



**CONSULTATION SUR LE PERIMETRE DU SERVICE
PUBLIC DE TRANSPORT MARITIME ENTRE LA CORSE
ET LE PORT DE MARSEILLE (F)**

RESULTAT DE LA CONSULTATION

SYNTHESE DE LA CONSULTATION DU PUBLIC

Objet : Périmètre de Service Public de transport maritime entre la Corse et le port de Marseille (F)

Dans le cadre de l'article 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), la Collectivité territoriale de Corse et l'Office des transports de la Corse ont publié une consultation publique sur le périmètre du service public de transport maritime entre la Corse et le continent.

Cette consultation identifie, dans une première partie, les besoins de service public de transport maritime entre la Corse et le port de Marseille sur la base des données économiques et sociales disponibles (Partie I) et présente les différentes possibilités d'organisation découlant de l'application des règles internes et communautaires et en particulier, du règlement 3577/92 du 7 décembre 1992 relatif au cabotage maritime (Partie II).

Un avis a été publié sur le site Internet de la Collectivité territoriale de Corse, le 16 novembre 2015, ainsi que dans le quotidien Corse Matin, le 17 novembre 2015, puis dans la revue Le Marin, le 27 novembre 2015. Cet avis informe les candidats qu'ils peuvent accéder à cette étude soit en consultant la version électronique sur le site de la Collectivité territoriale de Corse ou la version papier déposée à l'Office des transports de la Corse.

Les candidats avaient jusqu'au 15 décembre 2015, 16h00, pour remettre leurs observations par voie électronique.

Le présent document constitue une synthèse des principales observations communiquées avant la date limite susvisée, portant sur le périmètre du service public, étant précisé que le contenu intégral des contributions est publié.

I. Syndicat national des cadres navigants de la marine marchande

Le Syndicat national des cadres navigants de la marine marchande souhaite que le contrat de service public, qu'il s'agisse d'une délégation de service public ou d'obligations de service public, imposent que la langue de travail à bord des navires assurant le trafic soit le français. Le Syndicat produit l'article 18 de la directive 2008/16 CE du 19 novembre 2008.

II. ROCCA

Les observations sont apportées au nom de la filiale MCM du Groupe ROCCA et qui était alors en cours de constitution. La filiale propose de recourir à la DSP.

II.1. Le principe de la DSP

II.1.1. La justification de la DSP sur les cinq ports corses

- La rentabilité des ports principaux pourrait compenser la faiblesse du trafic sur les ports secondaires

La société considère que sans DSP, les ports secondaires ne seraient pas desservis en raison du faible niveau de trafic en basse et moyenne saisons. Il faut une DSP sur les cinq ports pour garantir un seuil de rentabilité suffisant, à défaut, une DSP sur les seuls ports secondaires serait coûteuse pour la collectivité.

- Désengorgement du réseau routier

La DSP sur les cinq ports permet un désengorgement du réseau routier pendant la haute saison.

- Possibilité d'une concurrence

MCM souligne que la DSP n'a pas empêché des concurrents de développer des activités de transport maritime.

I.1.2. La justification du principe de la DSP

MCM soutient la DSP en expliquant que :

- L'absence de DSP peut entraîner des catastrophes économiques à l'image de la Sardaigne

- Elle permet d'imposer des normes de qualité environnementale

- Elle permet des accords à long terme avec les fournisseurs locaux

- Elle garantit, sous réserve d'une contribution, une tarification attractive pour le fret

- La DSP permet la stabilité et la pérennité

- La durée de la DSP permet une temporalité compatible avec les investissements

II.2. La DSP sur le fret

MCM indique que la DSP doit prévoir des obligations tarifaires et que le transport de matières dangereuses sur l'Ile Rousse nécessite une contribution financière.

MCM souligne que des sociétés concurrentes refusent le transport de fret pendant l'été et donne la priorité aux passagers et véhicules en raison d'une meilleure rentabilité.

II.3. La DSP sur les passagers

MCM souligne que le port de Marseille est adapté, qu'il faut imposer une grille tarifaire et que la durée de la DSP permet une stabilité de cette grille.

II.4. Autres

MCM indique disposer de quatre cargos rouliers mixtes et qu'elle est en mesure d'assurer le service public dès le 5 janvier 2016.

