

ASSEMBLEE DE CORSE

4 EME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2024

REUNION DES 19 ET 20 DÉCEMBRE 2024

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

RAPORTU D'INFURMAZIONE IN QUANTU À A DECISIONE
ADUTTATA DA A CUMMISSIONE URUPEA À PUNTU DI E
DSP MARITTIME 2023-2030

RAPPORT D'INFORMATION RELATIF À LA DÉCISION
ADOPTÉE PAR LA COMMISSION EUROPÉENNE AU SUJET
DES DSP MARITIMES 2023-2030

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

La décision adoptée par la Commission européenne en date du mardi 26 novembre 2024 au sujet des Délégations de Service Public (DSP) 2023-2030 est une victoire importante pour la Corse et les Corses.

Les transports externes, maritimes et aériens, sont par définition des secteurs stratégiques pour les territoires insulaires.

Les objectifs prioritaires qui guident l'action du Conseil exécutif de Corse, et de la majorité territoriale depuis son arrivée aux responsabilités en décembre 2015, s'articulent autour de la volonté de garantir à la Corse et à ses institutions la maîtrise des enjeux stratégiques en matière de desserte maritime et aérienne : un périmètre de service public correspondant aux besoins et intérêts de la Corse et des Corses, un service efficace et de qualité, un coût maîtrisé, un système économiquement et socialement vertueux, l'intégration des enjeux de transition écologique et de développement durable par la Corse, le tout dans un cadre juridiquement sécurisé.

Dans le domaine maritime, cela a notamment conduit à :

- La diminution, dès 2016, de la compensation versée aux compagnies : les montants ont été ramenés à 85 M€ par an en moyenne au lieu de 103 M€ en 2015 et 110 M€ en 2016, avec des pics allant jusqu'à 130 M€ annuels au temps du service complémentaire et de l'aide sociale au passager transporté (période 2007-2013) ;
- Fixer, à compter de 2019, le prix du ML Fret à 35 € HT sans indexation sur le cours des carburants grâce à la mise en œuvre d'un contrat de couverture carburant, tout en améliorant la qualité de service ;
- La mise en œuvre de tarifs « export » pour permettre aux entreprises corses d'exporter à moindre coût ;
- Le refus d'attribuer chaque fois que la Collectivité de Corse a considéré que les offres n'étaient pas satisfaisantes ;
- La consultation permanente des instances étatiques et communautaires.

Les récentes discussions avec l'État et la Commission européenne, dont le Conseil exécutif a fait état devant l'Assemblée de Corse dans un rapport d'information en janvier dernier, se sont articulées autour de trois volets étroitement liés :

- 1) Solder l'héritage du passé, les errements qui ont caractérisé pendant des décennies le système de desserte maritime de la Corse ayant notamment conduit à des condamnations pécuniaires considérables de la Collectivité de Corse ;
- 2) Obtenir la clôture de l'enquête formelle ouverte par la Commission européenne à l'encontre de la DSP 2019-2020, à la demande de la Compagnie Corsica Ferries ;
- 3) Construire un système de desserte maritime conforme aux objectifs ci-dessus exposés, ceci à compter de l'expiration de l'actuelle DSP, soit à partir du 1^{er} janvier 2023.

La question de la desserte maritime de la Corse est incontestablement un des enjeux majeurs du début de cette mandature, tout comme elle a représenté un chantier prioritaire depuis l'arrivée aux responsabilités de la majorité territoriale. Cette vision politique a été consacrée par la délibération n° 16/183 AC adoptée par l'Assemblée de Corse le 6 septembre 2016.

Le Conseil exécutif de Corse a ainsi initié des travaux de préparation de caractérisation d'un besoin de service public en matière maritime, condition sine qua non de la mise en œuvre à terme du schéma de desserte, dont les principes ont été posés par la délibération précitée de l'Assemblée de Corse : une compagnie territoriale d'exploitation à capitaux en partie publics (Collectivité de Corse) et une société d'investissement permettant à la Collectivité publique d'acquérir progressivement tout ou partie de l'outil naval.

