

## ASSEMBLEE DE CORSE

### DELIBERATION N° 99/87 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE RELATIVE A LA DESSERTE MARITIME DE LA CORSE A COMPTER DU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2002

SEANCE DU 13 JUILLET 1999

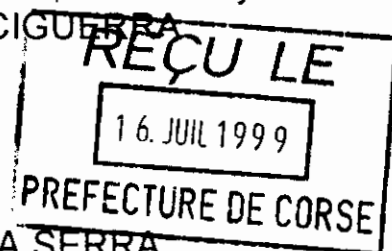
L'An mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf, et le treize juillet, l'Assemblée de Corse, régulièrement convoquée s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. José ROSSI, Président de l'Assemblée de Corse.

#### ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

Jean-Louis ALBERTINI, Alexandre ALESSANDRINI, Nicolas ALFONSI, Joseph ANTONA, Jean-Claude BONACCORSI, Marie-Jeanne BOSCHI-ANDREANI, Dominique BUCCHINI, Pierre-Jean CASTA, Pierre-Philippe CECCALDI, Pierre CHAUBON, Joseph CHIARELLI, Vincent CICCADA, Laurent CROCE, Joselyne FAZIMATTEI, Robert FELICIAGGI, Jules-Laurent FERRANDI, César FILIPPI, Sauveur GANDOLFI-SCHEIT, Jean-Valère GERONIMI, Marie-Thérèse GRISONI, Simone GUERRINI, Jean JALPI, Mireille LANFRANCHI, Jean-Baptiste LANTIERI, Paul-Antoine LUCIANI, Toussaint LUCIANI, François-Xavier MARCHIONI, François MOSCONI, Jean MOTRONI, Madeleine MOZZICONACCI, Martin MURACCIOLI, Paul PATRIARCHE, Pierre-Timothée PIERI, Don Pierre PIETRI, Paul QUASTANA, Simon RENUCCI, Camille de ROCCA SERRA, Gérard ROMITI, José ROSSI, Paul RUAULT, Ange SANTINI, Marcel SIMEONI, Michel STEFANI, Jean-Guy TALAMONI, Jean-Toussaint TOMA, Marie-Jean VINCIGUERRA

#### ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

M. Jean-Charles COLONNA à M. Camille de ROCCA SERRA  
M. Paul GIACOBBI à Mme Madeleine MOZZICONACCI  
M. Antoine SINDALI à M. Jean-Louis ALBERTINI  
M. François TIBERI à M. Jean-Toussaint TOMA  
M. Émile ZUCCARELLI à M. Nicolas ALFONSI



## L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** la loi n° 82/213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions,
- VU** la loi n° 83/663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83/8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat,
- VU** la loi n° 86/16 du 6 janvier 1986 relative à l'organisation des régions et portant modification des dispositions relatives au fonctionnement des conseils généraux,
- VU** la loi n° 86/972 du 19 août 1986 portant dispositions diverses relatives aux collectivités locales,
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales,
- VU** l'avis n° 90/10 du Conseil Economique, Social et Culturel en date du 7 juillet 1999,
- SUR** rapport du Président du Conseil Exécutif,
- SUR** rapport de la commission du développement économique, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, présenté par Mme Joselyne FAZI-MATTEI,

## APRES EN AVOIR DELIBERE

**PREND ACTE** du rapport d'ensemble présenté par le Conseil Exécutif concernant l'avenir des transports maritimes entre la Corse et le continent, avec différentes solutions envisageables, tel qu'il figure en annexe de la présente délibération.

**DEMANDE** au Conseil Exécutif dans l'immédiat et de manière plus spécifique de préparer le prochain renouvellement des concessions de service public, en définissant notamment les obligations de service public qui permettront de garantir les intérêts économiques et sociaux essentiels de la Corse, à partir des recommandations suivantes :



## **ARTICLE PREMIER : Champ du service public**

Le service public des transports maritimes doit assurer la desserte des ports suivants :

sur le continent :

- Marseille à titre principal, avec variante Toulon
- Nice

En Corse :

- Ajaccio
- Bastia
- Balagne (Calvi et Ile-Rousse)
- Porto-Vecchio
- Propriano

## **ARTICLE 2 : Conditions d'organisation de l'appel d'offres**

Par souci de cohérence et afin de permettre des conditions d'organisation rationnelles, trois appels d'offres distincts concernent :

- les liaisons entre la zone de Marseille d'une part, Ajaccio, Bastia et Porto-Vecchio d'autre part.
- les liaisons entre la zone de Marseille d'une part, Propriano et la Balagne d'autre part.
- les liaisons entre Nice d'une part, Ajaccio, Bastia et la Balagne d'autre part.

## **ARTICLE 3 : Capacités minimales à satisfaire**

Le service public devra permettre de satisfaire toute l'année un volant minimal correspond aux exigences du trafic régulier fret et passagers entre l'île et le continent. Concernant la desserte de la zone de Marseille la capacité minimale quotidienne sera ainsi au moins de :

- 200 passagers, 1 500 mètres de roll et 100 voitures pour Bastia, portés aux environs de 500 passagers les week-ends ;



- 200 passagers, 1 200 mètres de roll et 100 voitures pour Ajaccio, portés aux environs de 500 passagers les week-ends ;
- 500 passagers et des capacités de fret adaptées aux besoins de chaque micro-région sur Porto-Vecchio, Balagne et Propriano pour chaque rotation à raison de trois aller-retour hebdomadaires pour chaque destination.