III. La Compagnie méridionale de navigation (la CMN ou La Méridionale)

La CMN se prononce pour une délégation de service public sur l'ensemble des ports corses ainsi que des obligations de service public "généralisées" pour l'ensemble des ports corses et continentaux en cohérence pour les tarifs et les obligations de fréquence et de capacité définies par la DSP au départ de Marseille.

III.1. Périmètre de la DSP

III.1.1. Pour les passagers

S'agissant des ports d'Ajaccio et de Bastia, leur desserte quotidienne toute l'année est un choix "*parfaitement justifié*". La CMN rappelle que dans le passé, le système des cars ferry ne desservant les ports principaux que deux fois par semaine, les passagers et leurs voitures étaient transportés sur des cargos dits « doublant ».

S'agissant des ports suivants , Balagne, Porto Vecchio et Propriano, la CMN indique que la fréquence de la desserte de ces ports est une "*décision politique qui relève de l'aménagement du territoire*" et qu'il convient de trouver un juste milieu entre d'une part, la nécessité d'une desserte directe de ces ports au motif que l'activité économique de ces microrégions en dépend, et d'autre part, l'ouverture à la concurrence.

La CMN explique que ne pas prévoir de desserte directe des ports départementaux et donc obliger les opérateurs à passer par les ports principaux représenterait un coût "écologique non négligeable" et des perturbations sur un réseau viaire "tourmenté".

III.1.2. Pour le fret

La CMN affirme qu'il n'est pas possible de séparer le flux de marchandises destinées aux résidents corses de ceux destinés aux touristes. Il faut identifier un besoin global.

En outre, il faut définir les besoins non pas sur une base moyenne mensuelle mais journalière qui serait : 2 000 mètres linéaires (ml) sur Bastia et 1 500 ml sur Ajaccio chaque jour ouvré de la semaine sur Marseille "*même si Toulon a conquis entretemps 25% de part de marché*". La compagnie explique que ces niveaux sont dépassés chaque exercice en mai, juin et juillet "*générant des restants à quai*".

La compagnie fournit quelques éléments relatifs à l'évolution du trafic fret de la société Corsica Ferries.

Elle explique ainsi que le trafic fret roulier de Marseille et Toulon stagne un peu en dessous de 2 millions de mètres linéaires depuis 2011 avec une répartition de 51,7% pour Bastia et 34,6% pour Ajaccio et 13,7 % pour l'ensemble des ports départementaux.

Selon la compagnie, le marché "naturel" du port de Toulon serait de 150 000 ml alors que le volume actuel traité est de 500 000 ml traduisant ainsi un transport routier de marchandises important entre Marseille et Toulon.

De manière générale, s'agissant des flux, le trafic traduit surtout des importations plus que de l'exportation, avec une répartition de 85/15 en tonnage net et de 51/49 en linéaire embarqué. La compagnie explique que les navires qui reviennent sur le continent contiennent des remorques vides comptabilisant ainsi des mètres linéaires.

III.1.3. Le choix du port

La CMN valide le choix du port de Marseille (page 8) en expliquant que la majorité des marchandises est chargée à Marseille, qui reçoit par ailleurs deux tiers des besoins en matière de soins médicaux des ressortissants de la Corse et "*il en est de même pour les étudiants*".

III.2. Les OSP

III.2.1. Pour les passagers

La CMN approuve des OSP généralisées pour les passagers sur tous les ports français y compris Marseille sans contrepartie financière en garantissant un tarif réduit toute l'année pour les résidents corses avec des catégories sociales définies de manière plus restreintes. Le tarif appliqué aux non résidents ne devrait pas dépasser un plafond pour "*éviter des tarifs exorbitants en très haute saison*".

III.2.2. Pour le fret

La CMN se réfère à des OSP généralisées en imposant un tarif maximal identique sur les lignes desservant les ports de Corse avec une modulation basée sur les tarifs maxima de service public et une décote pour les ports de Toulon et de Nice en raison d'une distance maritime plus réduite que les trajets de ou vers Marseille.

