



**Consultation sur le périmètre du service public de transport maritime
entre la Corse et le Continent**

Date limite d'envoi des observations : mercredi 02 mai 2018, avant 12h00

SOMMAIRE

PARTIE 1 LES DIFFÉRENTES MODALITÉS D'EXÉCUTION DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC.....	7
PARTIE 2 LE BESOIN DE SERVICE PUBLIC IDENTIFIÉ PAR LES AUTORITÉS CORSES	9
2.1. L'expression quantitative du besoin.....	9
2.2. L'expression qualitative du besoin	10
2.2.1. Nombre de touchées par port et par semaine.....	10
2.2.2. Tarification	10
2.2.2.1. Tarification passagers.....	10
2.2.2.2. Tarification marchandises et voitures de commerce	11
2.3 Caractéristiques de l'outil naval	12
2.4 Obligations sociales	12
PARTIE 3 LA CAPACITÉ DES COMPAGNIES MARITIMES À RÉPONDRE AU BESOIN DE SERVICE PUBLIC	13
3.1. Le cadre et le contenu des réponses des entreprises	13
3.1.1. Présentation de la compagnie et de son outil naval	13
3.1.2. Note relative à la vision de l'opérateur sur l'organisation actuelle et future de la desserte maritime.....	13
3.1.3. Caractéristiques de l'infrastructure portuaire	14
3.2. La méthodologie.....	15
3.2.1. Précision des réponses.....	15
3.2.2. Phase d'interrogation et d'audition des compagnies	15
3.2.3. Modalités de transmission des réponses des compagnies	15
PARTIE 4 LA VISION DE LA DESSERTE MARITIME CORSE / CONTINENT PAR LES ACTEURS ÉCONOMIQUES	16
4.1. Le cadre et le contenu des réponses des acteurs économiques.....	16
4.1.1. Présentation de l'entreprise	16

4.1.2. Note relative à la vision de l'acteur économique sur l'organisation actuelle et future de la desserte maritime	17
4.2. Modalités de transmission des réponses des acteurs économiques	17

Afin d'assurer l'application du principe de continuité territoriale visé par l'article L. 4424-18 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), il revient à la Collectivité de Corse (CdC) de déterminer les modalités de transport maritime des passagers, résidents corses ou non, et des marchandises entre la Corse et le continent.

A l'expiration des conventions de délégation de service public actuellement en vigueur, les autorités corses souhaitent mettre en œuvre de nouvelles modalités d'organisation de la desserte maritime Corse / continent, dans le respect du droit de l'Union européenne et du droit français.

Afin de se conformer aux règles de l'Union européenne, il faut en premier lieu définir le périmètre du futur service public de transport maritime ainsi que les modalités de sa mise en œuvre. Si l'initiative purement privée est défailante, le service public de transport maritime peut être assuré :

- soit par des obligations unilatérales de service public (OSP)
- soit à défaut par un contrat de délégation de service public (DSP)
- soit par le cumul entre un régime unilatéral et conventionnel d'obligations de service public.

Afin d'identifier le futur périmètre de service public, il faut démontrer qu'il existe "*une carence de l'initiative privée*" en matière de desserte maritime entre les ports corses et le continent. La carence des compagnies maritimes en situation de libre concurrence ("*initiative privée*") peut être quantitative (capacités, fréquences, régularité insuffisantes) ou qualitative (ports desservis, tarifs pratiqués, horaires, capacité à transporter différents types de marchandises, dont les matières dangereuses, qualité de service à bord des navires, équipage des navires, etc.).

S'agissant de la desserte maritime entre la Corse et le continent, il n'existe pas de pure "*initiative privée*", de marché totalement ouvert à la libre concurrence car l'ensemble des lignes maritimes desservant la Corse fait l'objet d'un régime unilatéral d'obligations de service public institué par la délibération n° 13/263 du 20 décembre 2013 de l'Assemblée de Corse. Ces OSP s'imposent à toute compagnie maritime qui souhaite spontanément desservir les ports de Corse à partir des ports de Marseille, Toulon ou Nice. Dans la présente consultation, les termes "*initiative privée*" ou "*hors DSP*" visent les compagnies qui exploitent spontanément (hors DSP) une activité de desserte maritime sous le régime unilatéral des OSP.

