

ASSEMBLEE DE CORSE

6 EME SESSION EXTRA-ORDINAIRE DE 2018

26 ET 27 JUILLET 2018

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

**LE PRINCIPE DU RECOURS A LA DELEGATION DE
SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES
DE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES ET DE
PASSAGERS ENTRE LE PORT DE MARSEILLE ET LES
PORTS DE CORSE**

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) :

Commission du Développement Economique, du Numérique, de
l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Le projet de délibération qui vous est soumis est destiné à autoriser le lancement de la procédure de passation de nouvelles conventions de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et les ports corses, pour une durée de 15 mois, du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020.

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

Pour satisfaire aux exigences européennes en matière d'aides d'État et avant toute conclusion de nouvelles délégations de service public, il a fallu réaliser des études préalables pour démontrer l'existence d'un besoin de service public en matière de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le continent. Ces études étaient d'autant plus nécessaires que la demande de transport a fortement évolué depuis ces 5 dernières années (Partie II).

Les résultats de ces études et des consultations publiques conduites avec les principaux acteurs de la desserte, notamment avec les compagnies maritimes, conduisent à redéfinir le périmètre du service public. Si le nouveau besoin de service public s'oriente principalement vers le transport de marchandises, il existe toujours un besoin de service public qualitatif en matière de transport de passagers. Le seul paramètre qui change tient à la modalité d'exécution de ce service de transport de passagers, qui ne devrait plus être compensé financièrement par la Collectivité de Corse, hors Prupia (Partie III).

Parmi les différentes modalités de gestion d'un service public, la délégation de service public reste le mode de dévolution le plus adéquat concernant le transport de marchandises et de passagers. Concernant le transport de passagers, le service peut être assuré dans une très large proportion dans le cadre du régime d'OSP issu de votre délibération n° 13/263 AC du 20 décembre 2013 (Parties IV et V).

Les principales caractéristiques de la délégation de service public qu'il vous est proposé de confirmer dans son principe (Partie VI) supposent également de prendre en considération les contraintes calendaires liées à l'articulation avec les conventions actuelles, qui doivent expirer le 31 mai 2019 (Partie VII).

Les études et les consultations publiques ont été conduites en concertation avec les institutions européennes et avec les services du Premier Ministre (SGAE), afin de sécuriser juridiquement, et donc de pérenniser économiquement la desserte en vue du futur schéma de desserte, axé autour de la création de SEMOP.

SOMMAIRE

PARTIE I : Présentation des conventions actuelles.....4

I.	Présentation générale.....	4
II.	Fréquences des services.....	5
III.	Capacités pour chaque traversée (aller et retour).....	5
IV.	Le montant de la compensation financière.....	6
PARTIE II : Études et consultations sur le périmètre du service public.....		7
I.	Le cadre juridique européen et français du transport maritime.....	7
I.1	L'intervention publique est autorisée en cas de demande de transport non satisfaite par l'initiative privée.....	7
I.2	Les modalités d'exécution des sujétions de service public.....	9
I.3	La coexistence d'un régime unilatéral et conventionnel d'OSP.....	9
II.	L'évolution de la demande de transport entre la Corse et le continent.....	10
II.1	Les études du besoin de service public (juillet 2017 / mai 2018).....	10
II.2	Les consultations publiques « test » (février / mai 2018).....	11
III.	Les résultats des études et des consultations publiques.....	12
PARTIE III : Caractéristiques du nouveau périmètre du service public de desserte maritime.....		13
I.	Le besoin quantitatif de service public.....	13
II.	Le besoin qualitatif de service public.....	14
PARTIE IV : Modalités d'exécution du service public de transport.....		15
I.	La nécessité de maintenir le régime unilatéral d'OSP (PAX / fret).....	15
II.	La nécessité de maintenir le régime de DSP pour le fret.....	15
III.	Le transport de passagers reste dans le périmètre du service public.....	16
PARTIE V : Étude des différents modes de gestion.....		17
I.	Le mode de gestion internalisé : la régie.....	17
I.1	Présentation générale des régies.....	17
I.2	Les règles communes à la régie personnalisée et autonome.....	18
I.3	Les spécificités de la régie autonome.....	19
I.4	Les spécificités de la régie personnalisée.....	21
I.5	Les justifications du recours à la régie.....	22
II.	Le recours à un mode de gestion externalisé.....	24
II.1	La délégation de service public.....	24
II.2	Le recours aux marchés publics.....	30
III.	Motifs de choix de la délégation de service public.....	31
III.1	Étude des avantages et inconvénients de chaque mode de gestion.....	31
III.2	Conclusion.....	32
PARTIE VI : Principales caractéristiques de la future délégation de service public.....		33
I.	Une convention par ligne.....	34
II.	Les volumes de marchandises et le nombre de passagers à transporter.....	34
III.	Les ports à desservir.....	36
III.1	Port continental.....	36
III.2	Ports insulaires.....	37
IV.	Les horaires et les fréquences.....	38
V.	Les tarifs.....	39
VI.	La durée de la délégation de service public.....	40
VII.	Les missions du délégataire.....	41
VIII.	La rémunération du délégataire.....	42
IX.	Contrôle du délégataire par l'Office des transports de la Corse.....	43
PARTIE VII : Articulation entre les délégations de service public et calendrier.....		44

PARTIE I : Présentation des conventions actuelles

I. Présentation générale

Les conventions actuelles réglementent les conditions d'exploitation des services de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le continent.

