

RAPPORT
N° 2012/O2/173

ASSEMBLEE DE CORSE

2EME SESSION ORDINAIRE DE 2012

REUNION DES 8 ET 9 NOVEMBRE

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF

OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC (OSP)
DE TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS ET
DE MARCHANDISES ENTRE MARSEILLE, TOULON,
NICE ET LES PORTS DE CORSE

COMMISSION COMPETENTE :

COMMISSION DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, DE
L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE
L'ENVIRONNEMENT

Rapport du Président du Conseil exécutif de Corse

L'Assemblée de Corse a approuvé, par délibération n° 2012-193 AC du 5 octobre 2012, les documents de la consultation de la future délégation de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre Marseille et les ports de Corse. Dans l'article 2 de cette délibération, elle prévoit que « les obligations de service public, visées à l'article 2 de la convention, devront être définies et votées par l'Assemblée de Corse lors de la session suivant l'adoption de la délégation de service public ».

La définition de la desserte maritime de la Corse est une compétence de votre Assemblée, elle doit aussi s'enrichir des apports du droit de l'Union européenne. Forts de cet équilibre entre l'action de la Collectivité et le respect des principes communautaires, vous serez en mesure de définir des obligations de service public garantissant la liberté de circulation mais aussi la continuité territoriale dont la Corse a besoin.

Le présent rapport rappelle les prérogatives de la Collectivité de Corse en matière de desserte maritime avant d'inscrire son action dans le cadre du droit européen. Enfin, il présente le rôle des obligations de service public garantissant la réalité de la continuité territoriale entre la Corse et les ports de Marseille, Toulon et Nice.

I Les prérogatives de la Collectivité territoriale de Corse

Aux termes de l'article L.4424-18 du code général des collectivités territoriales, « La collectivité territoriale de Corse définit, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité (...), les modalités d'organisation des transports maritimes et aériens entre l'île et toute destination de la France continentale, en particulier en matière de desserte et de tarifs ». A cet effet, l'Assemblée de Corse a posé par délibération en date du 22 mars 2012, le principe du recours à la délégation de service public de transport maritime afin de desservir les ports corses à destination de Marseille.

Plus globalement, « des obligations de service public sont imposées par la collectivité territoriale de Corse sur certaines liaisons (...) maritimes pour assurer le principe de continuité territoriale. Ces obligations ont pour objet, dans le cadre adapté à chaque mode de transport, de fournir des services passagers ou fret suffisants en termes de continuité, régularité, fréquence, qualité et prix et, le cas échéant, de capacité, pour 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 humains entre l'île et la France continentale »(article L. 4424-19 du CGCT). Il appartient donc à votre Assemblée de définir ces obligations de service public dans le respect du droit communautaire tel que défini dans le règlement (CEE) 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 (cabotage maritime).

II Le respect du droit communautaire

Dans les considérants préalables au règlement lui-même, le Conseil des communautés européennes insiste sur la libre circulation des marchandises et des personnes qui constitue l'un des principes fondateurs du droit communautaire. Il considère que « l'introduction de la notion de service public, assortie de certains droits et obligations pour les armateurs concernés, peut se justifier afin d'assurer la suffisance des services de transport régulier à destination et en provenance d'îles (...) à condition qu'il n'y ait aucune discrimination fondée sur la nationalité ou la résidence ».

L'Assemblée de Corse veille au respect de cet équilibre qui se traduit dans la notion de continuité territoriale. Celle-ci ne signifie pas un monopole au bénéfice d'un ou plusieurs compagnies, elle

implique que la Corse doive bénéficier d'une desserte régulière qui ne connaisse pas de perturbations graves de nature à nuire aux conditions d'existence de ses habitants et de son tissu économique.

Les obligations de service public définies à l'article 2 du règlement sont « 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 ».

En imposant des obligations de service public, l'Assemblée de Corse s'en tient à des exigences concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à prester le service, les tarifs pratiqués et l'équipage du bateau.

III Le rôle des obligations de service public

Les obligations de service public doivent impérativement être respectées dans toutes leurs composantes par tout armateur communautaire qui propose des services de transport maritimes pour les passagers et/ou le fret (marchandises diverses) entre les ports de Marseille, Toulon, Nice et les ports de Corse, que ces services soient ou non intégrés dans un transport international, et qu'ils soient réguliers ou non.

Un contrat de délégation de service public est destiné, selon le principe légal dit de continuité territoriale, à atténuer le handicap de l'insularité pour les habitants de l'île et les entreprises qui y sont implantées, dans leurs déplacements ou leur approvisionnement, en organisant une prestation de services de haute qualité toute l'année entre les ports corses et le port de Marseille.