Les autorités corses conduisent depuis juillet 2017 de nouvelles études destinées à établir s'il existe ou non une carence de l'initiative privée en matière de desserte maritime entre la Corse et le continent. Ces études se fondent sur les données provenant des compagnies maritimes et des autorités portuaires jusqu'à mars 2018.

Entre le 02 février 2018 et le 02 mars 2018, les utilisateurs de services de transport maritime entre la Corse et le continent, qu'ils soient particuliers (résidents, non-résidents, étudiants, salariés, retraités etc) ou professionnels (grande distribution, transporteurs routiers, entreprises de travaux publics, etc.), ont été invités à exprimer leurs points de vue sur la qualité des prestations fournies actuellement par les compagnies maritimes. Cette consultation a pris la forme d'un questionnaire à remplir. Il a été publié sur le site internet de la Collectivité de Corse et dans la presse (Corse Matin, La Provence et Le

Marin). Il s'est agi d'interroger les utilisateurs des services maritimes sur l'organisation de la desserte et sur son adaptation par rapport à leurs besoins, sur le plan quantitatif et qualitatif.

La comparaison entre la demande des usagers, telle qu'elle résulte des flux constatés les années passées, et l'offre de service proposée par les compagnies maritimes en situation de libre concurrence, pourra servir de base pour identifier le périmètre des obligations de service public qui pourraient être imposées aux compagnies à compter du 1^{er} juin 2019 (date prévisionnelle).

La présente consultation a un double objet :

- **interroger les compagnies maritimes dans leur ensemble sur leurs capacités à satisfaire la demande de transport maritime exprimée par les utilisateurs**
- **interroger les acteurs économiques sur leur vision de leur desserte maritime entre la Corse et le continent, telle qu'elle est actuellement mise en œuvre à la fois par les compagnies hors DSP et par les compagnies déléguées de service public.**

Afin que les compagnies et les acteurs économiques puissent répondre utilement à la présente consultation, il est mis à leur disposition les éléments suivants :

- l'état des lieux actuel de l'exploitation maritime entre la Corse et les ports continentaux, exprimé sur la base des données disponibles au 31 décembre 2017. Il s'agit de présenter les flux de passagers et les volumes de marchandises transportés entre la Corse et le continent **(annexe 1)**.
- le descriptif du niveau *théorique de service public* auquel les compagnies maritimes sont susceptibles de pouvoir répondre et sur l'exécution desquelles il leur est demandé de formuler des propositions de schéma de desserte les plus pertinents, ainsi que les paramètres de calcul du niveau de service public **(Partie 2)**.

Le niveau réel des obligations de service public que les autorités corses pourraient imposer aux compagnies maritimes à compter du 1^{er} juin 2019 à titre prévisionnel se déduira de la carence de l'initiative privée. A ce stade, le *niveau de service public* n'est pas arrêté par la Collectivité de Corse. Il n'est qu'indicatif et ne reflète aucunement le niveau de service public qui pourrait être exigé des compagnies maritimes. Cette information est uniquement destinée à éclairer les compagnies pour formuler leurs propositions.

La compagnie peut proposer une autre méthode d'identification du « niveau de service public » que celle proposée par la Collectivité de Corse, à la condition de justifier des raisons pour lesquelles elle lui paraît plus pertinente et qu'elle soit compatible avec le droit national et communautaire.

La première partie de la présente consultation rappelle les différentes modalités d'organisation du service de transport maritime qui découlent de l'application des règles internes et communautaires et en particulier du règlement 3577/92 du 7 décembre 1992 relatif au cabotage maritime (**Partie 1**).

La deuxième partie décrit les caractéristiques principales, du niveau de service public, déduit de l'analyse de l'offre capacitaire des compagnies maritimes (**Partie 2 et annexe 2**).

La troisième partie porte sur le cadre de réponse des compagnies maritimes et des acteurs économiques à la présente consultation :

- tout armateur communautaire susceptible d'être intéressé par l'exploitation de services de desserte maritime Corse / continent, en tout ou partie, pourra présenter des observations relatives à ses capacités à prêter les services et à satisfaire au besoin de service de transport maritime de la Corse ;
- tout utilisateur, à titre professionnel, des services de transport maritime est également invité à présenter ses observations et propositions sur l'organisation de la desserte telle qu'elle est mise en œuvre à ce jour et sur son adaptation par rapports à ses besoins, tant sur le plan quantitatif que qualitatif (**Partie 3**).

