de validation des trois priorités mentionnées ci-dessus, mais également de ne plus exposer la Collectivité de Corse, la Corse et les Corses à des contentieux à répétition.

Au plan politique, la Vice-Présidente exécutive Mme Margrethe Vestager a été le principal interlocuteur du Conseil exécutif de Corse.

Trois réunions ont été organisées ces derniers mois avec la Vice-Présidente ou son cabinet :

- Le Président du Conseil exécutif et la Présidente de l'OTC ont rencontré Mme Vestager au Parlement européen à Strasbourg en janvier 2022 ;
- La Présidente de l'OTC, accompagnée du SGAE et de la RP, a rencontré le cabinet de Mme Vestager le 23 mars 2022 à la Commission européenne à Bruxelles ;
- Le Président du Conseil exécutif et la Présidente de l'OTC ont échangé en visioconférence avec Mme Vestager le 5 avril 2022.

Au plan technique, les échanges menés avec les services de la DG Concurrence, dont l'objectif était d'assurer la pleine compatibilité du service public à venir avec les règles de concurrence issues du Traité de l'Union européenne, se sont tenus dans un esprit de transparence vis-à-vis de la Commission européenne, qui a été informée en temps réel de chaque étape de la réflexion visant à organiser la desserte maritime à compter de 2023.

Les discussions ont porté sur la détermination de chaque segment de marché concerné par la desserte maritime de la Corse (fret, passagers selon leur typologie) afin d'en préciser les caractéristiques en termes de dessertes, de ports, de besoins et de volumes.

Ainsi, les services de l'OTC ont communiqué à la Commission :

- Les documents de la consultation des usagers et des compagnies maritimes ;
- Le rapport de la consultation publique concluant la Phase 1 du Test SNCM (consultation des usagers) ;
- Le rapport du test de marché concluant la Phase 2 du Test SNCM (consultation des compagnies et identification du besoin de service public) ;
- Des synthèses des analyses des marchés et du besoin de service public ;

- Une note d'analyse exposant les modalités envisagées par l'OTC et la Collectivité pour répondre au besoin de service public identifié ;
- Les projets de règlement de la consultation et de conventions des Futures DSP.

Les documents communiqués ont donné lieu à plusieurs questionnaires de la part de la Commission européenne auxquels il a été répondu de manière détaillée, ce qui a pu contribuer à lever incertitudes et/ou incompréhensions.

- 3) L'implication de l'ensemble des institutions et acteurs des deux rives autour de ces demandes.

Au-delà de la mobilisation à l'échelle de la Corse, une démarche conjointe d'élus et acteurs économiques de la région Sud et de la ville de Marseille a permis d'interpeller directement la Commissaire Vestager, par courrier du 6 janvier 2022, sur l'importance vitale de la desserte maritime pour leur territoire et sur les enjeux économiques, sociaux et environnementaux de cette desserte dans une logique de développement durable.

Parallèlement au lancement de la procédure de mise en concurrence des DSP à venir à compter du 1er janvier 2023, la Collectivité poursuivra les échanges avec la Commission européenne et l'Etat et procèdera aux diligences nécessaires, en vue de sécuriser les compensations, issues de la DCT, qui seront versées en contrepartie de l'exécution des contrats de délégation de service public à compter de 2023 dans un contexte économique incertain.

2. Les modalités d'exploitation du service de dessertes maritimes avant le 1er mars 2021

Avant le 1^{er} mars 2021, l'exploitation du service de dessertes maritimes était assurée selon les modalités suivantes :

- Trois conventions de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers conclues entre la Collectivité de Corse et l'OTC avec la société Corsica Linéa et concernant les ports de Corse - Aiacciu, Bastia et L'Isula – et le port continental de Marseille ;

Ces conventions ont été conclues pour une durée de 15 mois à compter du 1^{er} octobre 2019.

- Deux conventions de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers conclues entre la Collectivité de Corse et l'OTC avec la société La Méridionale et concernant les ports de Corse – Portivechju et Prupjà – et le port continental de Marseille ;

Ces conventions ont été conclues pour une durée de 8 mois à compter du 1^{er} mai 2020 (les **Contrats antérieurs au 1^{er} mars 2021**).

Afin d'assurer la continuité du service de dessertes maritimes 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 opérateur destiné à devenir co-actionnaire 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 (le **Projet SEMOP**).

Compte-tenu de la survenance de la crise sanitaire Covid et dans le contexte de réserves appuyées de la Commission européenne concernant ce projet, la Commission de délégation de service public (la **CDSP**), qui s'est tenue le 7 juillet 2020, a proposé à l'unanimité le classement sans suite de la procédure SEMOP.

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

- La crise sanitaire a bouleversé l'économie du secteur maritime. Elle aurait 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 2020 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 permettait pas d'envisager un retour à la normale avant l'année 2022.

Même si le besoin de service public anticipé au moment du lancement de la procédure relative au Projet SEMOP était 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 pas modifier le besoin de service public, ni les caractéristiques du projet de délégation de service public (DSP) sur la base desquelles les candidats avaient proposé une offre.

- L'offre présentée par le candidat unique reposait sur une demande de compensation dont le montant s'avérait 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).

La CDSP a par ailleurs pris connaissance des termes des plaintes déposées par Corsica Ferries auprès de la Commission européenne au sujet du Projet SEMOP et des doutes soulevés par la Commission européenne quant à la légalité des compensations envisagées pour le Projet SEMOP. Même si la Collectivité et tous les services de l'Etat contestent l'ensemble des griefs avancés dans ces plaintes, ils étaient conscients de la charge et du risque induits par une nouvelle procédure contentieuse.

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 ».

C'est dans ce contexte que la Collectivité de Corse et l'OTC ont préparé la mise en place d'un nouveau schéma pour assurer la desserte maritime à compter du 1^{er} janvier 2021. Compte tenu des délais nécessaires à la conduite de la procédure d'appels d'offres et des délais internes à la Collectivité afin de réunir la Commission consultative des services publics locaux (la **CCSPL**), la CDSP et de convoquer l'Assemblée de Corse, les Contrats antérieurs au 1^{er} mars 2021 ont été prolongés pour une durée de 2 mois jusqu'au 28 février 2021.

3. Les modalités d'exploitation du service de dessertes maritimes actuel

La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de Corse ont conclu trois conventions de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre les ports de Corse – Bastia, Portivechju et L'Isula – et le port continental de Marseille avec la société Corsica Linea.

