

**RAPPORT  
N° 2013/E5/218**

# **ASSEMBLEE DE CORSE**

**5<sup>EME</sup> SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2013**

**19 ET 20 DECEMBRE**

**RAPPORT DE MONSIEUR  
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF**

**OBJET :**

**OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT MARITIME  
DE PASSAGERS ET DE MARCHANDISES ENTRE MARSEILLE,  
TOULON, NICE ET LES PORTS DE CORSE.**

COMMISSIONS COMPETENTES :

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

COMMISSION DES FINANCES, DE LA PLANIFICATION, DES  
AFFAIRES EUROPEENNES ET DE LA COOPERATION.

<p style="text-align: center;"><b>RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE</b></p>
---

L'Assemblée de Corse a approuvé, par délibération n° 12/193 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* ».

En application de cette délibération, l'Assemblée de Corse a d'une part, attribué la nouvelle délégation de service public, par délibération n° 13/181 AC du 6 septembre 2013 et d'autre part, fixé les nouvelles obligations de service public qui devaient entrer en application à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014, par délibération n° 12/098 AC du 9 novembre 2012.

Toutefois, cette délibération a été annulée par le tribunal administratif (jugement n° 1300012 et 1300014 rendu le 17 octobre 2013) à la demande de la société CORSICA FERRIES FRANCE ainsi que de la CGPME-CORSICA.

Le Tribunal a retenu cinq motifs d'annulation portant respectivement sur :

- L'adoption de la délibération au terme d'un vote par groupe ;
- La mise en place d'un régime d'autorisation préalable ;
- la possibilité donnée à l'OTC de modifier le programme et de limiter les capacités des compagnies maritimes soumises aux OSP
- le régime de tarification applicable aux passagers non résidents et au fret roulant ;
- le régime de pénalités applicables en cas de manquement aux obligations de service public.

Compte tenu de cette annulation, et tant qu'un nouveau dispositif n'aura pas été adopté, le premier dispositif des obligations de service public, arrêté par délibération n° 01/002 AC du 1<sup>er</sup> février 2001 continuera donc de produire ses effets.

Votre Assemblée doit donc désormais réfléchir à la mise en place d'un nouveau dispositif d'obligations de service public qui, pour être susceptible d'être validé par le juge, doit s'inscrire dans le cadre légal et réglementaire applicable tout en tirant les enseignements du jugement du Tribunal Administratif de Bastia.

### **Rappel du cadre légal et réglementaire**

---

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 Territoriale 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.

Ainsi, 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.

Les obligations de service public doivent toutefois apparaître « *nécessaires, proportionnées à l'objectif poursuivi, et basées sur des critères objectifs et non-discriminatoires connus d'avance* », selon la « Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité Economique et Social Européen et au Comité des Régions relative à l'interprétation par la Commission du règlement (CEE) n° 3577/92 (...) sous la référence COM(2003) 595 final » qui a servi de cadre de référence à l'élaboration du projet d'obligations de service public qui est soumis à l'Assemblée.

Les obligations de service public peuvent ainsi être déterminées sur la base des principes suivants :

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

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

En quatrième lieu, comme le prévoit le règlement européen précité, les obligations de service public ne peuvent porter 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* ».

En cinquième lieu, le respect des obligations de service public ne donne lieu à aucune compensation financière de la part de la Collectivité Territoriale de Corse.

Mais il faut également tenir le plus grand compte du jugement du Tribunal Administratif de Bastia et en tirer les enseignements propres à éviter une nouvelle annulation du futur dispositif des OSP.

### **Les précisions apportées par le Tribunal Administratif de Bastia**

Le Tribunal Administratif de Bastia a annulé la délibération instaurant les nouvelles obligations de service public après avoir relevé cinq illégalités dont quatre portent sur le fond :

- **La première illégalité concerne la mise en place, par la délibération annulée, d'un régime d'autorisation préalable à l'accès des opérateurs à la desserte maritime de la Corse** (la délibération annulée imposait la soumission préalable d'un projet de service à signer avec l'Office des Transports de la Corse et la conclusion d'une convention annuelle).

Le Juge rappelle ici qu'en vertu de l'article 4 du règlement européen du 7 décembre 1992 sur le cabotage maritime, tel qu'éclairé par la jurisprudence Analir de la CJCE du 20 février 2001, « *la mise en place d'un régime d'autorisation préalable comme moyen d'imposer des obligations de service public d'un cabotage 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* ».