Elles sont entrées en vigueur le 1^{er} octobre 2017 et expirent le 31 mai 2019, avec une faculté de prolongation de 4 mois, soit jusqu'au 30 septembre 2019.

Chaque convention concerne la desserte depuis le port de Marseille de l'un des ports de Corse suivant :

- Bastia
- Ajaccio
- Purtivechju
- Prupia
- Lisula.

Ces conventions ont été signées avec le même Groupement conjoint et non solidaire composé des sociétés Corsica Linéa et la Compagnie Méridionale de Navigation.

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

PORT	PAX		FRET ROLL (ml)		Fréquence
	mensuel	annuel	mensuel	annuel	
AIACCIU	11 000	132 000	36 600	439 200	7j/7
BASTIA	12 500	150 000	49 900	598 800	7j/7
LISULA	1 600	19 200	5 300	63 600	3j/7
PRUPIA	1 900	22 800	6 200	74 400	3j/7
PURTIVECHJU	3 000	36 000	8 000	96 000	3j/7

TOTAL	30 000	360 000	106 000	1 272 000	
--------------	---------------	----------------	----------------	------------------	--

II. Fréquences des services

	Rotations / Semaine	
Lignes	Passagers	Fret
Aiacciu	7	7
Bastia	7	7
Purtivechju	3	3
Prupia	3	3
Lisula	3	3

III. Capacités pour chaque traversée (aller et retour)

Ports de Corse	Capacités passagers (entrée et sortie)	Capacités fret (entrée et sortie)
Bastia	Au moins 380 places en installations couchées dans un minimum de 125 cabines Au moins 45 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple) Au moins 155 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m pour les véhicules des passagers)	Au moins 1 670 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers, avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m
Aiacciu	Au moins 330 places en installations couchées dans un minimum de 110 cabines Au moins 40 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple) Au moins 135 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m pour les véhicules des passagers)	Au moins 1 200 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers, avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m
Purtivechju	Au moins 90 places en installations couchées dans un minimum de 30 cabines Au moins 10 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple) Au moins 40 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m pour les véhicules des passagers)	Au moins 270 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers, avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m

Prupia	Au moins 60 places en installations couchées dans un minimum de 20 cabines. Au moins 10 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple) Au moins 25 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m pour les véhicules des passagers)	Au moins 210 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers, avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m
Lisula	Au moins 50 places en installations couchées dans un minimum de 20 cabines Au moins 10 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple) Au moins 20 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m pour les véhicules des passagers)	Au moins 180 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers, avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m

IV. Le montant de la compensation financière

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

Le montant total versé pour chacune des lignes entre octobre 2016 et septembre 2017 est le suivant :

Ports de Corse	Montant total de la compensation financière
Ajacciu	21 705 689
Bastia	23 110 091
Purtivechju	11 384 252
Prupia	10 645 956
Lisula	11 963 708

Les caractéristiques principales du régime financier de la convention sont les suivantes :

- compensation financière pour compensation des obligations de service public
- perception des recettes sur les usagers du service sans compensation en cas de chiffre d'affaires réalisé inférieur au prévisionnel
- réduction de la contribution versée pour chaque traversée non réalisée par application d'un montant forfaitaire, en lien avec le montant des charges économisées propres à chaque ligne
- récupération par l'OTC de toute surcompensation, avec un examen du compte de la ligne réalisé, fourni le 31 décembre 2018 au plus tard, après déduction d'une part des éventuels gains d'efficience
- ajustement automatique des tarifs (et non de la contribution) sur la base de l'évolution du coût du combustible prenant en compte une part fixe (part écologique) qui correspond à la prise de risque du délégataire et une part variable évaluée sur la base de l'évolution semestrielle de l'indice du coût du combustible de référence

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

PARTIE II : Études et consultations sur le périmètre du service public

V. Le cadre juridique européen et français du transport maritime

V.1 L'intervention publique est autorisée en cas de demande de transport non satisfaite par l'initiative privée

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

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

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

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

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

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

Le périmètre du besoin de service public doit respecter le règlement cabotage, tel qu'interprété par la jurisprudence et, en particulier, par la Cour dans son arrêt du 20 février 2001, *Analir* (C205/99) et la communication C(2014) 43 de la Commission européenne relative aux orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime. Ce champ du service public doit être nécessaire et proportionné par rapport à un besoin réel des usagers, effectivement constaté.

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 (art. L. 4424-8 CGCT).

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

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

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

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

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

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

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

³ SA.22843 2012/C

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

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

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

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

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

L'article 2-3 du règlement cabotage définit le contrat de service public comme *"un contrat conclu entre les autorités compétentes d'un État membre et un armateur communautaire dans le but de fournir au public des services de transport suffisants"*. L'instauration de l'un ou l'autre de ces mécanismes, qui peuvent se cumuler, doit être justifiée par l'existence d'une carence des compagnies à répondre à la demande des utilisateurs, que cette carence soit quantitative (en nombre de passagers ou en volume de marchandises) ou qualitative (fréquences, tarifs, horaires).

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

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

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

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

C'est en application de ce cadre juridique européen et français que l'Assemblée de Corse a adopté, 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

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

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.

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

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.