Par ailleurs, les propositions devront permettre de satisfaire la demande accrue qui s'exprime durant la saison touristique, en avant et après saison, et pendant les vacances scolaires.

Concernant la desserte de Nice, les capacités et fréquences offertes devront se limiter au service de base actuel auquel s'ajouteront des renforts significatifs notamment sur Ajaccio.

#### **ARTICLE 4 : Durée des concessions**

La durée des prochaines concessions sera de cinq ans.

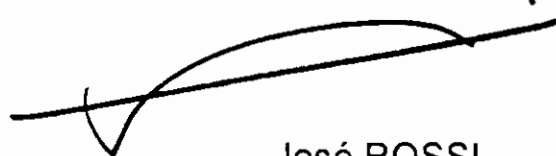
#### **ARTICLE 5 :**

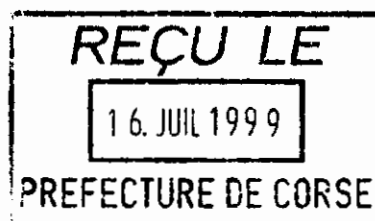
La présente délibération qui pourra être diffusée partout où besoin sera, fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Collectivité Territoriale de Corse.

AJACCIO, le 13 juillet 1999

Le Président de l'Assemblée de Corse,

**Pour copie certifiée conforme à l'original  
Par le Président de l'Assemblée de Corse  
et par délégation  
Le Secrétaire Général de l'Assemblée**  
**Serge TOMI**

  
José ROSSI



**ANNEXE**

**REÇU LE**  
16. JUIL 1999  
**PREFECTURE DE CORSE**

## RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF A L'ASSEMBLEE DE CORSE

---

*Objet : Desserte maritime de la Corse à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002.*

Comme il le fait chaque année, conformément à ses statuts, l'Office des Transports de la Corse a établi un rapport d'orientation sur la politique des transports qui a été adopté par son Conseil d'Administration, le 6 novembre 1998, et aussitôt transmis à l'Assemblée de Corse.

Ce rapport aurait dû être débattu à l'Assemblée à la fin de l'année. Il ne l'a pas été en raison de l'annulation des élections territoriales. C'est donc avec six mois de retard sur le calendrier initialement prévu que le Conseil Exécutif vous propose de définir et d'arrêter les grandes orientations sur la base desquelles devra être organisée la compétition en vue de la désignation des délégataires du Service public maritime entre la Corse et le continent français à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002.

A partir de ces orientations de caractère général, seront définis les Obligations de Service public et le cahier des charges de l'appel d'offres. Ceux-ci vous seront soumis d'ici la fin de l'année.

Préalablement à l'examen des questions auxquelles nous avons à répondre, il convient de rappeler le cadre juridique dans lequel s'inscrit cette affaire et notamment les principaux textes applicables :

- Le règlement C.E.E. 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)

- La loi du 13 mai 1991 portant statut de la Collectivité Territoriale de Corse, notamment ses articles 73, 74 et 78

- La loi du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et de la vie publique.



En cas de contradiction entre la loi nationale et la réglementation européenne, c'est celle-ci qui doit s'appliquer.

Cette précision est d'autant moins inutile qu'elle est d'une brûlante actualité. C'est ainsi, par exemple, que les dispositions de l'article 73 de la loi du 13 mai 1991 relatives à la nationalité des compagnies de transports sont devenues obsolètes. C'est ainsi également que d'autres dispositions du même article indiquent que les liaisons entre la Corse et la France continentale « sont assurées dans le cadre d'un service public » et que les « contrats (de concession) assurent l'intégralité du transport des passagers et du fret toute l'année ». On voit bien que ces dernières dispositions ne sont pas appliquées dans l'aérien comme dans le maritime. Dans ce domaine, le transport des produits pétroliers et, depuis l'an dernier, celui du ciment ne font pas partie du Service public. En ce qui concerne le transport des passagers, une compagnie privée a ouvert des lignes Nice - Corse hors service public.

Cette situation, probablement appelée à se perpétuer et à s'étendre, est conforme à la réglementation européenne précitée, ainsi d'ailleurs qu'à l'acte de concession consenti par l'Etat en 1976 à la S.N.C.M. et à la C.M.N. et qui ne prévoit aucune exclusivité à leur profit.

Aussi, la Commission Européenne, alertée à la suite des incidents auxquels a donné lieu, le 19 mars dernier, l'ouverture d'une ligne Nice - Corse par car-ferry de la CORSICA-FERRIES, a-t-elle invité la France, par lettre en date du 24 mars 1999, à adapter sa législation au droit communautaire et à garantir une application effective de ce droit sur son territoire.

Il n'en demeure pas moins que cette affaire pose un problème particulièrement épineux auquel nous serons confrontés pour l'organisation de l'appel d'offres. Dès lors que le ou les délégations du Service public maritime seraient concurrencées par des compagnies qui ne seraient soumises à aucune obligation, l'équilibre économique de leur exploitation risquerait d'être gravement compromis. Inversement, à la lecture de l'article 4 du règlement maritime européen, il semble bien que le fait d'assurer au Service public une certaine protection, en imposant un minimum d'obligations à la concurrence, ne puisse être envisagé sans contrepartie financière.