Or, pour conclure au caractère injustifié d'un tel régime d'autorisation préalable, le Juge a relevé :

- que pour l'année 2011, sur les liaisons Marseille-Corse, Toulon-Corse et Nice-Corse, « *l'offre de transport effectuée par les trois compagnies assurant actuellement le service de ces lignes (...), est très largement supérieure à la demande et ce en toute saison* » ;
- que le régime actuel des OSP, issu de la délibération du 1<sup>er</sup> février 2001, « *établit un simple régime de déclaration qui assure actuellement une offre de transport suffisante en toutes saisons en imposant aux compagnies de transports maritimes des fréquences minimales de passage sur 12 mois ; que*

*l'offre effective est nettement supérieure à celle prévue par la délibération du 1er février 2001 ; que le Collectivité Territoriale de Corse ne produit aucun élément de nature à démontrer qu'un régime d'autorisation serait nécessaire pour aboutir au même résultat dans le futur » ;*

- que s'agissant du risque d'écrémage évoqué dans la délibération annulée pour justifier le régime d'autorisation préalable, la Collectivité « *ne fait état d'aucune donnée établissant que le régime d'OSP actuellement en vigueur ne permettrait pas d'atteindre cet objectif* ».

En filigrane, il ressort de cette motivation que le durcissement des OSP ne peut être justifié que pour autant qu'il serait établi que le régime actuel ne permet plus de répondre de manière satisfaisante au besoin du service, soit en d'autres termes, que la situation se serait dégradée.

Or, en l'absence de constat d'un quelconque déficit de l'offre par rapport à la demande (du fait par exemple du retrait ou du désengagement partiel d'une compagnie maritime, ou d'une croissance rapide de la demande, non absorbée par l'offre des compagnies), cette preuve est a priori insusceptible à rapporter.

Par conséquent, actuellement, l'abandon du régime de déclaration au profit d'un régime d'autorisation préalable ne paraît pas envisageable.

- **La seconde illégalité porte sur la possibilité donnée à l'OTC de modifier le programme et de limiter les capacités des compagnies maritimes soumises aux OSP.**

*Le Tribunal a considéré que « l'exercice de ce pouvoir, qui limite la liberté du commerce et de l'industrie des compagnies concernées, n'est encadré par aucun critère objectif ; que par suite, ces dispositions qui ne garantissent pas aux opérateurs économiques que les mesures répondront aux conditions de proportionnalité et de non discrimination fixées par le règlement communautaires sont illégales ».*

Ici donc, ce n'est pas le principe même de dévolution à l'OTC d'un pouvoir de modifier les programmes ou les capacités des compagnies qui est sanctionné, mais l'absence d'encadrement de ce pouvoir.

Il est donc possible de réfléchir à la mise en place de tels critères, en particulier, comme cela a été développé dans le cadre du contentieux, dans l'objectif de « fluidifier » l'activité des ports concernés et d'éviter les arrivées simultanées de navires.

En revanche, l'identification de critères susceptibles de justifier la réduction des capacités des compagnies paraît éminemment aléatoire.

- **La troisième illégalité relevée par le Juge concerne le régime de tarification mis en place par la délibération.**

Ainsi, le régime tarifaire a été jugé discriminatoire :

- d'une part, au motif que « *la délibération permet aux compagnies délégataires de fixer elles-mêmes les tarifs pour les passagers non résidents que devront appliquer leurs concurrents soumis au régime des OSP* » ;
- d'autre part, au motif que « *pour le fret roulant, les dispositions attaquées placeront les délégataires en situation de pratiquer des prix systématiquement inférieurs à ceux de ses concurrents, tout en bénéficiant de subventions publiques ; que cette délibération exclut donc toute concurrence sur les prix entre les compagnies et favorise exagérément les délégataires* ».

On remarque préalablement que le Juge a sanctionné uniquement la tarification applicable aux passagers non résidents et au fret roulant : par conséquent, le dispositif retenu pour les résidents (tarif unique pour les résidents en DSP et en OSP) devrait pouvoir être préservé.

S'agissant du fret roulant, compte tenu de l'importance de ce tarif sur le plan économique, tout alignement entre le tarif DSP et celui des OSP ne devrait pas être proscrit par principe ; ainsi un dispositif du même type que celui retenu pour les passagers résidents semble envisageable.

En revanche, pour les passagers non résidents, un tel adossement semble plus problématique, compte tenu de la difficulté de pouvoir le rattacher à un besoin réel de service public, et de la tendance haussière du trafic maritime touristique de la Corse.

• **La dernière illégalité concerne le régime de pénalités applicables en cas de manquement aux obligations de service public.**

Le Juge relève ici que la pénalité de deux millions d'euros « *s'applique quels que soient la durée et les motifs du manquement ; qu'en procédant ainsi (...) la délibération litigieuse méconnaît le principe de proportionnalité des peines et est donc entachée d'illégalité* ».