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

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

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

VI.1 Les études du besoin de service public (juillet 2017 / mai 2018)

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

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

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

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

C'est pourquoi ces études ont aussi consisté :

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

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

De manière schématique, on distingue :

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

Les analyses se sont fondées sur les données provenant de l'Observatoire régional des transports de la Corse (ORTC), des 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.

VI.2 Les consultations publiques « test » (février / mai 2018)

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

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

Le point 2.2. (§14) de la Communication de la Commission européenne du 11 janvier 2012 portant encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous

forme de compensations de service public (2012/C 8/03) prévoit la possibilité de mettre en œuvre un test du marché.

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

- une première consultation publique a été organisée entre le 02 février et le 02 mars 2018, à destination des 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.). Les utilisateurs ont été invités à exprimer leurs points de vue sur la qualité des prestations fournies actuellement par les compagnies maritimes
- une seconde consultation publique a été organisée entre le 09 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).

VII. Les résultats des études et des consultations publiques

Concernant le transport de marchandises, il existe toujours un besoin de service public concernant le transport de marchandises entre les cinq ports corses et les ports continentaux.

Les compagnies en situation de libre concurrence ou opérant dans le cadre d'OSP légères ne sont pas en mesure de répondre spontanément à la demande des utilisateurs en termes de volume de marchandises, à destination et en provenance des cinq ports corses. L'offre capacitaire de l'initiative privée ne permet pas de répondre au volume global de la demande des utilisateurs en matière de fret, par ailleurs en croissance importante depuis ces cinq dernières années.

Concernant le transport de passagers, l'analyse capacitaire de l'initiative privée aboutit à devoir constater que les compagnies en situation de libre concurrence sont

en mesure de répondre à la demande globale des utilisateurs particuliers (PAX) pour la desserte de quatre des cinq ports corses. Il n'existe plus de besoin quantitatif de service public entre les ports de Bastia, Ajaccio, Isola et Portivechju et le continent.

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 Prupià, pour laquelle il existe toujours un déficit permanent de capacités privées.

Il est avéré qu'il existe un flux de passagers particulièrement dépendant de la régularité des transports maritimes et notamment en matière d'accès aux soins pour les pathologies lourdes ou complexes ou la médecine gériatrique, non traitées localement et qui nécessitent également le déplacement d'un ou plusieurs accompagnants. A cet égard, l'agence technique de l'information sur l'hospitalisation relève qu'en 15 et 17 % des séjours hospitaliers de résidents en Corse s'effectuent sur le continent. En matière d'études sur le continent, formation initiale ou continue, il est à noter que de nombreuses filières ne sont développées que sur le continent (45% des bacheliers résidents poursuivent leurs études sur le continent).

Cette nécessité de continuité s'exprime majoritairement sur la zone de Marseille, au regard des équipements médicaux et universitaires.

Pour des besoins certes limités mais incontournables, une liaison sécurisée de desserte quotidienne ou régulière depuis ou à destination des ports de Corse et sur Marseille reste nécessaire, même si l'offre capacitaire hors DSP peut paraître très largement suffisante au premier regard.

A cette fin, en tenant compte d'un flux de passagers de l'ordre de 100.000 voyages résidents qui ne sont pas tous liés à des motifs impératifs, il apparaît nécessaire de conserver un niveau limité de flux sécurisé sur Marseille de l'ordre de 50.000 voyages, soit 25.000 passagers (en tenant compte qu'un passager effectue un aller-retour) tous ports corses confondus par rapport à près de 3 millions de passagers Corse - continent.

PARTIE III : Caractéristiques du nouveau périmètre du service public de desserte maritime

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

VIII. Le besoin quantitatif de service public

Il ressort des études, du test du marché et des auditions des compagnies que le nouveau périmètre du service public de transport maritime de marchandises et de passagers, en termes de volumes, est le suivant.

PORT	PAX	FRET ROLL (ml)	Fréquence
------	-----	----------------	-----------

	mensualisé	annuel	mensualisé	annuel	
AIACCIU	833	10000	41 666	500 000	7j/7
BASTIA	833	10000	66 666	800 000	7j/7 + 15 rotations supplémentaires par an
LISULA	208	2500	4 166	50 000	3j/7 + 10 rotations supplémentaires par an
PRUPIA	5 500	66 000	7 500	90 000	3j/7
PURTIVECHJU	208	2500	13 333	160 000	3j/7
TOTAL	7582	91 000	133 331	1 600 000	-

Votre Assemblée pourra constater qu'il existe un besoin quantitatif de service public en matière de transport de marchandises entre le port de Marseille d'une part, et les ports d'Aiacciu, Bastia, Purtivechju, Prupia et Lisula d'autre part.

Toutefois, compte-tenu de l'impact très modéré du besoin de service public concernant les passagers, hormis la liaison sur Prupia, une compensation ne paraît pas devoir s'imposer, le but étant uniquement de sécuriser la régularité de la desserte.

Les conventions actuelles présentent un périmètre différent du périmètre issu du résultat des études, du test du marché et des auditions des compagnies.

Le futur mode de gestion qui sera en place à compter du 1^{er} octobre 2019 devrait avoir ce nouveau périmètre pour chacun des ports corses.

IX. Le besoin qualitatif de service public

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

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

Il ressort des résultats des études, des consultations publiques, des auditions des compagnies et des autorités portuaires que le périmètre des sujétions de service public actuel, avec compensation financière pour le délégataire pour les passagers

sur la liaison de Prupià et le fret sur l'ensemble des ports, correspond dans une très large mesure à la demande des utilisateurs.