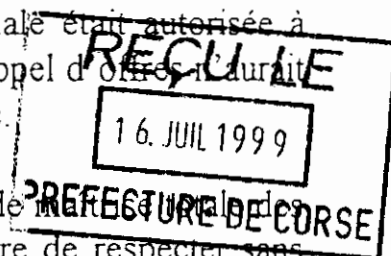
On voit bien toute la difficulté de l'exercice auquel nous sommes confrontés, difficulté d'autant plus grande que le droit ne semble pas avoir été fixé de façon précise et incontestable. Il nous faudra nous attacher à le faire, en concertation avec l'Administration Centrale et la Commission Européenne. Ce problème sera soumis à l'Assemblée de Corse au moment où elle aura à se prononcer sur les Obligations de Service public et l'appel d'offres européen.

D'ores et déjà, - on l'a vu -, se pose à l'Etat le problème de la mise en conformité du Statut Particulier de la Corse avec la réglementation communautaire.

A cette occasion, il serait souhaitable que l'Assemblée renouvelle les propositions qu'elle a faites antérieurement, notamment par sa délibération du 30 juin 1995, propositions tendant à une extension des compétences de la Collectivité Territoriale en matière de transports. Le Conseil Exécutif appelle plus précisément l'attention de l'Assemblée sur l'une d'entre elles : nous devons pouvoir choisir nous-mêmes le mode d'exploitation du Service Public. Actuellement, la loi nous en impose un seul : celui de la concession. Il nous rend tributaires des décisions prises par les compagnies maritimes en matière de choix et de prix des navires. En outre, il pourrait avoir pour conséquence de priver la desserte de la Corse de navires acquis et financés grâce à la dotation de Continuité Territoriale, au cas où les compagnies exploitantes seraient évincées au terme d'un appel d'offres.

D'autres types d'exploitation sont possibles, qui ne présentent pas les inconvénients de la concession et qui favoriseraient une véritable concurrence large et ouverte. C'est ainsi que, si la Collectivité Territoriale était autorisée à acquérir progressivement la flotte dont la Corse a besoin, l'appel d'offres aurait pour seul objet que de désigner l'exploitant du Service Public.

Cette modification, essentielle dans une perspective de continuité des transports par la Collectivité Territoriale, permettrait en outre de respecter sans difficulté les recommandations de l'Union Européenne en matière de durée des contrats limitée à cinq ans. La période de cinq ans, beaucoup trop courte pour une concession, rend difficile, sinon impossible, l'amortissement d'une flotte adaptée à nos besoins. On risque ainsi d'assister à une compétition limitée de fait aux compagnies déjà exploitantes et à d'autres disposant de navires anciens et amortis. Dans ces conditions, il serait vain d'espérer une amélioration de la qualité du service. En revanche, si tout ou partie de la flotte, - notamment la plus spécifique et la plus moderne -, était la propriété de la Corse, le jeu de la concurrence serait beaucoup plus ouvert et, par voie de conséquence, nos intérêts mieux préservés.





Dans l'attente de modifications législatives que le Conseil Exécutif appelle de ses vœux, il propose à l'Assemblée sa conception de la desserte maritime de la Corse.

A partir des lignes directrices ainsi dégagées, seront définies ultérieurement les Obligations de Service public qui seront la base du cahier des charges de l'appel d'offres proprement dit et qui vous seront soumises à la fin de l'année. Ces O.S.P. concerneront, pour l'essentiel, les lignes à desservir, les fréquences, les capacités, le niveau minimum de confort, les niveaux tarifaires et la continuité des services.

Il convient de souligner la complexité du problème, plus grande que dans le domaine aérien. En effet, les différents types d'avions sont connus et peuvent être considérés généralement comme interchangeable. En revanche, les navires sont tous différents et, de surcroît, le Service public concerne tous types de transport : celui des marchandises par support roulier, celui des voitures accompagnées et celui des passagers, étant entendu que ces différents types de transport peuvent aussi être mixés.

## I - LIGNES A DESSERVIR

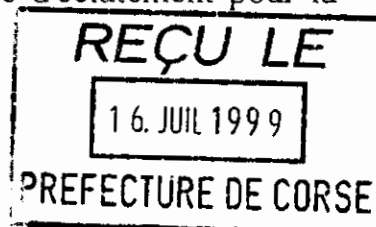
Il s'agit de définir les lignes érigées en Service public.

En fait, il convient d'abord de dire quels sont les ports devant être desservis dans l'île et sur le continent français avec les caractéristiques essentielles de ces dessertes.

### A - PORTS SUR LE CONTINENT FRANCAIS

#### 1 / Desserte de la zone de Marseille

La zone de Marseille est incontournable, tout au moins dans un avenir prévisible, pour le transport des marchandises. Compte tenu des circuits commerciaux, Marseille constitue la plate-forme principale d'éclatement pour la Corse comme pour toutes les zones du sud-est.



Pour les voyageurs et les voitures accompagnées, la zone de Marseille est la destination favorite pendant les périodes d'hiver puisqu'elle constitue en elle-même une région attractive et que de toute façon, elle est beaucoup mieux reliée aux autres régions françaises avec lesquelles existe un courant d'échanges important, telles les régions parisienne et lyonnaise.