La Collectivité et l'OTC ont également conclu une convention de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre le port d'Aiacciu et le port continental de Marseille avec le groupement « Corsica-Linea – La Méridionale ».

Enfin, la Collectivité et l'OTC ont conclu une convention de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre le port de Prupia et le port continental de Marseille avec la société La Méridionale.

Ces conventions sont conclues pour une durée de 22 mois à compter du 1^{er} mars 2021 et prennent fin le 31 décembre 2022 (les **Contrats actuels**).

4. Présentation générale des Contrats actuels

4.1. Les caractéristiques techniques des Contrats actuels

Les Contrats actuels ont été conclus pour une durée de 22 mois entre le 1^{er} mars 2021 et le 31 décembre 2022. Ils portent sur les liaisons entre le port continental de Marseille et les cinq ports corses suivants :

- Aiacciu (Lot 1) ;
- Bastia (Lot 2) ;
- Portivechju (Lot 3) ;
- Prupia (Lot 4) ;
- L'Isula (Lot 5)

Pour les lignes Marseille-Aiacciu et Marseille-Bastia, les liaisons sont assurées dans chaque sens, quotidiennement (7j/7) et toute l'année. Les liaisons Marseille- Portivechju, Marseille-Prupia et Marseille-L'Isula sont assurées 3 fois par semaine toute l'année.

Les départs sont prévus entre 18h00/18h30 et 20h00 et les arrivées entre 06h00/07h00 et 08h00, selon les liaisons.

Pour chaque traversée, les capacités minimales de transport sont fixées dans le cahier des charges, à hauteur de :

- **Pour la liaison Marseille-Ajaccio :**
 - Au moins 13 places en installations couchées dans un minimum de 9 cabines
 - Au moins 5 places en fauteuils
 - Au moins 3 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m) pour les véhicules des passagers
 - Le linéaire offert correspond à au moins 1157 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m
 - Au moins 40 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées.

- **Pour la liaison Marseille-Bastia :**
 - Au moins 16 places en installations couchées dans un minimum de 11 cabines
 - Au moins 8 places en fauteuils
 - Au moins 3 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m) pour les véhicules des passagers
 - Le linéaire offert correspond à au moins 1 518 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m
 - Au moins 40 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées.

- **Pour la liaison Marseille – Portofino:**
 - Au moins 109 places en installations couchées dans un minimum de 44 cabines
 - Au moins 49 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple)
 - Au moins 33 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m) pour les véhicules des passagers
 - Le linéaire offert correspond à au moins 730 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m
 - Au moins 20 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées.

- **Pour la liaison Marseille – Prunio :**
 - Au moins 134 places en installations couchées dans un minimum de 47 cabines.
 - Au moins 61 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple)
 - Au moins 44 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m pour les véhicules des passagers
 - Le linéaire offert correspond à au moins 225 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m
 - Au moins 20 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées.

- **Pour la liaison Marseille – L'Isola :**

- Au moins 6 places en installations couchées dans un minimum de 5 cabines.
- Au moins 2 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple)
- Au moins 2 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m pour les véhicules des passagers
- Le linéaire offert correspond à au moins 315 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m
- Au moins 10 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées.

L'ensemble du linéaire doit être accessible par des rampes ayant une hauteur minimum de 4.50m sous plafond et une charge maximale admissible de 10 t par essieu.

Des rotations supplémentaires sont prévues afin d'anticiper une augmentation de la demande de transport, à hauteur de :

- 10 rotations supplémentaires pour la liaison Marseille-Aiacciu ;
- 30 rotations supplémentaires pour la liaison Marseille-Bastia ;
- 10 rotations supplémentaires pour la liaison Marseille-L'Isula ;
- Pas de rotations supplémentaires pour les liaisons avec les ports de Portivechju et Prupjà.

4.2. 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 versé pour chacune des lignes entre le 1^{er} mars 2021 et le 31 décembre 2022 est le suivant :

Ports de Corse	Montant total de la compensation financière
Aiacciu	49 992 549 euros
Bastia	43 732 082 euros
Portivechju	23 991 330 euros
Prupjà	25 431 097 euros
L'Isula	23 986 029 euros

5. Afin d'assurer la continuité du service de dessertes maritimes à compter du 1er janvier 2023, il est envisagé le lancement d'une procédure de mise en concurrence pour la passation de concessions alloties

A la suite du test de marché diligenté par la Collectivité de Corse et l'OTC à partir du mois de décembre 2021 pour caractériser le besoin de service public de transport maritime de passagers et de marchandises (Cf. partie 3), la Collectivité et l'OTC ont conclu qu'il était nécessaire d'envisager de conclure de nouvelles DSP pour assurer la continuité territoriale à compter de 2023.

Les paramètres des futurs contrats de DSP pourraient être les suivants (les **Futures DSP**) :

- Lancement d'une nouvelle procédure ouverte d'attribution de DSP ;
- Allotissement en 5 lots en fonction des ports à desservir (Aiacciu, Bastia, L'Isula, Prupia, Portivechju) ;
- Durée de 7 ans jusqu'au 31 décembre 2029 devant permettre d'assurer la continuité de la desserte maritime de manière pérenne ;
- Conventions conclues directement avec les opérateurs sans recours à la constitution d'une société dédiée.

Concernant plus spécifiquement la durée des Futures DSP, il convient de préciser que la durée envisagée se justifie par la nécessité pour les compagnies maritimes d'amortir les investissements consacrés à l'exploitation du service de cabotage dans des conditions d'exploitation normales.

En outre, l'organisation d'une procédure d'appel d'offres par la Collectivité représente un engagement lourd en termes d'organisation et de ressources qui ne peut pas être recommencé trop souvent.

Si la Collectivité n'envisage pas la création d'une société ad hoc de type société publique locale (SPL) dans le cadre de l'exploitation des dessertes maritimes 2023-2029, la création d'une telle structure sera examinée dans le cadre du schéma d'exploitation des dessertes maritimes à l'horizon 2030. Comme précédemment mentionné, un bureau d'étude « intégré » dédié à la création de cette structure pourra être mis en place dans les deux ans suivant la mise en œuvre du service public objet du présent rapport.

Cette structure de portage 100 % publique pourrait avoir pour objet l'acquisition et la gestion de l'outil naval nécessaire à l'exploitation des dessertes maritimes entre les ports de Corse et le continent, l'objectif pour la Collectivité étant la mise en place d'un nouveau modèle de gestion dans le respect du droit de l'Union européenne. L'analyse du recours à ce type de structure de portage se fera dans le cadre de l'étude des perspectives de la desserte maritime post 2023 (cf. Partie 6 ci-dessous).