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

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

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

X. La nécessité de maintenir le régime unilatéral d'OSP (PAX / fret)

Lors de la consultation publique qui a été organisée par l'Office des transports de la Corse en avril 2018 (publiée au niveau communautaire, dans la presse spécialisée et dans la presse locale), les compagnies maritimes devaient exprimer le niveau de service qu'elles se proposaient de réaliser spontanément en situation de libre concurrence (sans régime d'OSP, sans DSP avec compensation financière), pour le transport de passagers, de véhicules légers et de marchandises.

Seules 3 compagnies maritimes sur les 4 desservant la Corse ont répondu à cette consultation destinée à évaluer les possibilités pour le marché concurrentiel à réaliser, même partiellement, la desserte de la Corse. Aucune autre compagnie maritime ne s'est montrée intéressée, même dans une situation de libre concurrence. L'initiative privée apparaît donc comme très réduite.

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

Il existe une carence qui justifie le maintien du régime OSP, pour répondre à la demande des utilisateurs en matière de fréquences et de tarifs.

Sans régime unilatéral d'OSP, les compagnies n'exécuteraient pas spontanément le même niveau de services de transport de passagers et de marchandises.

Il vous est donc proposé de maintenir le régime unilatéral d'OSP pour le transport de passagers et de marchandises, entre les ports continentaux de Marseille, Toulon et Nice et les cinq ports corses.

XI. La nécessité de maintenir le régime de DSP pour le fret

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

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

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

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

XII. Le transport de passagers reste dans le périmètre du service public

Compte-tenu des résultats des études et du test du marché, respectant les exigences européennes, il vous est proposé de maintenir le transport de passagers dans le périmètre des conventions de délégation de service public.

Ce changement qu'il vous est proposé d'accompagner ne signifie pas pour autant la disparition ou la réduction du champ du service public pour l'ensemble des passagers et en particulier des résidents.

Les compagnies maritimes continuent de se voir imposer des sujétions de service public au titre du régime unilatéral d'OSP, 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.

Le changement réside dans le fait que ces sujétions de service public ne seront plus compensées financièrement par la Collectivité de Corse.

Le surcoût occasionné par les seules sujétions de service public associées au transport de marchandises sera compensé si besoin par la contribution versée par l'OTC au délégataire.

Hormis Prupia, les coûts associés au transport de passagers seront 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 actuelle des coûts entre PAX et fret.

L'économie qui pourrait résulter de ce nouveau périmètre de la DSP n'est pas quantifiable en l'état car elle résultera de la procédure de mise en concurrence préalable à la conclusion des futures conventions.

Ainsi, le fait que le transport de passagers ne soit plus compensé financièrement par la Collectivité de Corse et par l'OTC ne signifie pas qu'il ne s'agit plus de service public.

Ainsi, les compagnies maritimes pourront bien évidemment continuer de transporter des passagers comme aujourd'hui.

PARTIE V : Étude des différents modes de gestion

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

On distingue classiquement :

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

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

XIII. Le mode de gestion internalisé : la régie

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

XIII.1 Présentation générale des régies

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

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

La régie revêt ainsi deux acceptions :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XIII.2.2. Le directeur

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

Les fonctions de directeur sont incompatibles avec :

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

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

XIII.2.3. Régime financier

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

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

XIII.3 Les spécificités de la régie autonome

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

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

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

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

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

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

XIII.3.2. Le directeur

Le directeur assure le fonctionnement des services de la régie :

- il prépare le budget
- il procède aux ventes et achats courants
- il nomme et révoque les employés de la régie (uniquement les agents de droit privé).

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

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

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

- règle les conditions de recrutement, de licenciement et de rémunération du personnel.

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

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

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

XIII.4 Les spécificités de la régie personnalisée

XIII.4.1. Le Conseil d'administration

Le Conseil d'administration :

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

XIII.4.2. Le directeur

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

- ⇒ Il agit sous l'autorité et le contrôle du Président
- ⇒ Il est "*le représentant légal de régie*"

⇒ Il assure "*le fonctionnement de la régie*" (article R. 2221-28 du CGCT), ce qui implique qu'il :

- ♦ prend les mesures nécessaires à l'exécution des décisions du Conseil d'administration
- ♦ il est l'ordonnateur de la régie : prescrit l'exécution des recettes et des dépenses et prépare le budget
- ♦ exerce la direction de l'ensemble du service et assure la qualité de supérieur hiérarchique des agents de la régie, sous réserve des dispositions concernant l'agent comptable qui est contrôlé, lui, par les services financiers et du Trésor de l'État
- ♦ recrute et licencie le personnel dans la limite des inscriptions budgétaires
- ♦ il passe en exécution des décisions du CA, tous actes, contrats et marchés.

XIII.5 Les justifications du recours à la régie

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

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

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

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

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

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

- garantie de transparence renforcée puisque l'établissement public constitue une personne morale distincte de la collectivité de rattachement avec un budget propre

- nécessité d'indépendance par rapport à l'organe délibérant
- souci de faire échapper l'établissement public à la hiérarchie territoriale
- besoin de créer une institution indépendante pour la gestion d'un service ponctuel ou provisoire.