Cependant, les distances Marseille-Corse étant relativement longues, le type de transport sera essentiellement un transport de nuit. Cette situation présente un triple inconvénient : d'une part, le coût du transport est onéreux pour l'usager ; d'autre part, ces dessertes nécessitent des investissements lourds en matière de flotte ; enfin, elles présentent une flexibilité limitée et ne permettent pas une bonne adaptation au trafic de pointe en saison touristique.

La zone de Marseille est donc la zone essentielle du service de base pour les marchandises et les passagers. Mais il convient de noter qu'elle ne pourra en aucun cas assurer l'essentiel du trafic touristique.

Un problème se pose, celui du choix du port :

- A priori, celui de Marseille semble préférable car il est plus proche des zones à desservir et offre une bonne accessibilité. La plupart des plates-formes de transport sont effectivement installées au voisinage de ce port.

- Le port de Toulon présente les handicaps d'éloignement relatif pour la clientèle et d'accessibilité souvent difficile due à la traversée de la ville de Toulon, tout au moins pour les prochaines années.

Par contre, les coûts de transit y sont moins élevés, notamment pour la manutention, et ce port permet de raccourcir les distances maritimes, donc à la fois de réaliser des économies d'exploitation non négligeables et, également, d'offrir de meilleurs horaires pour la clientèle.

Il semble judicieux de l'utiliser au moins en saison touristique afin de ne pas imposer des conditions d'exploitation trop tendues, aux car-ferries notamment.



En conclusion, le port de Marseille semble devoir être privilégié avec possibilité d'utilisation partielle de Toulon.

Cependant, il paraît intéressant que, dans un appel d'offres, les compagnies soient invitées à proposer une variante faisant appel beaucoup plus substantiellement au port de Toulon, dans les limites actuelles des possibilités de ce port.

Il y a certainement tout à gagner à ouvrir l'éventail des solutions en laissant le choix définitif dépendre des résultats de la consultation.

## 2 / Desserte de Nice

Le trafic permanent hors saison de Nice est relativement faible actuellement ; il est assuré l'hiver par trois rotations hebdomadaires avec la Corse (Bastia - Ajaccio - Balagne) avec des coefficients de remplissage particulièrement bas.

En revanche, à partir du printemps, cette desserte, relayée par les navires à grande vitesse (N.G.V.), devient très attractive et c'est elle qui est la mieux à même de résoudre les problèmes des pointes d'été à partir du continent français. Les lignes à partir des ports italiens prenant par ailleurs une part significative de ce trafic d'été, même si ces lignes échappent à toute organisation de Service public, leur impact doit nécessairement être pris en considération.

La desserte de Nice pose les problèmes suivants :

D'une part, si les N.G.V. actuellement en service connaissent un succès commercial certain, leur fiabilité laisse à désirer dans la mesure où le pourcentage d'annulation de traversées pour cause météorologique atteint 8 %, niveau dont un service public digne de ce nom ne peut s'accommoder, sauf à prévoir des moyens de substitution. La mise en service l'an prochain, par la S.N.C.M., d'un N.G.V. d'une nouvelle génération, plus grand, plus rapide et dont on espère une meilleure tenue à la mer, ouvrira peut-être de nouveaux horizons. Pour l'heure, rien ne peut être garanti et seule l'expérience dira si ce type de navire peut assurer un service public, sans aucun moyen de substitution, avec un taux d'annulation de traversées ne dépassant pas 2 %.



. D'autre part, la desserte Nice - Corse fait déjà l'objet d'une concurrence avec le service public, par N.G.V. depuis trois ans, et depuis le 19 mars 1999 par car-ferry dont l'exploitant a fait connaître qu'il serait en service toute l'année.

. Enfin, on ne peut exclure que, dans les prochaines années, d'autres armements viennent se positionner sur ces lignes, surtout en haute saison, et qu'ainsi le volume de trafic, en principe dévolu au service public, soit écrémé de divers côtés.

On voit bien, dans ces conditions, toute la difficulté de concevoir un Service public et de l'organiser sur des bases certaines.

Trois options sont envisageables :

. L'une consisterait à supprimer purement et simplement le Service public, laissant le soin aux diverses compagnies concurrentes de traiter le trafic sans obligation mais aussi, naturellement, sans subvention.

. Une autre serait le maintien d'un Service public de base, limité en toutes saisons, présentant l'avantage de garantir toute l'année une desserte passager et aussi, une desserte fret qui n'est pas totalement dépourvue d'intérêt. Dans cette hypothèse, l'essentiel du trafic touristique serait traité hors Service public.

. Enfin, on peut aussi imaginer un Service public plus consistant, comprenant, outre le Service public de base, un renfort significatif à partir du printemps, notamment en direction de la Corse du Sud.

C'est cette dernière solution que vous propose le Conseil Exécutif, en prenant soin toutefois d'appeler votre attention sur deux difficultés :

- D'une part, ainsi que cela a déjà été indiqué, l'existence de la concurrence rend particulièrement hasardeuse l'évaluation du trafic. Dans ces conditions, les capacités et les fréquences exigées devraient être relativement modestes, en tout cas prudentes, afin d'éviter que l'insuffisance de recettes n'ouvre droit, pour le concessionnaire, à un surcroît de compensation financière que nous ne serions pas en mesure de supporter.



