

**DELIBERATION N° 18/267 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE
AUTORISANT LE LANCEMENT DE LA PROCEDURE D'ATTRIBUTION DES
CONVENTIONS DE DELEGATIONS DE SERVICE PUBLIC POUR
L'EXPLOITATION DES SERVICES DE TRANSPORT MARITIME DE
MARCHANDISES ET DE PASSAGERS ENTRE LE PORT DE MARSEILLE ET LES
PORTS DE CORSE**

SEANCE DU 27 JUILLET 2018

L'an deux mille dix huit, le vingt sept juillet, l'Assemblée de Corse, convoquée le 12 juillet 2018, s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. Jean-Guy TALAMONI, Président de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

Vannina ANGELINI-BURESI, Danielle ANTONINI, Guy ARMANET, Véronique ARRIGHI, François BENEDETTI, François BERNARDI, Valérie BOZZI, Pascal CARLOTTI, Jean-François CASALTA, Mattea CASALTA, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, François-Xavier CECCOLI, Marcel CESARI, Catherine COGNETTI-TURCHINI, Romain COLONNA, Christelle COMBETTE, Jean-Louis DELPOUX, Frédérique DENSARI, Santa DUVAL, Muriel FAGNI, Isabelle FELICIAGGI, Pierre-José FILIPPUTTI, Pierre GHIONGA, Fabienne GIOVANNINI, Michel GIRASCHI, Stéphanie GRIMALDI, Julie GUISEPPI, Xavier LACOMBE, Paul LEONETTI, Jean-Jacques LUCCHINI, Marie-Thérèse MARIOTTI, Paul MINICONI, Jean-Martin MONDOLONI, Paola MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Charles ORSUCCI, Marie-Hélène PADOVANI, Julien PAOLINI, Paulu Santu PARIGI, Chantal PEDINIELLI, Marie-Anne PIERI, Antoine POLI, Pierre POLI, Juliette PONZEVERA, Louis POZZO DI BORGO, Rosa PROSPERI, Joseph PUCCI, Catherine RIERA, Anne-Laure SANTUCCI, Marie SIMEONI, Anne TOMASI, Petr'Antone TOMASI, Hyacinthe VANNI

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

Mme Laura FURIOLI à M. Michel GIRASCHI
M. Francis GIUDICI à Mme Marie-Anne PIERI
M. Pierre-Jean LUCIANI à Mme Valérie BOZZI
M. François ORLANDI à M. Jean-Charles ORSUCCI
Mme Laura Maria POLI à M. Petr'Antone TOMASI
M. Camille de ROCCA SERRA à M. Jean-Martin MONDOLONI
Mme Pascale SIMONI à M. François BENEDETTI
Mme Jeanne STROMBONI à Mme Anne TOMASI
Mme Julia TIBERI à Mme Mattea CASALTA

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 États membres,
- VU** le code général des collectivités territoriales, titre II, livre IV, IV^{ème} partie, et notamment ses articles L. 1411-4 et L. 4424-20 et suivants,
- VU** le code des transports,
- VU** l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 et le décret n° 2016-86 du 1^{er} février 2016 relatifs aux contrats de concession,
- VU** la délibération n° 17/234 AC du 28 juillet 2017 de l'Assemblée de Corse décidant de l'attribution des contrats de délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime,
- VU** la délibération n° 18/266 AC de l'Assemblée de Corse du 27 juillet 2018 portant sur les obligations de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre Marseille, Toulon, Nice et les ports de Corse,
- VU** les consultations publiques relatives au périmètre du service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le continent conduites entre le 9 février et le 17 mai 2018,
- VU** le rapport sur les modes de gestion annexé à la présente délibération et présentant le périmètre du service public à déléguer et 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,
- VU** l'avis n° 2018-41 du Conseil Economique, Social, Environnemental et Culturel de Corse, en date du 24 juillet 2018,
- SUR** rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse,
- SUR** rapport de la Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,
- APRES** avis de la Commission des Finances et de la Fiscalité,

