

## ASSEMBLEE DE CORSE

---

### DELIBERATION N° 15/173 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE DECIDANT DE RECOURIR A LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES DE TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS ET DE MARCHANDISES ENTRE MARSEILLE ET LES PORTS DE CORSE

---

#### SEANCE DU 16 JUILLET 2015

L'An deux mille quinze et le seize juillet, 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.

#### **ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.**

ANGELINI Jean-Christophe, BARTOLI Marie-France, BASTELICA Etienne, BIANCUCCI Jean, BUCCHINI Dominique, CASTELLANI Michel, CASTELLANI Pascaline, DOMINICI François, DONSIMONI-CALENDINI Simone, FEDI Marie-Jeanne, FERRI-PISANI Rosy, FRANCESCHI Valérie, GIACOMETTI Josepha, GIORGI Antoine, GIOVANNINI Fabienne, GRIMALDI Stéphanie, HOUEMER Marie-Paule, LACAVE Mattea, LUCCIONI Jean-Baptiste, LUCIANI Xavier, MARTELLI Benoîte, MOSCONI François, NIELLINI Annonciade, NIVAGGIONI Nadine, ORSINI Antoine, ORSUCCI Jean-Charles, PAGNI Alexandra, POLI Jean-Marie, de ROCCA SERRA Camille, SANTONI-BRUNELLI Marie-Antoinette, SIMEONI Gilles, SIMONPIETRI Agnès, SINDALI Antoine, STEFANI Michel, TALAMONI Jean-Guy, TATTI François, VALENTINI Marie-Hélène, VANNI Hyacinthe

#### **ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :**

Mme BEDU-PASQUALAGGI Diane à Mme PAGNI Alexandra  
Mme BIANCARELLI Viviane à M. BASTELICA Etienne  
Mme CASALTA Laetitia à Mme BARTOLI Marie-France  
M. CHAUBON Pierre à M. ORSUCCI Jean-Charles  
Mme COLONNA Christine à M. BIANCUCCI Jean  
M. FEDERICI Balthazar à M. MOSCONI François  
Mme PRUVOT Sonia à Mme FEDI Marie-Jeanne  
Mme NATALI Anne-Marie à M. SINDALI Antoine  
Mme RISTERUCCI Josette à M. STEFANI Michel  
M. SANTINI Ange à Mme GRIMALDI Stéphanie  
M. SUZZONI Etienne à Mme FRANCESCHI Valérie

#### **ETAIENT ABSENTS : MM.**

BENEDETTI Paul-Félix, FRANCISCI Marcel.

## 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, IV<sup>ème</sup> partie, et notamment ses articles L. 1411-4 et L. 4424-20,
- VU** le Code des Transports,
- VU** le jugement du Tribunal Administratif de Bastia en date du 7 avril 2015,
- VU** le rapport sur les modes de gestion en annexe à la présente délibération présentant les caractéristiques des prestations que devra assurer le délégataire,
- VU** l'avis de la Commission consultative des services publics locaux, se prononçant sur le principe du recours à une délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime en date du 9 juillet 2015,
- VU** l'avis n° 2015-20 du Conseil Economique, Social et Culturel de Corse en date du 15 juillet 2015,
- 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,

**CONSIDERANT** que la Collectivité Territoriale de Corse et l'Office des Transports de la Corse ont conclu le 24 septembre 2013 avec le groupement SNCM-CMN une convention de délégation de service public relative à la fourniture de services de transport maritime de passagers et de marchandises,

**CONSIDERANT** que par jugement en date du 7 avril 2015, le Tribunal Administratif de Bastia a annulé la convention précitée à effet du 1<sup>er</sup> octobre 2016,

**CONSIDERANT** qu'il appartient en conséquence à l'Assemblée de Corse de se prononcer sur le choix du mode de gestion qu'elle entend mettre en œuvre pour l'exploitation du service public,