- D'autre part, l'existence de la concurrence pose le problème de la compatibilité d'un Service public ainsi conçu avec la réglementation communautaire. En effet, il ne faut pas perdre de vue que la raison d'être du Service public, sa justification, est la carence ou l'insuffisance de l'initiative privée face à un besoin essentiel.

Il faudra donc, préalablement, à la décision et à la mise en œuvre d'une telle solution, s'assurer de sa faisabilité auprès de la Commission Européenne.

## B - PORTS A DESSERVIR EN CORSE

Le Service public concerne actuellement deux ports nationaux – Bastia et Ajaccio –, et trois ports départementaux : Balagne (Calvi et Ile Rousse), Propriano et Porto Vecchio.

La multiplicité des ports desservis résulte aussi bien de l'Histoire que de la géographie et, surtout, de la topographie de l'île. Ces divers éléments expliquent qu'il paraîtrait difficilement concevable de concentrer les trafics sur un seul port, à l'exemple d'autres îles de trafic équivalent, voire supérieur.

Force est cependant de constater que la multiplicité des dessertes est coûteuse et qu'elle est un obstacle à la mise en œuvre d'une desserte parfaitement cadencée.

La question qui se pose est donc de savoir s'il serait possible d'améliorer et d'optimiser le dispositif actuel tout en le rationalisant et comment.

Le maintien de Bastia et d'Ajaccio comme ports principaux de la desserte ne peut, à l'évidence, être remis en cause, en considération de la réalité du trafic. Ces deux ports devront donc continuer à bénéficier d'une desserte régulière et permanente, tant pour les passagers que pour le fret, et si possible améliorée en qualité.

S'agissant des ports départementaux, ils bénéficient actuellement d'une desserte permanente par cargos rouliers, renforcée par d'autres unités en moyenne et haute saison.

Il convient d'analyser les moyens qui y sont consacrés et leur coût.



La desserte permanente est assurée tout au long de l'année par trois navires :

. Le Monte Cinto de la S.N.C.M., d'une capacité de 1.500 m de roll et 110 passagers, affecté pour l'essentiel à la desserte de Porto Vecchio, à raison de trois rotations hebdomadaires

. Le Santa Regina – 1.100 m de roll et 110 passagers -, ou le Porto Cardo – 900 m de roll et 90 passagers -, tous deux de la C.M.N., effectue deux liaisons hebdomadaires avec Propriano et une liaison hebdomadaire avec la Balagne

. Le Monte Rotondo de la S.N.C.M., cargo roulier d'une capacité de 500 m de roll et seulement 12 convoyeurs à l'exclusion d'autres passagers. Il effectue deux rotations hebdomadaires avec la Balagne et assure le transport des produits dangereux.

Ainsi qu'on peut le constater, les capacités passagers de ces navires sont limitées ou inexistantes. Elles présentent un certain intérêt l'hiver, mais elles ne contribuent que très faiblement au traitement du trafic pendant la saison touristique. En revanche, les capacités fret sont nettement surabondantes et les coefficients de remplissage sont donc très faibles. La conclusion qui semble s'imposer est que les unités affectées à ces dessertes sont assez peu adaptées à leur réalité.

Signalons tout de même que la desserte de Porto Vecchio est souvent renforcée, pendant les périodes de vacances, le Monte d'Oro, cargo roulier d'une capacité de 450 passagers remplaçant alors le Monte Cinto affecté par permutation à Ajaccio.

Le dispositif actuel est très coûteux : avec les hypothèses les plus favorables pour ces dessertes (répartition des frais de structure et de manutention au prorata des recettes), les déficits sur ces lignes s'établissent à environ :

- . 23 M.F. pour Propriano,
- . 39 M.F. pour la Balagne et
- . 62 M.F. pour Porto-Vecchio.

Les déficits sur Bastia et Ajaccio étant de 118 M.F. et 93 M.F.



Le nombre total de mètres linéaires transportés (aller plus retour), - cette unité étant celle de la taxation -, s'élève respectivement à :

- . 33.800 pour Propriano
- . 47.500 pour la Balagne
- . 75.700 pour Porto-Vecchio, en regard :
- . 571.600 pour Bastia et
- . 373.700 pour Ajaccio.

Le déficit moyen par mètre linéaire s'élève donc :

- Propriano	581 F
- Balagne	821 F
- Porto-Vecchio	819 F

Alors qu'il est pour :

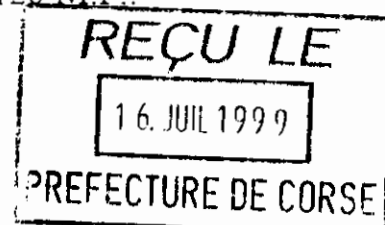
- Bastia, de	207 F
- Ajaccio, de	248 F

Ces chiffres doivent s'apprécier par comparaison avec la recette commerciale d'environ 205 F en moyenne par mètre linéaire de roll.

Encore faut-il observer que si les termes de la comparaison avaient été établis à partir des tonnages transportés, l'écart de coût aurait été plus important encore, notamment avec Bastia par lequel passe la plus grande partie des exportations.

Une autre approche du problème, partant du constat que les trafics de fret pourraient être assurés sans difficulté par les navires desservant Bastia et Ajaccio, consisterait à voir quelles économies seraient réalisées par la suppression de ces lignes.

Ce calcul, pourtant très différent du premier, conduit à des chiffres cependant très voisins et à un total d'économies d'environ 120 M.F.