Partie 2 – L'étude préalable permettant d'identifier l'éventuel besoin de service public sur les lignes considérées

1. Le cadre juridique européen et français du transport maritime

1.1. **L'intervention publique est autorisée en cas de demande de transport non satisfaite par l'initiative privée**

Le règlement du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres¹ (le **Règlement Cabotage**) consacre, en son article 1^{er}, le principe de libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un Etat membre².

Ce principe de libre prestation des services maritimes implique que la Collectivité n'intervienne sur le marché qu'en cas de carence de l'initiative privée et ce, afin de ne pas entraver le libre jeu de la concurrence entre les compagnies maritimes.

A contrario, et dès lors que le libre jeu de la concurrence ne suffit pas, à lui seul, à répondre à la demande des usagers, la Collectivité peut intervenir sur le marché afin de répondre à la demande des usagers en matière de transports de passagers et de marchandises, et assurer ainsi la continuité territoriale.

Le périmètre du service public doit respecter le Règlement Cabotage, tel qu'interprété par la jurisprudence, et en particulier par la Cour de Justice de l'Union Européenne (la **CJUE**) dans son arrêt du 20 février 2001 *Analir* du 20 février 2001³ et la communication C(2014) 43 de la Commission européenne relative aux orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime. Ce champ du service public doit être nécessaire et proportionné par rapport à un besoin réel des usagers, effectivement constaté.

Le droit français reprend ce cadre d'intervention des autorités publiques en la matière. Ainsi, et aux termes de l'article L. 4424-18 du Code général des collectivités territoriales (le **CGCT**), 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.

Dans sa décision du 13 juillet 2012⁴, le Conseil d'Etat suit la jurisprudence de la CJUE 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 d'introduire des obligations de service public.

¹ Règlement (CEE) no 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992.

² Règlement Cabotage, article 1^{er} : « *A partir du 1^{er} janvier 1993, la libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un Etat membre (cabotage maritime) s'applique aux armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un Etat membre et battant pavillon de cet Etat membre* ».

³ CJCE, 20 février 2001, *Analir*, pts. 63 à 66.

⁴ CE, 13 juillet 2012, CMN et SNCM, n° 355616.

1.2. 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'OTC peuvent intervenir pour répondre à la demande des usagers.

Divers moyens sont à disposition de la Collectivité de Corse pour ce faire :

- L'institution d'un régime unilatéral d'OSP ;
- L'attribution d'un contrat de délégation de service public ;
- Le cumul des deux dispositifs (unilatéral et conventionnel).

La conclusion d'un contrat de service public, 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).

1.3. 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, par une délibération n° 18/266 AC adopté, le 27 juillet 2018, approuvé les obligations de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre les ports de Marseille, Toulon, Nice et les ports de Corse, modifiée par la délibération n° 19/128 AC de l'Assemblée de Corse du 25 avril 2019 afin de prendre en compte l'évolution du besoin de service public.

En parallèle de ce régime unilatéral d'OSP, il existe un régime conventionnel qui prend la forme de 5 conventions de délégation de service public de transport maritime (les Contrats actuels).

2. L'Etude préalable

Afin d'identifier l'existence ou non d'un besoin de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le continent français, un test de marché a été diligenté par la Collectivité de Corse et l'OTC et dont la méthodologie a été validée par les services de l'Etat.

La Collectivité de Corse et l'OTC ont ainsi sollicité le cabinet GECODIA afin de procéder à un test de marché et d'identifier un éventuel besoin de service public à compter du 1^{er} janvier 2023, selon la méthodologie retenue par le Tribunal de l'Union européenne dans l'arrêt SNCM du 1^{er} mars 2017⁵ (dit « Test SNCM ») (l'**Etude préalable**).

⁵ TUE, 1er mars 2017, T-454/13, SNCM c/ Commission.

Cette analyse a été réalisée selon la méthode suivante :

- Une consultation publique a été réalisée entre le 7 décembre 2021 et le 7 janvier 2022 par le cabinet GECODIA. A destination des usagers particuliers comme professionnels, cette consultation publique a donné lieu à un rapport présenté le 24 janvier 2022 analysant la demande en transport maritime de passagers et de fret vers la Corse (***Etape 1 du Test SNCM***) ;
- Un test de marché a été réalisé entre le 19 janvier et le 22 février 2022 auprès des compagnies maritimes par le cabinet GECODIA. Ce test de marché a donné lieu à un rapport présenté le 14 mars 2022 analysant l'offre privée et permettant d'identifier un besoin de service public de transport maritime de passagers et de fret entre la Corse et le continent français (***Etape 2 du Test SNCM***) ;
- Enfin, l'OTC a mené une analyse du besoin de service public identifié et des obligations de service public à mettre en place afin d'y répondre. Cette analyse privilégie l'approche portant le moins atteinte aux libertés essentielles et au bon fonctionnement du marché intérieur (***Etape 3 du Test SNCM***).

Il découle de cette analyse que :

Transport de marchandises :

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

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

Transport de fret roulant non-tracté (fret acheminé via des semi-remorques sans tracteur)

Il découle du Test de marché réalisé entre le 19 janvier et le 22 février 2022 que deux des trois compagnies répondantes ont indiqué qu'elles ne fourniraient pas d'offre en marché libre ou en OSP unilatérales entre le continent et la Corse à partir de 2023.

La troisième compagnie a indiqué qu'elle proposerait une offre de services de transport maritime avec le port de Marseille, mais de manière limitée (deux rotations par semaine uniquement avec Ajaccio et Bastia, et seulement deux par mois avec L'Isula et Portivechju). Cette compagnie précise également que son offre n'est valable que si aucune délégation de service public n'est conclue pour assurer les liaisons entre le port de Marseille et la Corse.

L'offre proposée par la troisième compagnie lors du Test de marché est limitée dans la mesure où elle ne permet pas d'assurer la desserte quotidienne de la Corse (deux rotations par semaine uniquement avec Ajaccio et Bastia, et seulement deux par mois avec L'Isula et Portivechju). **Or, la demande de transport de fret en volume nécessite une desserte quotidienne des ports principaux et supérieure à bimensuelle des ports secondaires.** Par conséquent, l'introduction d'une délégation de service public sera obligatoire pour assurer le transport des marchandises non prises en compte par l'offre privée. Or, la compagnie maritime ayant répondu a bien précisé que son offre ne serait pas maintenue en cas de conclusion de délégation de service public.