La régie personnalisée présente cependant un inconvénient fiscal important par rapport à la régie autonome : la doctrine fiscale refuse d'admettre au regard de la règle fiscale que les régies dotées de la personnalité morale puissent être considérées comme des régies. Elles ne bénéficient donc pas de l'exonération d'impôts sur les sociétés⁵ (soit 33% du résultat brut).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XIV.Le recours à un mode de gestion externalisé

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

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

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

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

XIV.1La délégation de service public

XIV.1.1.Définition de la délégation de service public

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

"Une délégation de service public est un contrat de concession au sens de l'[ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016](#) relative aux contrats de concession, conclu par écrit, par lequel une autorité délégante confie la gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

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

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

Cette définition résulte d'une réforme récente à savoir l'ordonnance du 29 janvier 2016 susvisée relative aux contrats de concession.

Cinq éléments caractérisent une convention de délégation de service public :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'affermage

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

⁹ Dans le domaine des prestations de services

Caractéristiques	Collectivité	Entreprise
Missions	Financement et réalisation de l'investissement nécessaire au fonctionnement du service public Mise à disposition de ces investissements à l'exploitant. Dans le cas présent, il pourrait s'agir de la mise à disposition des navires.	Chargée de l'exploitation
Aléa des recettes et/ou charges		Aléas commercial (risque sur les recettes) et industriel (risque sur les charges)
Rémunération de l'exploitant		Redevances sur les usagers Contribution financière de la Collectivité

La régie intéressée

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

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

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

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

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

La gestion à prix forfaitaire

Caractéristiques	Collectivité de Corse	Entreprise
Missions	Investissement	Exploitation
Aléa des recettes (commercial) et/ou charges (aléa industriel)	Aléa commercial	Aléa industriel
Rémunération		Facturation forfaitaire des charges ainsi que sa rémunération pour la prestation rendue souvent exprimée à travers une prime de gestion forfaitaire Intéressement accessoire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XIV.2Le recours aux marchés publics

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

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

Deux interprétations de cet article sont possibles.

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

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

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

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

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

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

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

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

XV.Motifs de choix de la délégation de service public

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

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

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

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

XV.1.1.La régie

Avantages	Pas de difficulté particulière pour la constitution de la régie
	Durée de constitution d'environ de 6 mois
	Gestion totale du service par la collectivité
	La CDC est l'autorité concédante des ports d'Ajaccio et de Bastia
	La CDC récupère au moins partiellement le bénéfice des rémunérations de structure et marges touchées par l'actuel exploitant. Elle est certaine de ne pas payer au travers de sa contribution plus que le coût réel du service.
Inconvénient s	Sans intérêt au regard du marché concurrentiel: <ul style="list-style-type: none">• plusieurs compagnies maritimes sont présentes sur le marché• risque d'une faible rentabilité de la régie OU restriction de la concurrence
	Comptabilité publique
	Savoir-faire du privé uniquement à travers le directeur et certains membres de l'organe délibérant
	La contribution de la Collectivité est immédiatement impactée par les surcoûts financiers
	Risques entièrement à la charge de la régie et donc de la CdC
	Double emploi avec l'OTC (créé par la loi)
	Nécessité de disposer des moyens matériels et financiers pour gérer la desserte maritime
	Absence d'expérience de la CdC dans l'exploitation opérationnelle du transport de passagers et de marchandises

	Risque d'incompatibilité avec la réglementation européenne
--	--

XV.1.2. La délégation de service public

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

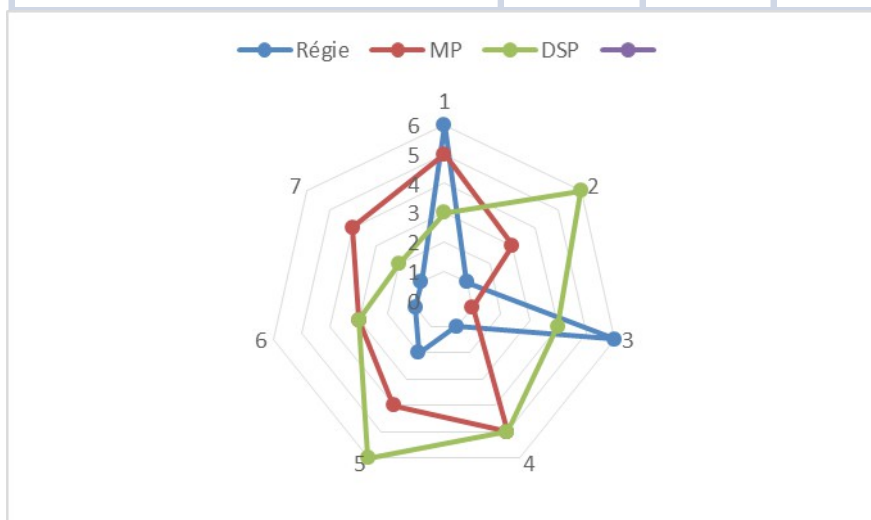
XV.2 Conclusion

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

Pour les raisons exposées supra (II et III.1.2.), le recours à la délégation de service public paraît le mieux adapté, qui plus est dans un contexte de gestion à brève durée, afin de préparer précisément une réflexion approfondie sur les mécanismes les plus appropriés.

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

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



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

Compte-tenu du résultat des études préalables conduites entre juillet 2017 et mai 2018, du test du marché et des auditions menées en mai 2018, il y a lieu de modifier le périmètre des futures conventions.