Il convient de rappeler que, parallèlement à cette desserte par cargo roulier, la Balagne est reliée à Nice tout l'hiver (une fois par semaine) par car-ferry, les services étant renforcés au printemps et en été et, évidemment, complétés par la desserte des N.G.V..

Quant à Propriano, il est desservi par car-ferry du mois d'avril au mois de septembre, avec un nombre de rotations hebdomadaires allant de un à quatre pendant cette période.

Malgré leurs coûts importants, l'ensemble de ces dessertes ne donne guère satisfaction aux représentants des ports en question qui demandent une amélioration qualitative et quantitative en justifiant les faibles trafics par la mauvaise adaptation aux besoins.

En ce qui concerne le fret, cette argumentation paraît spécieuse car même si on peut admettre qu'une desserte idéale contribuerait à augmenter le trafic, celui-ci resterait en tout état de cause très faible ; cette amélioration qualitative de la desserte fret se traduirait inévitablement par des surcoûts plus importants encore.

Le problème étant posé en ces termes, la rationalité économique commanderait la suppression des dessertes fret des ports départementaux, suppression qui générerait des économies substantielles. Ce n'est cependant pas ce que propose le Conseil Exécutif, conscient que le Service public ne peut se réduire à la seule logique des chiffres, conscient aussi des difficultés de tous ordres que ne manquerait pas de créer une telle décision dans les micro régions concernées.

Le Conseil Exécutif pense qu'il faut rechercher une meilleure complémentarité entre les ports principaux et les ports départementaux, essentiellement d'avril à octobre pour le transport des passagers et des voitures accompagnées.

Pour ce qui est de la desserte permanente de base, toute l'année, il considère que la rationalisation s'impose, par la mise en œuvre de moyens plus adaptés, et qu'elle devrait permettre globalement un meilleur service à un coût moindre.

Il faut cependant distinguer le problème de Porto Vecchio de celui de la Balagne et du Valinco.





La distance Porto Vecchio – Marseille rend impossible un aller-retour en vingt quatre heures. Par ailleurs, le trafic fret de Porto Vecchio est sensiblement supérieur à celui de la Balagne et du Valinco. Enfin, l'éloignement avec Bastia interdit d'envisager la desserte de cette micro région à partir de ce port. Toutes ces considérations militent en faveur du maintien de la desserte actuelle en dépit de son coût élevé. C'est ce qui vous est proposé.

En ce qui concerne la Balagne et le Valinco, qui mobilisent actuellement deux unités d'une capacité surabondante en fret et insuffisante en passagers, la solution la plus rationnelle consisterait à leur substituer un navire mixte semi-rapide, pouvant effectuer l'aller-retour en vingt quatre heures, offrant une capacité fret limitée aux besoins de ces régions et une capacité passager de l'ordre de cinq cent.

Un tel navire pourrait assurer pour un coût moindre, six rotations par semaine (au lieu de cinq actuellement) et absorberait en outre l'essentiel du trafic passager pendant la plus grande partie de l'année.

## II - FREQUENCES ET CAPACITES

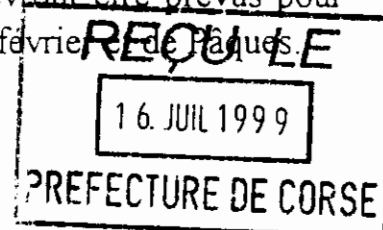
Il est encore trop tôt pour définir avec précision les besoins à partir de l'an 2002.

Toutefois, certains principes doivent pouvoir être affirmés dès à présent, ne fût-ce que pour orienter les investissements futurs des compagnies qui s'intéressent déjà à l'appel d'offres et qui ont l'intention de concourir.

La base de la desserte étant constituée par les lignes Marseille-Bastia et Marseille-Ajaccio, celles-ci devraient offrir, dans les deux sens, une capacité journalière minimale.

En ordre de grandeur, cette capacité devrait être d'au moins 1.500 mètres de roll, 200 passagers et 100 voitures pour Bastia ; 1.200 m de roll, 200 passagers et 100 voitures pour Ajaccio.

La capacité passager devrait pouvoir être augmentée, même pendant les creux de l'hiver, pour les week-ends, et portée à 400 passagers et 200 voitures. Des renforts ponctuels mais importants pendant l'hiver devront être prévus pour les passagers pour les périodes de Noël et les vacances de février.



Les capacités de printemps et d'été devraient être sensiblement renforcées mais ces renforts ne doivent pas conduire à un surcoût trop important car des lignes plus courtes, notamment celles de Nice, pourront permettre dans de bien meilleures conditions économiques de traiter les problèmes de pointes.

Sauf en été, ces dessertes s'effectueraient par navires de nuit dans des conditions donc voisines de celles actuelles.

En effet, si des études nombreuses ont été faites pour essayer d'obtenir une meilleure utilisation de la flotte en panachant traversées de jour et traversées de nuit, ces solutions conduisent à des difficultés d'organisation importantes pour les transports et condamnent pratiquement l'utilisation des cargos rouliers pour le transport de passagers.

Or, il semble à priori évident que les solutions les plus économiques consistent à utiliser des cargos mixtes de capacité passager importante (pouvant aller jusqu'à 400) comme service de base et sans doute deux car-ferries de bonne capacité qui ne seraient utilisés que partiellement sur la Corse en dehors de la saison touristique.