Il ressort de ce qui précède qu'il n'existe aucune offre privée à même de répondre à la demande identifiée à Marseille pour le transport de fret non-tracté. Ainsi, toute la demande en matière de fret non-tracté constitue un besoin de service public.

59 – Besoin annuel de service public de transport maritime de fret roulant non tracté, par ligne (ML annuel)

	2018	2019	2020	2021*	2023	2025	2030
Aiacciu	523 874	516 467	505 631	579 951	565 647	591 965	663 246
Bastia	677 280	674 081	677 321	744 184	738 269	772 620	865 653
L'Isula	73 374	85 229	66 952	88 987	93 345	97 688	109 451
Portivechju	141 610	155 785	155 461	180 557	170 619	178 558	200 059
Pruprià	52 331	54 160	52 453	56 433	59 317	62 077	69 552

* estimation pour décembre 2021

Source : Gecodia

Transport de fret roulant tracté (fret acheminé via des camions montés à bord des navires par des convoyeurs)

Le même raisonnement que celui développé pour le fret non-tracté s'applique également dans le cas du fret tracté. Aussi, il n'existe pas d'offre privée répondant à la demande de transport régulier de fret tracté captive à Marseille.

Par conséquent, il découle de l'analyse réalisée qu'un besoin de service public concernant le transport de fret tracté au départ et à destination du port de Marseille est nécessaire à hauteur de :

60 – Besoin annuel de service public de transport maritime de fret roulant tracté, par ligne Périmètre de Marseille (non substituable) (ML annuel)

Marseille	2018	2019	2020	2021*	2023	2025	2030
Aiacciu	93 438	91 166	76 032	98 818	99 848	104 493	117 076
Bastia	138 137	132 900	96 038	119 233	145 555	152 328	170 670
L'Isula	19 214	21 502	18 202	23 726	23 550	24 646	27 613
Portivechju	28 866	34 578	29 650	32 447	37 870	39 632	44 404
Pruprià	13 991	14 394	11 435	13 966	15 764	16 498	18 484

* estimation pour décembre 2021

Source : Gecodia

Transport de fret auto-commerce (flottes de véhicules destinés à être commercialisés en Corse ou destinés à la location saisonnière)

Le même raisonnement que celui développé pour les frets non-tracté et tracté s'applique également dans le cas du fret auto-commerce. Aussi, il n'existe pas d'offre privée répondant à la demande de transport régulier de fret auto-commerce captive à Marseille.

Par conséquent, il découle de l'analyse réalisée qu'un besoin de service public concernant le transport de fret auto-commerce au départ et à destination du port de Marseille est nécessaire à hauteur de :

62 – Besoin annuel de service public de transport maritime de fret auto-commerce, par ligne Périmètre de Marseille (non substituable) (ML annuel)

	2018	2019	2020	2021*	2023	2025	2030
Aiacciu	52 962	50 226	35 890	28 313	55 008	57 568	64 500
Bastia	57 529	62 954	42 762	38 957	68 948	72 156	80 845
L'Isula	2 807	3 558	1 522	1 890	3 897	4 079	4 570
Portivechju	22 834	20 798	10 486	12 338	22 778	23 838	26 708
Pruprià	369	396	414	715	434	454	509

* estimation pour décembre 2021

Source : Gecodia

Transport de passagers :

Transport de passagers résidents en Corse

L'analyse du cabinet GECODIA fait apparaître une absence de besoin de service public de transport de passagers résidents pour toutes les liaisons à l'exception de celle relative à Pruprià.

En effet, il découle de l'analyse qu'aucune liaison avec le port corse de Pruprià n'est prévue par l'initiative privée.

Aussi, la totalité de la demande identifiée par l'analyse constitue un besoin de service public, à hauteur de 4.000 pax résidents à l'horizon 2030 pour le segment des passagers désirant voyager vers Marseille/Toulon et 600 pax résidents à l'horizon 2030 pour le segment des passagers voyageant vers Toulon/Nice.

Transport de passagers résidents en Corse voyageant pour des raisons médicales

Il découle de l'analyse qu'il existe un besoin de desserte régulière qui pourrait être couvert par l'initiative privée à condition que cette dernière garantisse des rotations régulières avec les ports corses secondaires, et quotidiennes pour les lignes Marseille-Aiacciu et Marseille-Bastia, entre le dimanche et le jeudi. Cette garantie de régularité et de fréquence n'existe pas dans le cadre des OSP unilatérales applicables actuellement.

Il existe donc un besoin de service public sur ce segment, à hauteur d'approximativement 10 pax par rotations entre Marseille et les ports corses d'Aiacciu et de Bastia et de plusieurs centaines de pax annuellement pour les liaisons entre Marseille et les ports secondaires corses.

Transport de convoyeurs

La demande de convoyeurs est liée à la demande de transport de fret tracté. Ainsi, dans la mesure où il existe un besoin de service public de transport de fret tracté au départ et à destination de Marseille, un besoin de service public de convoyeurs peut également être identifié et s'établit au niveau suivant :

61 – Besoin annuel de service public de transport maritime de convoyeurs associés au fret tracté, par ligne Périmètre de Marseille (non substituable) (pax annuel)

	2018	2019	2020	2021*	2023	2025	2030
Aiacciu	5 327	5 198	4 335	5 634	5 991	6 270	7 025
Bastia	7 982	7 679	5 549	6 890	8 733	9 140	10 240
L'Isula	1 523	1 705	1 443	1 881	1 884	1 972	2 209
Portivechju	1 975	2 366	2 029	2 220	2 651	2 774	3 108
Pruprià	1 421	1 462	1 162	1 419	1 576	1 650	1 848

* estimation pour décembre 2021

Source : Gecodia

3. Les caractéristiques du nouveau périmètre du service public de dessertes maritimes

A partir des résultats de l'Etude préalable, l'OTC a mené une étude afin de déterminer la manière de répondre au besoin de service public identifié tout en privilégiant l'approche portant le moins atteinte aux libertés essentielles et au bon fonctionnement du marché intérieur, conformément au Règlement Cabotage.

Cette étude a conduit à retenir que des obligations de service public unilatérales (« OSP unilatérales ») ne pourraient pas suffire pour répondre aux différents besoins de service public évalués ci-dessus :

- L'offre privée, même sous OSP unilatérales, est absente sur la ligne Marseille-Pruprià;
- Les OSP unilatérales ne permettent pas de fixer des horaires et jours de desserte fixes ;
- Les OSP unilatérales ne garantissent pas que le service sera effectivement assuré.