PARTIE 1 LES DIFFÉRENTES MODALITÉS D'EXÉCUTION DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC

La réglementation européenne impose un principe de libre circulation des services de transport maritime soumettant le recours aux obligations de service public, voire au contrat de service public, à des conditions de subsidiarité.

Une fois que le périmètre des obligations de service public à exploiter par les compagnies maritimes est identifié, il faut déterminer quel est le mode d'exploitation de ces obligations qui est le mieux à même :

- de répondre à la demande des usagers
- de garantir la mise en œuvre des objectifs fixés par les autorités corses.

L'article 1^{er} du règlement du 7 décembre 1992 du Conseil européen¹ prévoit le principe de libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un Etat membre² pour les armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un Etat membre et battant pavillon de cet État, sous réserve que les navires remplissent toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans cet État membre.

Dans le cas spécifique de la desserte maritime des îles, l'article 4 du règlement susvisé prévoit deux exceptions :

"Un Etat membre peut conclure des contrats de service public avec des compagnies de navigation qui participent à des services réguliers à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles ou leur imposer des obligations de service public en tant que condition à la prestation de services de cabotage".

L'article 2-3 du règlement susvisé définit le contrat de service public dans les termes suivants :

"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".

Les obligations de service public sont quant à elles 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).

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.

² Cabotage maritime.

Contrairement aux contrats de service public, le règlement donne une liste précise et exhaustive³ de leur contenu, ces obligations 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
- l'équipage du navire.

Les obligations de service public peuvent donner lieu à une "*compensation*".

La distinction résulte dans la forme de l'engagement :

- le contrat de service constitue un engagement des deux parties, la compagnie de navigation maritime s'engage à réaliser le service
- l'obligation de service public est une condition à l'exploitation du transport maritime. La compagnie peut refuser l'obligation de service public et donc ne pas réaliser le service de transport maritime.

Une autre caractéristique est que l'obligation de service public s'applique à tous les opérateurs économiques intéressés, contrairement au contrat de service public qui ne s'impose qu'à son cocontractant. Pour autant, un contrat de service public n'accorde pas forcément un droit d'exclusivité au cocontractant de la collectivité.

La Cour de justice des communautés européennes a jugé qu'une autorité publique pouvait cumuler les deux dispositifs sur un même trajet :

"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"⁴.

Ce cumul n'est autorisé que dans un cas particulier : il n'est possible de recourir à un contrat de service public que dans le cas où les obligations de service public ne permettraient pas de répondre de façon suffisante aux besoins existants.

³ CJCE, 17 mars 2011, *Naftiliaki Etaireia Thasou EU*, C-128/10; C-129/10

⁴ CJCE, 20 février 2001, *Analir*, C-205/99

Ce troisième élément est important puisqu'il pose une condition restrictive. Il faut se référer aux conclusions de l'avocat général sur l'arrêt *Analir* de la Cour de justice⁵. Pour ce dernier, les obligations de service public imposées à des armateurs différents sur un même trajet doivent être identiques. Ce n'est que si ces obligations sont insuffisantes que l'autorité publique peut conclure un contrat de service public imposant un service spécifique. Le contrat de service public constitue donc une exigence de service public plus forte que les obligations de service public.

Quelle que soit l'exception, il faut caractériser le service public, c'est-à-dire que les autorités nationales compétentes doivent avoir constaté, pour chaque trajet concerné, l'insuffisance des services réguliers de transport dans le cas où la prestation de ceux-ci serait laissée aux seules forces du marché.

Par ailleurs, le régime de service public doit apparaître nécessaire et proportionné au but consistant à assurer la suffisance des services de transport régulier à destination et en provenance des îles⁶.

A l'issue de la présente consultation, au regard des réponses apportées par les compagnies maritimes, la Collectivité de Corse et l'Office des transports de Corse se détermineront sur les modalités effectives permettant de satisfaire aux besoins de service public identifiés qui ne seraient pas satisfaits, par la mise en place d'un régime d'obligations de service public et/ou de convention de délégation de service public.

