

**DELIBERATION N° 18/266 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE
APPROUVANT 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**

SEANCE DU 27 JUILLET 2018

L'an deux mille dix huit, le vingt sept juillet, l'Assemblée de Corse, convoquée le 12 juillet 2018, s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. Jean-Guy TALAMONI, Président de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

Vannina ANGELINI-BURESI, Danielle ANTONINI, Guy ARMANET, Véronique ARRIGHI, François BENEDETTI, François BERNARDI, Valérie BOZZI, Pascal CARLOTTI, Jean-François CASALTA, Mattea CASALTA, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, François-Xavier CECCOLI, Marcel CESARI, Catherine COGNETTI-TURCHINI, Romain COLONNA, Christelle COMBETTE, Jean-Louis DELPOUX, Frédérique DENSARI, Santa DUVAL, Muriel FAGNI, Isabelle FELICIAGGI, Pierre-José FILIPPUTTI, Pierre GHIONGA, Fabienne GIOVANNINI, Michel GIRASCHI, Stéphanie GRIMALDI, Julie GUISEPPI, Xavier LACOMBE, Paul LEONETTI, Jean-Jacques LUCCHINI, Marie-Thérèse MARIOTTI, Paul MINICONI, Jean-Martin MONDOLONI, Paola MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Charles ORSUCCI, Marie-Hélène PADOVANI, Julien PAOLINI, Paulu Santu PARIGI, Chantal PEDINIELLI, Marie-Anne PIERI, Antoine POLI, Pierre POLI, Juliette PONZEVERA, Louis POZZO DI BORGIO, Rosa PROSPERI, Joseph PUCCI, Catherine RIERA, Anne-Laure SANTUCCI, Marie SIMEONI, Anne TOMASI, Petr'Antone TOMASI, Hyacinthe VANNI

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

Mme Laura FURIOLI à M. Michel GIRASCHI
M. Francis GIUDICI à Mme Marie-Anne PIERI
M. Pierre-Jean LUCIANI à Mme Valérie BOZZI
M. François ORLANDI à M. Jean-Charles ORSUCCI
Mme Laura Maria POLI à M. Petr'Antone TOMASI
M. Camille de ROCCA SERRA à M. Jean-Martin MONDOLONI
Mme Pascale SIMONI à M. François BENEDETTI
Mme Jeanne STROMBONI à Mme Anne TOMASI
Mme Julia TIBERI à Mme Mattea CASALTA

L'ASSEMBLEE DE CORSE

VU le règlement n° 3577/92 du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres,

- VU** le code général des collectivités territoriales, titre II, livre IV, IV^{ème} partie, et notamment ses articles L. 4424-18 et suivants,
- VU** le code des transports,
- VU** la délibération n° 13/263 AC de l'Assemblée de Corse du 20 décembre 2013 portant sur les obligations de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre Marseille, Toulon, Nice et les ports de Corse,
- VU** la délibération n° 17/234 AC de l'Assemblée de Corse du 28 juillet 2017 décidant de l'attribution des contrats de délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime,
- VU** les consultations publiques relatives au périmètre du service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le continent conduites entre le 9 février et le 2 mai 2018,
- VU** l'avis n° 2018-41 du Conseil Economique, Social, Environnemental et Culturel de Corse, en date du 24 juillet 2018,
- SUR** rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse, amendé,
- SUR** rapport de la Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,
- APRES** avis de la Commission des Finances et de la Fiscalité,

CONSIDÉRANT que par délibération du 20 décembre 2013, l'Assemblée de Corse a défini le périmètre des obligations de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre les ports de Marseille, Toulon, Nice et les ports de Corse,

CONSIDÉRANT que des études relatives au besoin de service public ont été réalisées entre juillet 2017 et avril 2018 et, pour consolider les résultats de ces études, les usagers, les opérateurs économiques et les compagnies maritimes ont été invités à exprimer leurs visions du périmètre du besoin de service public sous la forme de deux consultations publiques conduites entre les mois de février et mai 2018,

CONSIDÉRANT que, sur la base du résultat de ces études et des consultations publiques, la carence des opérateurs économiques à répondre à la demande des utilisateurs de services de transport maritime entre la Corse et le continent justifie de renouveler, en le modifiant, le périmètre des obligations de service public pour une durée de dix ans, jusqu'au 30 septembre 2029,

APRES EN AVOIR DELIBERE

Après un vote à l'unanimité,

ARTICLE PREMIER :

APPROUVE 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, telles que figurant en annexe de la présente délibération. Elles s'appliquent à compter du 1^{er} octobre 2019 et pour une durée de 10 ans, jusqu'au 30 septembre 2029.

ARTICLE 2 :

AUTORISE le Président du Conseil Exécutif de Corse à prendre toutes les mesures nécessaires à la modification du périmètre des obligations de service public.

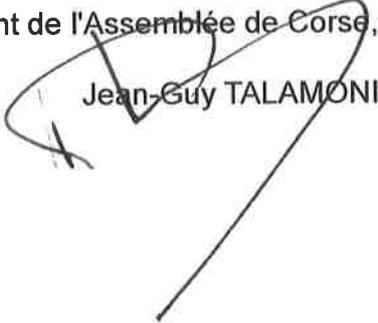
ARTICLE 3 :

La présente délibération fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Collectivité de Corse.

Ajaccio, le 27 juillet 2018

Le Président de l'Assemblée de Corse,

Jean-Guy TALAMONI



RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Le projet de délibération qui vous est soumis est destiné à renouveler le régime unilatéral d'obligations de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre les cinq ports Corses et les ports continentaux de Marseille, Toulon et Nice.

Il s'agit de tirer les conséquences de l'évolution du contexte économique et du cadre juridique propres à la desserte maritime Corse / continent.

LE CADRE JURIDIQUE EUROPÉEN ET FRANÇAIS

1. L'article 1^{er} du règlement cabotage du 7 décembre 1992 du Conseil européen¹ consacre le principe de libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre.

Ce principe suppose que l'autorité organisatrice des transports n'intervienne pas sur le marché, pour ne pas entraver le libre jeu de la concurrence.

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

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

- les obligations unilatérales de service public
- les conventions de délégation de service public

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

L'article 2-3 du règlement cabotage définit le contrat de service public comme :

"un contrat conclu entre les autorités compétentes d'un État membre et un armateur communautaire dans le but de fournir au public des services de transport suffisants".

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

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

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

*"Eu égard aux caractéristiques des deux modalités en question ainsi qu'à la finalité de celles-ci, il n'y a pas de raison d'exclure qu'elles soient utilisées de façon concomitante pour un même trajet ou une même ligne de transport afin de garantir un certain niveau de service public. En effet, pour les motifs relevés par M. l'avocat général aux points 109 à 111 de ses conclusions, dans le cas où le niveau de service atteint, même après que des obligations de service public ont été imposées aux armateurs, n'est pas considéré comme suffisant ou lorsque des lacunes spécifiques demeurent, la prestation de services complémentaire pourrait être assurée par la conclusion d'un contrat de service public, ainsi que le prévoit la réglementation espagnole"*².

2. Le droit français reprend ce cadre d'intervention des autorités publiques. La Collectivité de Corse définit les modalités d'organisation des services de transport maritime afin de garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent :

« La Collectivité Territoriale de Corse définit, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité et dans les conditions de l'article L. 4425-26, les modalités d'organisation des transports maritimes et aériens entre l'île et toute destination de la France continentale, en particulier en matière de desserte et de tarifs » (article L. 4424-8 CGCT).

Les modalités d'organisation des transports maritimes peuvent prendre la forme :

- soit d'un régime unilatéral d'obligations de service public qui s'applique à toute compagnie désireuse de desservir la Corse à partir du continent, sans compensation financière versée par l'OTC
- soit d'une convention de délégation de service public attribuant un droit exclusif à son titulaire pour desservir la Corse, en contrepartie duquel une compensation financière est versée par l'OTC à l'opérateur.

C'est en application de ces dispositions que votre Assemblée a adopté, le 22 décembre 2013, la délibération n° 13/263 AC instituant un régime unilatéral d'obligations de service public (OSP) pour la desserte des ports de Corse à partir des ports continentaux de Marseille, Toulon, et Nice.

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

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

En parallèle à ce régime unilatéral d'OSP, il existe actuellement un régime conventionnel qui prend la forme de 5 conventions de délégation de service public de transport maritime entre les cinq ports corses et le port de Marseille.

Ces conventions, dites de « *raccordement* », confient l'exploitation des services de transport maritime de passagers et de marchandises au Groupement composé de la Corsica Linea et de La Méridionale. Ces conventions sont entrées en vigueur le 1^{er} octobre 2017 et expirent le 31 mai 2019, avec une faculté de prolongation de 4 mois jusqu'au 30 septembre 2019.

L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT ENTRE LA CORSE ET LE CONTINENT CES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Les études du besoin de service public (juillet 2017 / mai 2018)

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

La maîtrise du schéma de desserte maritime Corse / continent suppose de renouveler le régime unilatéral d'obligations de service public sur la base d'études économiques et juridiques conformes au droit européen.

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

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

Ces études ont inclus, pour se conformer au droit européen, l'analyse préalable de l'existence et du périmètre du besoin de service public :

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

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

Les analyses se sont fondées sur les données provenant de l'Observatoire régional des transports de la Corse (ORTC), des compagnies maritimes et des autorités portuaires. Elles ont été élaborées en concertation avec la Commission européenne et le Secrétariat Général aux Affaires Européennes (SGAE, Services du Premier Ministre) depuis juillet 2017. Les résultats sont annexés au présent rapport.

C'est sur la base de ces études que la nécessité du maintien du régime unilatéral d'obligations de service public actuellement en vigueur ainsi que son périmètre ont été revus.

1.2. Les consultations publiques à destination des utilisateurs et des compagnies maritimes (avril / mai 2018)

Une autorité publique telle que la Collectivité de Corse ne peut assortir d'obligations spécifiques de service public des prestations qui sont déjà fournies ou peuvent l'être de façon satisfaisante et dans des conditions compatibles avec l'intérêt général par des entreprises exerçant leurs activités dans des conditions normales de marché.

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

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

En lien avec la Commission européenne, l'Office des Transports de la Corse a organisé deux consultations publiques :

- entre le 2 février et le 2 mars 2018, à destination des utilisateurs de services de transport maritime entre la Corse et le continent, qu'ils soient particuliers (résidents corses, non-résidents, étudiants, salariés, retraités etc) ou professionnels (grande distribution, transporteurs routiers, entreprises de travaux publics, etc.). Les utilisateurs ont été invités à exprimer leurs points de vue sur la qualité des prestations fournies actuellement par les compagnies maritimes
- entre le 9 avril et le 18 mai 2018, à destination :
 - o des compagnies maritimes. Elles ont été invitées à s'exprimer sur leurs capacités à satisfaire la demande de transport maritime de passagers et de marchandises en situation de libre concurrence
 - o des acteurs économiques. Ils ont de nouveau été invités à s'exprimer sur leur vision de la desserte maritime entre la Corse et le continent, telle qu'elle est actuellement mise en œuvre à la fois par les compagnies hors DSP (en régime d'OSP) et par les compagnies délégataires de service public.

Un véritable test du marché n'avait encore jamais été mis en œuvre au niveau européen dans le domaine des dessertes maritimes à cette échelle. Le test a été expurgé des difficultés révélées lors des consultations test antérieures.

A la suite de ces consultations publiques, les compagnies maritimes et les autorités portuaires corses et continentales ont été auditionnées pour préciser le contenu de leurs réponses (les 17 et 18 mai 2018).

LE RÉSULTAT DES ÉTUDES ET DES CONSULTATIONS SUR LE RÉGIME UNILATÉRAL D'OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC

Les conclusions sur l'existence d'un besoin de service public de transport de passagers, de véhicules légers et de marchandises

Le résultat des études, des consultations publiques et des auditions a abouti aux conclusions suivantes :

Pour le transport de passagers et des véhicules légers, il n'existe plus de besoin quantitatif de service public entre quatre des cinq ports corses (Bastia, Ajaccio, L'Isula et Purtivechju) et le continent. L'offre capacitaire fournie par l'initiative privée, exprimée en nombre de passagers et en volume de marchandises en mètre linéaire, suffit à répondre à la demande globale des utilisateurs, à l'exception de la desserte du port de Prupià.

En revanche, il reste un besoin qualitatif de service public qui justifie le maintien d'un régime unilatéral d'OSP entre la Corse et le continent, afin de garantir un niveau de tarifs, des horaires et des fréquences qui répondent à la demande.

Pour le transport de marchandises, il existe un besoin quantitatif de service public entre la Corse et le continent. L'offre capacitaire de l'initiative privée ne permet pas de répondre au volume global de la demande des utilisateurs en matière de fret, en croissance importante depuis ces cinq dernières années.

Les conclusions sur la nécessité de maintenir un régime unilatéral d'OSP

L'initiative privée pure ne semble pas pouvoir répondre à la demande exprimée par les utilisateurs en termes de tarifs, de fréquences et d'horaires tout au long de l'année pour les services de transport maritime de passagers, de véhicules légers et de marchandises.

Lors de la consultation publique d'avril 2018, les compagnies maritimes devaient exprimer le niveau de service qu'elles se proposaient de réaliser en situation de libre concurrence (sans régime d'OSP, sans DSP avec compensation financière).

Il en ressort que :

- seules 3 compagnies maritimes sur les 4 desservant la Corse ont répondu à la consultation. Aucune autre compagnie maritime ne s'est montrée intéressée, même dans une situation de libre concurrence. L'initiative privée apparaît donc comme très réduite

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

Il existe donc une carence qui justifie le maintien du régime OSP, pour répondre à la demande des utilisateurs en matière d'horaires, de fréquences et de tarifs. Sans régime unilatéral d'OSP, les compagnies n'exécuteraient pas spontanément le même niveau de services de transport, notamment en termes de fréquences et de tarifs.

LE PÉRIMÈTRE DES OBLIGATIONS UNILATÉRALES DE SERVICE PUBLIC

Contrairement aux contrats de service public, le règlement cabotage du 7 décembre 1992 donne une liste précise et exhaustive du contenu des obligations de service public.

Elles doivent s'en tenir à des exigences concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à prester le service, les tarifs pratiqués et l'équipage du navire.

Il ressort des résultats des études, des consultations publiques, des auditions des compagnies et des autorités portuaires que le périmètre des obligations unilatérales de service public actuel, sans compensation financière pour les opérateurs, correspond dans une très large mesure à la demande des utilisateurs.

Il est donc proposé à votre Assemblée de renouveler le périmètre existant des obligations de service public.

En revanche, le tarif du transport de marchandises semble devoir être modifié, pour prendre en compte l'évolution des conditions économiques du transport. L'objectif consiste à prendre en compte le tarif dans son équivalent routier afin de limiter le préjudice lié à l'insularité.

L'étude annexée au présent rapport présente une estimation du tarif au mètre linéaire de la distance maritime entre Corse et Continent en supposant qu'elle soit équivalente à la distance terrestre.

Compte-tenu des résultats, il apparaît opportun de réduire le tarif du mètre linéaire de fret, roulant ou conventionnel, de 42,50 € à 35 € dans le cadre du régime des OSP.

En conséquence, il vous est proposé d'adopter le périmètre d'obligations de service public suivant.

	OSP	
Ports continentaux	Marseille, Toulon, Nice	
Fréquences hebdomadaires	Marseille	2j / 7 en saison hiver 2j / 7 en avant saison et arrière-saison d'été 3j / 7 en haute saison d'été

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

Il vous est proposé de renouveler le dispositif actuel d'obligations unilatérales de service public, en réduisant cependant le tarif de transport de marchandises à 35 € le mètre linéaire.

Il est proposé que ce régime d'OSP renouvelé entre en vigueur à compter du 1^{er} octobre 2019, date d'expiration des conventions de délégation de service public en cours d'exécution, et jusqu'au 30 septembre 2029, soit pour une durée de 10 ans.

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

Je vous propose d'en délibérer.

Obligations de service public pour la desserte maritime entre l'un des trois ports continentaux, Marseille, Toulon, Nice et les ports de Corse

Les obligations de service public (OSP) ci-dessous définies s'inscrivent dans le dispositif global de desserte maritime de la Corse mis en place par l'Assemblée de Corse. Il est complété par le régime conventionnel des délégations de service public conclues jusqu'au 31 mai 2019 et issues de la délibération n° 17/234 AC du 28 juillet 2017 décidant de l'attribution des conventions.

Ces obligations de service public sont conformes aux articles 2-4) et 4 du Règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services de transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime).

1. Présentation du dispositif global de desserte maritime de la Corse

Un contrat de délégation de service public adopté par délibération de l'Assemblée de Corse est destiné, selon le principe de continuité territoriale, à tenir compte des spécificités de l'insularité pour les habitants de l'île et les entreprises qui y sont implantées, dans leurs déplacements ou leur approvisionnement, en organisant une prestation de services de haute qualité toute l'année entre les ports corses et le port de Marseille.

Toutefois, le marché des liaisons maritimes entre la Corse et les ports du continent français mentionnés est un marché très saisonnier, tout particulièrement pour les passagers (les trafics de juillet et août représentent plus de la moitié du trafic annuel), et dans une moindre mesure pour les marchandises.

Aussi, il est nécessaire de prévoir des mesures afin de garantir, tout au long de l'année, l'adéquation des services de desserte maritime entre la Corse et le continent français avec les exigences de régularité, de continuité, de fréquence, de qualité et de tarification destinées à atténuer le préjudice lié à l'insularité.

Par ailleurs, en période estivale, les effets négatifs d'une concurrence dérégulée sur la continuité territoriale mettant en cause les intérêts de la Collectivité de Corse, ne doivent pas être négligés.

Ainsi, la cohérence du dispositif d'ensemble de continuité territoriale doit être assurée nonobstant la disparité des charges et obligations pesant sur les délégataires de service public assurant la desserte maritime de la Corse depuis le port de Marseille, plus lourdes que celles pesant sur les compagnies exploitant des lignes maritimes sous le seul régime des obligations de service public.

Les OSP définies ci-après apparaissent « *nécessaires, proportionnées à l'objectif poursuivi, et basées sur des critères objectifs et non-discriminatoires connus d'avance* », selon la « *Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité Economique et Social Européen et au Comité des Régions relative à l'interprétation par la Commission du règlement (CEE) n° 3577/92 (...) sous la*

référence COM(2003) 595 final » qui a servi de cadre de référence à l'élaboration du projet d'obligations de service public qui est soumis à l'Assemblée.

Les OSP ne portent que sur des « exigences concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à prester le service, les tarifs pratiqués et l'équipage du navire ».

Ces OSP doivent impérativement être respectées **dans toutes leurs composantes** par tout armateur communautaire qui propose des services de transport maritime pour les passagers et/ou le fret (marchandises diverses) entre l'un des trois ports continentaux, Marseille, Toulon, Nice et l'un des cinq ports corses, Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano et Ile-Rousse.

Au sens des présentes obligations de service public, la notion de ligne est définie comme la liaison entre un port continental et un port corse distinctement identifiés.

Leur respect ne donne lieu à aucune compensation financière de la part de la Collectivité de Corse et constitue simplement une condition impérative d'accès au marché considéré.

Les OSP prendront effet à partir du 1^{er} octobre 2019 et jusqu'au 30 septembre 2029.

Ces OSP ont été approuvées par la délibération n° 18/242 AC de l'Assemblée de Corse du 27 juillet 2018.

2. Capacité à prester le service

Toute compagnie décidant d'exploiter des lignes de desserte maritime entre la Corse et l'un des trois ports continentaux, Marseille, Toulon ou Nice, doit établir sa capacité à prester le service, par la production à l'Office des Transports de la Corse, chaque année civile, des documents et informations suivants :

- les certificats et attestations fiscales et sociales permettant de vérifier la régularité de sa situation, notamment au regard des dispositions applicables à l'équipage des navires
- le cas échéant, la copie du ou des jugements prononcés, si elle est en redressement judiciaire : ce document devant permettre de vérifier la capacité de la compagnie à exploiter la ou les lignes pour une année entière
- pour chaque navire mis en service sur la ou les lignes de desserte maritime :
 - o le titre permettant d'attester que la compagnie en dispose (titre de propriété, contrat de location, contrat d'affrètement ou tout contrat de mise à disposition de navires indispensables à l'exécution des services, etc.)
 - o tout document attestant de la date de première mise en service du navire, de son immatriculation dans un État Membre de l'Union Européenne et battant pavillon de celui-ci, ou de son immatriculation dans le registre Euros

- la législation nationale dont relève l'équipage de chaque navire (pavillon de l'État d'accueil ou pavillon de l'immatriculation du navire)
- une garantie bancaire à première demande d'un montant de deux millions d'euros ; cette garantie bancaire devra être fournie par une banque de premier rang établie dans l'Union Européenne.

3. Fréquence, régularité et durée minimale du service

3.1. Durée minimale du service :

Tout armateur désirant desservir la Corse depuis **l'un des trois ports continentaux**, Marseille, Toulon ou Nice propose un service maritime régulier comportant, toute l'année (du 1^{er} janvier au 31 décembre) entre la Corse et l'un des trois ports continentaux, un nombre minimum de rotations sans escale par semaine, et pour une durée qui ne pourra être inférieure à une année continue, quels que soient les résultats économiques de l'exploitation.

3.2. Fréquence et régularité :

Deux périodes sont définies dans l'année pour l'établissement des programmes et des horaires :

- celle de 1^{er} novembre à 31 mars, appelée « saison d'hiver »
- l'autre s'étendant du 1^{er} avril au 31 octobre, appelée « saison d'été » :
 - l'avant saison d'été court du 1^{er} avril au 30 juin
 - la haute saison d'été court du 1^{er} juillet au 31 août
 - l'arrière-saison d'été court du 1^{er} septembre au 31 octobre.

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

Pour la desserte des ports d'Aiacciu et de Bastia :

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

Pour la desserte des ports de Pruprià, Portivechju et l'Isula :

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

L'hyper saisonnalité de la desserte implique une régulation propre à assurer la fluidité du trafic dans les ports de Corse en période estivale afin de préserver la sécurité des ports et des navires.

En conséquence, six mois au moins avant le 1^{er} janvier de l'année n d'exploitation, les programmes et les horaires sont déposés auprès de l'Office des Transports de la Corse, sous un format excel exploitable, sans cellules verrouillées et permettant de procéder à des extractions. Le fichier transmis est conforme au modèle figurant en

annexe 1 des présentes obligations de service public.

Après s'être rapproché de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Corse, l'Office des Transports de la Corse se réserve la possibilité de demander des adaptations au programme (horaires) justifiées par la nécessité de fluidifier les rotations des navires de grande capacité dans les ports quelles que soient les compagnies concernées (délégataires de service public, compagnies sous OSP, compagnies de croisière, etc.).

Ces demandes d'adaptation seront communiquées dans le délai d'un mois suivant la notification des programmes par la compagnie.

Pour les liaisons entre Marseille et les ports de Corse, le délégataire effectuant **déjà** le nombre minimal de rotations prévues par les présentes obligations de service public dans le cadre de la délégation de service public de desserte maritime, il n'est pas tenu de réaliser **en plus** les rotations exigées hors délégation de service public.

4. Dispositions tarifaires

Les prestataires de services maritimes respectent les dispositions ci-dessous.

Les tarifs qui résultent d'un calcul peuvent être arrondis à l'euro le plus proche.

Le principe retenu étant celui de l'alignement sur les tarifs de la délégation de service public, chaque fois que les grilles tarifaires de celles-ci évolueront, ces évolutions seront répercutées à l'identique dans les grilles tarifaires correspondantes des obligations de service public.

L'Assemblée de Corse approuvera par délibération les tarifs révisés des obligations de service public concomitamment avec l'approbation des tarifs révisés de la délégation de service public.

Les tarifs suivants s'entendent :

- en euros
- hors taxes et redevances applicables aux passagers et/ou à la voiture accompagnée perçues par l'État, les collectivités territoriales, les autorités gestionnaires de port
- hors taxes perçues par les compagnies maritimes pour le financement des mesures de sûreté issues du Code ISPS ou des réglementations applicables en la matière
- hors surcharges combustible.