A contrario, la conclusion de conventions de délégation de service public permet de :

- Garantir la desserte du port corse de Pruprià;
- Fixer des horaires de départ et d'arrivée en Corse, ce qui est particulièrement important pour le transport maritime de fret, et des jours de desserte, ce qui est particulièrement important pour le transport maritime de passagers voyageant pour des raisons médicales ;
- Garantir que le service public de transport maritime sera effectivement assuré.

Le périmètre de service public des Futures DSP sera le suivant :

- Transport maritime de fret non tracté entre les ports de Corse et le port de Marseille ;
- Transport maritime de fret tracté entre les ports de Corse et le port de Marseille ;
- Transport maritime de convoyeurs (associé au fret tracté) entre les ports de Corse et le port de Marseille ;
- Transport maritime de passagers résidents en Corse voyageant pour des raisons médicales entre les ports de Corse et le port de Marseille ;
- Transport maritime de passagers résidents et non-résidents entre le port de Prupia et le port de Marseille.

Il convient de souligner que, compte-tenu, d'une part, des conclusions de l'Etude préalable, et d'autre part, des observations de la Commission européenne, la Collectivité et l'OTC ont décidé de faire évoluer certaines caractéristiques des DSP :

S'agissant du besoin de service public de transport de passagers :

- malgré l'existence d'un flux régulier d'étudiants corses poursuivant leurs études sur le continent, l'incertitude des données recueillies et la difficulté à mesurer précisément le trafic d'étudiants ayant recours à la desserte maritime, conduisent l'OTC à exclure du périmètre des Futures DSP le transport maritime d'étudiants ;
- En revanche, l'étude réalisée dans le cadre du test de marché a mis en évidence de manière indiscutable un besoin de service public en transport maritime de passagers résidents en Corse voyageant pour des raisons médicales à destination de Marseille. Ce flux de passagers a fait l'objet d'une étude approfondie sollicitant des ressources nouvelles, notamment auprès de la CPAM de Corse. Cette analyse a permis de mesurer plus précisément le nombre de passagers voyageant pour des raisons médicales et de mesurer l'importance des liaisons vers le port de Marseille pour les malades ;

S'agissant du besoin de service public de transport de fret auto-commerce :

Concernant le transport maritime de fret auto-commerce, l'Etude préalable a conduit à révéler l'existence d'une carence de marché au départ de Marseille pour la période 2023-2029.

Toutefois, la Collectivité et l'OTC ont décidé de traiter le trafic de fret auto-commerce différemment des autres segments de fret du fait de ses caractéristiques propres.

En effet, le fret auto-commerce présente un caractère moins impérieux pour l'économie et les résidents corses que le fret inerte ou le fret roulant tracté, ces dernières marchandises étant des marchandises soumises à des contraintes strictes d'acheminement (alimentaire, construction, intrants industriels ou agricoles...), dont la livraison doit être assurée régulièrement toute l'année, sans rupture d'approvisionnement et avec des contraintes

contractuelles (pénalité de retard). La livraison du fret auto-commerce ne présente pas des contraintes aussi fortes.

Par ailleurs, depuis 2020, deux acteurs se sont désengagés du port de Marseille, Par ailleurs, il existe de façon très ponctuelle mais significative des flux avec Sète et Barcelone. Il s'agit de transports irréguliers, avec une massification des flux sur peu de traversées.

Enfin, sur les liaisons maritimes non concernées par les DSP (Fos, Toulon, Sète...), les transporteurs spécialisés dans le segment du fret auto-commerce s'organisent via des affrètements de navires auprès d'un opérateur maritime. Ceci s'accompagne d'une concentration des flux sur quelques traversées. Ces traversées se font en marché libre avec des liaisons ponctuelles avec uniquement des autos-commerce, sans pax ou autre type de fret.

La Collectivité et l'OTC estiment que les principaux opérateurs de fret auto-commerce pourraient aussi organiser leurs flux auto-commerce en dehors des flux maritimes réguliers, en les massifiant et en recourant ponctuellement à des navires dédiés. A défaut, ces transporteurs spécialisés pourraient utiliser les capacités résiduelles des compagnies maritimes sur les liaisons régulières qu'elles assurent au départ de Marseille.

La Collectivité a donc décidé de laisser l'initiative privée répondre au besoin de service public de transport maritime de fret auto-commerce. Ce segment sera donc exclu du périmètre des Futures DSP.

Le risque de désorganisation du trafic lié à cette évolution ne peut être totalement exclu mais il est maîtrisé dès lors que les résidents corses ont un besoin moins crucial d'une livraison régulière de fret auto-commerce.

En outre, le fait d'exclure le fret auto-commerce du périmètre des DSP permettrait aux compagnies délégataires d'accueillir avec une marge opérationnelle plus confortable les flux de fret non tracté et de fret tracté, fret qui permet l'approvisionnement général de la Corse, notamment en alimentation et en produits de première nécessité. Ceci permet aussi de mieux prendre en compte les observations des transporteurs routiers, la consultation publique ayant souligné les très fortes tensions de capacité pour ces flux sur les lignes Marseille-Bastia et Marseille- Portivechju et les tensions naissantes sur Marseille-Aiacciu.

La Collectivité et l'OTC démontrent par cette décision forte qu'ils minimisent l'intervention publique au strict nécessaire pour répondre au besoin de service public identifié, conformément aux obligations résultant du droit européen.

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) **(1.)** ;
- La gestion indirecte : la délégation de service public et le marché public **(2.)**.

L'étude des avantages et des inconvénients de chacun de ces modes de gestion 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 **(3.)**.

1. Le mode de gestion internalisé : la régie

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 cas échéant, le financement des travaux, conformément aux articles L. 1412-1 et L. 2221-1 et suivants et R. 2221-1 et suivants du CGCT.

Plusieurs éléments de contexte peuvent justifier le recours à la régie. Ce choix 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.

Il apparait peu opportun de recours 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 la concurrence contrairement à la finalité du Règlement Cabotage. En effet, peu de compagnies auront 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.

2. 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 déléguée recouvre toutes les hypothèses où la gestion du service est assurée par une personne autre que la collectivité.

2.1. 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.

Dans le cas d'un marché public, le titulaire du marché ne supporte aucun risque lié au résultat de l'exploitation. Ainsi, les risques économiques (financiers et d'exploitation) sont intégralement supportés par la personne publique.