PARTIE 2 LE BESOIN DE SERVICE PUBLIC IDENTIFIÉ PAR LES AUTORITÉS CORSES

2.1. L'expression quantitative du besoin

La carence de l'initiative privée est estimée par **la différence entre les flux de passagers (PAX) et de fret effectivement constatés et l'offre capacitaire des compagnies hors DSP**. Cette estimation représente la limite inférieure de l'offre proposée dans un régime OSP car elle ne tient pas compte de la possibilité que l'initiative privée puisse ajouter de la capacité additionnelle en substitution à l'offre actuellement soumise au régime des conventions de délégation de service public.

L'offre capacitaire des compagnies maritimes hors DSP correspond aux capacités qu'elles sont susceptibles d'offrir sur le marché en termes de volumes de fret et de PAX.

Pour parvenir à identifier la carence de l'initiative privée, il convient donc de comparer l'offre capacitaire théorique des compagnies en situation hors DSP et les flux constatés pour les 3 dernières années (2015 à 2017).

Le résultat des études menées par la Collectivité de Corse en 2017 / 2018 est annexé à la présente consultation (**annexes 1 et 2**).

⁵ Conclusions de l'Avocat général Jean Misho, sur l'arrêt *Analir*.

⁶ CJCE, 20 février 2001, *Analir*, TPI, 1^{er} mars 2017, *SNCM*

Cette annexe sert de base au test du marché en ce qui concerne les volumes de marchandises et le nombre de passagers.

Nota : L'hypothèse de référence retenue par la Collectivité de Corse au titre du test consiste à retenir un abattement de 20 % de la capacité nominale des navires afin de tenir compte de contraintes d'exploitation ou d'infrastructures et d'une marge de sécurité dans l'adéquation des moyens mis en œuvre. Les compagnies maritimes peuvent formuler leurs observations sur cette hypothèse de travail.

2.2. L'expression qualitative du besoin

A ce stade, la Collectivité de Corse n'a pas fixé de niveau définitif de sujétions à imposer aux compagnies maritimes concernant la régularité, la continuité, la qualité et la tarification des services.

En revanche, il est souhaité que les compagnies formulent leurs propositions ou observations en fonction des hypothèses suivantes.

2.2.1. NOMBRE DE TOUCHÉES PAR PORT ET PAR SEMAINE

Le nombre touchées est exprimé par port et par semaine, sur toute l'année et en retenant une rotation, soit un aller et un retour direct entre le port corse et le port continental. La fréquence indiquée correspond à celle qui doit être assurée conjointement par l'ensemble des opérateurs.

	Ajaccio	Bastia	Ile-Rousse	Propriano	Porto-Vecchio
Touchées	7	7	3	3	3

2.2.2. TARIFICATION

Les tarifs ci-après visés ont été calculés selon la méthode décrite dans le rapport de besoin de service public annexé à la présente consultation.

2.2.2.1. Tarification passagers

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

	<i>Entre 4,5 m et 5 m</i>	<i>49</i>
	<i>Supérieur à 5 m</i>	<i>54</i>

2.2.2.2. Tarification marchandises et voitures de commerce

Pour un trajet	Tarifs fret (€ HT)
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	40 ou 35 €
Le mètre linéaire « Export »⁷ ou « Matière première »⁸	20
Le mètre linéaire "Export plus"⁹	15
Voiture dite de commerce	
Inférieur à 4 m	146
Entre 4 et 4,5 m	160
Supérieure à 4,5 m	175

⁷ Productions agricoles agroalimentaires et aux produits manufacturés ou industriels réalisés sur le territoire de la Corse.

⁸ 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

⁹ Marchandises élaborées en Corse à partir de matières premières produites et transformées en Corse certifiées par un organisme compétent.