Le service public de transport maritime doit à présent être principalement axé sur le transport de marchandises, compte-tenu des contraintes inhérentes à ce type de transport et de l'évolution de la demande, en forte croissance ces 5 dernières années.

Le transport de passagers se limite quant à lui à destination et en provenance du port de Prupia, pour lequel il existe toujours une carence de l'initiative privée qui justifie une intervention publique dans le cadre du versement d'une compensation financière pour l'exécution des sujétions de service public.

En termes de tarification, le calcul par le biais d'un équivalent routier justifie la baisse du tarif maritime de 42,50 € à 35 € le mètre linéaire dans le cadre du régime d'OSP, et de 40 € à 35 € dans le cadre du régime de la DSP

S'agissant du tarif « pax » résident, il est proposé de faire évoluer la grille tarifaire à la baisse, de l'ordre de 25% sur deux postes : le tarif pour le passage et le tarif pour le VL. Le tarif relatif à l'installation resterait inchangé.

Pour le reste et compte-tenu de la volonté de prolonger temporairement le mode d'organisation existant en prévision d'une modification profonde, il n'y pas lieu de modifier les autres caractéristiques principales des conventions actuellement en vigueur compte tenu de la faible durée des futures conventions (15 mois), et notamment la méthodologie de mise en œuvre du contrôle de la surcompensation.

Il est opportun de maintenir un montant de compensation forfaitaire fixe, en conservant le mécanisme de retour à meilleure fortune destiné à contrôler et prévenir tout risque de surcompensation, basé sur la différence entre le résultat net prévisionnel et le résultat net réalisé.

La CdC et l'Office ont entrepris depuis l'année 2016 un travail d'assainissement financier, ayant abouti à une baisse de plus de 25 % de la contribution publique.

XVI. Une convention par ligne

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

- Aiacciu
- Bastia
- Purtivechju
- Prupia
- Lisula.

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

Les volumes de marchandises et le nombre de passagers à transporter dans le cadre des futures conventions de délégation de service public correspondent aux

résultats de l'analyse des capacités des compagnies maritimes en situation de libre concurrence par rapport à la demande des utilisateurs pour les 4 quatre dernières années.

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

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

Fret (ml)	BASTIA	AIACCIU	PURTIVECHJU	PRUPIA	LISULA
jan	58 900	35 200	7 700	6 200	4 700
fév	60 700	37 200	10 500	6 000	4 900
mar	72 000	51 000	16 500	4 800	6 900
avr	65 200	27 500	12 900	7 400	1 700
mai	81 100	53 000	16 800	8 400	3 200
juin	81 700	57 100	19 800	10 200	4 700
juil	75 400	46 500	17 600	13 300	3 400
aou	70 300	37 400	15 700	11 600	2 800
sep	61 200	46 000	14 100	9 000	4 800
oct	51 400	37 700	12 400	7 600	4 400
nov	71 100	45 000	8 200	7 400	1 100
déc	45 500	28 300	8 700	5 000	3 200
TOTAL	794 500	501 900	160 900	96 900	45 800
Fréquences	7j/7 + 15 rotations supplémentaires par an	7j/7	3j/7	3j/7	3j/7 + 10 rotations supplémentaires par an

PAX	PRUPIA
jan	2 100
fév	1 700
mar	1 100
avr	4 800
mai	5 200
juin	6 600
juil	12 400
aou	14 500

sep	7 400
oct	5 300
nov	2 600
déc	2 300
TOTAL	66 000
Fréquences	3j/7

PAX	AIACCIU	BASTIA	LISULA	PURTIVECHJU
jan	833	833	208	208
fév	833	833	208	208
mar	833	833	208	208
avr	833	833	208	208
mai	833	833	208	208
juin	833	833	208	208
juil	833	833	208	208
aou	833	833	208	208
sep	833	833	208	208
oct	833	833	208	208
nov	833	833	208	208
déc	833	833	208	208
TOTAL	833	833	208	208
Fréquences	7/7	7/7	3/7	3/7

XVIII. Les ports à desservir

XVIII.1 Port continental

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

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

Seul le port de Marseille situé à la fois au cœur de l'arc de la rive nord du bassin occidental de la méditerranée et au débouché du couloir rhodanien pour les échanges avec le nord de l'Europe présente, grâce à ses imposantes capacités portuaires et de services logistiques (hinterland, multiples solutions d'entreposage, services de transport et de manutention, connexions autoroutières et ferroviaires, hub maritime ...), les meilleures caractéristiques et garanties d'un raccordement public optimisé de la Corse au continent européen¹².

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

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

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

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

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

A l'inverse, le port de Toulon est dans l'incapacité d'accueillir un volume de marchandises répondant à la demande des utilisateurs car le terminal de centre-ville est occupé à capacité par les trafics passagers (lignes régulières et croisiéristes) et il n'existe qu'un seul poste à quai pour le navire roulier à Brégaillon, occupé trois fois par semaine par la compagnie turque UN-RORO avec priorité d'accostage.

En matière de passagers, la zone de Marseille regroupe les capacités liées aux besoins fondamentaux en matière de continuité de soins et de formation.

XVIII.2 Ports insulaires

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

Concernant le transport de passagers, seul le port de Prupià doit être desservi dans le cadre de la convention de délégation de service public, avec compensation financière versée par la Collectivité de Corse et l'Office des transports de la Corse.

En effet, on constate qu'aucune compagnie en situation de libre concurrence (hors DSP) ne dessert actuellement ce port, ce qui justifie l'intervention de la Collectivité de Corse pour pallier cette carence.