Toutefois, aux termes de l'article L. 4424-20 du CGCT alinéa 2, l'OTC doit conclure avec les compagnies désignées pour l'exploitation du service public maritime, 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.

2.2. 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 CGCT.

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 contrat 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.

2.2.1. 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 pour le compte de la collectivité dans le cadre d'un budget approuvé par l'organe délibérant. Il perçoit en contrepartie une rémunération figurant en dépenses dans ce budget.

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. **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.**

2.2.2. 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.

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.

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.

2.2.3. 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 engagé 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.

2.2.4. Modalités de passation d'une délégation de service public

Concernant les modalités de passation d'une délégation de service public (hypothèse d'une procédure ouverte avec présentation des candidatures et des offres de manière concomitante) :

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. Analyse des candidatures et établissement de la liste des candidatures admises par la CDSP ;
5. Notification motivée des rejets de candidatures ;
6. Ouverture des plis contenant les offres des candidats dont la candidature a été admise ;
7. Analyse des offres par la CDSP ;
8. Avis de la CDSP sur les offres ;
9. Engagement des négociations ;
10. Choix du candidat pressenti par le Président de l'exécutif ;
11. Délibération de l'Assemblée de Corse.

2.2.5. 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 aucun doute que compte tenu de l'objet du service qui est d'assurer la continuité territoriale et ce conformément à l'article L. 4424-18 du CGCT, il s'agit bien d'une activité d'intérêt général dont l'organisation par la Collectivité de Corse ne fera un service public.

Par ailleurs, l'article L. 4424-19 du CGCT 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 Collectivité constitue bien un service public.

Le mécanisme contractuel devra par ailleurs transférer le risque d'exploitation auprès de l'opérateur. 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 responsable de l'évolution de ses coûts de production (pas de mécanisme de couverture sur les charges).

2.2.6. Synthèse des caractéristiques de la DSP

Eléments d'analyse	Observations
Faisabilité juridique/opportunité	Oui
Mode de passation	Procédure négociée
Durée de la procédure de passation	Environ 6 mois à compter de la publication de l'AAPC auquel il faut ajouter, le cas échéant, les délais de notification des compensations de service public à la Commission européenne
Risque d'exploitation	A la charge du délégataire
Maîtrise du service	Le délégataire assure la gestion du service public en toute autonomie, la collectivité contrôle l'exécution
Risque 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 compensation de service public
Savoir-faire du privé	La collectivité bénéficie du savoir-faire du privé

3. 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 son principe

1. Une convention par ligne

Les différentes lignes ouvertes à la concurrence sont les suivantes, au départ ou à destination du port de Marseille :

- Aiacciu ;
- Bastia ;
- Portivechju ;
- Prupia ;
- L’Isula.

2. Le périmètre des conventions

Compte-tenu du résultat de l’Etude préalable réalisée, le périmètre des Futures DSP sera le suivant :

- Transport maritime de fret non tracté entre les ports de Corse et le port de Marseille ;
- Transport maritime de fret tracté entre les ports de Corse et le port de Marseille ;
- Transport maritime de convoyeurs (associé au fret tracté) entre les ports de Corse et le port de Marseille ;
- Transport maritime de passagers résidents en Corse voyageant pour des raisons médicales entre les ports de Corse et le port de Marseille ;
- Transport maritime de passagers résidents et non-résidents entre le port de Prupia et le port de Marseille.

Le service sera effectué par le futur délégataire sans escale intermédiaire entre le port de départ et le port d’arrivée (à l’exception des périodes au cours desquelles le service sera perturbé par des conflits, des arrêts techniques programmés ou des problèmes techniques imprévus).

Le transport des marchandises dangereuses est inclus dans le périmètre de la future convention à destination du port dédié (L’Isula).

En outre, et afin d’optimiser l’organisation du trafic, notamment du trafic de fret en période d’affluence, la Collectivité pourra se réserver la possibilité de reprogrammer des rotations dans le respect du nombre total de rotations annuelles. Ainsi des rotations non réalisées en période creuse pourront être reprogrammées, à l’initiative de la Collectivité, vers les périodes où une demande accrue est constatée. Cette souplesse d’organisation permettra d’optimiser les remplissages des navires par rotation et d’éviter toute rotation à vide, et d’ainsi limiter le coût environnemental des rotations.

Par ailleurs, et au regard des nécessités d’exécution du service, la Collectivité pourra être amenée à demander au futur délégataire de réaliser ponctuellement des rotations

supplémentaires dans la limite d'un nombre défini dans la convention. Ces rotations supplémentaires feront l'objet d'une compensation forfaitaire.

3. Le port continental de Marseille

Le port continental retenu pour la conclusion des DSP est le port de Marseille. Ceci s'explique par :

S'agissant du fret non-tracté :

- La **capacité des ports limite l'acceptation de ce trafic**. Le port de Marseille peut accueillir le fret non-tracté alors que les ports de Nice et de Toulon-Port de Commerce ne le peuvent pas. Le port de Toulon Brégaillon le pourrait, en théorie, mais en pratique cette capacité est limitée car le port de Toulon Brégaillon ne dispose que d'un seul poste à quai Ro-Ro ;
- La **demande des transporteurs**, recueillie durant la consultation publique, s'exprime pour le port de Marseille, les transporteurs de fret non-tracté étant, dans leur grande majorité, localisés près de Marseille ;
- Le passage par le port de Toulon Brégaillon engendrerait un **coût supplémentaire** non négligeable pour les transporteurs, qui serait nécessairement répercutée sur les prix des marchandises livrées en Corse.

S'agissant du fret tracté :

- **L'expression de la demande des transporteurs** lors de la consultation publique : le choix du port continental est déterminé par sa proximité avec les bases logistiques des transporteurs, ce qui constitue, dans le cas du fret tracté, un trafic captif à Marseille ou à Toulon, selon l'implantation de chaque transporteur. La demande de transport en Toulon et la Corse est remplie par l'offre privée, à la différence de Marseille qui nécessite la mise en place d'une DSP ;
- Le passage par un port plus éloigné de la base logistique du transporteur engendrerait un **coût supplémentaire difficilement supportable par le transporteur sans compter un impact supplémentaire en bilan carbone**.

S'agissant du transport de passagers pour des raisons médicales :

- Le médecin choisit le lieu du soin et le remboursement du transport n'est pris en charge que sur la base de la distance la plus courte entre le point de prise en charge du malade et la structure de soins prescrite ;
- Les chiffres fournis par la CPAM indiquent que dans la très grande majorité des cas, la destination de soins est Marseille, alors que Toulon n'est retenu que dans un nombre extrêmement faible de cas (0,3%).