Il conviendra donc ici de mettre en place un régime de pénalités plus abouti, comportant une définition de différents manquements et une graduation des pénalités correspondantes.

Mais il faudra également tenir compte ici de la récente modification législative de l'article L. 5431-4 du Code des Transports, qui place désormais clairement la Collectivité Territoriale de Corse dans le champ d'application des dispositions de ce code relatives à la desserte des îles en matière de transport maritime (articles L. 5431-1 à L. 5431-4), ainsi que de leur décret d'application (n° 2008-276 du 21 novembre 2008), qui arrêtent les modalités de calcul et de mise en œuvre des amendes administratives susceptibles d'être infligées en cas de manquements aux obligations de service public.

Par conséquent, afin de tirer les enseignements de l'annulation de la délibération précédente, il est proposé de mettre en place un nouveau dispositif d'OSP sur les bases suivantes :

- maintien d'un régime de déclaration, assorti d'un renforcement du contrôle de la capacité à prester le service ;

- encadrement précis de la possibilité donnée à l'Office des Transports de la Corse de modifier les programmes des compagnies, dans le but de faciliter le bon fonctionnement des infrastructures portuaires ;
- mise en place d'un régime tarifaire par alignement sur le régime de la délégation de service public applicable aux passagers résidents corses et au fret roulant ;
- mise en place du dispositif d'amendes administratives prévues par l'article L. 5431-3 du Code des Transports et son décret d'application du 21 novembre 2008.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



## ANNEXES

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

Les obligations de service public (OSP) ci-dessous définies s'inscrivent dans le dispositif global de desserte maritime de la Corse mis en place par l'Assemblée de Corse, complété par la conclusion d'une nouvelle délégation de service public permettant d'assurer la desserte maritime entre le port de Marseille et les ports de Corse (délibération n° 13/181 AC du 6 septembre 2013 approuvant la conclusion de la DSP).

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

### **Présentation du dispositif global de desserte maritime de la Corse**

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

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

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

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

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

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

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

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

Ces OSP doivent impérativement être respectées **dans toutes leurs composantes** par tout armateur communautaire qui propose des services de transport maritime pour les passagers et/ou le fret (marchandises diverses) entre l'un des trois ports continentaux, Marseille, Toulon, Nice et la Corse.

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

Les OSP prendront effet à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014 et jusqu'au 31 décembre 2023.

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

### **Capacité à prester le service**

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

- les certificats et attestations fiscales et sociales permettant de vérifier la régularité de sa situation ;
- le cas échéant, la copie du ou des jugements prononcés, si elle est en redressement judiciaire : ce document devant permettre de vérifier la capacité de la compagnie à exploiter la ou les lignes pour une année entière ;
- Pour chaque navire mis en service sur la ou les lignes de desserte maritime, le titre permettant d'attester que la compagnie en dispose (titre de propriété, contrat de location, etc.), et tout document attestant de la date de première mise en service du navire, de son immatriculation dans un Etat Membre de l'Union Européenne et battant pavillon de celui-ci, ou de son immatriculation dans le registre Euros
- une caution bancaire d'un montant de deux millions d'euros (montant de la pénalité maximale - voir infra) ; 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.

### **Fréquence, régularité et durée minimale du service**

#### **Durée minimale du service :**

Tout armateur désirent desservir la Corse depuis **l'un des trois ports continentaux** Marseille, Toulon ou Nice propose un service maritime régulier comportant, toute l'année (du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre) et pour chaque ligne entre la Corse et l'un des trois ports continentaux, un nombre minimum de rotations sans escale par

semaine, et pour une durée qui ne pourra être inférieure à une année continue, quels que soient les résultats économiques de l'exploitation.

### Fréquence et régularité

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

- Celle de 1<sup>er</sup> novembre à 31 mars, appelée « saison d'hiver »,
- L'autre s'étendant du 1<sup>er</sup> avril au 31 octobre, appelée « saison d'été ».
  - L'avant saison d'été court du 1<sup>er</sup> avril au 30 juin
  - La haute saison d'été court du 1<sup>er</sup> juillet au 31 août
  - L'arrière saison d'été court du 1<sup>er</sup> septembre au 31 octobre

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

Marseille :

- deux en saison d'hiver
- Trois en avant saison et arrière saison d'été
- quatre en haute saison d'été

Toulon :

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

Nice :

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

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

En conséquence, six mois au moins avant le début de chaque « saison d'été », les programmes et les horaires sont déposés auprès de l'Office des transports de la Corse qui, après s'être rapproché de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Corse, se réserve la possibilité de demander des adaptations au programme (horaires) justifiées par la nécessité de fluidifier les rotations des navires de grande capacité dans les ports quelles que soient les compagnies concernées (délégataires de service public, compagnies sous OSP, compagnies de croisière, etc.).