XIX. Les horaires et les fréquences

Il ressort des résultats des études et des consultations publiques que la problématique des horaires et des fréquences est structurante pour le transport de marchandises mais qu'elle est plus neutre pour les passagers. Cependant, dans la mesure où 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 06h00 le matin, tenant compte de la nécessité de livrer les magasins ou chantiers avant leur ouverture
- la contrainte logistique, le respect de la chaîne du froid pour les denrées alimentaires exigent que les marchandises arrivent aux points de livraison avant 09h, heure d'ouverture des grandes et moyennes surfaces. Elle constitue donc la première catégorie d'utilisateurs professionnels utilisant la desserte maritime Corse / continent
- dans la mesure où il existe peu d'entrepôts de stockage en Corse, notamment pour le frais, les marchandises transitent entre le continent et la Corse en flux tendus, sans perspective concrète de flexibilité qui ne correspond pas, en tout état de cause, aux besoins des commerçants et opérateurs économiques locaux tels qu'ils ont été exprimés en réponse à la consultation publique.

En outre, il apparaît nécessaire de devoir autoriser le délégataire à effectuer des rotations supplémentaires à destination et en provenance des ports de Bastia et de Lisula afin notamment de prendre compte la demande particulière de transport médical.

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

PORT	FRÉQUENCE	HORAIRES
AIACCIU	7j/7	Départ entre 19h00 et

BASTIA	7j/7 + 15 rotations supplémentaires par an	20h30 Arrivée entre 6h00 et 07h30 Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire
LISULA	3j/7 + 10 rotations supplémentaires par an	
PRUPIA	3j/7	
PURTIVECHJU	3j/7	

XX. Les tarifs

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 se rapprocher du tarif de l'équivalent routier afin de limiter le préjudice de 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 40 € à 35 €.

- s'agissant du tarif fret, le calcul par le biais d'un équivalent routier justifie la baisse du tarif maritime de 42,50 € à 35 € le mètre linéaire dans le cadre du régime d'OSP, et de 40 € à 35 € dans le cadre du régime de la DSP
- s'agissant du tarif « pax » résident, la grille tarifaire évolue à la baisse - de l'ordre de 25% - sur deux postes : le tarif pour le passage et le tarif pour le VL. Le tarif lié à l'installation resterait inchangé.

Grille tarifaire relative au transport de marchandises, en régime d'OSP et de 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 €

Pour le transport de passagers, sous OSP :

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

Pour le transport de passagers, sous DSP, pour la desserte du port de Prupia uniquement :

DSP		Tarifs résidents corses € HT (maxima)	
Aller simple par personne (ou unité)		Ancien tarif	Nouveau tarif
Passage	Adulte	35 €	26 €
	Enfant	18 €	14 €
Installation	Cabine hublot	49 €	49 €
	Cabine intérieure	45 €	45 €
	Fauteuil	7 €	7 €
Véhicule	Inférieur ou égal à 4,5 m	44 €	33 €
	Entre 4,5 m et 5 m	49 €	37 €
	Supérieur à 5 m	54 €	41 €

XXI. La durée de la délégation de service public

La Collectivité de Corse doit poursuivre sa réflexion globale sur le schéma de desserte maritime de la Corse. Cette réflexion a également pour objet d'étudier les conditions de recours à des SEMOP ainsi que les modalités de constitution et de fonctionnement au regard de la réglementation européenne et nationale.

Compte tenu des procédures de mise en concurrence préalable au choix de l'assistance à maîtrise d'ouvrage, les différentes analyses ne pourront être finalisées avant le mois d'octobre 2019.

Par ailleurs, si votre Assemblée confirmait la création de compagnies régionales d'exploitation de la desserte, le début d'exploitation par ces compagnies ne pourrait débuter avant le 1^{er} janvier 2021, afin de permettre la conduite d'une procédure de publicité et de mise en concurrence offrant une réelle ouverture à l'ensemble des opérateurs potentiellement intéressés.

Il s'ensuit une période de battement de quinze mois entre le 1^{er} octobre 2019, date d'expiration des conventions actuelles (après prolongation de 4 mois), et le 1^{er} janvier 2021, date d'exploitation des services dans le cadre de la réorganisation de la desserte et de l'exploitation maritime en Corse.

La durée prévue pour les futures conventions doit donc être de quinze mois.

XXII. Les missions du délégataire

Le délégataire aura la charge d'assurer :

- le transport public maritime de passagers et de marchandises entre le port de Marseille et les ports d'Aiacciu, de Bastia, de Purtivechju et de Lisula et Prupia.
- le transport public maritime de marchandises entre le port de Marseille et les ports d'Aiacciu, de Bastia, de Purtivechju et de Lisula.

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

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

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

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

XXIII. La rémunération du délégataire

La rémunération du délégataire sera constituée :

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

Les recettes perçues auprès des usagers dans le cadre de l'exécution du service incluent les recettes de billetterie, de transports de marchandises, de passagers et les recettes annexes (restauration, publicité, etc.).