2.3 Caractéristiques de l’outil naval

Outre l’application des normes techniques et des normes relatives à la sécurité et à la sûreté des passagers et du fret, les navires utilisés pour la satisfaction des besoins exprimés ci-dessus devront :

- être en mesure de réaliser le transport de fret (y compris cargaisons spécifiques) au regard des capacités et infrastructures portuaires existantes
- pour la desserte du port de l’Ile-Rousse, être en mesure d’assurer le transport des matières dangereuses
- respecter les normes environnementales et plus généralement toutes dispositions européenne, législatives et règlementaires relatives à la protection de l'environnement et à la réduction de la pollution de la mer et de l'air (types de carburants utilisés et modes de propulsion), dont la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue
- être équipés de dispositifs de signalement des cétacés.

2.4 Obligations sociales

A ce stade, les compagnies sont libres de formuler toute proposition d'optimisation du schéma de desserte portant sur l'équipage des navires et les personnels sédentaires (hors navires) et la gestion sociale de l’entreprise en tant que gage de pérennité et de continuité.

PARTIE 3 LA CAPACITÉ DES COMPAGNIES MARITIMES À RÉPONDRE AU BESOIN DE SERVICE PUBLIC

3.1. Le cadre et le contenu des réponses des entreprises

Toute compagnie maritime susceptible de vouloir exploiter un service de transport maritime entre la Corse et le continent a la possibilité de déposer auprès de l'Office des transports de la Corse un dossier comprenant les éléments suivants.

3.1.1. PRÉSENTATION DE LA COMPAGNIE ET DE SON OUTIL NAVAL

Chaque compagnie est invitée à transmettre sa "*fiche d'identité*" ainsi que le descriptif de l'outil naval qu'elle est susceptible d'affecter pour les services de desserte maritime Corse / continent.

Ce document comportera notamment :

- une fiche de présentation de l'entreprise (siège social, nombre de salariés en distinguant les marins / personnels techniques / administratifs, chiffre d'affaires, description de la flotte) ;
- ses références en matière de desserte régulière de passagers et de fret.

3.1.2. NOTE RELATIVE À LA VISION DE L'OPÉRATEUR SUR L'ORGANISATION ACTUELLE ET FUTURE DE LA DESSERTE MARITIME

Chaque compagnie est invitée à transmettre une note présentant son analyse de l'organisation actuelle et future du schéma de desserte maritime selon les sujétions de service public visées en **Partie II**.

Cette analyse sera réalisée ligne par ligne, à partir d'un port continental librement choisi et desservant chacun des cinq ports corses. La compagnie peut discuter et remettre en cause les hypothèses de travail retenues, en argumentant sa réponse de façon précise afin d'en permettre l'analyse.

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).

Cette hypothèse se base sur l'absence de tout régime unilatéral ou conventionnel d'obligations de service public. La compagnie considère qu'elle intervient sur le marché de la desserte maritime Corse / continent en situation de libre concurrence, en considération de ses propres capacités et sans prendre en compte les capacités des autres compagnies concurrentes.

Elle indique quel niveau de service elle serait en capacité de fournir spontanément, en termes de nombre hebdomadaire de rotation, d'horaires, de tarifs, de qualité de service.

La compagnie peut proposer une autre méthode d'identification de la "*demande des utilisateurs*" que

celle proposée par la Collectivité de Corse¹⁰, en justifiant la raison pour laquelle elle lui paraît plus pertinente et étant conforme aux règles internes et communautaires.

La compagnie est invitée à justifier ses déclarations par des données précises et circonstanciées, ligne par ligne (pour chaque ligne), afin d'évaluer la pertinence de la réponse, en indiquant notamment :

- le descriptif précis des services qu'il est ou sera en mesure de mettre en œuvre afin d'assurer l'exécution des services, ligne par ligne (nombre quotidien de rotation(s), fréquences, régularité, tarifs). **Une présentation sous format Tableur (Microsoft Excel ou équivalent), avec des cellules non protégées, faisant notamment apparaître le positionnement de l'opérateur sur chaque ligne est vivement souhaitée.**
- le descriptif précis des navires que l'entreprise pourrait être en capacité de mobiliser pour l'exécution des services à compter du 01/06/2019, comportant entre autres le type de navire proposé, ses capacités (passagers, véhicules de tourisme, fret)
- le prévisionnel de trafic que la compagnie envisagerait d'assurer (PAX, fret et VL), son évolution dans le temps pour les cinq années à venir, en tenant compte des différences saisonnières (par ex. entre fret et VL)
- la stratégie de gestion / renouvellement de sa flotte pour les années à venir, compte-tenu de l'évolution des normes réglementaires et environnementales (vétusté des navires, prévisions en termes de rejets atmosphériques, etc).