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

Pour les liaisons entre Marseille et les ports de Corse, le ou les délégataire(s) effectuant **déjà** le nombre minimal de rotations prévues par les présentes obligations de service public dans le cadre de la délégation de service public de desserte

maritime, il(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 maritime respectent les dispositions ci-dessous.

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

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

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

### **Les 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**

Le tarif résident de la délégation de service public est appliqué, toute l'année, et ceci **sans restriction jusqu'à la dernière place disponible**, intégralement sur le service avec Marseille, avec une décote de 10 % pour Toulon et de 20 % pour Nice. Ces décotes sont justifiées par la distance parcourue entre chacun de ces ports du continent et la Corse.

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

Le dispositif tarifaire de la délégation de service public applicable aux résidents est reproduit ci-après :

<b>Aller simple par personne (ou unité)</b>	<b>Tarifs résidents corses €</b>	
<b>Passage</b>	<i>Adulte</i>	35
	<i>enfant</i>	20
<b>Installation</b>	<i>Cabine hublot</i>	51
	<i>Cabine intérieure</i>	46
	<i>fauteuil</i>	7
<b>Véhicule (1)</b>	<i>Inférieur ou égal à 4,5 m</i>	46
	<i>Entre 4,5 m et 5 m</i>	51
	<i>Supérieur à 5 m</i>	56

(1)

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

### **3/ Tarification sociale**

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

#### **Le fret roulant et les voitures de commerce**

Les tarifs du fret roulant et des voitures de commerce de la délégation de service public sont appliqués, toute l'année, intégralement sur le service avec Marseille, avec une décote de 10 % pour Toulon et de 20 % pour Nice. Ces décotes sont justifiées par la distance parcourue entre chacun de ces ports du continent et la Corse.

Le dispositif tarifaire de la délégation de service public applicable est reproduit ci-après :

#### *Grilles tarifaires fret*

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

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

<b>Pour un trajet</b>	<b>Tarifs fret (€)</b>
<b>Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel</b>	42,5
<b>Voiture dite de commerce</b>	
<b>Inférieur à 4 m</b>	146
<b>Entre 4 et 4,5 m</b>	160
<b>Supérieure à 4,5 m</b>	175

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

- Le prix du mètre linéaire est identique pour les trajets Continent –Corse et Corse-Continent.
- Une grille plus détaillée, qui reprendra les suppléments (branchement frigorifique, marchandises dangereuses, sur-hauteur et sur-largeur,...), les frais de dossiers, les différents tarifs complémentaires du voyage, dont les tarifs cabine, repas et chauffeurs supplémentaires, ainsi que d'autres prestations optionnelles, sera adoptée ultérieurement, concomitamment avec l'adoption de la grille tarifaire portant sur les mêmes éléments, pour la délégation de service public.
- Ces frais s'entendent quai-quai, et comprennent les frais de réception, de manutention et d'acconage des véhicules.

#### **Précisions sur le fret roulant :**

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

#### **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 État membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen.

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

### **Contrôles**

Conformément notamment à ses compétences issues du 2<sup>ème</sup> alinéa de l'Article L. 4424-20 du Code Général des Collectivités Territoriales, l'Office des Transports de la Corse contrôle les services.

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

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

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

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

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

L'Office des Transports de la Corse ou l'organisme de contrôle choisi par lui peut à tout moment se faire présenter toutes les pièces de comptabilité nécessaires à leur vérification. Ils pourront procéder à toutes vérifications utiles pour s'assurer que le service est effectué conformément au dispositif des obligations de service public et prendre connaissance de tous les documents techniques et autres nécessaires à l'établissement de leur mission.

### **Manquements aux obligations de service public**

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

**ASSEMBLEE DE CORSE**

**DELIBERATION N° 13/ AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE**  
**PORTANT SUR LES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT**  
**MARITIME DE PASSAGERS ET DE MARCHANDISES ENTRE MARSEILLE, TOULON,**  
**NICE ET LES PORTS DE CORSE**

**SEANCE DU**

L'An deux mille treize et le , l'Assemblée de Corse, régulièrement convoquée s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. Dominique BUCCHINI, Président de l'Assemblée de Corse.

**L'ASSEMBLEE DE CORSE**

- VU** le règlement n° 3577/92 du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres,
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales, Titre II, Livre IV, IVème partie, et 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° 12/193 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 ports de Corse,
- SUR** rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse,
- SUR** rapport de la Commission du Développement Economique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,

**APRES EN AVOIR DELIBERE****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 et pour une durée équivalente.



**ARTICLE 2 :**

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