Ces taxes et redevances sont identifiées comme telles sur le billet de transport.

4.1. Les passagers

Les obligations ne portent pas sur l'intégralité des grilles tarifaires, mais sur quelques éléments significatifs. Elles concernent, pour les passagers, les trois éléments :

- a) le passage proprement dit
- b) l'éventuelle installation (cabine ou fauteuil)
- c) l'éventuelle voiture accompagnée.

4.1.1. Généralités

Les tarifs suivants s'entendent hors taxes et redevances applicables aux passagers et/ou à la voiture accompagnée perçues par l'État, les collectivités territoriales, les autorités gestionnaires de port, et celles perçues par les compagnies maritimes pour le financement des mesures de sûreté issues du Code ISPS ou des réglementations applicables en la matière. Ces taxes et redevances sont identifiées comme telles sur le billet de transport.

4.1.2. Tarification pour les résidents corses

Le tarif résident de la délégation de service public est appliqué, toute l'année, et ceci sans restriction jusqu'à la dernière place disponible.

Cette obligation tarifaire ne donne lieu à aucune compensation financière par l'autorité organisatrice des transports de la Corse.

Le dispositif tarifaire applicable aux résidents est reproduit ci-après :

<i>Tarifs résidents corses € HT (maxima)</i>			
<i>Aller simple par personne (ou unité)</i>		<i>Ancien tarif</i>	<i>Nouveau tarif</i>
Passage	<i>Adulte</i>	35 €	26 €
	<i>Enfant</i>	20 €	14 €
Installation	<i>Cabine hublot</i>	51 €	49 €
	<i>Cabine intérieure</i>	46 €	45 €
	<i>Fauteuil</i>	7 €	7 €
Véhicule	<i>Inférieur ou égal à 4,5 m</i>	46 €	33 €
	<i>Entre 4,5 m et 5 m</i>	51 €	37 €
	<i>Supérieur à 5 m</i>	56 €	41 €

(1)

- sont éligibles au tarif « résident » toutes les personnes justifiant de leur domicile principal en Corse et effectuant la première traversée au départ d'un port insulaire
- ces tarifs, hors taxes portuaires, hors taxes de transport corse et de sûreté et hors surcharge combustible, sont des prix maxima et peuvent varier à la baisse, en fonction des opérations commerciales et promotionnelles
- le tarif enfant sera valable pour les mineurs âgés de moins de 12 ans.

4.1.3. Tarification sociale

Un tarif social destiné aux usagers à faibles revenus peut être appliqué sur présentation de justificatifs attestant de faibles revenus : minimas sociaux, retraités, étudiants, chômeurs, personnes à mobilité réduite, etc.

4.2. Le fret roulant et les voitures de commerce

La politique et la grille tarifaire fret sont le reflet de la volonté de l'Assemblée de Corse d'abaisser le prix du mètre linéaire maritime transporté pour le ramener à celui du mètre linéaire constaté en transport terrestre sur le continent (conformément aux fondamentaux de la politique originale de continuité territoriale).

Les tarifs de fret ci-dessous sont des tarifs maxima, valables toute l'année, pour toutes les lignes et pour toute la capacité disponible du navire.

Les tarifs du fret roulant et des voitures de commerce sont appliqués, toute l'année.

Pour un trajet	Tarifs fret (€ HT)*
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	35 €
Le mètre linéaire « Export » ¹ ou « Matière première » ²	20 €
Le mètre linéaire « Export plus » ³	15 €
Voiture dite de commerce ⁴ Inférieure à 4 m Entre 4 et 4,5 m Supérieure à 4,5 m	146 € 160 € 175 €

* Ces tarifs s'entendent hors taxes portuaires, hors taxes de transport corse et de sûreté et hors surcharge combustible.

La grille tarifaire présentée ci-dessus, explicite le prix de base du fret transporté.

- le prix du mètre linéaire est identique pour les trajets Continent / Corse et Corse / Continent
- ce tarif correspond au prix de base du fret transporté et ne comprend pas les éléments suivants :
 - suppléments (branchement frigorifique, marchandises dangereuses, sur-hauteur et sur-largeur,...)
 - frais de dossiers
 - tarifs complémentaires du voyage (tarifs cabine, repas et chauffeurs supplémentaires)

¹ Productions agricoles agroalimentaires et aux produits manufacturés ou industriels réalisés sur le territoire de la Corse.

² Matières premières à destination de la Corse et destinées à être transformées en Corse, à la condition que l'acquéreur n'en soit pas le consommateur final.

³ Marchandises élaborées en Corse à partir de matières premières produites et transformées en Corse certifiées par un organisme compétent.

⁴ Une voiture de commerce est un véhicule neuf ou destiné à la location (secteur professionnel).

- ces tarifs s'entendent quai-quai, et comprennent les frais de réception, de manutention et d'acconage des véhicules.

Pour les véhicules accompagnés, le passage du premier conducteur sera compris dans le tarif ci-dessus.

Le dispositif de tarification « Export », « Matières Premières » et « Export plus » est décrit à l'annexe 2 des présentes obligations de service public.

5. Règles d'équipage du navire

Les règles d'équipage relèvent de la législation et de la réglementation de l'État d'accueil, c'est-à-dire de l'État français dans le cadre du droit européen. Les conditions sont fixées par le Code des transports (Cinquième partie, Livre V, Titre V), à savoir :

- la nationalité de l'équipage constitué de ressortissants européens ou d'un pays membre de l'Espace économique européen
- l'exigence d'un contrat de travail écrit en langue française ou anglaise pour chaque membre d'équipage, avec des clauses sur la durée d'engagement, les éléments constitutifs du salaire, les congés payés, l'emploi occupé
- le respect des dispositions de la directive du Conseil 94/58/CE du 22 novembre 1994 portant sur la langue parlée à bord pour aider les passagers en cas de situation d'urgence
- les règles relatives à la durée du travail, aux repos et congés qui doivent être celles applicables sous pavillon français au cabotage, l'application du Code du Travail, du Code de travail maritime, des conventions collectives étendues officiers et personnels d'exécution et des accords collectifs
- la détermination des effectifs minimaux de sécurité à bord conformes aux règles SOLAS
- la rémunération correspondant au moins à celle du SMIC maritime
- la protection sociale avec couverture par la législation d'un État membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen.

De plus, les textes internationaux en vigueur (STCW, SOLAS, ISM, ISPS, sécurité, assujettissement de cargaisons) doivent être respectés.

6. Contrôles

Conformément notamment à ses compétences issues du 2^{ème} alinéa de l'article L. 4424-20 du Code Général des Collectivités Territoriales, l'Office des Transports de la Corse contrôle les services.

L'Office des Transports de la Corse contrôle les services soit directement, soit par l'intermédiaire d'un organisme de contrôle librement désigné par lui et, ou par l'un des organismes de contrôle de l'État d'accueil.

L'Office des Transports de la Corse ou l'organisme de contrôle choisi par lui peut à tout moment s'assurer que le service est effectué avec diligence par la ou les compagnies soumise (s) au régime des obligations de service public.

La ou les compagnie(s) concernée(s) devra(ont) prêter son ou leur concours à l'Office des Transports de la Corse ou à l'organisme de contrôle désigné par lui pour qu'il puisse accomplir sa mission de contrôle, en lui fournissant tous les documents et informations nécessaires.

Les contrôles porteront directement :

- sur la fréquence et la régularité du service
- sur l'application des différents tarifs et notamment sur les procédures mises en place par la ou les compagnies pour l'application stricte des tarifs définis par les Obligations de Service Public (tarifs résidents, tarifs autres clients, tarifs sociaux, tarifs fret)
- sur les règles et la législation applicables à l'équipage du navire telles que définies dans les OSP.

A ce titre, la compagnie sous OSP s'engage à fournir, avant le 31 mars de l'année N+1, un document récapitulatif sous format informatique librement exploitable, non protégé et permettant des extractions détaillant, pour l'année N, pour chaque ligne et pour chaque traversée réalisée, le nombre de billets vendus, et les catégories correspondantes (tarifs résidents, non-résidents, tarifs sociaux, et tarif fret).

L'Office des Transports de la Corse ou l'organisme de contrôle choisi par lui peut à tout moment se faire présenter toutes les pièces de comptabilité nécessaires à leur vérification, sous la forme d'un document librement exploitable, sans restrictions d'accès ou d'utilisation et rendant possible des extractions informatiques. Ils pourront procéder à toutes vérifications utiles pour s'assurer que le service est effectué conformément au dispositif des obligations de service public et prendre connaissance de tous les documents techniques et autres nécessaires à l'établissement de leur mission.

Une fois par an au moins, l'Office des Transports de la Corse et chacun des prestataires de services maritimes se rencontrent, à l'initiative de l'Office, afin d'échanger sur les conditions d'exécution des obligations de service public, sur les difficultés rencontrées et sur l'état de la demande telle qu'exprimée par les utilisateurs des services, professionnels et particuliers. Cette rencontre est destinée à évaluer et actualiser l'état de la demande et les moyens mis en place par les opérateurs pour la satisfaire.

7. Manquements aux obligations de service public

Les manquements des compagnies soumises aux obligations de service public auxdites obligations seront sanctionnés par l'application d'amendes administratives conformément aux dispositions de l'article L. 5431-3 du Code des transports et de son décret d'application n° 2008-976 du 18 septembre 2008.

8. Annexes

Sont annexés aux présentes obligations de service public, comme partie intégrante de

ces obligations, les documents suivants.

Annexe 1 : fichier Excel décrivant les programmes et horaires annuels à remettre à l'OTC six mois au moins avant chaque saison d'été

Annexe 2 : description du dispositif de tarification « Export », « Matières Premières » et « Export plus ».



**Exploitation du transport maritime de passagers et de marchandises au titre
de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le continent**

**Étude sur le périmètre du besoin de service public
de transport maritime de passagers et de
marchandises entre la Corse et le continent**

31 mai 2018

TABLE DES MATIERES

Table des matières.....	2
Introduction.....	3
I. La méthode d'identification du besoin de service public	3
I.1 Les principes méthodologiques	3
I.2 Les erreurs de calcul (VL et nombre de traversées)	4
I.3 La prise en compte des effets perturbateurs du marché.....	4
I.4 La prise en compte d'une offre capacitaire supplémentaire des compagnies délégataires..	4
I.5 Le taux de remplissage des navires	5
151. Sur le caractère exploitable des données	5
152. Sur les capacités des navires déclarées par Corsica Ferries	6
153. Sur la méthode de calcul suivie par Corsica Ferries (VL/ROLL)	6
154. Sur la prise en compte de la capacité du navire Mega Express	8
155. Sur les prétendues erreurs invoquées par Corsica Ferries	10
156. Sur les erreurs numériques d'estimations commises par Corsica Ferries	10
I.6 Le taux de conversion des garages	11
II. Le besoin quantitatif de service public déduit de l'analyse capacitaire.....	11
II.1 Les résultats de l'analyse capacitaire.....	12
II.2 Les conclusions sur le niveau du besoin de service public.....	12
II.3 Le cas du port de Propriano.....	12
II.4 La carence de l'initiative privée en matière de transport de véhicules légers	13
II.5 La complémentarité PAX / fret peut-elle justifier le maintien d'un BSP en matière de transport de passagers ?.....	13
III. Les modalités d'intervention de la Collectivité de Corse (OSP, DSP ou cumul).....	14
III.1 Transport de passagers	14
III.2 Transport de marchandises.....	15
IV. Le besoin qualitatif de service public déduit des résultats du test et des auditions.....	16
IV.1 La substituabilité des ports continentaux.....	17
IV11. En matière de transport de marchandises	17
IV12. En matière de transport de passagers.....	17
IV.2 La tarification	18
IV21. Transport de fret	18
IV22. Transport de passagers	21
IV.3 Les horaires et les fréquences.....	22
V. La cartographie du besoin de service public.....	24

INTRODUCTION

A la suite des consultations publiques qui ont eu lieu en avril et mai, des auditions des compagnies et des autorités portuaires des 17 et 18 mai 2018, la présente note a vocation à consolider l'analyse du périmètre du besoin de service public de mars 2018. Elle prend notamment en compte les compte-rendus des auditions et les observations formulées par les compagnies et les autorités portuaires.

Il en ressort que le bien-fondé de la méthodologie suivie par l'OTC n'a pas été fondamentalement remise en cause par les compagnies, sinon sur le taux d'abattement de 20 % et sur le taux de conversion des garages sur lesquels les compagnies ont exprimé des avis divergents (1.).

L'analyse capacitaire conduit aux résultats suivants :

- il n'existe plus de besoin quantitatif de service public en matière de transport de passagers et de leurs véhicules dans la mesure où l'offre capacitaire fournie par l'initiative privée suffit à répondre à la demande globale des utilisateurs, à l'exception de la desserte du port de Propriano. En revanche, il resterait un besoin de service public qualitatif qui justifie le maintien d'un régime d'OSP
- il existe un besoin qualitatif de service public en matière de transport de marchandises entre la Corse et le continent. L'offre capacitaire de l'initiative privée ne permet pas de répondre au volume global de la demande des utilisateurs en matière de fret, en croissance importante depuis ces trois dernières années (2.).

La carence quantitative de l'initiative privée en matière de transport de marchandises et l'absence de carence quantitative en matière de transport de passagers suppose de déterminer à quelles conditions l'Office des transports de la Corse doit intervenir sur le marché pour répondre à la demande des utilisateurs. Pour le transport de passagers, un régime d'OSP suffit pour répondre à la demande des utilisateurs en termes de fréquences et de tarifs. Pour le transport de marchandises, une concession de services est nécessaire pour répondre à la demande des chargeurs et des opérateurs économiques (3.).

Les analyses conduisent à dresser une cartographie globale du besoin de service public (4.).

I. La méthode d'identification du besoin de service public

I.1 Les principes méthodologiques

Comme exposé dans le test du marché, l'enjeu consiste à démontrer s'il existe "une carence de l'initiative privée" en matière de transport de passagers et de marchandises entre les ports corses et le continent.

La carence des compagnies maritimes en situation de libre concurrence ("initiative privée") peut être quantitative (capacités) ou qualitative (ports desservis, tarifs pratiqués, horaires, capacité à transporter différents types de marchandises, dont les matières dangereuses, équipage des navires, etc.). Il s'agit ici d'analyser la carence quantitative de l'initiative privée. La carence qualitative a été évaluée dans les réponses au test du marché et lors des auditions (cf. point IV.).

La carence quantitative de l'initiative privée est estimée par la différence entre l'offre capacitaire des compagnies maritimes en situation de libre concurrence (hors DSP) et les flux de passagers (PAX), véhicules et de marchandises effectivement constatés durant ces quatre dernières années (2014/2017).

Les compagnies n'ont pas contesté les principes de cette méthode, conforme aux prescriptions de la Commission européenne.

Si les conditions de mise en œuvre de cette méthode ont été remises en cause par une compagnie sur certains paramètres de calcul, la simulation ne modifie pas les conclusions partagées par l'OTC et par cette même compagnie.

I.2 Les erreurs de calcul (VL et nombre de traversées)

La société Corsica Ferries a relevé des erreurs de calcul relatives au volume de véhicules transportés et au nombre de traversées. L'OTC avait entre-temps rectifié les statistiques fournies, de sorte que le trafic et le nombre de rotations sont conformes à la réalité.

I.3 La prise en compte des effets perturbateurs du marché

Selon la Corsica Ferries, la méthode de calcul retenue par l'OTC pour apprécier le niveau d'intervention de l'initiative privée ignore la barrière à l'entrée du marché que constitue la DSP sur les services de transport maritime exploités à partir du port de Marseille¹. Ces facteurs, bien qu'ayant partiellement pu avoir par définition un effet perturbateur de la concurrence, n'ont plus à être pris en compte car :

- ils sont liés, pour la plupart, à des facteurs qui n'existent plus aujourd'hui (service supplémentaire, surcompensation, etc)
- il est impossible de les quantifier. La compagnie elle-même n'évalue pas l'impact de ces effets sur son offre capacitaire.

I.4 La prise en compte d'une offre capacitaire supplémentaire des compagnies délégataires

La Corsica Ferries considère que l'OTC aurait dû prendre en compte les capacités susceptibles d'être offertes, dans le cadre d'une libre concurrence, par les compagnies actuellement et historiquement délégataires.

L'offre capacitaire des compagnies délégataires ne peut pas être prise en compte dans l'analyse globale car :

¹ Ces perturbations du marché résulteraient d'une exclusivité de fait accordée aux délégataires, du maintien artificiel d'une offre surcapacitaire entre Marseille et la Corse (en particulier de 2007 à 2013), d'un subventionnement important et de certaines décisions prises par la Collectivité de Corse relatives à l'aide sociale.



- il est impossible de quantifier cette offre capacitaire complémentaire avec précision en raison d'une configuration de la concurrence qui s'est cristallisée depuis de nombreuses années
- cette offre capacitaire supplémentaire hors DSP ne modifie pas substantiellement l'offre capacitaire globale de l'initiative privée (36 traversées supplémentaires / 3792 traversées effectuées par Corsica Ferries en 2016 et en 2017).
- si l'offre capacitaire des compagnies délégataires était prise en compte, il faudrait également prendre en compte l'effet « *protecteur de la concurrence* » issu du régime unilatéral d'obligations de service public qui existe depuis aussi longtemps que la DSP.

Il n'y a donc pas d'erreur sur l'estimation des capacités du marché.

1.5 Le taux de remplissage des navires

Le calcul de l'offre capacitaire PAX / VL a été réalisé en multipliant pour chacun des navires effectuant des rotations entre le port de Toulon ou Nice et la Corse le nombre de traversées qu'ils ont réalisées pour chaque mois des années 2014 à 2017, par la capacité maximum en termes de PAX / VL du navire correspondant.

Le taux de remplissage a subi un abattement de 20 % pour tenir compte :

- de l'impossibilité de remplir totalement un navire au niveau opérationnel (gabarits des remorques, configurations des navires, restrictions matières dangereuses)
- de la nécessité de conserver une marge de sécurité pour éviter un effet de saturation.

Pour Corsica Ferries, la capacité réelle de ses navires aurait été sous-estimée au motif que les certificats délivrés par RINA (organisme de classification) tiendraient compte des restrictions précitées et constitueraient donc déjà la capacité réelle.

Les éléments produits par la Corsica Ferries ne permettent pas de remettre en cause le bien-fondé de la méthodologie conduite par l'OTC.

151. Sur le caractère exploitable des données

Le fichier proposé par Corsica Ferries à l'appui de sa réponse au test de marché comporte 38 onglets et plus de 198 000 cellules non vides. Aucune notice n'était fournie initialement (une brève « note explicative » a été fournie dans un second temps).

L'OTC ne peut donc garantir la teneur de chaque formule mais a évalué la qualité de l'analyse par échantillonnage.

152. Sur les capacités des navires déclarées par Corsica Ferries

A l'appui de sa candidature en juillet 2014, Corsica Ferries avait envoyé des déclarations datant de 2007 de la société de classification italienne RINA décrivant les navires de la flotte de Corsica Ferries.

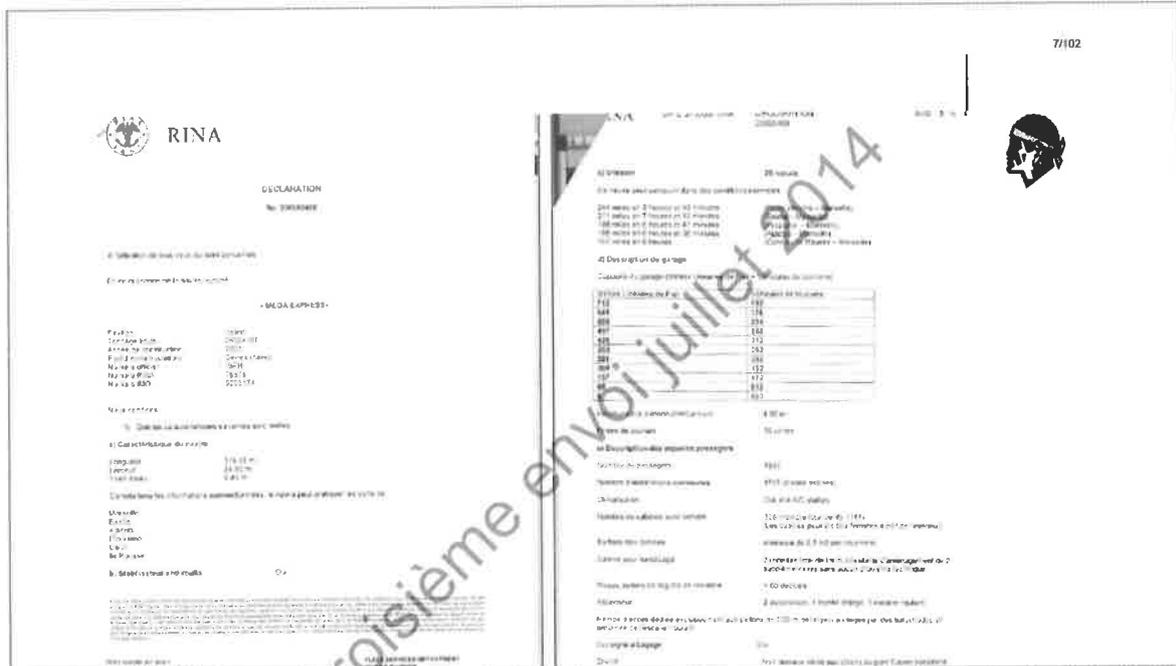


Figure 1 Déclaration RINA concernant le navire Mega Express

Sur la base des éléments fournis par Corsica Ferries, l'OTC n'a aucun moyen de savoir si ces éléments ont été estimés en conditions opérationnelles réelles, notamment avec des escales courtes comme pratiquées par Corsica Ferries, ou sur un plan théorique (par une analyse des plans de ponts par exemple).

Certaines fiches font d'ailleurs mention que les éléments avancés par RINA le sont « *compte tenu [d]es informations susmentionnées, et après les travaux de modification actuellement en cours.* » (Mega Express IV)

On peut constater que les certificats RINA ne font pas état de capacités réelles ou théoriques mais indiquent des niveaux de capacités différents selon la répartition Fret / VL.

153. Sur la méthode de calcul suivie par Corsica Ferries (VL/ROLL)

Les éléments illustrant l'arbitrage entre véhicules (VL) et fret (ml) lors des remplissages des garages ont été repris avec les pièces de candidature à l'appel d'offre de 2017.

