

COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE

ASSEMBLEE DE CORSE

4EME SESSION EXTRAORDINAIRE POUR 2010

27 et 28 JUILLET

REPONSE DE MONSIEUR PAUL-MARIE BARTOLI,

PRESIDENT DE L'OTC

A LA QUESTION ORALE DEPOSEE PAR

MONSIEUR MICHEL STEFANI

**AU NOM DU GROUPE « COMMUNISTES, CITOYENS ET FRONT DE
GAUCHE »**

OBJET : Délégation de Service Public Maritime

Monsieur le Conseiller,

1. Le texte de base de la législation communautaire sur la question du cabotage maritime insulaire, à savoir, le règlement (CEE) n°3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 stipule :

Article 1^{er} : la libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un Etat membre s'applique aux armateurs communautaires exploitants des navires immatriculés dans un état membre et battant pavillon de cet Etat, sous réserve que ces armateurs remplissent toutes les conditions requises pour être admis au cabotage.

Article 4 : ... toute compensation due, le cas échéant, en contrepartie d'obligations de service public doit être versée à tous les armateurs communautaires.

La communication du 22 décembre 2003 relative à l'interprétation, par la Commission, du règlement (CEE) n°3577/92, précise dans son point 5.5.1 que : « dans des cas dûment justifiés, l'exclusivité peut être considérée comme le seul moyen adéquat de répondre aux besoins essentiels en matière de transport, si elle est autorisée pour une période de temps limitée et sur la base d'une procédure communautaire d'adjudication ouverte, juste et non discriminatoire ».

La réglementation européenne qui s'impose en la matière est donc très claire, un recours demandant à la Moby Lines de cesser le cabotage sur la ligne de Toulon - Bastia ne serait fondé sur aucune base juridique solide.

De plus, une demande d'interdiction à la Moby Lines de desservir la liaison Toulon/Corse reviendrait à accorder une exclusivité à la Corsica Ferries, celle-ci ne pourrait être effective que sur la base d'une procédure communautaire d'adjudication ouverte.

Une remise à plat du système actuel est indispensable. Toutefois celle-ci n'implique pas automatiquement une dénonciation des conventions passées avec les compagnies maritimes. En effet, les conventions prévoient qu'un accord entre les parties peut y mettre fin à une date antérieure au 31 décembre 2013.

Une telle dénonciation impliquerait des pénalités financières que la Collectivité territoriale de Corse n'est pas en mesure de supporter.

Fin 2009, tous les reliquats de l'OTC ont été consommés (voir p.9 du rapport « aménagement du dispositif de desserte maritime entre les ports de Marseille, Nice et Toulon et la Corse »)

Les évolutions de trafic passagers au 1^{er} semestre 2010 sont les suivantes :

- +30% sur Toulon ;
- -13% sur Marseille.

On peut d'ores et déjà annoncer que l'équilibre de la convention des lignes Marseille-Corse est rompu, en particulier pour la SNCM, la desserte passagers étant particulièrement affectée par la baisse du trafic.

Quelques chiffres :

- si la clause de sauvegarde sur les recettes n'avait pas été bornée elle conduirait en 2010 à une compensation financière d'environ 17M€ (12M€ pour la SNCM et 5M€ pour la CMN) ;

- la hausse du coût des combustibles pour l'année devrait entraîner une surcharge financière supplémentaire pour les compagnies desservant Marseille d'environ 8M€.

En outre, l'annonce d'une dotation non indexée pour 2010 et vraisemblablement jusqu'en 2012 va créer un déficit croissant pour la collectivité qui devrait s'établir à 4M€ en 2011 pour arriver à plus de 7,6M€ en 2013.

2. Au vu des éléments ci-dessus, il y a urgence à organiser une session extraordinaire dédiée au transport maritime.

PAUL-MARIE BARTOLI