S'agissant du transport de convoyeurs :

Ce type de transport est rattaché au transport de fret tracté décrit ci-dessus.

S'agissant du transport de passagers résidents et non-résidents au départ et à destination de Prupia :

Aucune offre privée n'a été proposée au départ de Toulon pour ce port.

4. Les tarifs

Les tarifs fret sont des tarifs maximum, valables toute l'année, pour toutes les lignes et pour toute la capacité disponible du navire.

Ils sont de :

Grille tarifaire fret	
	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 €

Les tarifs passagers sont ceux qui résultent de l'application de la délibération n° 19/128AC portant modification du régime des obligations de service public de transport maritime.

5. La durée

La durée des Futures DSP sera de 7 ans. Cette durée se justifie par la nécessité pour les compagnies maritimes d'amortir les investissements consacrés à l'exploitation du service de cabotage dans des conditions d'exploitation normales.

En outre, l'organisation d'une procédure d'appel d'offres par la Collectivité représente un engagement lourd en termes d'organisation et de ressources qui ne peut pas être recommencé trop souvent.

Une prolongation des conventions pour une durée de douze (12) mois maximum est envisageable à l'initiative de la Collectivité notamment en l'absence d'attribution d'un nouveau contrat de concession à l'échéance des conventions.

6. Les missions

Le futur délégataire aura la charge d'assurer le transport public maritime de passagers et de fret entre le port de Marseille et les ports d'Aiacciu, de Bastia, de Portivechju, de Prupia et de l'Isula.

Ces services 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 respect des horaires
- De qualité
- De prix
- De capacité

Le futur délégataire devra s'engager à :

- assurer le service au regard des capacités, horaires et fréquences prévues par l'annexe technique n° 1 avec les moyens présentés en annexe 3 (ou des moyens équivalents en cas d'indisponibilité ou de remplacement) du projet de convention ;
- tenir une comptabilité analytique propre à la convention distinguant dans l'ensemble des coûts, ceux affectés à l'exécution du service public de ceux affectés à son activité commerciale ;
- gérer l'ensemble des relations avec les usagers (incluant la perception de recettes auprès de ceux-ci pour son propre compte) ;
- assurer l'accueil et l'information du public avec un service adapté pour les personnes en situation de handicap ;
- assurer l'accueil et l'information du public avec un service adapté pour les passagers voyageant pour des raisons médicales dans le respect des normes sanitaires en vigueur ;
- procéder à la promotion du service ;
- entretenir les biens attachés à l'exécution du service ;
- procéder à la commercialisation et à la vente des titres de transport ;
- appliquer les tarifs prévus dans la convention ;
- mettre en œuvre des dispositions pour assurer au mieux la continuité du service et accueillir et informer les clients en cas de perturbations des services ;
- permettre à la Collectivité un accès permanent aux données d'exploitation, dans le respect des lois et règlements en vigueur, sous un format exploitable, sans cellules verrouillées, avec formules de calcul apparentes, et permettant de procéder à des extractions ;
- mettre en œuvre les principes de transparence financière et technique dans l'exécution de la convention.

Ces sujétions de service public qui seront imposées au futur délégataire 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 le continent.

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

7. Le mécanisme financier

Le futur délégataire exploitera le service à ses risques et périls et sous sa responsabilité. Il supportera un risque lié à l'exploitation de sorte que toute perte potentielle à sa charge ne devra pas être nominale ou négligeable. Il ne disposera d'aucune garantie de l'OTC ou de la CdC d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés liés à l'exploitation du Service.

Il sera seul responsable de la gestion de ses charges comme du dynamisme d'exploitation du service et niveau de recette qu'il génèrera.

Il se rémunérera par le biais des produits de l'exploitation du service et en assumera les charges. Il pourra proposer à titre commercial des services de transport maritime de marchandises ou de passagers dans la mesure où les conditions d'exécution du service seront respectées. Les produits de l'exploitation du service commercial seront conservés par le futur délégataire.

La rémunération du délégataire sera constituée :

- Du chiffre d'affaires lié aux produits d'exploitation du service ;
- De la contribution forfaitaire maximale d'exploitation et d'investissement ;
- De la contribution forfaitaire maximale au titre des charges de carburant.

En contrepartie des obligations de service public mises à la charge du futur délégataire au titre du service, la Collectivité lui versera une compensation financière calculée selon les règles de l'Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public. Le montant de la compensation financière ne devra pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir le coût net de l'exécution du Service, compte tenu d'un bénéfice raisonnable.

La compensation sera calculée sur la base de la méthode de répartition des coûts, et représentera la différence entre les coûts et les recettes du Délégué liés à l'exécution du Service. La compensation se fondera sur les coûts et recettes escomptés par le Délégué. Ainsi le Délégué s'engagera financièrement vis-à-vis de l'OTC sur l'exploitation prévisionnelle qu'il a proposée.

Le compte d'exploitation prévisionnel du Délégué présentera les coûts et les recettes à prendre en considération.

La comptabilité interne du Délégué devra indiquer séparément les coûts et les recettes liées au service public (SIEG) et ceux liés à ses autres activités commerciales. Ainsi, le Délégué doit recourir à la comptabilité analytique et à des clés d'imputation pour distinguer les coûts relatifs à son activité relevant de l'exécution des obligations de service public (activité SIEG) et ceux relevant de son activité commerciale. Les clés d'imputation doivent être justifiées par le Délégué dans le cadre de son offre et sont figées pour toute la durée de la convention.

L'estimation des coûts et des recettes prévisionnelles devra reposer sur des paramètres plausibles et observables.

Le futur délégataire s'engagera, dès lors que le montant de la compensation dépassera le niveau admis en application des règles de l'Encadrement SIEG, à reverser, dans les conditions fixées par la Collectivité, le montant de la surcompensation.

Les mécanismes de suivi mis en place dans les futures conventions, et l'obligation pour le délégataire de produire des tableaux de bord mensuels, permettront un contrôle régulier de la bonne exécution du service, dans le respect des contraintes financières applicables, et d'améliorer la qualité du service et sa performance.

Un mécanisme de réfaction pour traversées non réalisées est mis en place. Ainsi, l'absence de réalisation d'une traversée, qu'elle qu'en soit la cause, donnera lieu à une réfaction de la compensation correspondant à l'économie réalisée par le futur délégataire sur les charges d'exploitation et d'investissement en raison de la non-réalisation du service. Le même mécanisme est mis en place concernant la compensation pour les charges de carburant.