3.1.3. CARACTÉRISTIQUES DE L'INFRASTRUCTURE PORTUAIRE

Les compagnies maritimes décriront quelles sont leurs capacités à accéder aux quais mis à disposition par les ports continentaux et corses ou, pour celles qui n'exploitent pas encore des services de desserte maritime entre la Corse et le continent, par quels moyens elles pourraient accéder aux quais, qu'il s'agisse de quais dédiés ou à usage partagé (co-activité).

A ce titre, elles indiqueront :

- dans quelle mesure la dimension de leurs navires permettent ou permettraient d'accéder aux infrastructures portuaires continentales et corses ;
- quels créneaux horaires elles privilégient ou pourraient privilégier pour l'accès aux quais des ports continentaux et corses ;
- quel niveau maximum de redevances d'accès aux quais des ports continentaux et corses leur semble ou leur semblerait commercialement acceptable pour chacun des créneaux horaires privilégiés.

Ces informations sont nécessaires afin d'identifier la capacité actuelle globale des opérateurs à accéder aux quais des ports continentaux et des ports corses.

¹⁰ La méthode utilisée par la Collectivité de Corse se base sur le trafic de PAX et le volume de fret constaté ces trois dernières années (2015 à 2017).

3.2. La méthodologie

3.2.1. PRÉCISION DES RÉPONSES

L'attention des compagnies est attirée sur le fait que les analyses fournies seront d'autant plus pertinentes qu'elles comporteront des éléments précis, permettant de considérer que l'opérateur serait réellement en mesure de mettre en œuvre les préconisations qu'il présente ou de justifier des limites qu'il fait valoir.

L'analyse doit être menée **ligne par ligne**, en fonction des contraintes ou avantages et des obligations de service public propres à chacune d'elles.

L'entreprise peut envisager la mise en place de triangulaires afin d'optimiser le schéma de desserte.

Elle doit décrire sa méthodologie de réponse au besoin en fonction du port continental à partir duquel elle pourrait exécuter les services de desserte maritime, avec ou sans sujétions de service public.

3.2.2. PHASE D'INTERROGATION ET D'AUDITION DES COMPAGNIES

A l'issue de la présente consultation des opérateurs, et selon le degré de précisions des réponses obtenues, la Collectivité de Corse se réserve la possibilité de solliciter de la part des opérateurs qui se seront manifestés des précisions sur leurs propositions et leurs visions de l'organisation qu'ils soumettent afin d'en vérifier la faisabilité. Il est toutefois préciser que ces échanges, purement informatifs, ne constituent en aucune manière une négociation sur la teneur des observations ou propositions recueillies.

Cette phase de consultation se déroulera à titre prévisionnel du 02 au 18 mai 2018. Elle sera mise en œuvre, soit par audition libre dans les locaux de la Collectivité de Corse, soit par échanges électroniques.

A l'issue, au regard des différentes réponses reçues, la Collectivité de Corse sera en mesure d'apprécier la capacité du marché à satisfaire spontanément les besoins de service public et en conséquences, l'intensité et la nature des obligations de service public à mettre en place pour garantir la desserte souhaitée.

3.2.3. MODALITÉS DE TRANSMISSION DES RÉPONSES DES COMPAGNIES

Les observations des entreprises doivent être transmises **au plus tard le mercredi 02 mai 2018, à 12h00** (heure de Paris) à l'Office des transports de la Corse :

- soit par voie postale ou remise en main propre contre récépissé, contenant au moins une version électronique (clé USB ou autre) à l'adresse suivante : 19 Avenue Georges Pompidou, BP 501 20189 AJACCIO CEDEX 2
-

- soit directement sur la plateforme électronique à l'adresse suivante : consultationpublique@otc-corse.fr

Les réponses des compagnies maritimes ne seront pas engageantes. Elles ont uniquement vocation à déterminer le niveau adéquat de besoin de service public en évaluant la capacité prévisible des opérateurs à répondre à ce besoin.