La mise en œuvre de ce schéma a été suspendue, aux fins de sécuriser juridiquement la desserte maritime de la Corse à compter du 1^{er} janvier 2023, en se situant dans une hypothèse de délégation de service public, dont il s'agissait de démontrer la pertinence et la conformité aux exigences du droit communautaire, dans un contexte général marqué par une tendance au renforcement du contrôle des instances communautaires en matière de droit de la concurrence.

Cette stratégie de sécurisation est apparue d'autant plus nécessaire que depuis 2015, la Compagnie Corsica Ferries a continué d'ester systématiquement en justice, devant les juridictions françaises et européennes, et également de développer un lobbying intensif pour obtenir la remise en cause des choix de la Collectivité de Corse, fondés sur la défense de l'intérêt général, dès lors qu'ils ne correspondent pas aux intérêts ou à la vision de cette compagnie privée.

1. En application de cette stratégie de sécurisation juridique, le Conseil exécutif de Corse et l'OTC, en lien avec les services de l'État compétents en matière d'aides d'État, ont entamé des échanges avec la Commission européenne dès l'automne 2021 au sujet de l'organisation de la desserte maritime pour la période 2023-2029. Les contacts avec les services de la DG Concurrence se sont poursuivis tout au long de la procédure de mise en concurrence lancée en mai 2022.
2. Le 2 décembre 2022, la Commission a adressé à la France une lettre de confort, dans laquelle elle a fait part de son appréciation préliminaire des aides envisagées au titre des futures DSP. Elle concluait en indiquant que, une fois que les éléments supplémentaires fournis pour justifier les capacités minimales et

l'exclusion du port de Toulon, les DSP devraient être déclarées compatibles avec les règles européennes.

3. Dans un courrier adressé au Président du Conseil exécutif de Corse le 20 décembre 2022, le Préfet de Corse a considéré que l'architecture des contrats des DSP 2023-2029 constituait un succès, et a invité le Président du Conseil exécutif de Corse à transmettre au SGAE tous les éléments utiles à la notification des contrats après leur adoption par l'Assemblée de Corse.
4. C'est dans ce contexte que le Président du Conseil exécutif de Corse a proposé à l'Assemblée de Corse, lors de la session du 20 décembre 2022, d'approuver les conventions de délégation de service public relatives à la desserte maritime des ports de Aiacciu, Bastia, L'Isula, Portivechju et Pruprà, pour la période 2023-2029 (les « **DSP 2023-2029** »).
5. À la suite de la délibération n° 22/188 AC de l'Assemblée de Corse du 20 décembre 2022 ayant décidé d'attribuer les DSP 2023-2029 aux compagnies La Méridionale et Corsica Linea, les aides envisagées au titre de ces DSP ont été notifiées à la Commission européenne le 27 décembre 2022.
6. La Commission a ouvert une procédure d'instruction de la notification et a adressé aux autorités françaises une demande de renseignements complémentaires. Cette demande visait essentiellement à intégrer dans la procédure les notes échangées au cours des discussions informelles de l'année 2022.
7. Dans la continuité de sa stratégie de contestation juridictionnelle ou juridique systématique des décisions de la Collectivité de Corse, la Corsica Ferries a, le 23 mars 2023, saisi la DG Concurrence d'une plainte concernant des aides d'Etat présumées illégales, s'agissant des DSP 2023-2029. Cette plainte a été transmise à la France le 11 avril 2023.
8. Parallèlement, Corsica Ferries a saisi la DG Marché Intérieur (DG GROW) d'une plainte pour non-respect de la législation de l'UE issue du Règlement Cabotage et de la Directive Concessions. Cette plainte a été transmise à la France le 4 mai 2023.
9. À la suite de ces plaintes, de nouvelles demandes d'informations extrêmement détaillées ont été envoyées par la Commission en lien avec les griefs avancés par Corsica Ferries. Ces demandes portaient à la fois sur des points liés à l'application de la réglementation « aides d'Etat » et sur des points liés à la procédure de mise en concurrence. Il convient de noter que, s'agissant de ces derniers griefs, la Direction des Affaires Juridiques de Bercy a rendu un avis concluant qu'aucun des griefs en matière de commande publique ne lui semblait susceptible de prospérer.
10. Par décision du 23 février 2024, la Commission européenne a informé la France qu'elle avait décidé d'ouvrir une procédure formelle d'examen au sujet des cinq lots des DSP 2023-2029, afin de déterminer si les compensations de service public accordées à Corsica Linea et à La Méridionale (seules ou conjointement) étaient conformes aux règles de l'UE en matière d'aides d'Etat, et plus particulièrement à l'Encadrement applicable aux aides d'Etat sous forme de compensations de service d'intérêt économique général (« SIEG »). Cette