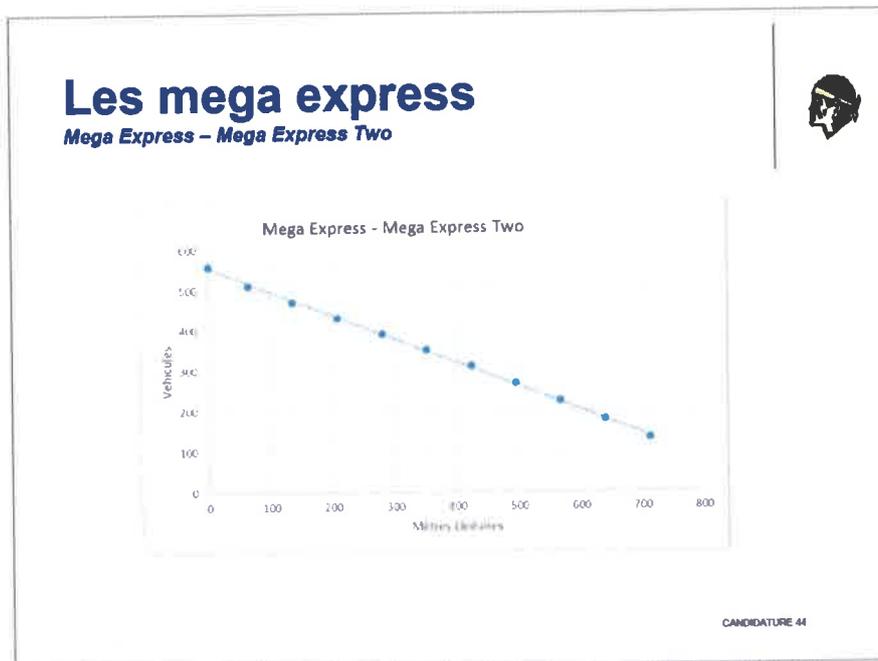


Figure 2 Occupation VL / fret des garages du Mega Express

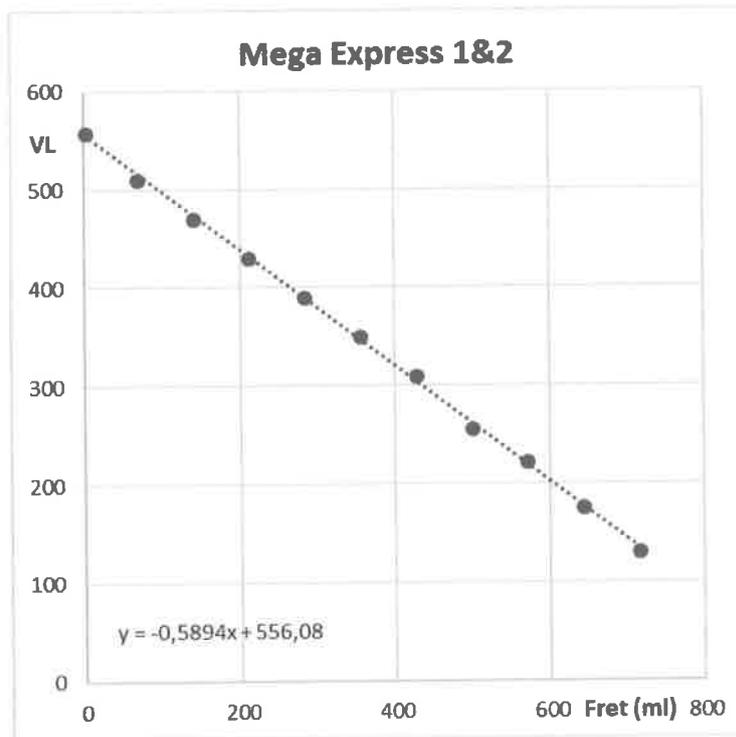
D'après Corsica Ferries « Ayant transporté 135 VL, la capacité disponible en ROLL est donc donnée par les paramètres de la régression (feuille « info ») qui est de : 541 ml de ROLL ($713 - 1.27 \cdot 135 = 541$). »

Selon la méthode CFF, avec 352 VL transportés, la capacité fret disponible serait donc de $713 - 1.27 \cdot 352 = 265$ ml or d'après le certificat RINA du MegaExpress (cf. détail ci-dessous) elle est de **353** ml

Mètres Linéaires de Fret	Véhicules de tourisme
713	132
641	178
569	224
497	268
425	312
353	352
281	392
209	432
137	472
65	512
0	560

L'équation utilisée par Corsica Ferries confond abscisse et ordonnée (cf. Figure 2) et de ce fait inverse les capacités VL et fret pour tous les navires.

L'équation devrait être FRET (ml) = 945 - 1,697 VL



Dans l'exemple fourni, l'erreur minore les capacités réelles, mais cela jette un doute sur la validité des formules des 198 000 cellules de la feuille de calcul.

154. Sur la prise en compte de la capacité du navire Mega Express

Dans le fichier excel transmis par Corsica Ferries, seules les caractéristiques du Mega Express sont utilisées pour les liaisons vers/depuis Nice (ex. onglet Ajaccio / Nice) pour estimer les capacités.

	AJ	AK	AL	AM	AN	AO	AP
sep		56 728	60 894	59 946	54 798		sep
oct		42 516	45 240	48 474	48 864		oct
nov		34 380	33 268	35 406	0		nov
déc		36 634	40 516	37 304	0		déc
TOTAL		589 472	595 094	611 788	523 648		TOTAL

MEGA EXPRESS 1				
CAP VEH Ajaccio-Nice CE	2014	2015	2016	2017
jan	1 680	0	5 600	4 480
fév	6 720	1 120	4 480	3 920
mar	7 840	0	4 480	3 360
avr	3 920	1 680	7 840	6 720
mai	11 760	8 960	5 600	6 720
juin	12 320	12 880	12 880	7 840
juil	16 240	17 380	22 400	20 160
aoû	23 520	22 400	17 360	28 000
sep	10 080	11 200	8 960	10 080
oct	1 880	1 680	5 040	0
nov	1 120	3 920	3 360	0
déc	1 120	4 480	3 920	0
TOTAL	98 000	85 680	101 920	91 280

Veh moy				
	2014	2015	2016	2017
jan	129	144	135	135
fév	131	147	137	142
mar	155	170	154	158
avr	221	230	218	270
mai	330	325	316	294

Figure 3 Onglet Ajaccio / Nice

Or, les plans de rotation 2018 transmis à l'OTC indiquent l'utilisation sur la ligne de Nice des Mega Andrea, Mega Smeralda, Mega Express 5, Pascal Lota, Sardinia Vera, Corsica Victoria (certains aux capacités d'emport largement inférieures en véhicules et en fret au Mega Express).

Dans le cas du Corsica Victoria, les capacités d'emport sont de 500 ml de garage (contre 713 ml pour le Mega Express, soit un biais de +42 %) et de 380 VL (contre 560 VL pour le Mega Express, soit un biais de +47 %).

Dans la note fournie concernant les « erreurs manifestes de l'OTC » figurent de nombreuses utilisations d'autres navires que le Mega Express (1 ou 2) sur la période 2014-2017, dont :

- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 22 mai 2015
- MEGA ANDREA est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 27 septembre 2016
- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 31 août 2016
- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 02 décembre 2014
- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 18 juin 2014
- MEGA SMERALDA est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 14 septembre 2016
- MEGA EXPRESS IV est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 24 septembre 2014
- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 06 juillet 2015
- MEGA ANDREA est arrivé dans le port de BASTIA depuis le port de NICE le 10 avril 2016
- MEGA ANDREA est arrivé dans le port de BASTIA depuis le port de NICE le 22 avril 2016
- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 14 octobre 2016



- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 14 septembre 2014
- MEGA EXPRESS V est arrivé dans le port de BASTIA depuis le port de NICE le 29 décembre 2016
- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 21 juillet 2014
- ...

Dans son analyse numérique, Corsica Ferries n'utilise donc pas les navires réellement utilisés sur la desserte maritime entre la Corse et le continent français.

155. Sur les prétendues erreurs invoquées par Corsica Ferries

La « note sur les erreurs manifestes de l'OTC » transmise le 25 mai dernier par la Corsica Ferries révélerait de prétendues erreurs de méthodologie.

Ainsi :

- « Des données transmises par l'OTC le 16 mai 2018, le navire SARDINIA REGINA est arrivé dans le port de BASTIA depuis le port de SAVONA le 12 avril 2014 à 06:50 avec 205 ML de ROLL alors que l'OTC maintient dans son étude du 4 avril 2018 que ce même navire ne peut transporter que 204 ML de ROLL affichant ainsi un taux de remplissage de 100%. »

Or, l'OTC n'a considéré dans son analyse de la continuité territoriale que les lignes françaises.

Le Sardinia Regina ne dessert d'ailleurs pas le continent français et ses caractéristiques ne sont donc pas incluses dans le fichier excel de l'OTC.

- « Des données transmises par l'OTC le 16 mai 2018, le navire MEGA SMERALDA est parti du port de BASTIA vers le port de TOULON le 29 octobre 2015 à 20:03 avec 222 ML de ROLL alors que l'OTC maintient dans son étude du 4 avril 2018 que ce même navire ne peut transporter que 204 ML de ROLL affichant ainsi un taux de remplissage de 109%. »

La modélisation saison / hors-saison de l'OTC relative au fret pour le Mega Smeralda correspond à une capacité roll de 255 / 425 ml donc un taux de remplissage < 100 %

- « Des données transmises par l'OTC le 16 mai 2018, le navire MEGA SMERALDA est arrivé dans le port de BASTIA depuis le port de TOULON le 12 mai 2015 à 07:10 avec 421 véhicules légers (VL) alors que l'OTC maintient dans son étude du 4 avril 2018 que ce même navire ne peut transporter que 385 véhicules légers (VL) affichant ainsi un taux de remplissage de 109%. »

La modélisation saison / hors-saison de l'OTC relative au VL ne repose pas sur le nombre de véhicules mais sur un linéaire de pont disponible, donc l'OTC n'aurait pas pu faire cette allégation.

156. Sur les erreurs numériques d'estimations commises par Corsica Ferries

Les estimations de capacités de Corsica Ferries sont donc entachées d'erreurs numériques manifestes qui remettent en cause la qualité de ses analyses



En conséquence, les éléments mis en avant par Corsica Ferries ne justifient pas que l'OTC reconsidère sa démarche méthodologique.

Il n'y a donc pas d'erreur dans ce calcul prudentiel des capacités.

I.6 Le taux de conversion des garages

Comme expliqué dans le rapport de besoin de service public (p. 54), l'OTC a décidé d'appliquer différents taux de conversion des garages afin de prendre en compte la répartition Fret / VL en fonction de la saisonnalité des configurations des entreponts.

La méthode qui consiste à prendre en compte des taux de conversion des garages distinguant les VL et le fret paraît justifiée et cohérente dans la mesure où il est impossible de déterminer, pour chaque traversée, la configuration effective des garages. N'appliquer aucun taux de conversion des garages revient à considérer que chaque navire serait en capacité d'accueillir cumulativement 100 % de VL et 100 % de ROLL. Cela reviendrait à dépasser la capacité réelle du navire.

Corsica Ferries estime que la capacité réelle de ses navires a été sous-évaluée. Elle a communiqué un échantillon d'exemples prouvant que ses navires ont réellement transportés plus de VL ou plus de Fret que la capacité annoncée comme maximale par l'OTC.

Corsica Ferries n'a cependant pas fourni les fichiers de données exploitables susceptibles de vérifier ces assertions.

Dans la mesure où la compagnie Corsica Ferries transporte principalement du PAX en saison, il est cohérent de considérer que (avec les entreponts) :

- en saison, les garages sont majoritairement occupés par des VL (170 % des linéaires de fret visés dans les fiches techniques des navires) et à titre secondaire par du ROLL (25 %)
- hors-saison, les garages sont toujours majoritairement occupés par des VL mais dans une moindre mesure. L'écart des taux de conversion est alors moins important durant cette période : 100 % pour les VL et 50 % pour le ROLL.

Il n'y a donc pas d'erreur méthodologique concernant l'estimation des occupations des garages.

II. Le besoin quantitatif de service public déduit de l'analyse capacitaire

Une fois les modalités de mise en œuvre de la méthodologie arrêtées, il convient de l'appliquer aux données transmises par les compagnies, l'ORTC et les autorités portuaires.

Il en ressort les résultats suivants, distinguant le transport de passagers et le transport de marchandises.

II.1 Les résultats de l'analyse capacitaire

L'analyse capacitaire conduit aux résultats suivants :

Hypo 80%	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio	Propriano	Ile Rousse	Total
PAX	- 1 396 154	- 1 905 480	- 99 066	65 047	- 307 741	- 3 643 394
VL	- 8 451	- 467 864	- 6 892	26 218	- 5 956	- 462 945
ROLL	499 741	794 349	159 816	97 224	45 169	1 596 300

II.2 Les conclusions sur le niveau du besoin de service public

On peut déduire de cette analyse les éléments suivants :

- il n'existe plus de besoin quantitatif de service public en matière de transport de passagers et de leurs véhicules entre quatre des cinq ports corses (Bastia, Ajaccio, Ile-Rousse et Porto-Vecchio) et le continent dans la mesure où l'offre capacitaire fournie par l'initiative privée suffit à répondre à la demande globale des utilisateurs.

En revanche, on constate que l'offre capacitaire de l'initiative privée ne suffit pas à répondre à la demande des utilisateurs à destination du Port de Propriano.

- il existe un besoin quantitatif de service public en matière de transport de marchandises entre les cinq ports corses et le continent. L'offre capacitaire de l'initiative privée ne permet pas de répondre au volume global de la demande des utilisateurs, par ailleurs en croissance importante depuis ces trois dernières années.

La Corsica Linea considère qu'il subsiste un besoin de service public pour le résident mais n'appuie sa démonstration d'aucune donnée chiffrée.

II.3 Le cas du port de Propriano

La logique mathématique supposerait de considérer qu'il existe une carence de l'initiative privée à destination du port de Propriano qui justifierait l'intervention de l'Office des transports de la Corse.

La compagnie Corsica Ferries déclare qu'il pourrait exister un besoin de service public résiduel en matière de transport de PAX / VL concernant le port de Propriano à la seule condition que les ports d'Ajaccio ou Porto Vecchio ne soient pas considérés comme substituables. Or, la compagnie considère que ces deux ports sont substituables². Il n'existerait donc pas pour elle de besoin quantitatif de service public à destination du port de Propriano.

² Selon la compagnie, l'essentiel des passagers voyageant avec leur véhicule, les ports d'Ajaccio et de Propriano répondent au même besoin et, partant, doivent être regardés, du côté de la demande, comme substituables. L'exemple de la fermeture du port de Calvi (au seul bénéfice d'Ile Rousse) par les autorités publiques, la disparition du service de pointe et le transfert des passagers sur les lignes ajacciennes lors des arrêts techniques illustreraient cette substituabilité.

Les opérateurs de transport terrestre consultés lors du test de marché sont d'un avis contraire, arguant de difficultés de circulation ne permettant pas aux transporteurs routiers de réaliser leur circuit de desserte dans la journée, surtout en saison.

En l'état, il semble logique de considérer qu'il existe un besoin de service public de transport de passagers vers ou depuis le port de Propriano, au regard du déficit permanent de capacités.

II.4 La carence de l'initiative privée en matière de transport de véhicules légers

Lors de son audition, la Corsica Ferries a déclaré que l'OTC a surestimé, à plusieurs reprises, le trafic observé en nombre de véhicules légers. Elle cite deux exemples.

Les données VL concernées ont été modifiées sur la base des statistiques revues de l'ORTC

II.5 La complémentarité PAX / fret peut-elle justifier le maintien d'un BSP en matière de transport de passagers ?

Selon la Corsica Linea, l'activité de transport de passagers et celle du transport de marchandises ne peuvent pas être distinguées car le cumul de ces deux activités permet une péréquation financière, permettant notamment de limiter les coûts. Si le périmètre du besoin de service public de transport de passagers peut être réduit, il ne doit pas se limiter au transport de marchandises au risque de remettre en cause l'équilibre global de la desserte, économique et social.

Ces arguments ne nous semblent pas devoir être pris en compte par l'Office des transports de la Corse dans l'analyse de l'existence ou pas d'un besoin de service public en termes de transport de passagers car :

- les arguments de nature « *sociologique* » ne sont pas pris en considération par les institutions européennes dans l'identification d'un besoin de service public
- la disparition du besoin de service public compensé concernant le transport de passagers ne signifie pas qu'il n'existe plus de « *lien* » avec l'usager car la compagnie délégataire de service peut continuer d'exploiter, en parallèle, des lignes de transport de passagers en régime unilatéral d'OSP :
 - o le surcoût occasionné par les seules sujétions de service public associées au transport de marchandises est compensé si besoin par la contribution versée par l'OTC au délégataire
 - o les coûts supportés par la compagnie associés au transport de passagers sont couverts par les recettes perçues sur les usagers, avec la mise en place d'une comptabilité analytique fine et étroitement contrôlée permettant de ventiler la structuration des coûts PAX/fret
- la nécessité d'un équilibre économique de la desserte Corse / continent et l'impossibilité d'imputer certains coûts au fret (commandant, technicien, personnels de contrôle de la sécurité, carburant) constituent des arguments fondés mais ils n'en sont pas moins inopérants

s'agissant de l'étude du périmètre du besoin de service public, qui doit reposer sur une analyse juridique et non économique. Ces arguments relèvent du mode d'exploitation et de ventilation des activités de transport de marchandises et de passager au sein de la comptabilité de la compagnie. Il serait juridiquement erroné de considérer que les difficultés pour ventiler les coûts du transport de passagers et de marchandises justifient le cumul PAX/fret au sein d'une future DSP. Ce raisonnement conduit à inverser le régime juridique et la notion.

L'analyse économique invoquée par la compagnie, bien que légitime et fondée, n'intervient qu'au stade du calcul du montant de la compensation et non pour justifier un besoin de service public en matière de transport de passagers.

III. Les modalités d'intervention de la Collectivité de Corse (OSP, DSP ou cumul)

Dans son arrêt du 1^{er} mars 2017, le Tribunal de l'Union décrit les étapes que les autorités publiques doivent suivre afin de définir un besoin de service public (point 134) :

- s'il existe une demande des usagers
- et si cette demande n'est pas susceptible d'être satisfaite par le simple jeu des forces du marché
- les autorités nationales doivent privilégier l'approche qui porte le moins atteinte aux libertés essentielles au bon fonctionnement du marché intérieur.

Il s'agit de vérifier par quel moyen il peut être répondu à la demande des utilisateurs en matière de desserte maritime entre la Corse et le continent, tant en matière de passagers, de véhicules légers que de marchandises. Il faut choisir entre les différents modes d'exécution des sujétions de service public celui qui restreint le moins la libre prestation de services.

III.1 Transport de passagers

Conformément aux critères européens, l'absence de besoin quantitatif de service public issue de l'analyse capacitaire devrait en principe conduire à considérer qu'aucune intervention de la Collectivité de Corse et de l'Office des transports de la Corse n'est nécessaire pour permettre de répondre à la demande des utilisateurs. Le marché du transport de passagers entre la Corse et le continent devrait être abandonné aux « *forces du marché* », en application du règlement cabotage du 7 décembre 1992.

Mais comme précisé dans le test du marché, l'expression du besoin de service public distingue le « *besoin quantitatif* » (analyse capacitaire) et le « *besoin qualitatif* » (p. 9 et 10).

Le test du marché invitait les compagnies et les utilisateurs à s'exprimer sur leurs capacités à répondre à la demande qualitative des utilisateurs en l'absence de tout dispositif de régulation par la puissance publique (hors OSP et hors DSP) :

« La compagnie décrit dans quelle mesure il lui paraît possible de répondre à la demande globale des utilisateurs telle qu'elle ressort des trafics constatés sur les 3 dernières années (annexe 2), sans intervention de la Collectivité de Corse (hors OSP et hors CDSP) ».

La Corsica Ferries déclare que :

« (...) A la riqueur, pourrait simplement être maintenu, un régime d'OSP généralisées tel qu'il existe aujourd'hui permettant d'éviter le risque d'écrémage du marché résultant de l'exploitation de liaisons maritimes entre la Corse et le continent uniquement en haute saison »
(p. 24 de la réponse).

La Méridionale déclare qu'il existe toujours une carence de l'initiative privée en matière de transport de passagers qui justifie le maintien d'un régime unilatéral « d'OSP généralisées sur tous les ports français (y compris Marseille) destiné à garantir un traitement homogène entre les différents ports continentaux, mais sans contrepartie financière pour éviter toute dérive potentielle de mobilisation de fonds publics non indispensables. Ce régime doit viser tous les résidents corses en leur garantissant un tarif réduit toute l'année et des catégories sociales plus restreintes que dans le précédent mécanisme » (p. 15 de la réponse).

La Corsica Linea déclare quant à elle qu'il existe toujours une carence de l'initiative privée qui justifie le maintien d'une intervention de la Collectivité de Corse sous la forme d'un **cumul** entre le régime unilatéral d'OSP **et** le régime conventionnel avec compensation financière (DSP), qu'il s'agisse du transport de PAX / VL ou de marchandises. Les deux activités ne peuvent pas être distinguées car le cumul de ces activités permet une péréquation financière.

On constate ainsi qu'aucune des trois compagnies qui a répondu au test ne propose spontanément d'exploiter une activité de transport maritime de passagers en marché libre, sans régime unilatéral d'OSP. Il existe une carence qualitative qui justifie le maintien d'un régime OSP.

L'initiative privée ne semble pas pouvoir répondre à la demande qualitative exprimée par les utilisateurs en termes de tarifs, de fréquences et d'horaires tout au long de l'année.

En revanche, le cumul OSP/DSP ne semble pas justifié (hormis Propriano) : aucune justification avancée par la Corsica Linea n'est convaincante.

III.2 Transport de marchandises

La Corsica Linea et la Méridionale ont toutes les deux confirmé la nécessité de maintenir un régime conventionnel d'obligations de service public, et donc compensé financièrement. Il existe toujours une carence de l'initiative privée qui justifie le maintien d'une intervention de la Collectivité de Corse sous la forme d'un cumul entre le régime unilatéral d'OSP **et** le régime conventionnel avec compensation financière (DSP) et les deux activités (PAX + FRET) peuvent difficilement être distinguées car leur cumul permet une péréquation financière.

Pour la Corsica Ferries, il existe une carence de l'initiative privée concernant le transport de marchandises mais il peut être répondu à la demande des usagers par un simple régime unilatéral d'OSP et non par un régime conventionnel accompagné d'une compensation financière, compte-tenu des caractéristiques particulières du transport de marchandises, de la réversibilité plus simple entre OSP et DSP et de la meilleure efficacité d'un régime OSP.

La compagnie Corsica Ferries ne démontre pas en quoi le transport de marchandises répondrait à moins de contraintes techniques mais développe une série d'arguments.

Cependant, les observations de Corsica Ferries semblent correspondre à sa pratique de l'emport de fret à titre résiduel et ne prend pas en compte :

- les contraintes de la chaîne logistique et les nécessités d'un acheminement fin des matières et denrées en Corse
- la qualification des navires, qui sont mixtes et soumis à la réglementation voyageurs, dès lors qu'ils embarquent plus de 12 passagers (ce qui est le cas pour le fret corse avec les convoyeurs)
- l'existence d'un modèle de fret embarqué (avec chauffeurs)
- l'absence de Ro-Ro standards sur le marché en raison des caractéristiques d'accès aux ports corses
- l'inadéquation des horaires de fonctionnement des ports et du traitement des passagers en horaires décalés, voire non définis.

Par ailleurs, l'expérience conduite par la CM Holding en 2016 du modèle Ro-Ro n'a duré que 45 jours et conduit à un résultat déficitaire qui rend cette perspective peu réaliste pour l'instant. La Corsica Ferries ne démontre pas que le modèle Ro-Ro serait viable économiquement.

Il n'y a d'ailleurs eu aucune réponse en ce sens au test du marché.

La rapidité avancée par Corsica Ferries pour la conclusion d'un contrat de DSP n'est que relative et à toute fin pratique, les 12 mois de procédure après un « *dysfonctionnement du marché* » constaté seraient incompatibles avec les impératifs d'approvisionnement de la Corse en denrées alimentaires et autres biens.

L'argument tiré de la meilleure efficacité du régime d'OSP est inexploitable car rien ne démontre qu'un régime d'OSP répondrait de manière plus efficace à la demande des utilisateurs.

Aucune compagnie ne démontre qu'elle exercerait spontanément une activité de transport de marchandises au départ du port de Marseille ou de Toulon sans compensation financière, tout au long de l'année et à un volume de marchandises capable de répondre à la demande des utilisateurs.

IV. Le besoin qualitatif de service public déduit des résultats du test et des auditions

Lors de la consultation publique, les compagnies maritimes devaient exprimer le niveau de service qu'elles se proposaient de réaliser en situation de libre concurrence.

Seules 3 compagnies maritimes sur les 4 desservant la Corse ont répondu. Aucune autre compagnie maritime ne s'est montrée intéressée par la consultation, même dans une situation de libre concurrence. L'initiative privée apparaît donc comme très réduite.

Contrairement aux contrats de service public, le règlement cabotage du 7 décembre 1992 donne une liste précise et exhaustive du contenu des obligations de service public. Elles doivent s'en tenir à des exigences concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à prêter le service, les tarifs pratiqués et l'équipage du navire.