Un tel schéma n'est évidemment pas exclusif mais semble correspondre aux besoins tels qu'on peut les pressentir.

- Pour les ports départementaux, le maintien éventuel de la desserte de Porto-Vecchio correspondrait vraiment à l'utilisation d'un cargo mixte qui pourrait, en cas de besoin, suppléer, notamment l'hiver, les cargos indisponibles sur Bastia ou Ajaccio, en cas d'arrêt technique.

Il y aurait donc, pendant la plus grande partie de l'année, trois fréquences hebdomadaires entre Porto-Vecchio et la région de Marseille.

Les dessertes de Propriano et de Balagne, si elles sont maintenues ainsi que le propose le Conseil Exécutif, ne peuvent l'être dans des conditions relativement économiques que par des navires pouvant transporter un peu de fret, mais surtout offrant une capacité passager relativement importante à partir du printemps.

Il semble bien, - répétons le -, que la solution la plus rationnelle pour la desserte de la Balagne et de Propriano réside dans l'utilisation d'un seul navire, l'économie du système étant alors assurée par la contribution significative du trafic passager, allégeant d'autant les besoins sur les ports de Bastia et d'Ajaccio.



### III - DISPOSITIONS TARIFAIRES

Il n'est évidemment pas possible de définir actuellement les niveaux tarifaires de façon précise. Cela sera l'un des objets du cahier des charges dont il sera débattu ultérieurement.

Ces niveaux tarifaires résulteront d'ailleurs des moyens dont nous disposerons et qui, ne l'oublions pas, dépendront pour une part du contenu que nous donnerons au Service public.

En tout état de cause, il conviendra de définir des tarifs maxima et les catégories de passagers qui, pour des raisons sociales uniquement, pourront bénéficier de tarifs inférieurs ; le tarif "résidants" étant évidemment possible à l'exemple de ce qui se fait en aérien.

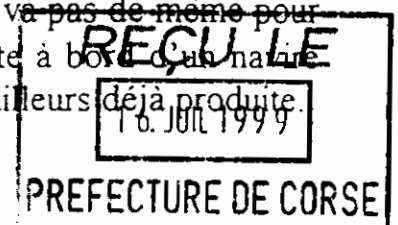
L'objectif premier est de tendre vers les transports les plus commodes, les moins coûteux pour les usagers, et donc d'avoir un niveau tarifaire adapté. Il convient cependant de bien mesurer tous les impacts de la tarification et de se garder de toute décision hâtive.

En particulier, il faut éviter de désorganiser la nécessaire complémentarité des différents modes de transport (aérien, N.G.V., etc.) et ce, d'autant que le coût du transport depuis la zone de Marseille (qui serait la base du Service public) est, en tout état de cause, économiquement onéreux et, surtout, ne permet pas une flexibilité suffisante compte tenu des variations saisonnières du trafic.

Pour les marchandises, il faudra examiner la possibilité de mettre en place de nouvelles modalités de financement de l'exportation des productions locales et de l'importation de certaines matières premières indispensables à l'économie insulaire. A tout le moins, il faudra étudier dans quelles conditions le maintien du système actuel de ristournes à l'exportation sera possible et par quels moyens.

### IV - CONTINUITÉ ET RÉGULARITÉ DE SERVICE

On est en droit d'attendre qu'un Service public aussi essentiel à la vie de la communauté insulaire que peut l'être le service public des transports fonctionne de façon régulière et continue. Or, si depuis l'adoption d'une réglementation du droit de grève dans le contrôle de la navigation aérienne les perturbations sociales n'ont que peu affecté la desserte de la Corse, considérée par les compagnies elles-mêmes comme une priorité, il n'en va pas de même pour la desserte maritime. Il faut savoir qu'un seul marin gréviste à bord d'un navire peut suffire à immobiliser celui-ci, et cette situation s'est d'ailleurs



Le problème d'une réglementation appropriée du droit de grève dans la chaîne des transports et de l'instauration d'un service minimum est donc une fois de plus posé.

Ce problème n'est d'ailleurs pas spécifique à la Corse, même si celle-ci pourrait, à cet égard, constituer le banc d'essai d'une réglementation nationale. Le Président de la République l'a évoqué dans son discours de Rennes à la fin de l'année dernière et il a été approuvé selon les sondages par 82 % des Français. Certains parlementaires ont déposé des propositions de loi sur ce sujet, dont une a pour auteur le Président de l'Assemblée de Corse. Le service des Affaires Européennes du Sénat a publié récemment une étude sur les exemples d'organisation d'un service minimum dans les services publics essentiels en cas de grève à l'étranger (Allemagne, Espagne, Italie, Portugal, Royaume-Uni).

On constate donc que la plupart de nos voisins se sont efforcés d'apporter une solution à ce problème.

Sans entrer dans le détail des législations étrangères, l'exemple italien paraît particulièrement intéressant, tant par la similitude des situations que par la nature de la solution adoptée. L'article 3 de la loi du 12 juin 1990 stipule :

« Quand la grève concerne les services de transports des ou pour les îles, les entreprises de services concernées sont tenues de garantir, en accord avec les organisations syndicales, les prestations indispensables à la circulation des personnes sur le territoire national, au ravitaillement des marchandises nécessaires, à l'approvisionnement des populations, ainsi qu'à la continuité des activités productives dans les services essentiels en fonction des prestations indispensables ».