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

Aussi, il est nécessaire de prévoir des mesures afin d'éviter une ponction saisonnière des trafics les plus rentables ce qui pourrait déstabiliser le dispositif d'ensemble de la continuité territoriale. Ces mesures restent « *nécessaires, proportionnées à l'objectif poursuivi, et basées sur des critères objectifs et non-discriminatoires connus d'avance* », selon la « *Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité Economique et Social Européen et au Comité des Régions relative à l'interprétation par la Commission du règlement (CEE) n° 3577/92 (...) sous la référence COM(2003) 595 final* » qui a servi de cadre de référence à l'élaboration du projet d'obligations de service public qui est soumis à l'Assemblée.

Il convient d'affirmer clairement que ce dispositif a pour objet de garantir l'impact d'une concurrence non régulée sur la continuité territoriale et au détriment de la Corse.

En premier lieu, la Chambre régionale des comptes de Corse dans un rapport de novembre 2010 a mis en évidence le déséquilibre dans la desserte de la Corse résultant d'une politique de concurrence agressive en matière de tarifs qui a contribué à déstabiliser l'ensemble des compagnies délégataires ou non et à réduire les taux de remplissage de leurs bateaux.

En deuxième lieu, les navires assurant la desserte l'île doivent respecter les dispositions légales et réglementaires en matière de protection de l'environnement, de qualité de service à bord notamment en termes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

En troisième lieu, tout armateur souhaitant participer à la desserte de la Corse doit effectuer un volume minimum de services régulièrement sur l'année.

En quatrième lieu, le respect du droit des salariés doit être garanti conformément au droit communautaire.

Comme le prévoit le règlement européen précité, les obligations de service public ne portent que sur des « *exigences concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à prester le service, les tarifs pratiqués et l'équipage du navire* ».

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

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Obligations de service public pour la desserte maritime entre les ports de Marseille, Toulon, Nice et les ports de Corse

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

Ces OSP doivent impérativement être respectées dans toutes leurs composantes par tout armateur communautaire qui propose des services de transport maritimes pour les passagers et/ou le fret (marchandises diverses) entre Marseille, Toulon, Nice et la Corse, que ces services soient ou non intégrés dans un transport international, et qu'ils soient réguliers ou non.

Aucun opérateur non titulaire d'une convention établie par l'Office des transports de la Corse et validée par la Collectivité territoriale de Corse ne pourra se positionner sur ces liaisons maritimes. Les conventions relatives aux obligations de service public hors délégation de service public sont renouvelées chaque année après accord de l'Office des transports de la Corse et sous le contrôle de la Collectivité territoriale de Corse. Chaque convention ne peut être signée que par une seule compagnie, en son nom propre, et l'Office des transports de la Corse

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

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

Aussi, il est nécessaire de prévoir des mesures afin d'éviter une ponction saisonnière des trafics les plus rentables ce qui pourrait déstabiliser le dispositif d'ensemble de la continuité territoriale. Ces mesures restent « *nécessaires, proportionnées à l'objectif poursuivi, et basées sur des critères objectifs et non-discriminatoires connus d'avance* », selon la « *Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité Economique et Social Européen et au Comité des Régions relative à l'interprétation par la Commission du règlement (CEE) n° 3577/92 (...) sous la référence COM(2003) 595 final* » qui a servi de cadre de référence à l'élaboration du projet d'obligations de service public qui est soumis à l'Assemblée.

Ce dispositif a pour objet de garantir l'impact d'une concurrence non régulée sur la continuité territoriale et au détriment de la Corse.

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

Ces OSP ont été approuvées par la délibération n°.... de l'Assemblée de Corse en date du

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

Fréquence, régularité et durée minimale du service

Tout armateur désirant desservir la Corse depuis Marseille, Toulon, Nice propose un service maritime régulier comportant, toute l'année, un nombre minimum de rotations sans escale par semaine, et pour une durée qui ne pourra être inférieure à une année continue, quels que soient les résultats économiques de l'exploitation. Cette condition fera l'objet d'un engagement ferme.

En cas de non-respect de tout ou partie de cet engagement, une pénalité de deux millions d'euros sera appliquée à la compagnie dont le versement sera garanti par une caution bancaire d'un montant équivalent. Cette caution bancaire devra être fournie par une banque établie dans l'Union Européenne, de rating à long terme "Standard and Poors A+" ou équivalent.

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

- Celle de 1^{er} novembre à 31 mars, appelée "saison d'hiver",
- L'autre s'étendant du 1^{er} avril au 31 octobre, appelée "saison d'été".