IV.1 La substituabilité des ports continentaux

La Commission européenne s'est interrogée sur la substituabilité entre les ports continentaux du point de vue de la demande. Selon la Commission européenne et afin de répondre aux critères imposés par la Cour de justice, il faudrait ne viser aucun port continental de « *service public* » puisque tous les ports sont considérés, par les utilisateurs, comme substituables. Tous sont à même de répondre à leurs besoins.

Or, cette analyse « globale » ne valait que lorsque le transport de passagers et de marchandises étaient appréhendés de la même manière. Les décisions de justice et les avis des différentes autorités (Tribunal de l'Union européenne, Conseil d'État, Autorité de la Concurrence etc) concernaient pour la plupart le transport de passagers.

Cette analyse ne paraît plus pertinente aujourd'hui dès lors que le besoin de service public se limite au transport de marchandises. La question de la substituabilité entre les ports continentaux ne doit s'appréhender aujourd'hui qu'au regard de l'aptitude de chaque port à accueillir des marchandises et non du point de vue du transport de passagers.

IV11. En matière de transport de marchandises

La Corsica Ferries considère que, concernant le transport de passagers et de véhicules légers, les ports de Marseille et Toulon sont totalement substituables, à la différence du transport de marchandises, pour lequel ils ne sont pas substituables. Il existe bien une activité de transport de fret au départ du port de Toulon mais le volume de marchandises reste limité par l'infrastructure portuaire (500 000 / 600 000 mt par an). L'activité de transport de marchandises pourrait se développer à partir du port de Brégailon mais à long terme, pour permettre la mise en place de la chaîne logistique amont.

Les autorités portuaires corses et les compagnies délégataires considèrent à l'unanimité que les ports de Marseille et de Toulon ne sont pas substituables.

Le rapport de besoin de service public de mars 2018 a déjà largement démontré l'absence de substituabilité entre les ports de Toulon et de Marseille en matière de fret.

Le test du marché et les auditions des compagnies délégataires, des représentants des chaînes logistiques des chargeurs et des autorités portuaires confortent cette analyse. Il n'y a pas de substituabilité entre les ports de Marseille et de Toulon.

IV12. En matière de transport de passagers

Alors que la Corsica Ferries considère que les ports de Toulon et de Marseille sont substituables, pour la Méridionale, la substituabilité entre Marseille et les autres ports continentaux, notamment Toulon, n'est que partielle. La ville de Marseille accueille 2/3 des besoins en matière de soins médicaux des ressortissants de Corse et il en est de même pour les étudiants. La substituabilité n'est pas avérée. Les demandeurs de soins médicaux et les étudiants sont à proportion des deux-tiers à destination du port de Marseille. Les ports continentaux ne sont pas substituables dans la pratique. Selon les études réalisées par la compagnie, 20 % des passagers de la Méridionale sont des résidents corses, avec des fluctuations importantes dans l'année.



Pour la Corsica Linea, les ports de Marseille et Toulon ne sont pas substituables car Marseille représente le point d'entrée/sortie du continent français "naturel" le plus pratique. La desserte depuis le port de Marseille répond à des besoins distincts et non- substituables :

- un besoin de passagers résidents pour des raisons éducatives et médicales. Il n'existe pas de phénomène de report de la demande vers Toulon qui ne constitue pas une alternative à l'arrivée à Marseille (exemple : absence de CHU, offre universitaire)
- un besoin de passagers voyageant dans le cadre d'une activité de tourisme qui, malgré la dominance de l'offre depuis Toulon, choisissent de partir depuis Marseille car l'offre « low-cost » actuellement proposée par les opérateurs opérant depuis Toulon ne leur convient pas
- la complémentarité de l'offre de PAX est nécessaire car elle permet, au-delà des besoins sociaux, sociétaux et touristiques, de réduire les coûts de la compensation financière globale versée au titre du contrat de service public.

Il ressort de l'analyse capacitaire et des réponses au test du marché que le maintien d'un régime conventionnel de service public avec compensation n'est plus démontré, et qu'il ne résulte pas de données quantitativement vérifiables.

L'absence de substituabilité entre les ports de Marseille et de Toulon concernant la demande particulière de transport des résidents corses pour des raisons médicales et professionnelles (traversées pendulaires des étudiants) n'est pas contestée par l'Office des transports de la Corse. Mais cette demande particulière, limitée à 17 % des passagers transportés par la compagnie, peut être satisfaite sous un simple régime unilatéral d'OSP, sans compensation financière.

	OSP	DSP (fret uniquement)
Ports	Marseille, Toulon, Nice	Marseille

IV.2 La tarification

IV21. Transport de fret

Le tarif fret a été progressivement revu à la baisse ces dernières années, suivant la volonté de la Collectivité de Corse. Actuellement, le tarif fret maritime en Corse s'élève à 42.50 € le mètre linéaire sous le régime d'OSP et 40 € dans le cadre de la DSP. A titre de comparaison, les tableaux ci-dessous présentent une estimation du tarif au mètre linéaire de la distance maritime entre Corse et Continent (3 cas seront proposés infra), en supposant qu'elle soit équivalente à la distance terrestre :

	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio
Distance	350 km	400 km	450 km
Temps de référence (pour l'application du terme horaire)	7,8 h	8,7 h	9,5 h
Prix de revient équivalent routier (avec péage)	441 €	494 €	547 €

Tableau 1. Estimation du prix de revient équivalent routier avec péage³

	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio
Prix de vente équivalent routier	468 €	494 €	580 €
Prix au mètre linéaire (sur la base d'une remorque standard)	35 €/ml	39 €/ml	43 €/ml

Tableau 2. Estimation du tarif au mètre linéaire⁴

Le tableau ci-dessus présente une estimation de ce que pourrait être le tarif du fret routier pour des distances équivalant les distances maritimes Bastia-Marseille, Ajaccio-Marseille et Porto-Vecchio-Marseille. Ces estimations reposent sur des hypothèses de travail retenues par le Comité National Routier⁵.

Compte-tenu de ces résultats, il apparaît opportun de réduire le tarif du mètre linéaire de fret, roulant ou conventionnel à 35 €, tant dans le cadre du régime d'obligation de service public (contre actuellement 42, 5 €), que dans celui de la délégation de service public (actuellement 40 €).

Ce travail d'estimation a permis de mettre en exergue la concordance du tarif fret actuellement pratiqué dans le cadre des régimes d'OSP et de DSP (respectivement 42.50 et 40 € le mètre linéaire), avec le tarif fret équivalent terrestre (situé entre 35 € et 43 € le mètre linéaire suivant les trajets).

Ce travail a également permis d'identifier des marges de manœuvre possibles en matière de réduction du tarif fret en s'alignant sur le tarif « plancher » de l'estimation, soit 35 € le mètre linéaire. Cette pratique tarifaire sera ainsi de nature à limiter encore le préjudice de l'insularité pour les transports routiers basés en Corse, qui doivent s'affranchir d'un certain nombre de coûts indirects, mais toujours liés à l'insularité.

Toutefois, pour La Méridionale, toute réduction du tarif fret, en régime OSP ou en régime DSP, ne pourrait se traduire que par un déséquilibre économique de l'exploitation qui devrait être compensé par l'enveloppe de compensation, *a priori* réévaluée. Dans le prolongement de cette idée, l'Office des transports de la Corse demande aux compagnies maritimes délégataires de mettre en place la comptabilité analytique la plus fine possible, ventilant le plus fidèlement possible les coûts spécifiques liés à l'activité fret et à l'activité passagers.

³ Source : https://www.corse.fr/La-continuite-territoriale_a434.html

⁴ Source : *ibidem*.

⁵ Elles intègrent notamment 3 types de coûts : le coût kilométrique comprenant les coûts liés au carburant, pneumatiques, entretien-réparations, péages, le coût horaire conducteur comprenant sa rémunération, les cotisations employeurs, frais de déplacement, le coût fixe journalier comprenant le financement et renouvellement du véhicule, les assurances, la taxe à l'essieu, les coûts indirects de structure.



La Corsica Linea précise qu'à cette baisse du tarif fret maritime devra s'ajouter l'indexation sur la variation du prix de carburant, de sorte qu'en pratique, les usagers devront s'acquitter d'un tarif global plus élevé que le tarif plancher à 35 €. Il restera néanmoins en deçà des tarifs actuellement pratiqués.

Selon la Corsica Ferries, une modulation tarifaire en fonction des jours de la semaine serait souhaitable pour prendre en compte le différentiel de trafic selon les jours.

Un système de contrôle pourrait être mis en place pour s'assurer du bénéfice lié à la révision de la grille tarifaire, bénéfice qui devra profiter à l'ensemble de la population résidant en Corse.

La grille tarifaire relative aux tarifs « Export », « Export Plus » et « Matière Première » reste inchangée. Plus globalement, il est préconisé la mise en place d'actions de communication visant à informer sur la nouvelle grille tarifaire, précisant le cas échéant, le montant hors taxes et le montant toutes taxes comprises.

A la lecture de ces enseignements, la grille tarifaire proposée est la suivante :

Sous OSP	
Pour un trajet	Tarifs fret (€ HT)
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	35
Voiture dite de commerce ²⁾	
Inférieur à 4 m	146
Entre 4 et 4,5 m	160
Supérieure à 4,5 m	175

Sous DSP

Pour un trajet	Tarifs fret (€ HT)
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	35
Le mètre linéaire « Export » ou « Matière première » ¹⁾	20
Le mètre linéaire "Export plus" ¹⁾	15
Voiture dite de commerce ²⁾	
Inférieur à 4 m	146
Entre 4 et 4,5 m	160
Supérieure à 4,5 m	175

IV22. Transport de passagers

Même si aucune décision n'a été actée par l'Office des Transports de la Corse, des préconisations ont été formulées, telles que :

- la mise en place d'un tarif unique résident, ou plus globalement, une simplification de la grille tarifaire pour le passager, permettant notamment d'offrir une meilleure lisibilité des prix
- la révision à la baisse éventuelle du tarif maximal résident
- la baisse éventuelle du tarif maximal de transport des véhicules de tourisme pour les résidents en régime unilatéral d'OSP. Au total, il pourrait être déterminé un tarif « acceptable » pour le tandem « couple + voiture »
- une fluctuation du tarif résidents suivant les saisons
- la possibilité pour les compagnies maritimes d'accorder de manière systématique un tarif résident pour le billet retour d'un malade ayant fait l'objet d'une évacuation sanitaire au départ de la Corse
- de même, un système de contrôle pourrait être élaboré pour s'assurer des retombées de ces actions.

En outre, une des principales pistes d'amélioration adressées, cette fois-ci, à l'attention des compagnies maritimes, reste la mise en place d'un système de contrôle en vue d'une comptabilisation la plus fidèle possible des flux résidents transitant au sein des navires. Enfin, elles pourraient être également tenues d'informer le passager résident, de tarifs plus attractifs (type tarif promotionnel par exemple), sous réserve de conditions plus restrictives.

Plus globalement, il serait souhaitable de procéder à une refonte de l'enveloppe de compensation au profit d'un affichage fret / passager.

En l'état, la grille tarifaire (inchangée) est la suivante pour le régime d'OSP :

Aller simple par personne (ou unité)		Tarifs résidents corses € HT (maxima)
Passage	Adulte	26
	Enfant	14
Installation	Cabine hublot	49
	Cabine intérieure	45
	Fauteuil	7
Véhicule (1)	Inférieur ou égal à 4,5 m	33
	Entre 4,5 m et 5 m	37
	Supérieur à 5 m	41

- ✓ sont éligibles au tarif « résident », toutes les personnes justifiant de leur domicile principal, ayant acheté un billet en Corse et effectuant la première traversée au départ d'un port insulaire
- ✓ En outre, un tarif résident contraint est proposé, non remboursable et non modifiable, mais faisant l'objet d'un abattement de 30 %.

IV.3 Les horaires et les fréquences

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

Il apparaît de manière très claire que :

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

commerçants et opérateurs économiques locaux tels qu'ils ont été exprimés en réponse à la consultation publique.

- tout au plus serait-il envisageable de catégoriser les flux de marchandises en fonction de leurs caractéristiques propres pour prendre en compte les contraintes d'exploitation propres à chacune d'entre elles (denrées alimentaires – matières pour la construction BTP – produits destinés aux grandes surfaces ou aux petits commerçants etc). Mais en l'état, la configuration des opérateurs et l'organisation de la logistique ne sont pas encore adaptés à une catégorisation des flux de marchandises selon leurs caractéristiques, d'autant que même dans le secteur de la construction, l'organisation est en flux tendu. Dans tous les cas, il n'appartient pas à l'OTC d'influencer telle organisation de la logistique : il doit seulement s'assurer que la grille horaire et les fréquences qu'il déterminera sont adaptés à la demande actuelle des usagers.

En conséquence, il est préconisé d'établir la grille horaire et de fréquences suivante, distinguant le régime d'OSP et le régime de DSP.

La saison été court du 1^{er} avril au 31 octobre.

L'avant saison d'été court du 1^{er} avril au 30 juin.

La haute saison d'été court du 1^{er} juillet au 31 août.

L'arrière-saison d'été court du 1^{er} septembre au 31 octobre.

La saison hiver court du 1^{er} novembre au 31 mars.

		OSP		DSP	
Horaires		-		Départ entre 19h00 et 20h30 Arrivée entre 6h00 et 07h30 Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire	
Fréquences	PAX + FRET PAX	MARSEILLE	1 en saison hiver 2 en avant saison et arrière-saison d'été 3 en haute saison d'été	FRET	BAS : 7j / 7 + 15 rotations annuelles AJA : 7j / 7 PVO : 3j / 7 PRO : 3j / 7 IRS : 3j / 7 (matières dangereuses : 1 j / 7) + 10 rotations annuelles
		TOULON	1 en saison hiver 1 en avant saison et arrière-saison d'été 2 en haute saison d'été		
		NICE	1 en saison hiver 1 en avant saison et arrière-saison d'été 2 en haute saison d'été	PAX	PROPRIANO 3j/7

V. La cartographie du besoin de service public

		QSP	DSP																												
Volume de PAX / FRET	PAX	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Hypo 80%</th> <th>Ajaccio</th> <th>Bastia</th> <th>Porto Vecchio</th> <th>Propriano</th> <th>Ile Rousse</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>PAX</td> <td>- 1 396 154</td> <td>- 1 905 480</td> <td>- 99 066</td> <td>65 047</td> <td>- 307 741</td> <td>- 3 643 394</td> </tr> <tr> <td>VL</td> <td>- 8 451</td> <td>- 467 864</td> <td>- 6 892</td> <td>26 218</td> <td>- 5 956</td> <td>- 462 945</td> </tr> <tr> <td>ROLL</td> <td>499 741</td> <td>794 349</td> <td>159 816</td> <td>97 224</td> <td>45 169</td> <td>1 596 300</td> </tr> </tbody> </table>	Hypo 80%	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio	Propriano	Ile Rousse	Total	PAX	- 1 396 154	- 1 905 480	- 99 066	65 047	- 307 741	- 3 643 394	VL	- 8 451	- 467 864	- 6 892	26 218	- 5 956	- 462 945	ROLL	499 741	794 349	159 816	97 224	45 169	1 596 300
	Hypo 80%	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio	Propriano	Ile Rousse	Total																								
PAX	- 1 396 154	- 1 905 480	- 99 066	65 047	- 307 741	- 3 643 394																									
VL	- 8 451	- 467 864	- 6 892	26 218	- 5 956	- 462 945																									
ROLL	499 741	794 349	159 816	97 224	45 169	1 596 300																									
FRET	-																														
Port	Toulon, Marseille, Nice		Marseille																												
Fréquences hebdomadaires	MARSEILLE	1j / 7 en saison hiver 2j / 7 en avant saison et arrière-saison d'été 3j / 7 en haute saison d'été	BAS : 7j / 7 + 15 rotations supplémentaires / an AJA : 7j / 7 PVO : 3j / 7 PRO : 3j / 7 IRS : 3j / 7 (matières dangereuses : 1j / 7 + 10 rotations supplémentaires / an)																												
	TOULON	1j / 7 en saison hiver 1j / 7 en avant saison et arrière-saison d'été 2j / 7 en haute saison d'été																													
	NICE	1j / 7 en saison hiver 1j / 7 en avant saison et arrière-saison d'été 2j / 7 en haute saison d'été																													
Horaires	Départ entre 18h30 et 20h Arrivée à quai entre 6h00 et 7h30 Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire																														
Tarifs	FRET	35 € / ml (fret roulant ou conventionnel) Voitures de commerce : - Inférieur à 4 m : 146 € - Entre 4 et 4,5 m : 160 - Supérieure à 4,5 m : 175 €	FRET 35 € / ml (fret roulant ou conventionnel) Voitures de commerce : - Inférieur à 4 m : 146 € - Entre 4 et 4,5 m : 160 - Supérieure à 4,5 m : 175 € ML Export ou Matière Première : 20 € / ML Export + : 15 €																												
	PAX	Passage : adulte : 35 € / enfant : 20 € Installation : cabinet hublot : 51 € / cabine intérieure : 46 € / fauteuil : 7 € Véhicule : inf. ou = à 4,5 m : 46 € / entre 4,5 et 5 m : 51 € / sup. 5 m : 56 €	PAX Passage : adulte : 26 € / enfant : 14 € Installation : cabinet hublot : 49 € / cabine intérieure : 45 € / fauteuil : 7 € Véhicule : inf. ou = à 4,5 m : 33 € / entre 4,5 et 5 m : 37 € / sup. 5 m : 41 €																												
Personnels	Respecter la législation française (décret 99-195), dont le SMIC maritime		Respecter la législation française, (décret 99-195), dont le SMIC maritime																												
Environnement	Respect des normes environnementales (MARPOL + directives UE)		Optimisation des consommations et des rejets des navires + protection des cétacés																												



**Exploitation du transport maritime de passagers et de marchandises au titre de
la continuité territoriale entre les ports de Corse et le continent**

Etude sur la pertinence de la grille tarifaire

lundi 30 avril 2018

SOMMAIRE

I.	Le contexte et la méthode employée	3
1.	Les tarifs pour l'activité « passager »	4
a)	Sous OSP	4
b)	Sous DSP.....	4
2.	Les tarifs pour l'activité fret	6
a)	Sous OSP	6
b)	Sous DSP.....	6
II.	Le cadre juridique applicable à la tarification.....	14
A.	Le principe de la fixation du tarif du service public.....	14
B.	Garantir le respect du principe d'égalité entre les usagers (fret et PAX).....	15
1.	Définition.....	15
a)	Traiter également les situations identiques	15
b)	La possibilité d'instituer une tarification différenciée selon les usagers	16
c)	Les exemples de tarifications différenciées autorisées	17
2.	L'application d'une tarification différenciée pour le transport de PAX/fret en Corse	18
a)	La CdC peut-elle instituer une différenciation tarifaire	18
b)	La CdC pourrait-elle étendre les hypothèses de gratuité ?	20
C.	Garantir le respect du principe de proportionnalité entre le tarif et le service rendu	21
1.	Définition	21
2.	L'application du principe à la desserte maritime Corse / continent	23
III.	Etude de la structuration des coûts	24
A.	Pour le transport routier de marchandises	24
B.	Pour le transport maritime	28
C.	La pertinence de la grille tarifaire.....	39
	Annexes.....	44

I. Le contexte et la méthode employée

L'intérêt de la présente étude relative à la tarification est primordial pour une double raison :

- d'une part, elle conditionne l'équilibre économique futur de l'exploitation mais également, au moins en partie, de l'activité économique de l'île, en particulier sur le fret
- d'autre part, elle constitue par elle-même une obligation de service public, étant susceptible de s'appliquer à tout transport maritime régulièrement effectué, ce qui renforce la nécessité de l'établir sur la base d'estimations précises et réalistes.

Enfin, comme toute tarification, elle doit prendre en compte la réalité parfois complexe de l'organisation des transports, en particulier au niveau du fret, au titre de la typologie des marchandises (liquides, solides, valeur ajoutée, densité, dangerosité, ...), qui doit se traduire in fine par un tarif lisible, adapté et non discriminant. Même si on précisera que les compagnies maritimes ne sont pas en mesure de proposer une typologie voire une hiérarchisation des différentes catégories de marchandises transportées, une remorque pouvant contenir plusieurs palettes de marchandises différentes, liées aux opérations de groupage / dégroupage.

Il faut également prendre en compte les contraintes juridiques liées à la tarification (voir II.).

La tarification objet de la présente étude s'entend du tarif appliqué par les compagnies maritimes aux clients et usagers des services de desserte maritime entre la Corse et le continent. Les clients et usagers comprennent :

- pour l'activité « passager » des compagnies, des passagers résidents en Corse ou non, souhaitant bénéficier d'une installation ou non, et dotés d'un véhicule ou non
- pour l'activité « fret », des remorques ou des mètres linéaires de marchandises acheminés depuis et vers la Corse, accompagnés d'un chauffeur ou non.

En raison des liens forts existant entre les modalités d'organisation de la desserte maritime Corse-Continent et la compétitivité de l'économie Corse, une analyse de la grille tarifaire se pose donc en préalable logique d'une organisation performante du dispositif de continuité territoriale.

Il est rappelé qu'actuellement, deux dispositifs de tarification coexistent :

- la tarification issue du régime unilatéral d'obligations de service public tel qu'institué par la délibération n° 13/263 AC de l'Assemblée de Corse du 20 décembre 2013
- la tarification issue de la convention de délégation de service public conclue avec Corsica Linea et la Méridionale concernant la desserte entre Marseille et les 5 ports corses et qui expire le 31 mai 2019 (ou au 30 septembre 2019 si elle est prolongée de 4 mois).

Pour mémoire, les tableaux ci-dessous présentent les tarifs actuellement pratiqués pour les deux activités « passager » et fret, les points de divergence entre régimes figurant en orange.

1. Les tarifs pour l'activité « passager »

a) Sous OSP

Aller simple par personne (ou unité)		Tarifs résidents corses € HT (maxima)
Passage	Adulte	35
	Enfant	20
Installation	Cabine hublot	51
	Cabine intérieure	46
	Fauteuil	7
Véhicule (1)	Inférieur ou égal à 4,5 m	46
	Entre 4,5 m et 5 m	51
	Supérieur à 5 m	56

b) Sous DSP

Des tarifs différenciés sont appliqués entre :

- Les passagers résidents qui peuvent avoir accès aux tarifs de base et contraint (tarif moins élevé mais accompagné de conditions plus strictes, voir infra)
- Les passagers non-résidents pour lesquels une seule grille tarifaire est proposée.

Aller simple par personne (ou unité)		Tarifs résidents corses € HT (maxima)
Passage	Adulte	35
	Enfant	18
Installation	Cabine hublot	49
	Cabine intérieure	45
	Fauteuil	7
Véhicule (1)	Inférieur ou égal à 4,5 m	44
	Entre 4,5 m et 5 m	49
	Supérieur à 5 m	54

Aller simple par personne (ou unité)		Tarifs Résidents contraints (€)
Passage	Adulte	25
	Enfant	14
Installation	Cabine hublot	34
	Cabine intérieure	32
	Fauteuil	5
Véhicule (1)	Inférieur ou égal à 4,5 m	31
	Entre 4,5 et 5 m	34
	Supérieur à 5 m	38

On rappellera que :

- Sont éligibles au tarif « résident », toutes les personnes justifiant de leur domicile principal, ayant acheté un billet en Corse et effectuant la première traversée au départ d'un port insulaire ;
- En outre, un tarif résident contraint est proposé, non remboursable et non modifiable, mais faisant l'objet d'un abattement de 30%.