**CONSIDERANT** que la délégation de service public apparaît comme le mode de gestion le plus approprié,

**CONSIDERANT** que les caractéristiques des prestations attendues du futur délégataire sont précisées dans le rapport annexé à la présente délibération,

**CONSIDERANT** qu'il convient de sélectionner le futur délégataire à l'issue d'une procédure de publicité et de mise en concurrence dans les conditions prévues aux articles L. 1411-1 et suivants, R. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,

**APRES EN AVOIR DELIBERE****ARTICLE PREMIER :**

**DECIDE** du recours à une convention de délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime de passagers et de marchandises entre Marseille et les ports de Corse pour une durée de huit ans.

**ARTICLE 2 :**

**APPROUVE** les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire définies dans le rapport présenté par le Président du Conseil Exécutif de Corse étant entendu qu'il lui appartiendra ultérieurement d'en négocier les conditions précises, conformément aux dispositions des articles L. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

**ARTICLE 3 :**

**AUTORISE** le Président du Conseil Exécutif de Corse à prendre toutes les mesures nécessaires à la conduite de la procédure d'attribution de la délégation de service public.

**ARTICLE 4 :**

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

AJACCIO, le 16 juillet 2015

Le Président de l'Assemblée de Corse,

Dominique BUCCHINI

# **ANNEXES**

**RAPPORT DUPRESIDENT DU CONSEIL  
EXECUTIF DE CORSE**

**Objet : Recours à la délégation de service public pour la desserte maritime entre les ports corses et celui de Marseille**

Dans le cadre des compétences qui lui ont été attribuées par la loi du 3 mai 1991, la Collectivité Territoriale de Corse ainsi que l'Office des Transports de la Corse ont conjointement conclu une convention de délégation de service public relative à la fourniture de services de transport maritime régulier de transport de passagers et de marchandises avec la Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) et la Compagnie Méridionale de Navigation (CMN). Cette convention d'une durée de dix ans est entrée en vigueur le 24 septembre 2013.

Les liaisons concernées par ces services de transport maritime sont le Port de Marseille et les ports de Corse, à savoir Bastia, Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano et l'Île-Rousse.

Cependant, par un jugement du 7 avril 2015 introduit par un candidat évincé<sup>1</sup>, le Tribunal Administratif de Bastia a résilié la convention à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2016.

Ce jugement, bien que frappé d'appel, a un caractère exécutoire.

Parmi les motifs d'annulation, le tribunal administratif a considéré que le plafonnement du montant de la compensation, défini par rapport au montant de la compensation accordée pour les services de base prévus dans la convention de délégation de service public antérieure augmenté de l'incidence financière d'une éventuelle baisse des tarifs de fret et du tarif résident, ne permettait pas aux candidats qui n'étaient pas titulaires de cette précédente convention d'en apprécier le montant et constituait dès lors une aide d'Etat contraire à l'article 107 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Il a en outre considéré que la convention ne prévoyait pas une obligation de reversement à la collectivité de la part de la compensation excédant le « *bénéfice raisonnable* ».

Il y aura donc lieu, lors de l'élaboration du dossier de consultation des entreprises de tenir compte de ces éléments ainsi que dans l'élaboration de la future convention.

Il convient, en premier lieu, de décider du mode de gestion de la desserte maritime.

Pour se prononcer sur cet élément, il est nécessaire au préalable de définir le périmètre du service public de transport maritime pouvant faire l'objet d'obligations de service public.

---

<sup>1</sup> Req. n° 1300938

- Le périmètre du service public de transport maritime

Le périmètre du service, tel qu'il avait été défini dans la convention annulée n'a pas été remis en cause et n'a pas connu d'évolution par rapport à l'étude sur les besoins réalisée en 2012.