III.3. Autres

La CMN présente un historique du périmètre de service public en rappelant notamment que le dispositif de continuité territoriale était que le "*coût du trajet maritime pour les passagers ou le fret soit le même qu'un trajet ferroviaire continental de même longueur*".

Selon la CMN, le mécanisme de DSP permet de diviser par deux le coût d'approvisionnement de l'île en produits de consommation, matériaux, biens d'équipement et fournitures pour le tissu économique.

La compagnie rappelle :

- La réglementation européenne de 1992 sur les OSP
- Le choix de l'autorité organisatrice des transports quant au périmètre du service public

Elle présente ensuite sa société ainsi que des extraits de la décision 2013/435/UE du 2 mai 2013 concernant l'aide d'Etat mise à exécution par la France en faveur de la SNCM et de la CMN.

IV. Les particuliers

Un particulier propose de limiter le financement de la desserte maritime à trois ou quatre ports au lieu de six en basse saison et de pratiquer des tarifs promotionnels pendant cette période. Il n'y a pas lieu de financer l'offre de transport pendant la haute saison.

Onze particuliers ont fait part de leur approbation pour une délégation de service public.

Un particulier souhaite que :

- la desserte des ports de Porto Vecchio et de Propriano ne se fassent pas les mêmes jours de la semaine,
- l'horaire de départ de Bastia à 18h30 soit modifié,
- 75% du personnel des compagnies maritimes soient des résidents corses,
- Un service minimum obligatoire par le biais d'une convention signée avec les organisations syndicales.

V. La confédération générale des petites et moyennes entreprises de Corse (CGPME)

La CGPME produit une contribution comprenant en annexe un document de synthèse. Plusieurs organisations patronales ont participé à l'étude (Union professionnelle artisanale, syndicat de transporteur, union des métiers de l'industrie hôtelière, union professionnelle artisanale et le syndicat national des hôteliers, restaurateurs, cafetiers et traiteurs).

V.1. OSP sur les ports principaux

Un régime d'OSP sur Bastia et Ajaccio est plus approprié. Ces OSP ne sont pas détaillées par la Confédération.

V.2. DSP sur les ports secondaires

Les ports secondaires peuvent bénéficier de la DSP sans maintenir les fréquences actuelles pour permettre une diminution des coûts.

L'absence de subvention financière de la collectivité sur les ports secondaires et pour le fret induirait une économie de 13 millions d'euros.

V.3. Les tarifs

Le tarif fret ne doit pas dépasser 35 € TTC le mètre linéaire.

V.4. Autres

Une évaluation périodique des aides accordées aux compagnies maritimes doit être faite au moins une fois par an.

L'impact des grèves de 2014 sur le PIB serait d'au moins 60 millions d'euros.

Une commission interne à l'OTC comprenant les organisations professionnelles doit être créée pour le suivi des lignes.

Une compagnie ayant son siège en Corse avec un représentant des organisations patronales au conseil d'administration serait un gage de transparence.

Il faut intensifier les lignes de proximité avec la Sardaigne et l'Italie continentale.

VI. CM Holding

C'est une SAS détenue par un consortium de 130 entrepreneurs corses de toutes tailles et tous secteurs d'activités.

La CM Holding propose des OSP sur tous les ports en distinguant les OSP généralisées sur Ajaccio et Bastia des OSP "*aidées*" sur les ports départementaux.

VI.1. OSP généralisées sur Ajaccio et Bastia

VI.1.1. Pour le fret (sans aide si le tarif est de 38 €/ml)

La société valide le système des OSP défini par la délibération des 19 et 20 décembre de l'Assemblée de Corse pour le fret.

Aucune subvention n'est nécessaire si le tarif est de 38 € le mètre linéaire. En cas de baisse de tarif, la CTC peut accorder une aide financière comme l'indique l'Autorité de la concurrence dans sa décision du 17 février 2012.

VI.1.2. Pour les passagers (aide sociale)

Il faut des OSP avec un système d'aide sociale et la suppression de la taxe sur les transports qui augmente le coût notamment pour les familles.

VI.2. OSP aidées sur les ports départementaux

Des OSP aidées doivent être prévues entre avril et octobre et des OSP minimales toute l'année sur l'Ile Rousse. La période hivernale permettrait l'utilisation des seuls ports d'Ajaccio et Bastia durant cette période.