Tarif pour résidents (hors ES (4))

	Tarif mini ⁽²⁾		Tarif mini ⁽²⁾		Tarif maxi	
	Basse Saison Du 03/11/16 Au 30/03/17	Moyenne Saison Du 31/03/17 au 22/06/17 Et du 04/09/17 au 30/09/17	Haute Saison Du 23/06/17 Au 03/09/17	Toutes saisons		
Aller simple par personne (ou unité)						
Passage	Adulte 19 Enfant 12	26 15	33 19	76 40		
Installation	Cabine hublot 37	46	54	140		
	Cabine intérieure 32	37	43	120		
Véhicule ⁽¹⁾	Fauteuil 4	5	6	10		
	Inférieur ou égal à 4,5 m 24	39	55	163		
	Entre 4,5 m et 5 m 25	42	60	175		
	Supérieur à 5 m 29	47	66	203		

2. Les tarifs pour l'activité fret

De la même manière, le tarif fret appliqué varie suivant le régime :

a) Sous OSP

Pour un trajet	Tarifs fret (€ HT)
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	42.5
Voiture dite de commerce ²⁾	
Inférieur à 4 m	146
Entre 4 et 4,5 m	160
Supérieure à 4,5 m	175

b) Sous DSP

Pour un trajet	Tarifs fret (€ HT)
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	40
Le mètre linéaire « Export » ou « Matière première » ¹⁾	20
Le mètre linéaire "Export plus"¹⁾	15
Voiture dite de commerce ²⁾	
Inférieur à 4 m	146
Entre 4 et 4,5 m	160
Supérieure à 4,5 m	175

On soulignera la mise en place de tarifs spécifiques durant la saison 2016-2017¹ :

- Un tarif « export » pour les liaisons Corse-Continent applicable aux productions agricoles agroalimentaires et aux produits manufacturés ou industriels réalisés en Corse ;
- Un tarif « Export plus » applicable au transport de marchandises élaborées en Corse à partir de matières premières produites et transformées en Corse certifiées par un organisme compétent ;
- Un tarif « Matières premières » pour des liaisons Corse-Continent applicable au fret des matières premières à destination de la Corse et destinées à être transformées en Corse, à la condition que l'acquéreur n'en soit pas le consommateur final.

De manière générale, concernant le tarif fret de base, il a progressivement été revu à la baisse ces dernières années, suivant la volonté de la Collectivité de Corse, qui a toujours souhaité réduire le handicap de l'insularité en Corse, au bénéfice de la population locale et son économie. Historiquement en effet, « en application des dispositions de l'article 73 de la loi du 13 mai 1991, la Collectivité Territoriale de Corse définit, sur la base du principe de continuité territoriale, destiné à atténuer les

¹ Assemblée de Corse, délibération n°17/245 AC de l'Assemblée de Corse portant règlement pour le traitement des tarifs export, export plus et matières premières dans le cadre du transport maritime de fret, 28 juillet 2017, 31 pages

	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio
Prix de vente équivalent routier	468 €	494 €	580 €
Prix au mètre linéaire (sur la base d'une remorque standard)	35 €/ml	39 €/ml	43 €/ml

Tableau 2. Estimation du tarif au mètre linéaire⁶

Le tableau ci-dessus présente donc une estimation de ce que pourrait être le tarif du fret routier pour des distances équivalant les distances maritimes Bastia-Marseille, Ajaccio-Marseille et Porto-Vecchio-Marseille. Ces estimations reposent bien entendu sur des hypothèses de travail notamment retenues par le Comité National Routier. L'encadré ci-dessous décrit la méthode de calcul⁷ adoptée :

Le calcul du prix de revient est issu de la somme de 3 types de coûts :

- Le coût kilométrique comprenant les coûts liés au carburant, pneumatiques, entretien-réparations, péages. Il est estimé à 0.456 € le kilomètre ;
- Le coût horaire conducteur comprenant sa rémunération, les cotisations employeurs, frais de déplacement. Il est estimé à 19.69 € de l'heure ;
- Le coût fixe journalier comprenant le financement et renouvellement du véhicule, les assurances, la taxe à l'essieu, les coûts indirects de structure. Il est estimé à 162.79 € pour une journée de 10 heures.

En outre, la vitesse moyenne retenue pour les calculs est de 60 km/h.

Il est à noter que 2 heures ont été ajoutées dans le calcul du terme horaire, correspondant aux temps de chargement / déchargement.

Par ailleurs, les distances maritimes concernées correspondent à du cabotage régional.

Enfin, le taux de marge retenu pour le calcul du prix de vente est de 6%.

Ce travail d'estimation permet ainsi de mettre en exergue la concordance du tarif fret actuellement pratiqué dans le cadre des régimes d'OSP et de DSP (respectivement 42.50 et 40 € le mètre linéaire), avec le tarif fret équivalent terrestre (situé entre 35 € et 43 € le mètre linéaire suivant les trajets), et ce en se basant sur les indications en termes de coûts proposées par le Comité National Routier.

⁶ Source : Ibidem

⁷ Source : Ibidem



Figure 2. Distance maritime entre Toulon et les ports Corses⁸

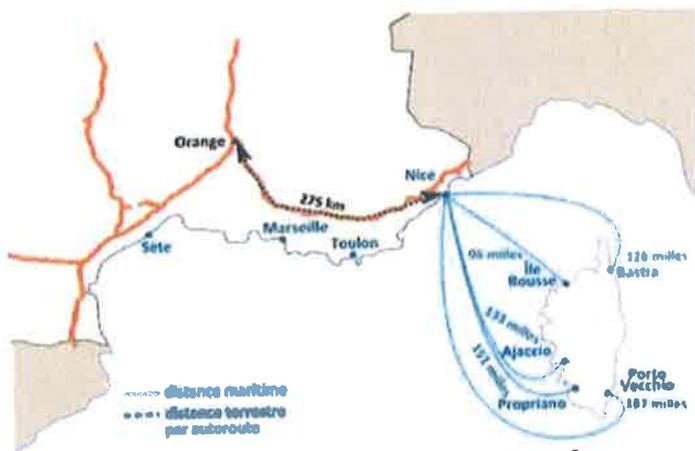


Figure 3. Distance maritime entre Nice et les ports Corses⁹

	Distance en km
Marseille Bastia	400
Marseille Ajaccio	350
Marseille Porto-Vecchio	450
Toulon Bastia	330
Toulon Ajaccio	276
Toulon Porto-Vecchio	365
Nice Bastia	233
Nice Ajaccio	246
Nice Porto-Vecchio	346

Toutefois, un certain nombre de paramètres peut venir encore accroître le coût du transport maritime, pour un transporteur routier opérant des liaisons Corse-continent, comme la nature des chargements, la possibilité de limiter les retours à vide, ou encore l'intensité concurrentielle pesant sur le marché. A cet égard, force est de constater que :

⁸ Source : Rapport d'étude sur la desserte portuaire

⁹ Source : Ibidem

- S'il n'existe pas de données permettant d'identifier la nature des chargements, l'on sait que 75% des produits consommés proviennent de l'extérieur. En outre, d'après les propos recueillis auprès de la Corsica Linea, la majeure partie des produits importés serait des produits alimentaires, des matériaux de construction... en somme à l'image des grandes entreprises identifiées sur le marché insulaire
- S'agissant des retours à vide, le déséquilibre des échanges ne laisse aucun doute sur le fait que la majeure partie des retours est réalisée à vide, pour un départ depuis le continent, augmentant encore le coût global du trajet maritime : ainsi, d'après un des transporteurs routiers interrogés, les seules périodes pour lesquelles les retours à vide sont limités, coïncident avec le salon de l'agriculture ou encore la période de commercialisation des clémentines Corses, soit les mois de novembre et décembre
- Enfin, globalement, la filière du transport routier en Corse reste très émiettée (73% des entreprises emploient moins de 5 salariés en 2015), à l'exclusion des quelques entreprises structurées, telles que Rocca, FILAC, SETEC ou encore STEB. On précisera néanmoins que même pour des structures comme la STEB, l'intensité capitalistique qui pèse sur l'activité est élevée et supérieure à la moyenne sectorielle (en 2015 : l'intensité capitalistique¹⁰ est de 1.30 contre 0.74 pour son secteur en moyenne en France).

Ces spécificités du marché sont de nature à fragiliser toute une profession qui doit faire face à une intensité concurrentielle forte en provenance de l'extérieur, et ce alors même que la plupart des professionnels transporteurs routiers sont en réalité de toutes petites structures dotées de marges de manœuvre réduites sur le plan tarifaire, face à des grands noms du transport international. Ces nouvelles contraintes pesant sur les professionnels du secteur routier de marchandises seraient de nature à justifier la pratique du tarif équivalent terrestre « plancher », soit un tarif maritime fret a minima de l'ordre de 35 € le mètre linéaire.

Pour juger de la pertinence de la grille tarifaire en vigueur, il convient tout d'abord de bâtir :

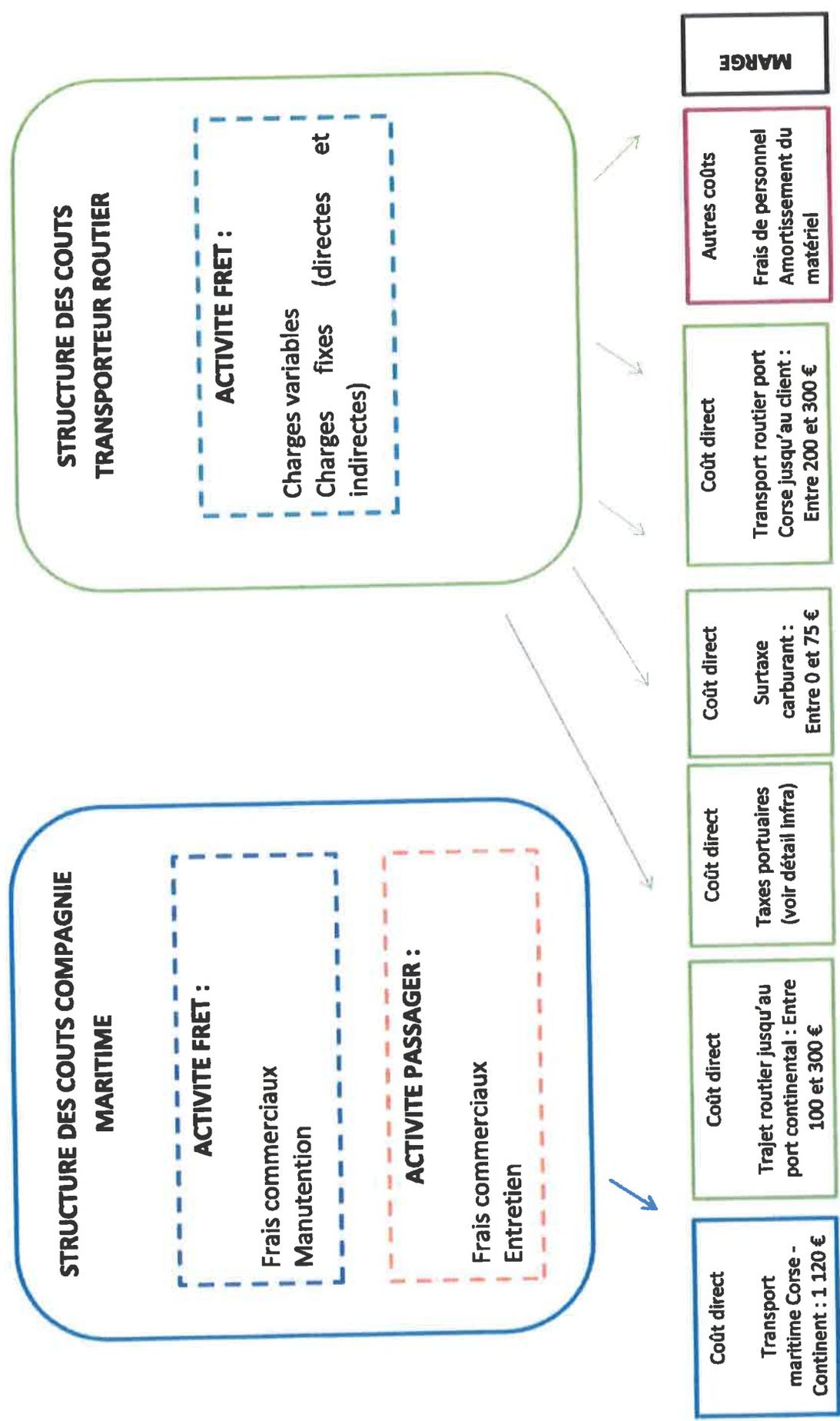
- une structure des coûts, en distinguant fret et passager, qui permet d'établir la performance des compagnies maritimes, d'une part
- une structure des coûts du fret propre aux transporteurs routiers, qui circonscrit clairement l'impact de la précédente.

La confrontation entre le coût pour un transporteur routier, direct (par exemple le coût du transport maritime) et indirect (rupture de charges, ...), - lié au transport maritime et les prix actuellement pratiqués par les compagnies, permettra d'identifier alors les marges de manœuvre possibles, dans le but notamment de réduire l'impact du coût du transport maritime sur le coût du fret facturé aux usagers¹¹, comme de préparer l'estimation du financement public à mobiliser (Cf. Etude sur les modes de gestion).

Le schéma ci-dessous reprend la démarche méthodologique empruntée :

¹⁰ Mesurée par le rapport entre les immobilisations corporelles brutes et la valeur ajoutée

¹¹ On rappellera que le niveau de vie sur l'île y est plus élevé, avec un niveau général des prix à la consommation des ménages hors loyers, en mars 2015, supérieur par rapport à ceux pratiqués en France de Province (de l'ordre de +3.6%, et en particulier pour les produits alimentaires +8.7%, d'après une enquête INSEE). Dans le même temps, le PIB par habitant, même s'il progresse ces dernières années, reste en deçà de la moyenne Française (26 432 € contre 32 736 € pour la France métropolitaine en 2014).



COUT GLOBAL DU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES POUR UN USAGER : env 2 000 €

de ce type, considérant au surplus, qu'à l'heure actuelle, on ne saurait dire si tous les passagers résidents optent pour un tarif résident. De ce fait, une partie des flux résidents pourrait échapper aux statistiques

- **il n'a pas été possible de distinguer dans les différents types de coûts, la typologie des marchandises, les acteurs eux-mêmes n'étant pas en mesure de nous proposer une typologie des marchandises transportées et leur poids respectif, même si l'alimentaire prédomine vraisemblablement**
- **qu'il s'agisse de la structure des coûts pour les compagnies maritimes ou bien les transporteurs routiers, les conseils ont tenté d'affecter de la manière la plus fine possible les différents postes de dépenses, notamment pour les compagnies maritimes, certaines ne pouvant au final être rangées par destination.**

Pour construire cette structure des coûts, les conseils ont travaillé avec la participation :

- **des deux compagnies maritimes délégataires**
- **de 4 transporteurs routiers qui ont accepté de communiquer leurs données certaines très détaillées, d'autres plus globales et basées sur des estimations : FILAC, STEB, Casincaise, et SETEC. 4 réunions de travail ont été organisées, en plus, des échanges de mail et des points téléphoniques.**

La structure des coûts ci-après décrite a été élaborée à partir des informations collectées auprès des acteurs et basées également sur des hypothèses de travail (III.).

II. Le cadre juridique applicable à la tarification

A. Le principe de la fixation du tarif du service public

Concernant les délégations de service public (régime conventionnel de service public), l'article 32 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, qui reprend l'article L. 1411-2 du CGCT, précise que le contrat de concession, et notamment celui de délégation de service public, « détermine les tarifs à la charge des usagers et précise l'incidence sur ces tarifs des paramètres ou indices qui déterminent leur évolution ».

En application de l'article L. 4221-1 pour les régions, seul l'organe délibérant de la collectivité territoriale délégante est compétent pour instaurer et fixer le tarif de la redevance pour service rendu que constitue le tarif d'un service public.

Il revient exclusivement à la collectivité délégante de fixer les tarifs et les modalités de leur évolution, le délégataire n'étant pas compétent en la matière (CAA de Nantes, 3 février 2012, req. n° 10NT00378¹²).

Il a même récemment été jugé que l'absence de ces informations tarifaires dans une convention de délégation est constitutive d'une faute de la collectivité (CAA de Marseille, 7 novembre 2016, req. n° 14MA04055).

Le tarif décidé par l'autorité délégante s'impose à l'exploitant délégataire, qui doit l'appliquer dans ses relations commerciales avec les usagers (clients).

Cette obligation est d'ailleurs reprise à l'article L. 4424-20 du CGCT relatif à la desserte maritime Corse / continent et au champ de compétence de l'OTC :

"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".

Concernant le régime unilatéral d'obligations de service public, le tarif est également fixé par l'autorité organisatrice du service et il s'impose, *a fortiori*, à tous les opérateurs à qui s'appliquent les sujétions de service public.

Concernant la desserte maritime Corse / continent, le tarif du service public propre au régime unilatéral d'OSP issu de la délibération n° 13/263 AC du 20 décembre 2013 s'impose à toutes les compagnies maritimes (cf. I.).

Il ne fait pas de doute que la Collectivité de Corse dispose d'un très large pouvoir pour fixer la grille tarifaire qui s'applique à la desserte maritime Corse / continent. Néanmoins, elle n'est pas entièrement libre dans la fixation de cette grille.

¹² "Considérant que ladite convention fixe, notamment, dans ses articles 40, 41, 42 et 56 et dans son annexe 31, conformément aux dispositions précitées de l'article L. 1411-2 du code général des collectivités territoriales, les tarifs applicables aux usagers, qui ont été établis par la commune, ainsi que leurs modalités d'indexation ; qu'aucune de ces dispositions réglementaires n'a pour objet ou pour effet de donner compétence à la société délégataire pour la détermination de ces tarifs (...)".

Dans tous les cas, le tarif doit être établi selon des critères objectifs et rationnels, dans le respect du principe d'égalité entre les usagers du service public, de proportionnalité et des règles de la concurrence.

Les contraintes juridiques liées à la tarification des services de transport maritime Corse / continent, que ce soit pour le transport de passagers ou de marchandises, sont doubles :

- il importe de garantir le respect du principe d'égalité des usagers (transporteurs routiers, acteurs économiques, particuliers etc) (B.)
- il importe de garantir le respect du principe de proportionnalité entre le prix du service et son coût. Le prix doit correspondre à une contrepartie pour l'utilisateur (C.).

B. Garantir le respect du principe d'égalité entre les usagers (fret et PAX)

La tarification du transport maritime de passagers et de marchandises doit en premier lieu respecter le principe d'égalité entre les usagers car il constitue un des éléments fondamentaux de la notion même de service public.

Concernant le transport maritime Corse / continent, il est précisé que les usagers sont :

- les passagers qui achètent un billet auprès d'une compagnie maritime et qui utilisent les services de transport afférents
- les acteurs économiques (transporteurs routiers, commerçants, artisans, grande distribution etc) qui achètent un billet auprès d'une compagnie maritime et qui utilisent les services de transport de marchandises afférents à titre professionnel.

On distingue donc deux catégories d'usagers, les uns "particuliers" (PAX), les autres "professionnels" (fret).

1. Définition

a) Traiter également les situations identiques

Application du principe général de l'égalité des citoyens devant la loi et les charges publiques, le principe d'égalité devant les services publics a une valeur constitutionnelle, tirée de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen (DDHC). Il vaut pour les services publics administratifs¹³ comme pour les services publics industriels et commerciaux¹⁴.

Le principe d'égalité signifie que toutes les personnes répondant aux conditions pour accéder au service doivent en profiter effectivement. Mais cette égalité coïncide aussi et surtout avec l'égalité devant les charges publiques, c'est-à-dire devant les tarifs.

¹³ CE, sect., 9 mars 1951, *Sté des concerts du conservatoire*, req. n° 92004.

¹⁴ CE, 1^{er} avril 1938, *Sté L'alcool dénaturé*, Rec. CE 1938, p. 337.

Le tarif du service peut être identique pour tous les usagers mais il peut aussi comporter des variations reposant soit sur une différence de situation, soit sur une nécessité d'intérêt général.

A titre d'exemple, le Conseil constitutionnel, par une décision n° 2013-666 du 11 avril 2013, a censuré les dispositions de la loi visant à préparer la transition vers un système énergétique sobre et portant diverses dispositions sur la tarification de l'eau et sur les éoliennes qui prévoyaient un dispositif de bonus-malus sur les consommations domestiques d'énergies de réseau (électricité, gaz naturel et chaleur en réseau) à partir du calcul d'une quantité annuelle d'énergie appelée « volume de base ».

Le dispositif projeté était contesté en particulier au motif qu'il conduisait à rompre l'égalité entre consommateurs d'énergie en fonction de leur localisation au sein d'une même commune, de leur situation personnelle selon qu'ils demeurent ou non à leur domicile, de la nature et la surface de leur logement ou du type de consommation d'énergie employée pour le chauffage. Ces dispositions, dans la mesure où elles méconnaissaient le principe d'égalité devant les charges publiques, ont été déclarées contraires à la Constitution.

Le Conseil constitutionnel a par ailleurs jugé à cette occasion que « le principe d'égalité ne fait pas obstacle à ce que soient établies des impositions spécifiques ayant pour objet d'inciter les redevables à adopter des comportements conformes à des objectifs d'intérêt général, pourvu que les règles qu'il fixe à cet effet soient justifiées au regard desdits objectifs »¹⁵.

b) La possibilité d'instituer une tarification différenciée selon les usagers

La jurisprudence a dégagé un certain nombre de cas dans lesquels la pratique de tarifs différenciés selon les usagers a été admise.

Si une différenciation tarifaire est permise, il n'est jamais obligatoire pour une collectivité publique de faire varier les tarifs selon les catégories d'usagers, sauf si la loi l'impose. La collectivité territoriale peut appliquer un tarif unique pour toutes les catégories d'usagers sans distinction. Elle n'est pas contrainte de traiter différemment des situations différentes (CE, ass., 28 mars 1997, *Sté Baxter*, req. n° 179049).

La jurisprudence admet que soient fixés « des tarifs différents applicables, pour un même service rendu, à diverses catégories d'usagers d'un service ou d'un ouvrage public », mais celles-ci doivent être justifiées, à moins qu'elles ne résultent d'une loi, soit par « des différences de situation appréciables entre les usagers », soit par « une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service ou de l'ouvrage » (CE, 10 mai 1974, *Denoyez et Chorques*, Rec. p. 274).

Dans ce cas d'espèce, a été considéré comme injustifiée une modulation tarifaire fondée sur une simple différence de lieu de résidence, n'entraînant pas pour autant des sujétions de nature différente pour les usagers concernés. En l'occurrence, la différenciation tarifaire, pour l'usage du bac de l'île de Ré, entre les usagers résidant sur l'île et ceux résidant sur le continent a été jugée illégale, mais pas une différenciation entre les résidents de la Charente-Maritime et ceux d'autres départements.

Si des différenciations tarifaires sont possibles, elles doivent être justifiées par des critères objectifs. Une collectivité publique peut instaurer des tarifs différentiels dans trois cas :

- elle y est autorisée par la loi

¹⁵ Conseil constitutionnel, décision n° 2013-666 DC du 11 avril 2013.

- elle est justifiée par l'intérêt général
- il existe une différence de situation objectivement appréciable entre les usagers.

Le principe d'égalité ne signifie pas que tous les individus doivent toujours être traités de la même façon.

Cette position du juge administratif est régulièrement confirmée :

- « la tarification des services rendus par un service public industriel et commercial ne peut, sans porter atteinte au principe d'égalité des usagers du service public, prévoir des tarifs différents selon les catégories d'usagers qu'à la condition que ces différences soient justifiées par des considérations d'intérêt général en rapport avec l'exploitation du service ou fondées sur des différences objectives de situation des usagers concernés »¹⁶
- dans la mesure où les tarifs applicables aux usagers résidant hors de la commune excédaient le prix de revient du service fourni, la commune n'était pas fondée à se plaindre de ce que le tribunal administratif ait annulé la délibération fixant les tarifs¹⁷

C'est donc seule l'existence de catégories d'usagers qui peut être à l'origine d'un traitement différent : la nécessité d'intérêt général ne permettant nullement que puissent être traités de manière différente des usagers se trouvant dans une même situation, car la différence de traitement doit toujours être adéquate à ce qui la justifie.

La différence de situation appréciable doit être affectée d'un certain degré d'intensité, sinon la création d'une catégorie particulière d'usagers se trouve entachée d'illégalité. La différence de situation doit toujours être appréhendée par rapport à l'objet et aux finalités du service public.