procédure d'enquête approfondie a permis aux tiers intéressés de transmettre leurs observations à la Commission.

11. Dans sa décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen, la Commission a sollicité des justifications supplémentaires de la part des autorités françaises pour démontrer que les obligations incluses dans les conventions de DSP étaient de nature à répondre à un réel besoin de service public.
12. En particulier, la Commission s'interrogeait sur l'existence d'un besoin réel de transport de fret tracté au départ et à destination du port de Marseille, alors qu'une offre privée existe déjà à partir des ports voisins de Marseille.
13. Aux termes d'une enquête approfondie s'appuyant sur des échanges nourris avec la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse ainsi qu'avec les services de l'État, la Commission européenne vient de rendre publique la décision numéro SA.101557 reconnaissant, conforme aux règles de l'Union européenne, le dispositif mis en place par la Collectivité de Corse au titre de la délégation de service public organisant la desserte de la Corse pour la période 2023-2030 (DSP 2023-2030).
14. Le communiqué de presse annonçant le principe de cette décision en synthèse en langue anglaise les éléments essentiels, retranscrits dans la traduction non officielle reproduite en partie ci-après :

« L'évaluation de la Commission

En février 2024, la Commission a ouvert une enquête approfondie afin de déterminer si une compensation de service public accordée à Corsica Linea et à La Méridionale (seules ou conjointement) dans le cadre de cinq contrats de service public pour la période allant du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2030 était conforme aux règles de l'UE en matière d'aides d'État, et plus particulièrement à l'Encadrement applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service d'intérêt économique général (« SIEG »).

En particulier, la Commission a estimé, à titre préliminaire, que les autorités françaises devaient justifier davantage pourquoi l'inclusion de certaines obligations de service public dans les cinq contrats de service public correspondait à un réel besoin de service public. Cela concernait tout d'abord l'existence d'un besoin réel de transport de fret tracté entre Marseille et les cinq ports corses, puisque le marché semblait déjà en mesure de fournir des services similaires à la Corse à partir des ports voisins de Marseille. Deuxièmement, les contrats de service public exigeaient des bénéficiaires des contrats qu'ils transportent un volume minimum de fret par traversée entre Marseille et les cinq ports corses, volume qui a pu être considéré comme disproportionné par rapport au volume de fret nécessaire pour répondre à la demande des utilisateurs des services de transport.

Après une enquête approfondie, la Commission a conclu que les mesures étaient conformes aux règles de l'UE en matière d'aides d'État. Les observations de la France et des parties intéressées ont permis de clarifier les questions initialement soulevées par la Commission.

En particulier, les autorités françaises ont correctement démontré que les forces du marché ne pouvaient à elles seules répondre à la totalité de la demande des

utilisateurs pour le fret tracté entre le port de Marseille et les cinq ports corses. La Commission a d'abord constaté que l'offre de marché entre Marseille et la Corse était irrégulière et insuffisante. Elle a également établi que, en ce qui concerne le transport de fret tracté, le port de Marseille n'était substituable aux ports voisins que dans une mesure limitée. Par conséquent, l'offre de marché disponible à partir du port de Toulon ne pouvait pas satisfaire la totalité de la demande des utilisateurs utilisant le port de Marseille pour leurs échanges de fret tracté avec la Corse.