8. Le carburant

La compensation versée par la Collectivité pour les charges de carburant est distincte de la compensation relative aux charges d'exploitation et d'investissement afin d'anticiper les fluctuations des prix de carburant et de pouvoir les identifier séparément.

Les charges de combustibles nécessaires à l'exécution du service feront l'objet d'un mécanisme de couverture carburant pour une durée proposée par le futur délégataire, qui pourra, le cas échéant, être discutée en phase de négociation au regard du caractère actuel particulièrement volatil du coût du carburant.

A l'échéance de ce contrat, la Collectivité pourra décider de mettre en place, sans que le futur délégataire ne puisse s'y opposer, un mécanisme permettant la mutualisation des coûts.

A défaut, le futur délégataire aura la charge de négocier un nouveau contrat de couverture pouvant aller jusqu'à l'échéance de la convention soit le 31 décembre 2029.

9. Les critères de sélection des délégataires

Les critères de sélection prennent en compte la qualité de l'outil naval et la robustesse financière des entreprises afin d'améliorer le service et la performance du contrôle de son exécution.

Les critères de sélection sont les suivants :

- **Critère 1 : Valeur technique de l'offre (60%)** dont :
 - Qualité technique des navires (20%)
 - Fréquence et horaires (15%)
 - Adaptation de l'outil naval aux besoins de usagers (15%)
 - Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers (10%)

- **Critère 2 : Montant de la compensation financière et robustesse du plan d'affaires (30%),** dont :
 - Montant total de la compensation financière (20%)
 - Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat (10%)

- **Critère 3 : Responsabilité sociale de l'entreprise (10%).**

10. La concertation avec la Collectivité

La Collectivité a décidé de mettre à profit l'expérience acquise pendant la période de la pandémie de Covid-19 et de renforcer le contrôle opérationnel des délégations de service public, par le biais de comités de suivi réguliers. Ces échanges plus nombreux viseront à obtenir des informations plus fréquentes concernant la gestion du service dans un travail de partenariat avec les délégataires.

Il est institué :

- Un comité de suivi économique et juridique qui se réunira *a minima* tous les deux (2) mois afin de suivre la situation économique de la desserte maritime. Il pourra également être réuni en tant que de besoin par la Collectivité. Ce comité aura précisément pour objet d'examiner les tableaux de bord mensuels qui seront produits par le ou les futurs délégataires et comptes d'exploitation réactualisés ;
- Un comité de suivi technique se réunira toutes les semaines afin de suivre l'exécution du service ainsi que les adaptations (régulations...) qui pourraient apparaître nécessaires.

Par ailleurs, les conditions d'exécution de la convention pourront être réexaminées en cas de réalisation d'un cas de force majeure ou d'imprévision. Dans ces hypothèses, le futur délégataire, dès lors qu'il poursuivra l'exécution de ses obligations, pourra proposer à la Collectivité des mesures strictement nécessaires pour lui permettre d'assurer cette exécution dans des conditions financières non substantiellement dégradées.

En outre, il est prévu que la Collectivité et le futur délégataire se rencontrent à mi-contrat afin de faire le point sur le niveau d'engagement du futur délégataire sur les performances énergétiques des navires et afin de définir un plan d'amélioration associé à des objectifs annuels pour la seconde partie d'exécution du contrat. La réalisation par le futur délégataire de cet objectif donnera lieu à l'application d'un mécanisme de bonus.

De surcroît, le futur délégataire devra présenter trois projets d'expérimentation visant à réduire à l'impact environnemental de la desserte maritime. La non-présentation d'un projet d'expérimentation par le délégataire donnera lieu à l'application d'une pénalité.

11. Le contrôle de la Collectivité

Compte tenu des missions qui lui seront confiées, l'OTC exercera un contrôle régulier de l'exécution du contrat par chaque délégataire.

Chaque délégataire devra faciliter ce contrôle en transmettant les informations nécessaires sur l'exécution des prestations qui lui sont confiées, avec un système de pénalités associé en cas de carence.

12. Le sort des navires à l'échéance de la convention

La Collectivité pourra proposer au futur délégataire d'acquérir, au terme de la durée de la convention ou en cas de fin anticipée, le ou les navires utilisés dans le cadre de l'exploitation du service et qui sont la propriété du futur délégataire, ou de reprendre le contrat d'affrètement lié à ces navires.

Le montant du rachat du ou des navires sera fixé à la valeur vénale minoré, le cas échéant, des compensations financières correspondantes, des éventuelles dépréciations (perte de valeur) et des dépenses ayant été prises en charge par la Collectivité.

Partie 5 - Le calendrier de passation et perspectives de la desserte maritime de la Corse après 2023

Le calendrier suivant est proposé :

- **Lancement de la procédure d'attribution des DSP d'une durée de 7 ans : 28/29 avril 2022**
- **Remise des candidatures et des offres : 25 juillet 2022**
- **Négociations : à partir d'août 2022**
- **Attribution : Octobre 2022**
- **Choix de l'Assemblée de Corse et notification au(x) candidat(s) retenus : Octobre 2022**
- **Début des services : 1^{er} janvier 2023**

L'objectif de la Collectivité est de poursuivre le travail mené cette année après 2023.

Ce travail consistera à :

- **Poursuivre les échanges avec la Commission européenne** afin d'anticiper les difficultés juridiques éventuelles sur le dossier de la desserte maritime ;
- **Entamer des réflexions prospectives** au niveau européen et national concernant le Règlement Cabotage et sa remise à plat, la continuité territoriale européenne, etc.
- **Analyser la pertinence de recourir à une société de portage, qui pourra par exemple prendre la forme d'une SPL**, pour assurer l'avenir de la desserte maritime de la Corse. Ceci nécessitera de mener les études nécessaires au sujet de la flotte navale à mobiliser, du véhicule juridique à créer, des techniques et obligations du métier d'armateur et de l'opportunité pour la Collectivité de se l'approprier.

Ainsi, la Collectivité met tout en œuvre pour solder l'héritage du passé, répondre aux interrogations à venir de la Commission européenne et préparer l'avenir en maximisant la sécurité juridique de la future desserte maritime de la Corse.

* *
*

Au regard de ce qui précède, je vous propose :

- 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 7 ans, à compter du 1^{er} janvier 2023 pour venir à terme le 31 décembre 2029 ;**
- 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.**