Par exemple, il a été jugé que si la tarification d'un service de distribution d'eau pouvait décroître en fonction du volume consommé, elle ne pouvait varier, en revanche, selon le degré de ressources des usagers¹⁸. Cette discrimination étant en effet sans rapport avec l'objet du service¹⁹.

c) Les exemples de tarifications différenciées autorisées

De cet état du droit positif issu de la jurisprudence administrative, il ressort que les différenciations suivantes sont notamment possibles :

- **l'usage régulier du service** peut justifier la fixation d'un tarif préférentiel. Le caractère régulier ou occasionnel d'usager du service peut conduire à fixer des tarifs différents si cela impose des

¹⁶ CE, 12 juillet 1995, *Commune de Maintenon*, req. n° 147947.

¹⁷ CE, 2 avril 1997, *Commune de Montgeron*, req. n° 124883.

¹⁸ CE 17 décembre 1982, *Préfet de la Charente-Maritime*, req. n° 23293.

¹⁹ Autres exemples de discrimination illicite : discrimination entre les usagers d'un abattoir selon la provenance des viandes (CE, 10 mars 1976, *Ville de Toulon*, req. n° 93047), entre les usagers d'un conservatoire de musique selon le montant des revenus de la famille (CE, 26 avril 1985, *Ville de Tarbes c/Association des parents d'élèves anciens et anciennes élèves de l'école nationale de musique de Tarbes*, req. n° 41169), ou encore la prise en compte du lieu de domicile dans celui demandé aux usagers d'une cantine scolaire (CE, 5 octobre 1984, *Commissaire de la République du département de l'Ariège*, req. 47875), d'une école de musique (CE, 31 mai 1985, *Commune de la Ciotat*, req. n° 55911) ou d'une halte-garderie (CE 31 mai 1985, *Commune d'Aubagne*, req. n° 55910).

sujétions particulières au service. Le Conseil d'État a admis que, au regard du système retenu d'approvisionnement d'une cantine scolaire, impliquant la préparation des repas 48 heures à l'avance, les parents ne réservant pas à l'avance les repas de leurs enfants font peser sur le service public une sujétion particulière qui justifie la fixation d'un tarif plus élevé que le tarif ordinaire applicable aux parents des enfants qui fréquentent en permanence la cantine²⁰

- **le lieu de résidence de l'utilisateur** peut justifier l'application d'un tarif préférentiel. Le juge reconnaît la pertinence du critère de la résidence lorsque le fonctionnement du service fait appel à un financement par le budget de la collectivité. Tel est le cas, par exemple, pour une école de musique²¹ et une crèche²², pour les enfants domiciliés dans la commune. Par ailleurs, il a été reconnu qu'un tarif préférentiel était légal pour un pont à péage à l'égard des résidents permanents de l'île desservie mais pas pour les personnes y possédant une simple résidence d'agrément (CE, 10 mai 1974, n° 88032)
- **la situation de l'utilisateur par rapport au lieu de destination**. En matière de transport routier scolaire, a été admise la différenciation tarifaire selon que l'élève est obligé ou non de suivre l'enseignement de sa spécialité dans un établissement hors secteur. Si le secteur académique comprend un établissement dispensant cette spécialité et que l'élève suit sa scolarité dans un établissement "spécialisé" hors secteur, l'indemnité tarifaire ne prendra en compte que le trajet entre le domicile et l'établissement de secteur²³.

Très récemment encore, il a été jugé qu'un tarif différencié entre des plaisanciers et des résidents de l'île desservie pour un service de desserte maritime était légal (CAA de Marseille, 13 juin 2016, req. n° 15MA00808, à propos de la desserte des îles du Frioul, au large de Marseille).

2. L'application d'une tarification différenciée pour le transport de PAX/fret en Corse

Il convient de rappeler que le principe d'égalité est apprécié globalement, par rapport à l'équilibre financier global de la concession, et non dans le détail de chaque spécificité de la marchandise ou de la personne transportée.

a) La CdC peut-elle instituer une différenciation tarifaire

Comme rappelé au I., la CdC a institué des tarifs différenciés, tant pour le transport de passagers, que pour le transport de marchandises, en régimes d'OSP et de CDSP.

Concernant les passagers, la grille tarifaire diffère selon les critères suivants :

- le lieu de résidence du passager (résident corse ou pas)
- l'âge du passager (adulte ou enfant)
- le confort d'installation (cabin hublot ou intérieure, fauteuil)

²⁰ CE, 9 mars 1998, *Ville de Marignane*, req. n° 158334.

²¹ CE, 20 mars 1987, *Commune de La Ciotat*, req. n° 68507.

²² CAA de Bordeaux, 19 mars 2003, *Commune de Lavour*, req. n° 98BX02088.

²³ CE, 4 mai 1998, *Département de Côte d'Or*, req. n° 160752.

- la dimension du véhicule de tourisme
- la date d'achat du billet, la période du trajet et les conditions commerciales (billet non modifiable et non remboursable) pour les tarifs résidents corses "contraints".

Cette différenciation tarifaire paraît conforme au droit positif dans la mesure où :

- les différenciations tarifaires décidées par la CdC sont justifiées par des motifs d'intérêt général difficilement contestables :
 - o elles garantissent l'accès à la desserte maritime Corse /continent à tous les usagers, quel que soit leur niveau de revenus
 - o elles garantissent le respect du principe de continuité territoriale en fixant des tarifs particuliers au transport de marchandises corses à l'exportation (manufacturés ou pas)
- les différenciations tarifaires décidées par la CdC sont justifiées par des différences objectives de situation entre les usagers :
 - o la qualité de résident corse / non corse : les résidents corses étant susceptibles d'utiliser plus souvent les transports maritimes (pour se rendre sur le continent, en vacances, pour des raisons professionnelles etc), ils ne sont pas placés dans la même situation que les autres usagers. Les autres usagers utilisent les transports maritimes pour se rendre en Corse à titre occasionnel (CAA de Marseille, 13 juin 2016, req. n° 15MA00808, à propos de la desserte des îles du Frioul).
 - o adulte / enfant : le niveau de revenus entre ces deux catégories d'usagers justifie à l'évidence une différenciation tarifaire
- les différenciations tarifaires décidées par la CdC sont toutes liées à l'objet de la DSP : la desserte maritime de la Corse :
 - o le confort d'installation en cabinet est lié à l'activité de transport des passagers, il s'agit des conditions d'exécution des prestations fournies par les compagnies maritimes
 - o la taille des véhicules de tourisme des passagers justifie une différenciation tarifaire car un taux important de passagers voyage avec son véhicule.
- les différenciations tarifaires décidées par la CdC constituent la contrepartie d'un service rendu :
 - o la localisation de la cabine (hublot ou intérieure) est une modalité particulière d'exécution du contrat de transport conclu entre la compagnie et l'utilisateur. Il s'agit d'une prestation supplémentaire facultative qui améliore le confort du passager et constitue la contrepartie d'un "service" supplémentaire qui justifie un prix différent
 - o la taille des véhicules de tourisme justifie une différenciation tarifaire car la contrainte d'exploitation pour la compagnie maritime n'est pas la même. Le volume occupé par le véhicule conditionne directement la place disponible sur le navire. Le niveau et la qualité de prestation offerts par la compagnie ne sont pas identiques.

b) La CdC pourrait-elle étendre les hypothèses de gratuité ?

Actuellement, la CdC et l'OTC n'ont prévu aucune hypothèse de tarification "*gratuite*" pour les usagers. Il existe bien un tarif résident contraint, non remboursable et non modifiable, mais il fait l'objet d'un abattement de 30 % et non d'une gratuité.

La CdC pourrait-elle envisager l'instauration d'une gratuité du service pour certaines catégories d'usagers (étudiants résidents corses, personnes âgées etc) ?

Il s'agirait en réalité de l'application d'une tarification "différenciée", pour laquelle il est renvoyé aux développements précédents.

Pour autant, si ces hypothèses de gratuité venaient à être étendues, la question des conséquences de cette gratuité du service public pour certaines catégories d'usagers serait susceptible d'avoir des conséquences sur la nature juridique de la concession.

Si le service de transport maritime devenait gratuit pour tout ou partie des usagers, pourrait-on encore qualifier le contrat conclu entre la CdC et la compagnie maritime de concession de service public ?

La question a été posée en matière de transports publics et a été tranchée par le tribunal administratif de Marseille dans une ordonnance rendue le 6 décembre 2011, *Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile*.

La problématique repose sur la définition du contrat de délégation de service public, définition qui s'est affinée au fil de la jurisprudence et a été inscrite à l'article L. 1411-1 du CGCT tel qu'issu de l'article 58 de l'ordonnance du 29 janvier 2016 :

« Une délégation de service public est un contrat de concession (...) conclu par écrit, par lequel une autorité délégante confie la gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

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

La notion de risque d'exploitation, de risque financier supporté par le délégataire sous l'influence du droit communautaire et de la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne est devenue peu à peu l'élément déterminant d'identification des délégations de service public vis-à-vis des marchés publics. La notion de risque apparaît désormais comme le critère déterminant de la concession, dont la délégation de service public fait désormais partie.

Dès lors peut-on se poser la question suivante : le risque économique ou l'aléa d'exploitation que doit supporter le délégataire étant devenu consubstantiel à la notion de délégation de service public, comment concilier cette obligation avec l'existence d'un service public en tout ou partie gratuit ?

Pour le Tribunal administratif de Marseille : « la circonstance que le délégataire ne perçoive plus de recettes liées au paiement par les usagers de titres de transport est, en l'espèce, sans incidence sur l'économie globale du contrat et sur l'existence d'un risque d'exploitation pour le délégataire ».

Dans la mesure où la perception de recettes tirées de la vente des titres de transport a été remplacée pour le délégataire par la perception d'une compensation financière, variable en fonction de la fréquentation, l'existence d'un risque d'exploitation pour le délégataire n'est pas remise en cause et partant, le contrat peut bien être qualifié de délégation de service public.

Il en ressort qu'il n'existe pas d'antinomie de principe entre gratuité du service et délégation de service public, à la condition toutefois que l'analyse de l'économie globale du contrat révèle, en cette circonstance, l'existence d'un risque économique pour le délégataire du service public. Autrement dit, la rémunération du délégataire sur les usagers du service n'est pas la seule condition de l'existence d'un aléa économique mais la présence de cet aléa constitue bien le critère d'identification de la délégation de service public par rapport à un marché.

En l'espèce, il ne s'agirait pas pour la CdC d'étendre la gratuité du service à tous les usagers et à toutes les catégories de marchandises mais seulement à certaines d'entre elles.

Les conséquences d'une telle gratuité, **partielle**, sur la qualification de la concession seraient sans aucune portée car l'exploitant continuerait de supporter un risque économique, un aléa d'exploitation substantiel concernant les autres passagers / marchandises.

En tout état de cause, cette gratuité partielle ne signifierait pas la suppression de tout risque économique pour l'exploitant dans la mesure où la compensation financière qui serait versée par la CdC en contrepartie de cette gratuité pourrait elle-même reposer sur le niveau de trafic constaté ou sur le nombre de passagers effectivement transportés.

Aussi, dans l'hypothèse d'une gratuité partielle de certains services, le risque de requalification de la concession de service public de transport maritime en marché public serait très faible, voir inexistant.

C. Garantir le respect du principe de proportionnalité entre le tarif et le service rendu

1. Définition

Le principe de proportionnalité du prix au service rendu à l'utilisateur a notamment été affirmé par le Conseil d'État dans un arrêt du 30 septembre 1996 :

"les tarifs des services publics à caractère industriel et commercial, qui servent de base à la détermination des redevances demandées aux usagers en vue de couvrir les charges du service, doivent trouver leur contrepartie directe dans le service rendu aux usagers ». En l'espèce, il avait été jugé que le tarif était illégal en tant qu'il comportait la répercussion de droits d'usage versés par le concessionnaire à la commune "sans contrepartie directe dans les prestations fournies par le service"²⁴.

²⁴ CE 30 septembre 1996, *Société stéphanoise des eaux*, req. n° 156176 et n° 156509, Lebon p. 355.

Il se traduit par une interdiction de financer autre chose que le service public lui-même. Le juge vérifie néanmoins plus l'existence que la valeur de cette contrepartie.

Le Conseil d'Etat privilégie la règle d'équivalence entre le tarif et la valeur de la prestation à celle du plafonnement :

"Considérant que, pour être légalement établie -et, en particulier, ne pas revêtir le caractère d'une imposition dont seul le législateur pourrait fixer les règles- une redevance pour service rendu doit essentiellement trouver une contrepartie directe dans la prestation fournie par le service ou, le cas échéant, dans l'utilisation d'un ouvrage public et, par conséquent, doit correspondre à la valeur de la prestation ou du service ;

que, si l'objet du paiement que l'administration peut réclamer à ce titre est en principe de couvrir les charges du service public, il n'en résulte pas nécessairement que le montant de la redevance ne puisse excéder le coût de la prestation fournie ;

qu'il s'ensuit que le respect de la règle d'équivalence entre le tarif d'une redevance et la valeur de la prestation ou du service peut être assuré non seulement en retenant le prix de revient de ce dernier, mais aussi, en fonction des caractéristiques du service, en tenant compte de la valeur économique de la prestation pour son bénéficiaire ;

que, dans tous les cas, le tarif doit être établi selon des critères objectifs et rationnels, dans le respect du principe d'égalité entre les usagers du service public et des règles de la concurrence"²⁵.

Le montant d'une redevance peut excéder le coût de la prestation (abandon de la règle du plafonnement), mais doit correspondre à la valeur de celle-ci (règle d'équivalence). Pour sa fixation, l'administration peut prendre en compte, comme avant, le prix de revient du service, mais aussi d'autres paramètres.

La proportionnalité entre le tarif et le coût s'apprécie au niveau global et non pas à celui de la facture de chacun des usagers.

Il été jugé que, compte tenu notamment des charges fixes qu'entraînent l'utilisation saisonnière des terrains de camping isolés et leur dispersion dans l'île d'Oléron, le montant de la redevance pour l'enlèvement des ordures ménagères a pu, sans que soient méconnues les dispositions de l'article L. 233-78 du Code des communes [CGCT, art. L. 2333-76], aux termes desquelles la redevance doit être « calculée en fonction de l'importance du service rendu », être fixé au même niveau pour un terrain de camping isolé comportant trois installations et pour un foyer de résidents permanents²⁶.

La légalité du tarif au regard du principe de proportionnalité est appréciée au moment de l'adoption du tarif, c'est-à-dire en cas de délégation au moment de son attribution. Une fois le tarif établi, il est applicable et légal même si les conditions d'exécution évoluent.

²⁵ CE, 16 juillet 2007, req. n° 293229.

²⁶ CE 4 juin 1986, *Association des propriétaires des terrains pour les loisirs en Oléron c/Sivom d'Oléron*, req. n° 44988.

2. L'application du principe à la desserte maritime Corse / continent

La grille tarifaire actuellement applicable aux services de desserte maritime Corse / continent respecte le principe de proportionnalité du prix au service rendu et le prix payé par l'utilisateur est en adéquation avec la qualité de service fournie par les compagnies.

A titre d'exemple, l'étude relative au mode de financement public traite de la comparaison entre le tarif "transport maritime" et le tarif "équivalent routier".

Il est démontré que le niveau de tarif du mètre linéaire fixé à 40 € correspond à un tarif équivalent routier moyen qui serait supporté par les transporteurs routiers.

Le niveau de tarif est proportionné au service rendu par les compagnies pour desservir la Corse par la voie maritime.

III. Etude de la structuration des coûts

A. Pour le transport routier de marchandises

La structure des coûts présentée ci-dessous est consolidée.

Il s'agit d'une synthèse issue de l'agrégation de l'ensemble des données, des comptabilités construites individuellement pour chacune des 4 sociétés de transport routier étudiées. La présentation sous une forme agrégée a été privilégiée pour ne pas remettre en cause la confidentialité des données.

Les informations se basent sur le dernier exercice comptable disponible (avant dernière colonne), soit l'exercice 2016.

Ce tableau est volontairement simplifié compte tenu de la qualité des informations collectées.

A titre de précision, le coût unitaire présenté dans le tableau infra représente le coût unitaire pour une remorque (unité principalement utilisée chez les transporteurs routiers). Toutefois, la dernière colonne du tableau présentera le même niveau d'information, exprimé cette fois ci, en mètre linéaire. L'hypothèse retenue est la suivante :

- 1 remorque représente environ 14 mètres de linéaire
- 1 remorque peut contenir environ 33 palettes

Il s'agit là d'ordres de grandeur proposés par les transporteurs routiers interrogés.

	Coût Unitaire (remorque)	%	Total 2016	Coût Unitaire (équivalent ML)
Chiffre d'affaires				
	2 336 €	100%	60 056 925 €	167 €
Charges variables	297 €	13%	7 631 706 €	21 €
Frais de personnel	143 €	6%	3 680 804 €	10 €
Combustibles	108 €	5%	2 786 797 €	8 €
Autres achats hors combustibles	20 €	1%	505 713 €	1 €
Impôt, taxe et versements assimilés	939 €	40%	24 151 301 €	67 €
Coût du transport maritime ²⁷	1 508 €	65%	38 756 321 €	108 €
CHARGES VARIABLES (A)	829 €	35%	21 300 604 €	59 €
MARGE SUR COUT VARIABLE				
Charges fixes	24 €	1%	629 221 €	2 €
Dotations aux Amortissements et Provisions ²⁸	24 €	1%	629 221 €	2 €
CHARGES FIXES DIRECTES (B)	1 532 €	66%	39 385 542 €	109 €
COUT SPECIFIQUE (A + B)	804 €	34%	20 671 383 €	57 €
MARGE SUR COUT SPECIFIQUE	0 €	0%	11 848 €	0 €
Charges financières ²⁹	755 €	32%	19 421 262 €	54 €
Charges de structure ³⁰	756 €	32%	19 433 110 €	54 €
CHARGES FIXES INDIRECTES (C)				
Cout de revient (A + B + C)	2 288 €	98%	58 818 652 €	163 €
Résultat analytique³¹	48 €	2%	1 238 273 €	3 €

²⁷ Il s'agit des sommes versées aux compagnies maritimes par les transporteurs routiers en moyenne pour acheminer leurs remorques

²⁸ Les dotations aux amortissements sont relatives aux valeurs de dépréciation constatées à destination de matériels roulants mais également aux aménagements et constructions réalisés ; les dotations aux provisions relèvent principalement de provisions constatées sur les comptes clients

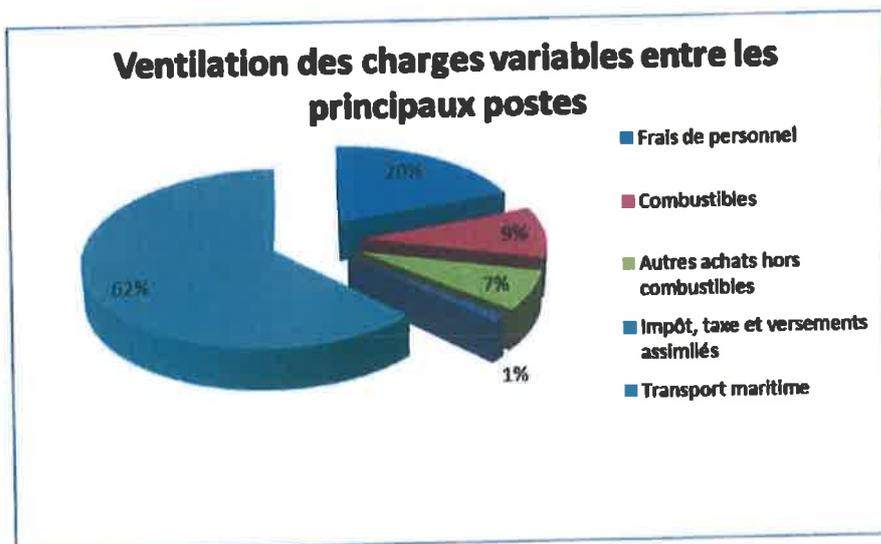
²⁹ Les charges financières représentent les charges d'intérêt lié aux emprunts et dettes financières contractées auprès d'établissements de crédit

³⁰ Elles englobent toutes les charges externes à l'exception des frais relatifs aux coûts du transport maritime et aux combustibles qui ont été intégrés dans les 1^{ères} lignes du tableau ; on retrouve principalement dans ce poste les frais liés aux locations diverses de matériel long terme et aux crédits baux contractés

³¹ Le résultat analytique représente le bénéfice gagné ou la perte subie par un transporteur routier

Quelques clés de lecture :

- Le tableau présente ensuite une série de coûts, en distinguant, pour le transporteur routier, ce qui relève des charges variables et des charges fixes. En particulier :
 - ✓ Les frais de personnel sont considérés comme une charge variable, étant donné que les ressources humaines fluctuent en toute logique au gré de l'évolution du volume d'affaires ;
 - ✓ Les autres achats hors combustibles comprennent les achats de matières premières et autres approvisionnements en dehors des frais relatifs au carburant ;
 - ✓ Le transport maritime qui correspond ici au coût du transport maritime moyen (estimé pour les uns et réels pour les autres) ;
 - ✓ Les charges de structure englobent notamment des charges relatives aux divers crédits baux contractés et aux locations long terme.
- Le chiffre d'affaires 2016 a été calculé en agrégeant les chiffres d'affaires réalisés par chacun des opérateurs, qui font partie des piliers du secteur (il manque à ce stade les informations relatives à la société Rocca qui n'a pas souhaité communiquer d'informations). Si l'on croise la ligne du chiffre d'affaires consolidé, avec la colonne coût unitaire, on obtient alors le chiffre d'affaire réalisé par les transporteurs routiers lorsqu'il achemine une remorque. Autrement dit, chaque remorque génère 2 336 € de chiffre d'affaires – prix payé par le client final propriétaire de la marchandise - ce qui concorde avec l'estimation à 2 000 €, proposée par les transporteurs routiers, lors des rencontres individuelles et présentées supra



Concrètement, on peut dire que l'acheminement d'une remorque génère des charges variables à hauteur de 1 508 €.

La marge sur coût variable, qui se définit comme la différence entre le chiffre d'affaires et l'ensemble des charges variables nécessaires à l'élaboration de ce chiffre d'affaires, est estimée à 829 € pour une remorque, correspondant à un taux de marge de l'ordre de 35%. Autrement dit, après prélèvement des charges variables, il reste 35% du chiffre d'affaires réalisé. Ce taux varie suivant les structures étudiées, mais globalement, oscille entre 33% et 40%, reflétant ainsi la diversité des niveaux de performance. On retiendra le poids prépondérant du transport maritime, suivi loin derrière des frais de personnel. Il représente en effet 62% du total des charges variables à lui seul (voir figure ci-dessus).

Concernant les charges fixes, elles se répartissent entre charges fixes directes et indirectes. S'agissant des 1^{ères}, le poste des dotations aux amortissements a été retenu, dont le montant rapporté au nombre

de remorque est relativement faible, témoignant d'une politique d'investissement modeste et d'un parc de matériel vieillissant.

Le coût spécifique est obtenu par la somme des charges variables et des charges fixes directes : avec un taux estimé à 34%, il s'avère très proche de la marge sur coût variable.

Par la suite, en termes de charges fixes indirectes, on retrouve :

- Des charges financières très faibles, se faisant l'écho de l'absence d'emprunt ou des faibles montants d'emprunt engagés ;
- Des charges de structure notables témoignant de l'intensité capitalistique importante pour cette profession.

Au final, le coût de revient calculé, permet ainsi de conclure que chaque remorque transportée coûte à un transporteur routier, en moyenne, 2 288 €.

Dès lors, la différence entre le chiffre d'affaires réalisé et le coût de revient, donne le résultat (positif ou négatif) dégagé lors de chaque acheminement de remorque. Suivant ce calcul, un transporteur routier gagne environ 48 € par remorque, ce qui constitue son bénéfice pour chaque opération.