PARTIE 4 LA VISION DE LA DESSERTE MARITIME CORSE / CONTINENT PAR LES ACTEURS ÉCONOMIQUES

La présente consultation vise également à interroger les utilisateurs professionnels (autres que les compagnies maritimes) des services maritimes entre la Corse et le continent français sur l'organisation de la desserte telle qu'elle est mise en œuvre à ce jour et sur son adaptation par rapports aux besoins, tant sur le plan quantitatif que qualitatif.

La qualité d'utilisateurs professionnels des services maritimes vise spécifiquement les acteurs économiques susceptibles d'utiliser ou utilisant les services maritimes entre la Corse et le continent pour les seuls besoins de leur activité économique (par opposition à une utilisation à des fins personnelles). Elle vise notamment tous les acteurs de la chaîne logistique, de la fabrication, en passant par le conditionnement et la livraison de denrées alimentaires et/ou de marchandises à destination ou en provenance du continent ou de Corse.

Les utilisateurs particuliers qui bénéficient des services maritimes à des fins principalement personnelles ne sont pas visés par la présente consultation. Une première consultation publique concernant les utilisateurs non professionnels a d'ores et déjà été organisée du 8 février au 2 mars 2018. Les résultats de cette consultation sont reproduits en **annexe 4**.

4.1. Le cadre et le contenu des réponses des acteurs économiques

Sur la base des éléments constitutifs de la desserte actuelle, les utilisateurs professionnels, actuels ou potentiels, sont invités à exprimer leur appréciation de l'adaptation des services existants par rapport à leur usage.

4.1.1. PRÉSENTATION DE L'ENTREPRISE

Chaque entreprise est invitée à transmettre sa "*fiche d'identité*" comportant notamment :

- sa présentation (siège social, nombre de salariés, chiffre d'affaires, secteur d'activité)
- le nombre moyen d'utilisation de liaisons maritimes Corse-Continent (ou inverse, en nombre de traversées), par mois et/ou par an
- le ou les ports continentaux principalement utilisé(s) entre Toulon, Marseille, Nice, ou autre

port

- le ou les ports corses principalement utilisé(s) entre Ajaccio, Bastia, Propriano, Porto-Vecchio et Ile-Rousse.

4.1.2. NOTE RELATIVE À LA VISION DE L'ACTEUR ÉCONOMIQUE SUR L'ORGANISATION ACTUELLE ET FUTURE DE LA DESSERTE MARITIME

Chaque entreprise est invitée à transmettre une note présentant son analyse de l'organisation actuelle et future du schéma de desserte maritime.

Cette note doit notamment exprimer la vision de l'opérateur sur le niveau de besoin de service public qui est actuellement fixé par les autorités corses et sur l'adéquation du schéma de desserte aux besoins de l'entreprise :

- la fréquence, la régularité des services correspond-elle aux contraintes et aux besoins de l'entreprise, compte-tenu son activité et de sa position dans la chaîne logistique ?
- les horaires des services répondent-ils efficacement aux besoins de l'entreprise, compte-tenu notamment des contraintes de transport amont, du temps de chargement des navires, etc ?
- le niveau de tarif du mètre linéaire de marchandises ou de la remorque semble-t-il en correspondance avec la qualité de service rendu ?
- les infrastructures portuaires desservies par les compagnies maritimes correspondent-elles à vos besoins (hall d'attente, capacité des terminaux, conditions financières d'accès aux infrastructures etc) ?

Cette liste n'est pas exhaustive.

4.2. Modalités de transmission des réponses des acteurs économiques

Les observations des acteurs économiques doivent être transmises **au plus tard le mercredi 02 mai 2018 à 12h00** (heure de Paris) à l'Office des transports de la Corse :

- soit par voie postale ou remise en main propre contre récépissé, contenant au moins une version électronique (clé USB ou autre) à l'adresse suivante : 19 Avenue Georges Pompidou, BP 501 20189 AJACCIO CEDEX 2
-
- soit directement sur la plateforme électronique à l'adresse suivante : consultationpublique@otc-corse.fr

ANNEXES :

Annexe 1 : Résultats des études sur le besoin de service public

Annexe 2 : Analyse de l'offre capacitaire

Annexe 3 : Résultats de la consultation relative à la demande (clients et usagers)