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

Étant donné la séparation des activités maritimes et la nécessité de définir la future contribution publique sur le périmètre Fret pour la DSP d'une durée de 15 mois, les compagnies devront établir une comptabilité analytique précise. Cette comptabilité devra permettre d'identifier le détail des coûts par activité maritime, entre Fret et PAX. Il sera demandé aux compagnies maritimes de définir des clés d'imputations pour permettre la séparation des activités et connaître le détail pour chaque poste de coûts du modèle économique (personnel, combustible, maintenance...). Les clés proposées devront être détaillées précisément et justifiées dans les documents à remettre par les candidats dans le cadre de leur offre, tout en mettant en évidence les charges fixes et variables de leur modèle économique en fonction de chacune des activités maritimes : Fret + Pax.

Il sera recommandé aux compagnies maritimes de retenir des clés d'imputation uniquement techniques, lesquelles seront ensuite figées et contractualisées permettant la définition d'un montant de contribution publique forfaitaire. La définition de clés d'imputation permettra d'aboutir à un CEP contractuel sur le périmètre Fret et indirectement à la définition du montant de la contribution publique nécessaire pour la future desserte maritime.

Il est donc proposé de conserver la méthode actuelle de définition de la contribution, « contribution forfaitaire fixe », qui est sécurisée par le mécanisme de calcul utilisant des clés techniques et paraît adaptée au contrat court grâce à une méthodologie de mise en œuvre du contrôle éprouvée limitant les risques d'écarts entre prévisionnel et réalisé.

Toute surcompensation des obligations de service public devra être reversée à l'Office des transports de Corse. Conformément aux exigences européennes, il vous

est proposé de confirmer la mise en place d'un mécanisme de contrôle de la surcompensation plus efficient, afin notamment de garantir une ventilation des coûts associés au transport de marchandises et ceux associés au transport de passagers.

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

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

Afin de limiter le risque de volatilité des coûts de combustible et pour permettre à l'OTC d'estimer *a priori* un montant de compensation, il sera demandé aux compagnies maritimes de mettre en place un mécanisme de couverture des coûts des combustibles sur toute la durée du contrat. Les variations du coût de combustible ne seront donc plus répercutées sur les usagers et sur le montant de contribution.

XXIV. Contrôle du délégataire par l'Office des transports de la Corse

Compte tenu des missions qui lui seront confiées, l'Office des transports de Corse exercera un contrôle régulier de l'exécution du contrat par chaque délégataire. Chaque délégataire devra faciliter ce contrôle en transmettant les informations nécessaires sur l'exécution des prestations qui lui sont confiées, avec un système de pénalités associé en cas de carence.

PARTIE VII : Articulation entre les délégations de service public et calendrier

Une délibération de votre Assemblée est intervenue le 6 septembre 2016 pour donner 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.

Cette délibération est complétée par une délibération du même jour relative à l'acquisition de l'outil naval sur la base de l'ancienne convention de délégation de service, prévoyant une telle faculté d'acquisition.

La Collectivité de Corse et l'Office sont soucieux, pour sécuriser au maximum la démarche de création de SEMOP, de prendre toutes les précautions nécessaires sur leur faisabilité et leur justification.

L'impérieuse nécessité de sécuriser économiquement et juridiquement le processus de création de SEMOP destinées *in fine* à garantir la pérennité des échanges Corse-continent suppose un temps de réflexion supplémentaire qui exige de mettre en place, dès à présent, de nouvelles modalités d'exécution du service public, sous la forme de délégations de service public.

Les conventions de délégation de service public actuelles expirent en principe le 30 mai 2019. La préparation de ce futur schéma ne saurait pas être mise en œuvre dans des conditions raisonnables de sécurité juridique avant cette date.

Compte-tenu de la procédure de publicité et de mise en concurrence préalable à la conclusion de nouvelles délégations de service public, qui nécessite un délai d'un an au moins, il apparaît donc nécessaire de prolonger les conventions actuelles jusqu'au 30 septembre 2019.

L'article 10 des conventions permet de les prolonger pour une durée de 4 mois, jusqu'au 30 septembre 2019.

Il s'agit de pouvoir mettre en œuvre la procédure de publicité et de mise en concurrence pour les délégations de service public d'une durée de 15 mois, avant la mise en place du futur schéma de desserte maritime.

Le Conseil Exécutif propose le calendrier suivant :

- lancement de la procédure d'attribution des DSP d'une durée de 15 mois : juillet 2018
- remise des candidatures et des offres : octobre 2018
- négociations : décembre 2018 / janvier 2019
- attribution : mars 2019
- information de la Commission européenne : mars / avril 2019
- choix de l'assemblée et notification au(x) candidat(s) retenus: avril 2018
- notification à la Commission européenne : avril 2019
- début des services : 1^{er} octobre 2019.

PARTIE VIII : Concertation avec les institutions européennes et l'État

Les études et analyses qui ont abouti aux conclusions rappelées ci-avant ont été conduites en collaboration avec les services de la Commission européenne, plus précisément avec la direction générale de la concurrence (DG COMP), la direction générale de la mobilité (DG MOV), ainsi qu'avec les services du Premier Ministre (Secrétariat Général des Affaires Européennes, SGAE).

La validité du schéma de desserte maritime entre la Corse et le continent et les modalités de son exécution ont été soumises et continueront d'être soumises à un contrôle étroit des services de la Commission européenne jusqu'à l'attribution des délégations de service public.

Ce travail collaboratif est indispensable pour garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent et pour pérenniser d'un point de vue économique et juridique un schéma de desserte qui a trop souffert d'une instabilité chronique.

Je vous propose d'en délibérer.

Annexe : rapport de besoin de service public