Les caractéristiques du futur périmètre du service de desserte maritime dont les modalités d'organisation relèvent de la CTC sont les suivantes :

- Liaison entre la Corse et Marseille
- Capacité passagers : 410 000 passagers annuels, soit 34 000 passagers mensuels
- Capacité fret future DSP : 1 400 000 mètres linéaires annuels
- Fréquences hebdomadaires: 23 rotations soit 46 traversées :
  - 7 jours /7 : Ajaccio
  - 7 jours /7 : Bastia
  - 3 jours/7 : Balagne
  - 3 jours /7 : Porto-Vecchio
  - 3 jours/7 : Propriano

La faculté sera donnée aux délégataires de transférer la septième rotation hebdomadaire prévue le dimanche sur Ajaccio et Bastia vers les ports départementaux pendant la période estivale.

- L'impossibilité de recourir à des obligations de service public généralisées sans contrat de service public

Dans son avis du 12 février 2012, l'Autorité de la concurrence recommande à la CTC d'étudier la possibilité de recourir uniquement à des obligations de service public.<sup>2</sup>

Au premier abord, il pourrait paraître opportun et pertinent de ne recourir qu'à des obligations sans conclure de contrat de service public.

Cependant, il s'avère que quelles que soient les modalités de mise en œuvre de ces obligations de service public, soit la restriction sur la concurrence est plus importante que le contrat de service public, soit il est impossible de les mettre en œuvre dans le respect du principe d'égalité.

Il faut donc recourir à un contrat de service public.

- Les modes de gestion

Deux modes de gestion peuvent être envisagés, la délégation de service public et la régie. Le recours au marché public ne semble pas autorisé par le législateur qui ne fait référence qu'à la délégation de service public et non au marché public pour confier la desserte maritime à des compagnies maritimes.

---

<sup>2</sup> Avis n° 12-A-05 relatif au transport maritime entre la Corse et le continent

La régie, mode de gestion purement internalisé sans recours à un prestataire extérieur, n'apparaît pas approprié ni d'un point de vue juridique, ni d'un point de vue technique.

Juridiquement, 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 CTC elle-même aura peu d'intérêt à ce que des compagnies maritimes lui fassent concurrence, son chiffre d'affaires risquant alors de diminuer.

Techniquement, la collectivité devrait faire l'acquisition des navires pour des centaines de millions d'euros, recruter le personnel nécessaire et surtout bénéficier du savoir-faire technique de l'exploitation de transport maritime.

En l'état, un tel mode de gestion ne peut être envisagé, au surplus et particulièrement dans le cadre du délai imparti pour mettre en place une nouvelle exploitation.

La délégation de service public apparaît, compte tenu de la configuration actuelle de la desserte maritime, constituer le mode de gestion permettant d'assurer dans de bonnes conditions la desserte maritime. Ce mode présente différents avantages :

- Bénéfice du savoir-faire du privé,
  - Risque d'exploitation sur le délégataire,
  - Financement des charges de service par le délégataire,
  - Bonne lisibilité des rôles respectifs de l'autorité organisatrice et des exploitants dans le cadre de la gestion du service public.
- L'hypothèse d'un recours à une compagnie régionale: la société d'économie mixte locale.

Au-delà de l'appréciation de chaque mode de gestion, la collectivité peut s'interroger sur l'intérêt de créer une société dans laquelle elle est actionnaire et qui sera en charge de l'exécution de la délégation du service public. Cette société peut être une société d'économie mixte (ou une société publique locale: SPL).

En aucun cas, il ne s'agit d'un schéma institutionnel. En d'autres termes, la SPL ou la SEML n'a pas le choix du mode de gestion des activités qui sont inscrites dans leurs statuts. La SPL ou la SEML peuvent ainsi avoir une activité d'exploitation de transport maritime mais elle ne peut pas décider de son mode de gestion : DSP ou marché public. Elle est titulaire d'un contrat et intervient en aval, une fois que le mode de gestion a été décidé par la collectivité.

Aussi, la question de la création d'une compagnie régionale n'est pas liée à celle de la définition du mode de gestion.

Au-delà de cette présentation générale, il est renvoyé au rapport complet sur les modes de gestion.

Je vous propose d'en délibérer.