A titre de précision complémentaire, le tableau infra propose une estimation du coût de la traction par route d'une remorque pour différents trajets réalisés en Corse ; ces informations ont été communiquées par les transporteurs routiers interrogés :

	CASINCAISE	STEB	FILAC	SETEC
AJACCIO - BASTIA	580,00 €			550,00 €
AJACCIO - ILE ROUSSE	700,00 €			650,00 €
AJACCIO - PORTO VECCHIO	580,00 €		580,00 €	400,00 €
AJACCIO - PROPRIANO	260,00 €		300,00 €	250,00 €
BASTIA - ILE ROUSSE	300,00 €	450,00 €	250,00 €	250,00 €
BASTIA - PORTO VECCHIO	580,00 €		500,00 €	500,00 €
BASTIA - PROPRIANO	800,00 €			700,00 €
PORTO VECCHIO - ILE ROUSSE	800,00 €			800,00 €
PORTO VECCHIO - PROPRIANO	260,00 €			250,00 €
PROPRIANO - ILE ROUSSE	950,00 €			

B. Pour le transport maritime

Ce même travail de comptabilité analytique a été réalisé pour chacune des deux compagnies maritimes délégataires, dans le but notamment de mesurer les marges de manœuvre possibles, pour la Collectivité de Corse, tant du point de vue du montant de financement public à mobiliser (Cf. Rapport sur les modes de gestion et sur le besoin de financement public), que des possibilités d'évolution des tarifications.

Les conseils ont souhaité distinguer dans ce travail de décomposition de la structure des coûts, l'activité fret, de l'activité passager. Or, les modèles économiques des opérateurs, basés sur une approche globale des coûts, ne permettent pas d'affecter fidèlement les différents types de postes, à chacun des deux grands types d'activités. Ainsi, les rares postes ayant pu être affectés ont été repris dans les tableaux proposés ci-dessous, décrivant la structure des coûts des deux compagnies ; à l'instar des frais commerciaux, des frais de manutention du fret et des frais d'entretien passagers. **Il est à noter que cette structure des coûts a été construite sur la base des recommandations de la compagnie maritime La Méridionale.** D'après les propos recueillis, compte tenu de la difficulté d'affecter les postes – comme les combustibles, l'équipage,... - à l'activité fret ou l'activité passager (quelle quote-part retenir ?), la plupart d'entre eux figure dans les charges fixes.

a) La structure des coûts de la Corsica Linea

Cette structure des coûts a été élaborée sur la base des informations contenues dans le compte de résultat pour la période allant du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017.

	Du 1er oct 2016 au 30 sept 2017	%
Corsica Linea		
Recettes Fret	45 541 489 €	100%
Frais commerciaux	2 644 142 €	6%
Manutention	17 832 126 €	39%
Marge s/coût variables	25 065 221 €	55%
Nb mètres linéaires	1 050 218	
Marge s/coût variables unitaire (au mètre linéaire)	23,87 €	
Recettes Passagers	33 962 067 €	100%
Frais commerciaux	6 548 172 €	19%
Entretien passagers	1 269 435 €	4%
Marge s/coût variables	26 144 460 €	77%
Nb Passagers	336 980	
Marge s/coût variables unitaire	77,58 €	
Total recettes	79 503 556 €	100%
Charges non imputables		
Combustibles	16 217 317 €	20%
Frais de ports	5 458 115 €	7%
Assurances flotte	1 416 229 €	2%
Equipage	24 944 512 €	31%
Entretien + appro navires	18 447 141 €	23%
Frais de structure	23 828 307 €	30%
Charges de capital	8 912 266 €	11%
Total charges non imputables	99 223 887 €	125%
Nb de traversées	1 286	
Coût charges fixes par traversée	77 157 €	
Coût global	127 517 762 €	
(contrôle 1+2+3)	-48 014 206 €	
CdRA EBIT avant contribution	-48 014 211 €	-60%

Ce 1^{er} travail permet de mettre en avant d'ores et déjà plusieurs enseignements :

- Concernant la partie des charges qu'il est possible d'affecter à l'activité fret ou passager, on retiendra que pour l'activité fret, 45% du chiffre d'affaires, est absorbé par les coûts variables, révélant notamment le poids des charges liées aux opérations de manutention (87% des charges variables pour l'activité fret) ;
- S'agissant de l'activité de transport de passagers, le taux de marge est ici supérieur de l'ordre de 77% contre 55% pour l'activité fret. Ce constat semble peu surprenant puisqu'il dévoile des équilibres économiques bien connus d'une compagnie de transport maritime. Ces équilibres auront un impact sur la politique commerciale conduite et surtout sur la politique tarifaire mise

en place par les différentes compagnies suivant les choix opérés en matière d'offres commercialisées entre activité fret et activité passager ;

- Dans notre cas, et compte tenu de son statut de délégataire du service public, 57% des recettes proviennent de l'activité fret où pourtant le taux de marge reste inférieur à celui de l'activité passager ;
- S'agissant enfin des autres charges, qu'il est impossible d'imputer à l'activité fret ou à l'activité passager, elles se composent majoritairement des charges liées à l'équipage (personnel naviguant) – représentant un quart du total de ces charges non imputables - et des frais de structure non négligeables pour le moins (24% du total de ces charges), et qui comprennent le personnel sédentaire et les frais de structure à proprement parler. Ainsi, cette dernière catégorie de charges dévoile surtout le poids de ces autres charges non directement liées à une activité ou à l'autre, mais qui pour autant, sont supérieures aux recettes dégagées, témoignant d'un résultat d'exploitation (EBIT) avant contribution largement déficitaire. On soulignera également le poids des charges liés à l'achat de combustibles (16%) et des autres charges de maintenance et d'entretien notamment.

Au total, chaque traversée coûte en termes de charges fixes à la compagnie maritime Corsica Linea plus de 77 000 € toute ligne confondue, le coût variant d'une ligne à l'autre (le détail ligne par ligne est présenté en annexe) :

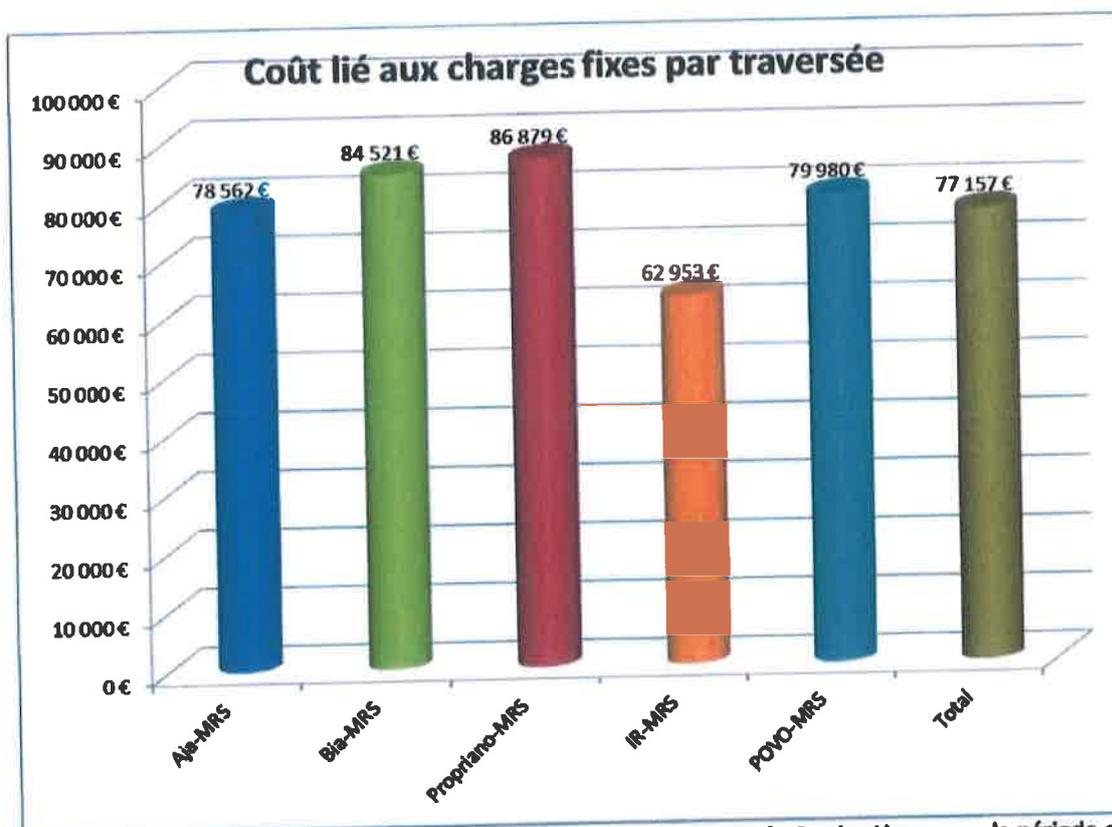


Figure 4. Coût des charges fixes par traversée présenté par ligne pour la Corsica Linea pour la période du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017

Une fois présentée cette structure des coûts, il semble alors intéressant de la confronter aux tarifs pratiqués, tant pour l'activité fret que pour l'activité passager :

i. L'activité fret

Dans le but de reconstituer le coût global de l'activité fret pour la compagnie maritime, intégrant à la fois charges variables et charges fixes, les charges fixes ont été imputées au prorata des recettes réalisées par l'activité, ici l'activité fret, à défaut de connaître la ventilation précise des coûts pour le fret et pour le passager. S'agissant du montant de la subvention, il a été obtenu par déduction entre coût global et recettes générées par l'activité fret.

Fret	Du 1er oct 2016 au 30 sept 2017
Charges variables	20 476 268 €
Imputation charges fixes	56 837 754 €
Coût global	77 314 022 €
Subvention	31 772 533 €
Recettes	45 541 489 €
Nb de mètres linéaires	1 050 218
Equivalent remorque	75 016
Coût unitaire ml	74 €
Coût unitaire remorque	1 031 €
Prix facturé au mètre linéaire	43 €
Subvention au mètre linéaire	30 €

Il existe un écart entre le prix facturé au mètre linéaire, ici reconstitué à partir d'hypothèses de travail (dans le tableau ci-dessus) et les tarifs inscrits aux régimes d'OSP et de DSP : la principale hypothèse de travail étant la répartition de l'enveloppe de compensation entre activité fret et activité passager, effectuée au prorata des recettes, et ce alors même qu'elle est calculée à partir de 3 postes :

- Versement d'une compensation au titre de l'exploitation ;
- Versement d'une compensation au titre du carburant ;
- Versement d'une compensation au titre de l'investissement.

Néanmoins, même si l'hypothèse de travail retenue a ses limites, eu égard à l'écart constaté entre le tarif reconstitué par les conseils et les tarifs sous OSP ou DSP, il n'en reste pas moins que ces 3 tarifs restent relativement proches, permettant donc d'attester des équilibres généraux de l'enveloppe attribuée par la Collectivité de Corse, et du soutien de la Collectivité apportée au bénéfice de l'activité fret.

De ce travail, il en ressort que le coût global (charges fixes et charges variables incluses) au mètre linéaire pour la compagnie maritime est estimé à près 74 €. Sur cette base, le prix facturé représente alors 58% de ce coût, le reliquat étant soldé par la compensation consentie par la Collectivité de Corse.

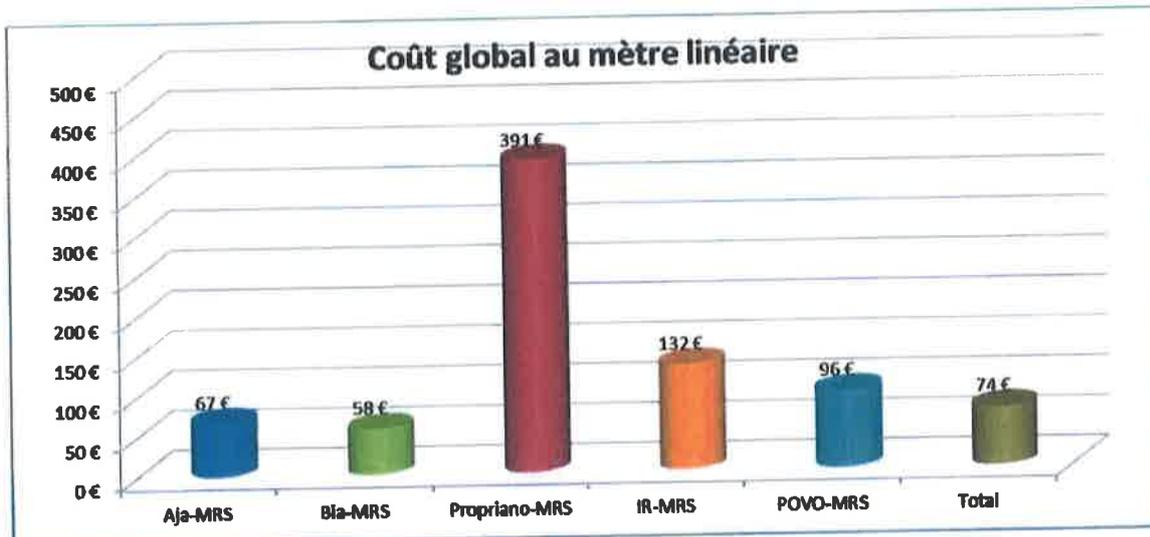
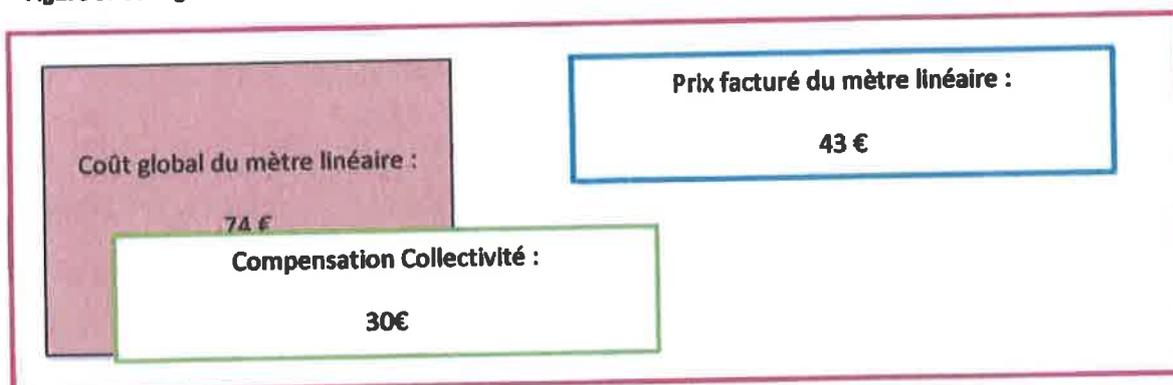


Figure 5. Coût global au mètre linéaire du fret pour la Corsica Linea par ligne



Le tableau ci-dessous propose un comparatif pour les ports dit secondaires en termes de coût endossé par la compagnie maritime pour l'acheminement du fret, et en parallèle, le montant de la compensation consenti pour chacune des lignes :

Corsica Linea	Propriano-MRS	IR-MRS	POVO-MRS
Coût unitaire ml	391 €	132 €	96 €
Coût unitaire remorque*	5 483 €	1 853 €	1 346 €
Subvention fret estimée	85 556 €	8 185 622 €	8 492 137 €
Subvention totale	130 €	11 963 712 €	10 916 881 €

* Equivalent remorque (1 remorque = 14 mètres linéaires)

Ce tableau a respecté les mêmes principes méthodologiques que ceux mis en place dans le cadre de l'approche globale de la compagnie ; le détail des calculs est présenté en Annexe 1.

ii. L'activité passager

Cette même méthode analytique a été reproduite pour l'activité passager, en essayant de mettre en place une approche différenciée entre les tarifs pratiqués par les compagnies maritimes, distinguant tarif résident et tarif non-résident.

b) La structure des coûts de la Méridionale

Une même structure des coûts a été élaborée pour la compagnie maritime la Méridionale, sur la base des informations contenues dans le compte de résultat pour la période allant du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017.

	Du 1er oct 2016 au 30 sept 2017	%
Méridionale		
Recettes Fret	34 464 668 €	100%
Frais commerciaux	1 911 402 €	6%
Manutention	10 570 886 €	31%
Marge s/coût variables	21 982 380 €	64%
Nb mètres linéaires	808 537	
Marge s/coût variables unitaire (au mètre linéaire)	27,19	
Recettes Passagers	29 754 759 €	100%
Frais commerciaux	6 849 114 €	23%
Entretien passagers	2 147 697 €	7%
Marge s/coût variables	20 757 948 €	70%
Nb Passagers	259 910	
Marge s/coût variables unitaire	79,87	
Total recettes	64 219 427 €	100%
Charges non imputables		
Combustibles	12 269 737 €	19%
Frais de ports	3 973 073 €	6%
Assurances flotte	1 295 453 €	2%
Equipage	18 623 126 €	29%
Entretien + appro navires	13 350 882 €	21%
Frais de structure	16 029 382 €	25%
Charge de capital	14 120 000 €	22%
Total charges non imputables	79 661 653 €	124%
Nb de traversées	1 045	
Coût charges fixes par traversée	76 231 €	
Coût global	101 140 752 €	
(contrôle 1+2+3)	-36 921 325 €	
CdRA EBIT avant contribution	-36 921 325 €	-57%

Précisions complémentaires :

- Les recettes fret comprennent principalement les recettes liées à la vente du billet de transport pour l'acheminement de la remorque, mais également, d'autres recettes correspondant aux recettes convoyeurs (supplément cabine) ;
- Les frais commerciaux relatifs aux activités de fret comprennent principalement les taxes marchandises (douanes) et les frais d'avaries de transport de marchandises (remorque ou marchandise abimées) ;

- Les frais de manutention comprennent les frais liés à l'achat ou de la location de matériels pour les opérations de manutention, ou plus globalement, les opérations de manutention ;
- Les frais commerciaux liés à l'activité « passager » comprennent des frais liés aux assurances, taxes, commissions billets... ;
- L'entretien « passagers » comprend les frais relatifs aux travaux d'entretien, travaux de blanchissage, contrôle hygiène...

On retiendra ici :

- Concernant l'activité fret, qu'environ 36% du chiffre d'affaires généré par cette activité sont consommés par les charges variables (contre 45% pour la Corsica Linea), témoignant ainsi de la rentabilité de cette entreprise et de sa capacité à couvrir une partie de ses charges variables grâce au chiffre d'affaires généré
- S'agissant de l'activité de transport de passagers, le taux de marge est en revanche inférieur à celui de Corsica Linea, ces deux écarts soulignant la différence de business model entre les compagnies
- Dans notre cas, 54% des recettes proviennent de l'activité fret
- S'agissant enfin des charges fixes, on retrouve les principaux postes de charges que représentent les charges d'équipage et les frais de structure ; également les charges de capital liées aux dotations aux amortissements des navires ici majorées. On soulignera enfin le poids des charges liées à l'achat de combustibles (15% et 16% pour la Corsica Linea pour mémoire).

Au total, chaque traversée coûte en termes de charges fixes à la Méridionale plus de 76 000 € toute ligne confondue ; le coût variant d'une ligne à l'autre (le détail des calculs ligne par ligne est présenté en annexe), comme en atteste le graphique Infra.

Ici encore, le résultat d'exploitation sans compensation restera largement déficitaire.

A titre de comparaison, le tableau ci-dessous offre un regard sur les coûts des charges fixes, ligne par ligne, pour chacune des compagnies maritimes. Si bien entendu, ce coût varie en fonction du nombre de traversées, ce tableau propose néanmoins quelques éléments de comparaison s'agissant des deux ports principaux : ainsi, avec un nombre de rotations / traversées identique, on peut constater un écart de coût non négligeable entre les deux compagnies, particulièrement pour la ligne Marseille-Bastia.

De même, on soulignera des écarts notables pour des liaisons à destination de ports secondaires comme Marseille-Porto-Vecchio environ 10 000 € d'écart.

Coût charge fixes par traversée	Corsica Linea	Méridionale
Aja-MRS	78 562 €	71 322 €
Bia-MRS	84 521 €	95 051 €
Propriano-MRS	86 879 €	58 789 €
IR-MRS	62 953 €	0 €
POVO-MRS	79 980 €	90 852 €
Total	77 157 €	76 231 €

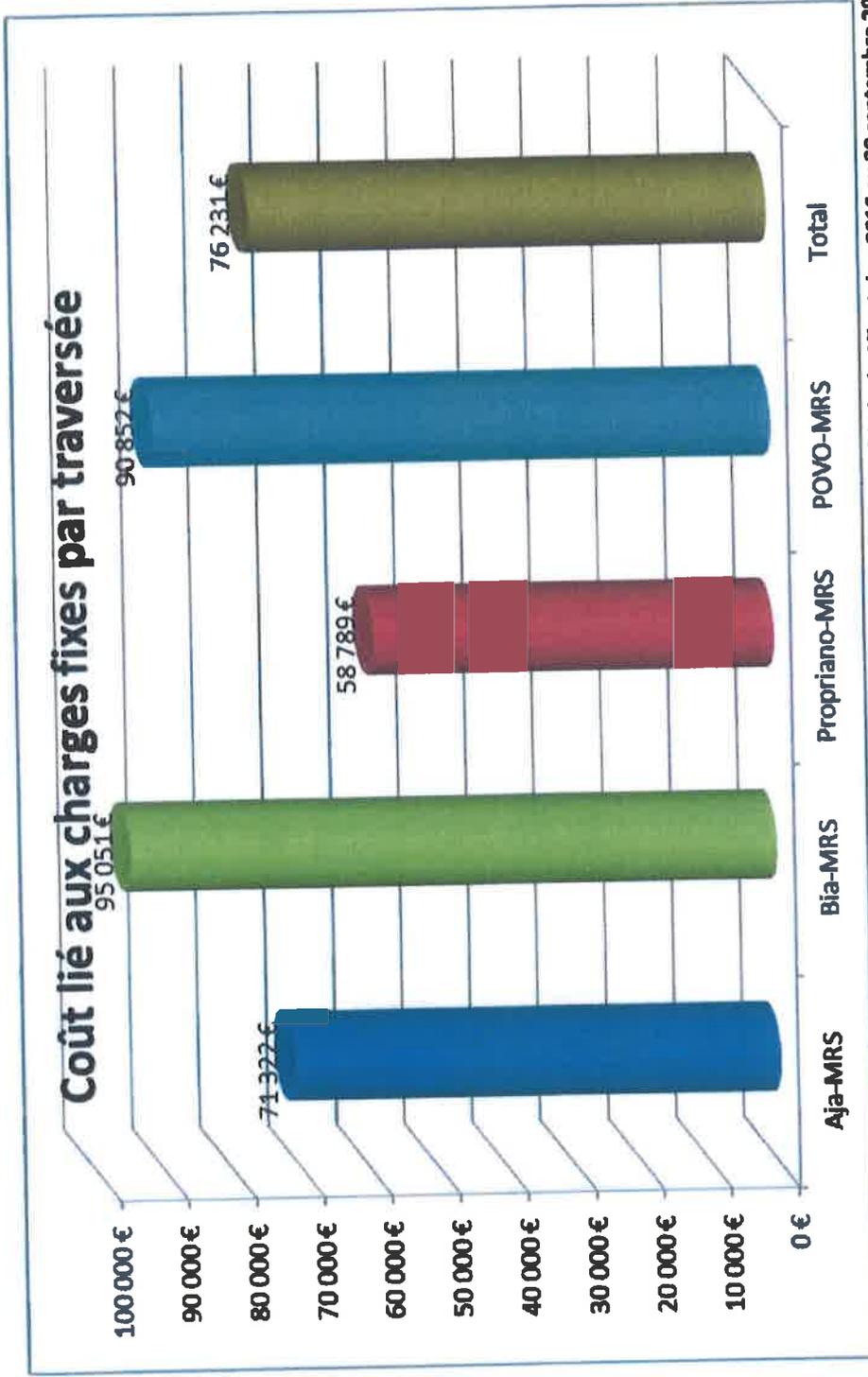


Figure 6. Coût des charges fixes par traversée présenté par ligne pour la Méridionale pour la période du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017

Une fois présentée cette structure des coûts, il semble alors intéressant de confronter cette première structure des coûts, aux tarifs pratiqués, tant pour l'activité fret que pour l'activité passager :

i. L'activité fret.