La Commission a également constaté que les capacités minimales de fret à transporter fixées par les contrats de service public n'étaient pas manifestement disproportionnées. Elle a notamment constaté que les autorités françaises avaient fixé ces volumes en tenant compte de la nécessité d'éviter toute saturation des navires et d'assurer une circulation fluide des marchandises. Au cours de l'enquête formelle, la Commission a examiné attentivement les données historiques et les prévisions de trafic fournies par la France. Ces éléments ont démontré qu'il existait un risque sérieux qu'une telle saturation se produise de manière régulière pendant la durée des contrats, ce qui pourrait à terme nuire au bon fonctionnement des services publics et affecter les besoins des usagers.

Sur cette base, la Commission a autorisé les mesures françaises en vertu des règles de l'UE relatives aux aides d'État.

Contexte

En vertu des règles de l'UE en matière d'aides d'État relatives aux compensations de service public, et notamment de l'encadrement SIEG adopté en 2012, les entreprises peuvent recevoir une compensation pour le surcoût lié à la fourniture d'un service public sous certaines conditions. Cela permet aux États-membres d'accorder des aides d'État pour la fourniture de services publics, tout en veillant à ce que les entreprises ne soient pas surcompensées, ce qui minimise les distorsions de concurrence et garantit une utilisation efficace des ressources publiques. »

La Commission européenne procède en conséquence à la clôture de l'enquête approfondie ouverte sur les cinq contrats de service public conclus pour la fourniture de services de transport maritime de passagers et de fret entre Marseille et la Corse (Ajaccio ; Bastia ; L'Isula Rossa ; Portivechju ; Prupia) pour la période 2023-2030 avec les compagnies Corsica Linea et la Méridionale.

15. Le principe d'un service public dans le domaine maritime, son périmètre intégral et les mécanismes de compensation mis en place par la Collectivité de Corse dans ce cadre juridique sont donc définitivement validés et approuvés par la Commission européenne.
16. Le Conseil exécutif de Corse se réjouit de cette issue positive, acquise au terme de choix politiques clairs et d'un long parcours juridique visant à défendre, dans le domaine maritime comme dans le domaine aérien, le service public, une gestion optimale de l'argent public, les garanties sociales et environnementales, l'optimisation de la desserte de la Corse, et, de façon générale, l'intérêt supérieur de la Corse et des Corses.

Il souligne que cette décision de la Commission a été obtenue grâce à un travail

commun, auprès de la Commission européenne et de ses services, entre la Collectivité de Corse et l'Office des Transports d'une part et l'État, sa représentation permanente à Bruxelles et ses ministères dédiés d'autre part, qui ont présenté, argumenté et expliqué en parfaite synergie les choix faits en matière de desserte maritime de la Corse dans le cadre du service public, ainsi que leur conformité aux règles françaises et européennes.

Le Conseil exécutif de Corse reste pleinement mobilisé pour continuer à sécuriser et à garantir, y compris au plan budgétaire à travers la réindexation de la dotation de continuité territoriale, la desserte maritime et aérienne de la Corse dans le cadre du service public, enjeu majeur pour la Corse aux plans économique, social, et environnemental.

Le Conseil Exécutif et l'OTC continuent également les travaux en vue d'obtenir, le plus rapidement possible, la clôture de la procédure ouverte par la Commission au sujet des conventions de DSP pour la période du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020.

Parallèlement, la réflexion sur la construction progressive et sécurisée d'un modèle de compagnie maritime territoriale conforme aux exigences du droit communautaire peut désormais se poursuivre et s'amplifier dans des conditions plus sereines.