C'est en vertu de ce texte qu'a été conclu l'accord du 30 septembre 1992 entre la compagnie TIRRENIA et les organisations syndicales déterminant les différentes liaisons avec la Sardaigne et la Sicile, considérées comme indispensables et devant être assurées en cas de grève.

Cette solution a le double mérite de définir un cadre juridique général tout en laissant le soin aux partenaires sociaux de délimiter, par la négociation, le contenu du service minimum.

Le Conseil Exécutif rappelle par ailleurs les propositions faites, à son initiative, par l'Assemblée de Corse au Gouvernement, le 30 septembre 1992. Il serait souhaitable que ces propositions soient renouvelées, au besoin modifiées ou actualisées.

REÇU LE

16. JUL 1999

PREFECTURE DE CORSE

Dans l'hypothèse où la continuité et la régularité du Service public ne seraient pas assurées par une réglementation appropriée, certaines dispositions devraient être introduites dans le cahier des charges pour garantir le service, dans la mesure du possible par la voie contractuelle.

Il conviendrait de prévoir en cas d'interruption du Service public un dispositif progressif allant de sanctions financières de plus en plus importantes jusqu'à la résiliation de la concession sans indemnité.

Il faut être conscient des difficultés de tous ordres qu'entraînerait l'application de la sanction ultime, d'ailleurs soumise à l'appréciation du Juge. Pour autant, le caractère dissuasif de cette sanction justifie à lui seul qu'elle soit prévue dans les contrats futurs.

#### V .- DUREE DE LA CONCESSION

Si le Règlement européen est muet sur ce point, les recommandations émanant de la Commission amènent à considérer comme "normales" des concessions de cinq ans.

Ce délai paraît beaucoup trop court pour pouvoir justifier des investissements conséquents et conduirait sans doute soit à la pérennisation de situations acquises, soit à l'introduction d'une compagnie ayant des bateaux bien amortis et n'offrant donc guère une desserte de qualité.

Il conviendra donc d'envisager une période de concession d'au moins dix ans et à tout le moins, dans l'appel d'offres, de demander aux compagnies quelles seraient leurs exigences financières dans l'hypothèse où la concession serait portée de cinq à dix ans afin de disposer de tous les éléments nécessaires pour justifier une concession de durée plus longue que celle qui est recommandée par la Commission

#### VI - PROBLEMES SOCIAUX :

Les prescriptions à observer concernant les équipages peuvent être fixées par le pays d'accueil, en l'occurrence la France.



N'importe quel pavillon communautaire est admis à concourir en respectant les prescriptions édictées qui peuvent concerner : le pourcentage de marins communautaires, les salaires minima, l'obligation de couverture maladie, de caisse de chômage etc.....

Quoi qu'il en soit, cette question échappe à notre juridiction et nous ne pourrions donc que nous conformer à la réglementation communautaire en vigueur au moment où la décision sera prise.

Un autre problème concerne l'application ou non des dispositions de l'article L.122.12 du Code du Travail : en cas de changement de concessionnaire, doit-on considérer que les personnels de la compagnie évincée sont attachés à leur employeur ou, au contraire, au Service public ? le nouveau concessionnaire est-il ou non tenu de les reprendre et, dans l'affirmative, à quelles conditions ?

On voit bien l'importance de cette question et les conséquences de la réponse qui y sera apportée.

Pour autant, il résulte d'une étude juridique approfondie réalisée par un Professeur de droit pour le compte de l'Office des Transports que ni la jurisprudence ni la doctrine ne sont fixées sur ce point. On peut donc s'attendre à des débats passionnés, voire à des contentieux et on ne voit pas comment les éviter.

Le Conseil Exécutif croit cependant devoir faire observer que, si la flotte était la propriété de la Collectivité Territoriale, conformément à ce qu'il propose, il serait beaucoup plus aisé d'édicter une obligation de reprise des personnels navigants et donc d'apporter une solution à un problème dont l'importance n'échappe à personne tant il est vrai qu'il porte en lui les germes de conflits sociaux explosifs.

## VII - CONDITIONS D'ORGANISATION DE L'APPEL D'OFFRES

En matière aérienne, il est fait obligation de procéder, ligne par ligne, tout en autorisant les compagnies à faire des offres groupées, et même en les y incitant dès lors que le groupement permet de faire une offre économiquement plus intéressante.



Le règlement maritime n'édicte pas d'obligation particulière à cet égard. On peut donc procéder ligne par ligne, ou globalement, ou encore en proposant des groupements fonctionnels de dessertes.

Le Conseil Exécutif est partisan de cette dernière formule qui paraît être tout à la fois la plus rationnelle et la plus ouverte.

Dans la mesure où les propositions avancées précédemment par le Conseil Exécutif seraient retenues par l'Assemblée, notamment celles concernant Nice et celles concernant les ports départementaux, la desserte maritime de la Corse serait conçue en trois compartiments correspondant à trois appels d'offres distincts :

1 : La partie la plus importante comprenant, depuis la zone de Marseille (y compris Toulon) les liaisons vers Bastia, Ajaccio et Porto Vecchio.

2 : Les liaisons depuis la zone de Marseille vers la Balagne et Propriano.

3 : Les liaisons de Nice vers Bastia, Ajaccio et la Balagne.

Je vous prie de bien vouloir délibérer.