La même méthode de comptabilité analytique a été reproduite pour la Méridionale :

Fret	Du 1er oct 2016 au 30 sept 2017
Charges variables	12 482 288 €
Imputation charges fixes	42 752 054 €
Coût global	55 234 342 €
Subvention	20 769 674 €
Recettes	34 464 668 €
Nb de mètres linéaires	808 537
Equivalent remorque	57 753
Coût unitaire ml	68 €
Coût unitaire remorque	956 €
Prix facturé au mètre linéaire	43 €
Subvention au mètre linéaire	26 €

De ce travail, il en ressort que le coût global (charges fixes et charges variables incluses) au mètre linéaire pour la compagnie maritime est estimé à 68 € contre près de 74 € pour la Corsica Linea. On précisera toutefois que la compagnie Corsica Linea met à disposition un cargo mixte supplémentaire dans le cadre de sa mission de délégataire du service public.

Sur cette base, le prix facturé représente environ 63% de ce coût, le reliquat étant soldé par la compensation consentie par la Collectivité de Corse.

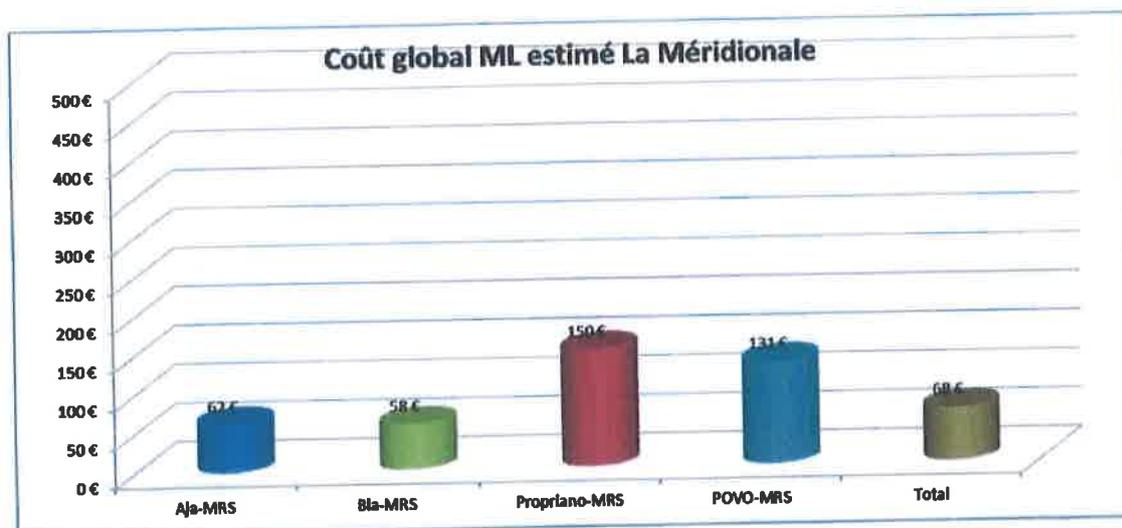


Figure 7. Coût global au mètre linéaire du fret pour la Méridionale par ligne

Coût global du mètre linéaire : 68 €	Prix facturé du mètre linéaire : 45 €
	Compensation Collectivité : 26 €

Le tableau ci-dessous propose un comparatif pour les ports dit secondaires en termes de coût endossé par la compagnie maritime pour l'acheminement du fret, et en parallèle, le montant de la compensation consenti pour chacune des lignes :

Méridionale	Propriano-MRS	POVO-MRS
Coût unitaire ml	150 €	131 €
Coût unitaire remorque*	2 104 €	1 836 €
Subvention fret estimée	7 768 191 €	502 108 €
Subvention totale	10 645 826 €	467 375 €

* Equivalent remorque

Ce tableau a respecté les mêmes principes méthodologiques que ceux mis en place dans le cadre de l'approche globale de la compagnie ; le détail des calculs est présenté en Annexe 2.

On notera que ces montants – liaison Porto-Vecchio-Marseille - font ressortir un écart entre subventions effective et théorique, qui ressort de l'imputation des charges indirectes au prorata du chiffre d'affaires. Aucun élément analytique pertinent sur l'impact de chaque activité sur ces charges n'ayant été mis à disposition, la règle mise en place par les conseils souligne le déséquilibre du subventionnement des activités.

ii. L'activité passager

A l'image des résultats obtenus pour la Corsica Linea, le coût global de transport de passagers pour La Méridionale reste inférieur à celui calculé pour le fret, lié notamment au coût de manutention non négligeable pour le fret. Au total, chaque passager transporté coûte pour à la Méridionale environ 177 € (pour mémoire 149 € pour la Corsica Linea).

A nouveau, il n'a pas été possible d'obtenir des calculs fiables s'agissant du prix facturé aux passagers résidents et de l'impact lié à la compensation financière mise en place par la Collectivité.

Passager		Du 1er oct 2016 au 30 sept 2017
	Charges variables	8 996 811 €
	Imputation charges fixes	36 909 599 €
	Coût global	45 906 410 €
	Subvention	13 661 624 €
Recettes	Total	29 754 759 €
	Non-résidents	25 977 553 €
	Résidents	3 777 206 €
Passagers Nb	Total	259 910
	Non-résidents	226 916
	Résidents	32 994
	Subvention	13 661 624 €
	Coût unitaire passager	177 €
	Prix facturé résident	-237 €
Subvention passager	414 €	

C. La pertinence de la grille tarifaire

a) La grille tarifaire « passager »

S'agissant des possibilités d'évolution des tarifs concernant les passagers, le décompte des passagers résidents est manifestement erroné et fausse les imputations de subvention : cette situation rend illisible la grille tarifaire actuelle et la contribution de la Collectivité de Corse à la charge supportée par les usagers. Ainsi, l'analyse réalisée conduit à des incohérences :

- Un prix facturé par les compagnies aux usagers négatif pour les deux compagnies maritimes ;
- Un niveau de prix identique pour les résidents et les non-résidents : ainsi, si l'on rapporte le montant global des recettes au nombre de passagers, le prix facturé est semblable pour les deux catégories de passagers :
 - ✓ Environ 100 € pour le passager résident et pour le passager non-résident pour la Corsica Linea ;
 - ✓ Environ 114 € pour le passager résident et pour le passager non-résident pour la Méridionale.

Ces estimations en matière de tarification reposaient sur l'hypothèse de travail (confirmée par les données transmises par les deux compagnies maritimes) suivante :

- 11,30 % des passagers ayant traversé avec la Corsica Linea, durant la période du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017, étaient résidents en Corse (soit 38 079 passagers) ;
- 12,69% pour la Méridionale (soit 32 994 passagers).

Il semble alors intéressant d'identifier la proportion de résidents dans les passagers maritimes qui permettra, ceteris paribus :

- d'arriver à une tarification nulle et non plus négative (hypothèse 1) ;
- d'atteindre la tarification à 35 € telle qu'inscrite dans les conventions d'OSP et de DSP (hypothèse 2).

Corsica Linea	Hypothèse 0	Hypothèse 1	Hypothèse 2
Nombre total de passagers	336 980	336 980	336 980
Part des résidents	11,30%	25,10%	32,70%
Nombre de passagers résidents	38 079	84 582	110 192
Prix facturé résident	-182 €	0,00 €	35,00 €

La Méridionale	Hypothèse 0	Hypothèse 1	Hypothèse 2
Nombre total de passagers	259 910	259 910	259 910
Part des résidents	12,69%	29,80%	37,00%
Nombre de passagers résidents	32 994	77 453	96 167
Prix facturé résident	-238 €	0,00 €	35,00 €

A l'aune des tableaux présentés supra, pour atteindre le prix réellement facturé par les compagnies pour un résident, soit 35 € pour un adulte, il aurait fallu que la part des résidents représente environ 33% des passagers totaux accueillis par la Corsica Linea et 37% pour la Méridionale (ce qui d'après les propos recueillis auprès de la Méridionale, est impossible à atteindre durant la haute saison, et surestimé durant la basse saison, plutôt de l'ordre de 30%) ;

b) La grille tarifaire fret

A l'heure actuelle, deux principaux tarifs sont appliqués en matière de fret. Pour mémoire :

- 42.5 € le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel sous OSP ;
- 40 € sous DSP, hors tarifs spécifiques « Export » et « Import » qui font l'objet d'une expérimentation.

Il est à noter que ce tarif a évolué.

S'agissant des possibilités d'évolution des tarifs concernant le fret, les équilibres des compagnies maritimes, fragiles, n'offrent aucune marge de manœuvre en matière de baisse des tarifs pour les compagnies car seule la contribution de la Collectivité permet d'équilibrer les comptes. Dès lors, une baisse des tarifs pour les compagnies maritimes entraînera mécaniquement une hausse du montant de la contribution, et vice versa.

Ainsi, le tableau infra propose une vision consolidée de la structure des coûts actuelle pour les compagnies délégataires :

Fret	Du 1er oct 2016 au 30 sept 2017
Charges variables	32 958 556,00 €
Imputation charges fixes	99 580 069,24 €
Coût global	132 538 625,24 €
Subvention	52 532 468,24 €
Recettes	80 006 157,00 €
Nb de mètres linéaires	1 858 755
Equivalent remorque	132 768
Coût unitaire ml	71,31 €
Coût unitaire remorque	998,27 €
Prix facturé au mètre linéaire	43,04 €
Compensation au mètre linéaire	28,26 €

De cette vision consolidée, il est possible d'estimer la contrepartie en termes de compensation à consentir pour couvrir le coût global actuel du mètre linéaire pour les compagnies, soit environ 71 € ; le scénario retenu est celui du scénario 3 proposé dans le cadre de l'étude relative aux modes de gestion de la desserte, qui considère donc que le besoin de service public intègre uniquement l'activité fret. Dans ce cadre, l'équivalent en termes de compensation à consentir s'élèverait à :

Scénario 3	Variante A : 40 € le ml	Variante B : 35 € le ml
Coût unitaire ml	71 €	71 €
Prix facturé au mètre linéaire	43 €	35 €
Compensation au mètre linéaire	28 €	36 €

Dans l'hypothèse d'une nouvelle tarification du fret à 35 € le mètre linéaire, ce qui correspond à titre de rappel à une estimation « plancher » en matière d'équivalent routier, le montant de la compensation au mètre linéaire devrait augmenter de 29% (contre +33% à 35% suivant le schéma SEMOP ou DSP qui prend en compte des coûts majorés liés aux investissements notamment).

Ce qu'il faut retenir :

S'agissant du fret :

- La grille tarifaire actuelle pour le trafic roulant ou conventionnel (de 40 € et 42.50 € le mètre linéaire suivant le régime), se situe encore dans la fourchette « haute » de l'estimation de son équivalent routier (estimé entre 35 € et 43 € suivant les trajets depuis le port de Marseille vers les ports Corses)
- On retiendra également la mise en place des tarifs export, export plus, ou matières premières, destinés à soutenir l'économie productive locale, en limitant le préjudice de l'insularité
- En effet, l'acheminement d'une remorque coûte pour un transporteur routier basé en Corse, en moyenne 2 288 €, et environ, 40% de ce coût est attribuable au coût direct du transport maritime (c'est-à-dire la facture réglée aux compagnies maritimes). A ce coût très facilement identifiable, s'ajouteront d'autres types de coûts tels que les ressources humaines mobilisées

- Face au poids que représente le coût du transport maritime, dans la structure des coûts d'un transport routier, les conseils n'ont pu que difficilement aller, plus en avant, dans leur réflexion, étant donné l'absence d'une comptabilité analytique détaillée des compagnies maritimes, distinguant l'activité fret de l'activité passager
- Toutefois, dans ce modèle économique, 56% des recettes réalisées par les compagnies délégataires, émanent de l'activité fret, durant la période allant du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017
- Globalement, les conseils ont néanmoins pu détecter, sur la base de leurs hypothèses de travail, un taux de marge inférieur pour l'activité fret (comparativement à l'activité passager) pour les deux compagnies délégataires ; le principal poste de charges variables étant les opérations de manutention
- Reste qu'en l'absence d'une comptabilité analytique plus fine, l'essentiel des charges et des coûts, est englobé, dans les charges fixes, et donc non imputés à une activité ou à une autre. Parmi les principaux postes de charges pour les compagnies, on retiendra les charges liées au personnel navigant, les frais de structure (dans lesquels on retrouve notamment le personnel sédentaire), et les frais de combustible
- S'agissant des possibilités d'évolution des tarifs, les équilibres des compagnies maritimes, fragiles, n'offrent aucune marge de manœuvre en matière de baisse des tarifs pour les compagnies car seule la contribution de la Collectivité permet d'équilibrer les comptes. Dès lors, une baisse des tarifs pour les compagnies maritimes entraînera mécaniquement une hausse du montant de la contribution, et vice versa.

S'agissant du passager :

- On soulignera la mise en place de plusieurs tarifs dit résident, mais dans les faits, ces tarifs ne bénéficient qu'à un flux limité de passagers (13% des flux passagers pour la Méridionale et 11% pour la Corsica Linea)
- L'un des principaux enseignements issus de cette analyse de la grille tarifaire reste à notre sens les carences en matière de comptabilisation des flux passagers résidents : une partie de ces flux échappe incontestablement aux statistiques, et à notre connaissance, les compagnies elles-mêmes, sont dans l'incapacité d'estimer justement, ce flux
- Une des explications probables pour justifier cette perte de flux comptabilisés comme passagers résidents, provient du niveau de tarif résident, qui reste parfois plus élevé par rapport aux autres tarifs proposés par les compagnies ; dès lors, le passager même résident privilégiera le tarif le moins élevé
- De surcroît, la procédure de contrôle mise en place par les compagnies n'est pas efficace
- S'agissant des possibilités d'évolution des tarifs, le décompte des passagers résidents manifestement erroné, fausse les imputations de la compensation : cette situation rend illisible la grille tarifaire actuelle et la contribution de la Collectivité de Corse à la charge supportée par les usagers.

De manière générale, ce travail d'analyse a permis de mettre en exergue que :

- la comptabilité analytique actuelle des compagnies ne permet pas de distinguer les différents coûts imputables à l'activité passager ou à l'activité fret ;
- De même, la décomposition actuelle de l'enveloppe de compensation ne fait pas apparaître distinctement la compensation versée au titre de l'activité fret, et celle, au titre de l'activité passager ;
- Dans l'hypothèse d'un besoin de service public réduit à l'activité fret uniquement, et d'une baisse du tarif fret de 40 € le mètre linéaire à 35 €, le montant de la compensation au mètre linéaire devrait augmenter d'environ 29% d'après nos estimations.

Quelques pistes de recommandations :

- Des marges de manœuvre qui invitent à réviser le tarif fret à la baisse pour se situer autour de la valeur tarifaire « plancher », soit 35 € le mètre linéaire, pour répondre aux objectifs politiques à l'origine du dispositif de continuité territoriale (« Elle consiste à pratiquer un tarif comparable à ceux des transports terrestres ») ; mais aussi et surtout, pour répondre aux contraintes majorées supportées par les transporteurs routiers par rapport à leurs homologues du continent (intensité capitalistique, retours à vide,...)
- La possibilité d'inscrire dans le prochain cahier des charges l'obligation de construire une comptabilité analytique détaillée, en distinguant activité fret / activité passager
- La mise en place d'un système de contrôle pour s'assurer que le bénéfice lié à la réduction du tarif fret profitera au client final (relevé de prix, observatoire,...)
- Dans l'hypothèse du maintien du périmètre de service public à destination du passager, tendre vers un tarif résident unique
- Dans l'hypothèse du maintien du périmètre de service public à destination du passager, la baisse du tarif résident (eu égard aux résultats issus du test de marché notamment), pour inciter les passagers à privilégier le tarif résident
- La possibilité pour les compagnies maritimes, en charge des obligations de service public, d'informer le passager résident, de tarifs plus attractifs, en cas de tarif promotionnel par exemple, permettant de baisser le coût global du transport (et ce même si ces tarifs préférentiels n'offrent pas les mêmes avantages que le tarif résident)
- Dans l'hypothèse du maintien du périmètre de service public à destination du passager, la mise en place d'un système de contrôle pour s'assurer de la bonne utilisation du tarif résident (et de la bonne comptabilisation des flux)
- Dans l'hypothèse du maintien du périmètre de service public à destination du passager, la construction d'une enveloppe de compensation qui distingue l'aide octroyée au titre du fret et l'aide octroyée au titre du passager.

Annexes

Annexe 1. Les résultats analytiques ligne par ligne pour la Corsica Linea

Annexe 2. Les résultats analytiques ligne par ligne pour la Méridionale

Annexe 1. Les résultats analytiques ligne par ligne pour la Corsica Linea du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017

	Aja-MRS	Bia-MRS	Propriano-MRS	IR-MRS	POVO-MRS
Corsica Linea					
Recettes Fret	14 897 687 €	19 070 125 €	15 828 €	4 185 077 €	7 372 772 €
Frais commerciaux	955 869 €	925 101 €	275 €	282 840 €	480 057 €
Manutention	5 664 784 €	7 333 635 €	1 577 €	1 954 669 €	2 877 461 €
Marge s/coût variables	8 277 034 €	10 811 389 €	13 976 €	1 947 568 €	4 015 254 €
Nb mètres linéaires	341 714	449 772	259	93 442	165 031
Marge s/coût variables unitaire	24,22	24,04	53,96	20,84	24,33
Recettes Passagers	9 428 648 €	10 142 107 €	9 492 €	4 786 841 €	9 594 979 €
Frais commerciaux	2 111 858 €	1 957 557 €	2 015 €	867 249 €	1 609 493 €
Entretien passagers	441 765 €	424 104 €	6 675 €	170 379 €	226 512 €
Marge s/coût variables	6 875 025 €	7 760 446 €	802 €	3 749 213 €	7 758 974 €
Nb Passagers	94 554	104 922	97	48 618	88 789
Marge s/coût variables unitaire	72,71	73,96	8,27	77,12	87,39
Total recettes	24 326 335 €	29 212 232 €	25 320 €	8 971 918 €	16 967 751 €
Combustibles	4 591 720 €	5 568 318 €	27 310 €	2 039 634 €	3 990 335 €
Frais de ports	1 500 216 €	1 376 786 €	17 524 €	1 136 786 €	1 426 803 €
Assurances flotte	388 573 €	435 117 €	2 816 €	245 347 €	344 376 €
Equipage	7 353 224 €	6 499 903 €	42 456 €	5 203 942 €	5 844 987 €
Entretien + appro navires	5 159 612 €	5 228 630 €	43 095 €	3 863 456 €	4 152 348 €
Frais de structure	6 328 689 €	7 629 049 €	36 476 €	4 931 734 €	4 902 359 €
Charge de capital	3 353 246 €	4 112 500 €	4 080 €	269 007 €	1 173 433 €
Total charges non imputables	28 675 280 €	30 850 303 €	173 757 €	17 689 906 €	21 834 641 €
Nb de traversées	365	365	2	281	273
Coût charges fixes par traversée	78 562 €	84 521 €	86 879 €	62 953 €	79 980 €
(contrôle 1+2+3)	-13 523 221 €	-12 278 468 €	-158 979 €	-11 993 125 €	-10 060 413 €
CdRA EBIT avant contribution	-13 523 222 €	-12 278 467 €	-158 982 €	-11 993 126 €	-10 060 414 €

Fret Corsica Linea	Aja-MRS	Bia-MRS	Propriano-MRS	IR-MRS	POVO-MRS
Charges variables	6 620 653 €	8 258 736 €	1 852 €	2 237 509 €	3 357 518 €
Imputation charges fixes	16 425 868 €	17 671 772 €	99 532 €	10 133 190 €	12 507 391 €
Coût global	23 046 521 €	25 930 508 €	101 384 €	12 370 699 €	15 864 909 €
Subvention	8 148 834 €	6 860 383 €	85 556 €	8 185 622 €	8 492 137 €
Recettes	14 897 687 €	19 070 125 €	15 828 €	4 185 077 €	7 372 772 €
Nb de mètres linéaires	341 714	449 772	259	93 442	165 031
Equivalent remorque	24 408	32 127	19	6 674	11 788
Coût unitaire ml	67 €	58 €	391 €	132 €	96 €
Coût unitaire remorque	944 €	807 €	5 480 €	1 853 €	1 346 €
Prix facturé au mètre linéaire	44 €	42 €	61 €	45 €	45 €
Subvention au mètre linéaire	24 €	15 €	330 €	88 €	51 €

Annexe 2. Les résultats analytiques ligne par ligne pour la Méridionale du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017

Méridionale	Aja-MRS	Bia-MRS	Propriano-MRS	POVO-MRS
Recettes Fret	12 974 941 €	18 170 157 €	3 091 386 €	228 184 €
Frais commerciaux	851 509 €	849 757 €	198 672 €	11 464 €
Manutention	3 982 659 €	5 370 532 €	1 132 717 €	84 978 €
Marge s/coût variables	8 140 773 €	11 949 868 €	1 759 997 €	131 742 €
Nb mètres linéaires	305 225	425 469	72 273	5 570
Marge s/coût variables unitaire	26,67	28,09	24,35	23,65
Recettes Passagers	10 156 849 €	12 167 170 €	7 275 013 €	155 727 €
Frais commerciaux	2 423 866 €	2 599 679 €	1 784 876 €	40 693 €
Entretien passagers	735 772 €	887 613 €	500 676 €	23 636 €
Marge s/coût variables	6 997 211 €	8 679 878 €	4 989 461 €	91 398 €
Nb Passagers	89 379	107 017	61 713	1 801
Marge s/coût variables unitaire	78,29	81,11	80,85	50,75
Total recettes	23 131 790 €	30 337 327 €	10 366 399 €	383 911 €
Combustibles	3 666 348 €	5 566 875 €	2 844 435 €	192 079 €
Frais de ports	1 217 819 €	1 358 098 €	1 321 371 €	75 785 €
Assurances flotte	342 826 €	570 880 €	355 182 €	26 565 €
Equipage	6 395 816 €	7 180 843 €	4 681 241 €	365 226 €
Entretien + appro navires	5 022 522 €	3 323 098 €	4 795 073 €	210 189 €
Frais de structure	5 896 904 €	7 893 912 €	1 995 035 €	243 531 €
Charge de capital	3 490 370 €	8 800 000 €	1 761 926 €	67 704 €
Total charges non imputables	26 032 605	34 693 706	17 754 263	1 181 079
Nb de traversées	365	365	302	13
Coût charges fixes par traversée	71 322 €	95 051 €	58 789 €	90 852 €
(contrôle 1+2+3)	-10 894 621 €	-14 063 960 €	-11 004 805 €	-957 939 €
CdRA EBIT avant contribution	-10 894 621 €	-14 063 960 €	-11 004 805 €	-957 939 €

Fret La Méridionale	Aja-MRS	Bia-MRS	Propriano-MRS	POVO-MRS
Charges variables	4 834 168 €	6 220 289 €	1 331 389 €	96 442 €
Imputation charges fixes	13 970 930 €	18 619 086 €	9 528 188 €	633 850 €
Coût global	18 805 098 €	24 839 375 €	10 859 577 €	730 292 €
Subvention	5 830 157 €	6 669 218 €	7 768 191 €	502 108 €
Recettes	12 974 941 €	18 170 157 €	3 091 386 €	228 184 €
Nb de mètres linéaires	305 225	425 469	72 273	5 570
Equivalent remorque	21 802	30 391	5 162	398
Coût unitaire ml	62 €	58 €	150 €	131 €
Coût unitaire remorque	863 €	817 €	2 104 €	1 836 €
Prix facturé au mètre linéaire	43 €	43 €	43 €	41 €
Subvention au mètre linéaire	19 €	16 €	107 €	90 €

Accusé de réception

Objet	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
Identifiant acte	02A-200076958-20180727-016764-DE
Identifiant interne	016764
Date de réception par la préfecture	6 août 2018
Nombre d'annexes	0
Date de l'acte	27 juillet 2018
Code nature de l'acte	1
Classification	8.7

[Fermer](#)