VII. Corsica Ferries

VII.1 La compréhension par la Corsica Ferries des besoins de service public tels que définis dans la consultation publique

VII.1.1. Sur les ports

Corsica Ferries indique que la consultation publique définit un besoin de service public sans définir un port continental en particulier et n'exclut pas les ports d'Italie pour le fret. Le système actuel conduit à exclure la concurrence en provenance d'Italie.

VII.1.2. Sur l'analyse globale des OSP

La société considère que la consultation propose des OSP globales et non individualisées par opérateur ce qui présente l'avantage de la souplesse mais induit des questions portant sur la durée des OSP et si elle est la même pour tous les opérateurs, sur les modalités de définition des OSP, sur les modalités de contrôle et l'impact de la défaillance d'un opérateur sur les autres.

VII.1.3. Sur l'absence d'obligations d'horaires et de jours de traversées

La société comprend qu'il n'y a pas de contrainte liée aux horaires et jours de traversées.

VII.1.4. Les autres points ne faisant pas l'objet d'OSP

La société constate que la consultation publique ne prévoit pas et donc n'impose pas :

- Des horaires et des jours de traversées
- Des traversées directes sans escales
- De limite d'âge des navires
- De regroupement de transport de fret et de passagers

VII.2. Réponse de Corsica Ferries au besoin de service public identifié dans la consultation publique

VII.2.1. Sur le transport de passagers

La société indique répondre actuellement aux besoins identifiés dans la consultation publique sur Ajaccio et Bastia sans compensation financière de la CTC.

En revanche, elle ne peut que répondre partiellement à la demande sur les ports départementaux. La CTC peut faire appel à d'autres armateurs pour compléter son offre.

Si le marché ne permet de combler l'offre de la Corsica Ferries, cette dernière pourra, sous réserve d'une subvention limitée, répondre aux besoins sur tous les ports continentaux.

VII.2.2. Sur le transport de marchandises

La société explique que son offre actuelle répond partiellement aux besoins et qu'elle doit adapter sa flotte en procédant à l'acquisition de Ro-Ro sans subvention. Cependant, elle ne pourra le faire dans les délais impartis soit avant le 1^{er} octobre 2016. La société rappelle que l'adaptation d'une flotte nécessite entre 18 et 24 mois pour être effective.

Aussi, à l'instar du transport de passagers sur les ports départementaux, elle propose que la Collectivité fasse appel à d'autres armateurs pour compléter son offre.

VII.3. Sur le recours à la DSP

Dans le cas où la CTC et l'OTC décideraient de recourir à la DSP, elle ne pourra être que limitée aux besoins définis dans la consultation publique. Le montant des compensations publiques éventuelles ne devront pas dépasser ce qui est strictement nécessaire pour couvrir le coût de l'exécution des obligations de service public qui auront été préalablement définies.

La société rappelle qu'elle sera vigilante sur les mécanismes contractuels de contrôle de l'offre réellement offerte, l'absence d'offre sur-capacitaire et l'absence de surcompensation.

VII.4. Autre

La société analyse le règlement n°3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres et rappelle que l'intervention des pouvoirs publics pour "*réguler*" les services de transport maritime par des OSP ou une DSP doit respecter quatre conditions : il faut démontrer l'existence d'un besoin réel de service public, prouver que l'initiative privée ne serait pas en mesure d'y répondre dans des conditions de marché, privilégier des OSP et ne recourir à un contrat de service public que si les OSP sont insuffisantes.

La société rappelle la décision du Conseil d'Etat du 13 juillet 2012 (req. n°335.616) selon laquelle la conclusion d'un contrat de service public est subordonnée à un besoin réel de service public résultant de l'insuffisance des services de transports réguliers. Elle se réfère également à l'avis de l'Autorité de la concurrence du 17 février 2012 recommandant à la CTC d'abandonner au moins provisoirement le régime de la DSP et de mettre en place un système d'OSP.

La société Corsica Ferries indique être en mesure *"pour les besoins de la Corse, d'ajuster ses offres de services en fonction de celles d'autres opérateurs souhaitant intervenir sur le marché, étant rappelé que les obligations de service public doivent s'apprécier globalement, tous opérateurs confondus"*.