Les rotations minimales hebdomadaires sans escale à effectuer depuis l'un des trois ports du continent français sont de :

- Deux en saison d'hiver
- Trois en avant saison d'été (avril mai juin) et arrière saison d'été (septembre octobre)
- Six en haute saison d'été (juillet août)

Trois mois au moins avant le début de chaque « saison », les programmes et les horaires sont déposés auprès de l'Office des transports de la Corse qui se réserve la possibilité de demander des adaptations.

Si le ou les délégataire(s) effectue(nt) le nombre minimal de rotations prévues par les présentes obligations de service public dans le cadre de la délégation de service public de desserte

maritime, il(s) n'est (sont) pas tenu(s) de réaliser en plus les rotations exigées hors délégation de service public.

Dispositions tarifaires

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

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

Ils évoluent annuellement comme l'Indice des Prix du Produit Intérieur Brut (IPIB) défini par la loi de Finances, et ils font l'objet en chaque début d'année civile d'une actualisation et une publication par l'OTC. Ces tarifs sont impérativement rappelés par tous les armateurs dans les documents ou sites à destination du public, et plus généralement des clients, ainsi que les conditions à satisfaire pour pouvoir en bénéficier lorsqu'il s'agit de tarifs préférentiels réservés à certaines catégories.

Les passagers

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

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

1/ Généralités

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

2/ Tarification pour les résidents corses

Bénéficient des "tarifs résidents", les passagers qui, ayant leur résidence principale en Corse (pièce administrative justifiant de la domiciliation en Corse et véhicule éventuel immatriculé en Corse), effectuent un trajet Aller/Retour à partir de la Corse, avec ou sans véhicule, au moyen de billets achetés en Corse, les deux traversées s'effectuant à moins de trois mois l'une de l'autre.

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

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

3/ Tarification pour les autres clients

Les tarifs-planchers pour les passagers et les voitures accompagnées sont ceux de la délégation de service public de desserte maritime.

Une décote de 20% est appliquée pour les rotations au départ de Nice.

Une décote de 10% est appliquée pour les rotations au départ de Toulon.

Ces décotes sont justifiées par la distance parcourue entre chacun de ces ports du continent et la Corse.

Les marchandises

1/ Fret roulant (camions, remorques et ensembles)

Le tarif-plancher applicable à un véhicule au gabarit routier est celui de la délégation de service public, à savoir 75 euros par mètre linéaire pour un aller et retour.

Le minimum de perception correspondra à une longueur de 6 mètres.

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

Les suppléments suivants pourront être appliqués :

- a) 100 % en cas de surlargeur par rapport au gabarit routier ;
- b) 20 % en cas de surhauteur (jusqu'à 4,50 m) par rapport au gabarit routier ;
- c) 20 % par tranche de 5 tonnes de dépassement de poids par rapport au gabarit routier ;
- d) 100 % pour les marchandises dangereuses de classe I et II ;
- e) 5 % pour les branchements frigorifiques.

Les engins roulants seront assimilés aux véhicules routiers à deux essieux.

2/ Voitures dites « de commerce »

Pour les voitures de commerce non accompagnées, le tarif maximum applicable sera de 140 euros pour un véhicule de 4 m à 4,5 m, 127 euros au-dessous de 4 m, et 151 euros au-dessus de 4,5 m de longueur.

Règles d'équipage du navire

Les règles d'équipage applicables relèvent de la législation et de la réglementation de l'État d'accueil, c'est-à-dire de l'État français dans le cadre du droit européen. Les conditions sont fixées par le décret n° 99-195 du 16 mars 1999 à savoir :

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

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

Assemblée de Corse

Délibération n° AC de l'Assemblée de Corse relative aux obligations de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre Marseille, Toulon, Nice et les ports de Corse

L'Assemblée de Corse,

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

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L.4424-18 et suivants ;

Vu le code des transports ;

Vu la délibération n°12/044 AC de l'Assemblée de Corse du 22 mars 2012 décidant de recourir à la délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime ;

Vu la délibération n° 2012-193 AC de l'Assemblée de Corse du 5 octobre 2012 approuvant les documents de la consultation de la future délégation de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre Marseille et les port de Corse ;

Sur rapport du Président du Conseil exécutif de Corse ;

Sur rapport de la Commission du développement économique, de l'aménagement du territoire et de l'environnement,

Après en avoir délibéré

Article Premier :

Les obligations de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre Marseille, Toulon, Nice et les ports de Corse, en annexe de la présente délibération, sont approuvées. Elles s'appliquent à compter de l'entrée en vigueur de la prochaine convention de délégation de service public.

Article 2 :

Les obligations de service public feront l'objet d'une convention établie entre l'Office des transports de la Corse et les compagnies concernées.

Article 3 :

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

AJACCIO, le

Le Président de l'Assemblée de Corse

Dominique BUCCHINI