CONSIDERANT que par délibération du 6 septembre 2016, l'Assemblée de Corse a donné mandat au Président du Conseil Exécutif de Corse pour procéder aux études nécessaires à la mise en œuvre de compagnies régionales sous la forme de SEMOP au titre de l'exploitation,

CONSIDERANT que la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse ont conclu avec le groupement composé des sociétés Corsica Linea et la Compagnie Méridionale de Navigation des conventions de délégation de service public relatives à la fourniture de services de transport maritime de passagers et de marchandises

entre Marseille et les ports de Corse pour la période du 1^{er} octobre 2017 au 31 mai 2019, prolongées au 30 septembre 2019 par délibération de ce jour,

CONSIDERANT que des études relatives au besoin de service public ont été réalisées entre juillet 2017 et avril 2018 et, pour consolider le résultat de ces études, les usagers, les opérateurs économiques et les compagnies maritimes ont été invités à exprimer leurs visions du périmètre du besoin de service public sous la forme de deux consultations publiques conduites entre les mois de février et mai 2018,

CONSIDERANT que, sur la base du résultat des études et des consultations publiques, la carence des opérateurs économiques à répondre à la demande des utilisateurs de services de transport maritime entre la Corse et le continent justifie l'instauration d'un régime conventionnel d'obligations de service public de transport de marchandises et de passagers à compter du 1^{er} octobre 2019 pour une partie des trafics non satisfaits par l'initiative privée et sous le régime unilatéral des obligations de service public,

CONSIDERANT que le temps et les approfondissements nécessaires à la création de sociétés d'exploitation sous la forme de SEMOP et à la mise en œuvre de procédures de mise en concurrence dans des conditions satisfaisantes de transparence et d'égalité de traitement supposent un délai de plus de deux ans,

CONSIDERANT, en conséquence, qu'il est nécessaire, afin d'assurer la continuité territoriale, de mettre en place de nouvelles conventions de délégation de service public après mise en concurrence à partir du 1^{er} octobre 2019 pour une durée de 15 mois,

CONSIDERANT que la délégation de service public apparaît comme le mode de gestion le plus approprié pour répondre à la demande des usagers particuliers et professionnels,

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 et R. 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales,

APRES EN AVOIR DELIBERE

Après un vote à l'unanimité,

ARTICLE PREMIER :

DECIDE de recourir à des conventions de délégation de service public ligne par ligne pour l'exploitation des services de transport maritime de marchandises et de passagers entre le port de Marseille d'une part, et les ports de Bastia, Aiacciu, Portivechju, Prupria et Isula d'autre part, pour une durée de quinze mois à compter du 1^{er} octobre 2019.

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 pourra ultérieurement en négocier les conditions précises, conformément aux dispositions de l'article L. 1411-5 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 des conventions de délégation de service public.

ARTICLE 4 :

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

Ajaccio, le 27 juillet 2018

Le Président de l'Assemblée de Corse,

Jean-Guy TALAMONI



RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Le projet de délibération qui vous est soumis est destiné à autoriser le lancement de la procédure de passation de nouvelles conventions de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et les ports corses, pour une durée de 15 mois, du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020.

Pour que votre Assemblée se prononce en toute connaissance de cause sur le principe de la délégation de service public, il faut avant tout rappeler le périmètre des conventions actuelles (Partie I).

Pour satisfaire aux exigences européennes en matière d'aides d'État et avant toute conclusion de nouvelles délégations de service public, il a fallu réaliser des études préalables pour démontrer l'existence d'un besoin de service public en matière de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le continent. Ces études étaient d'autant plus nécessaires que la demande de transport a fortement évolué depuis ces 5 dernières années (Partie II).

Les résultats de ces études et des consultations publiques conduites avec les principaux acteurs de la desserte, notamment avec les compagnies maritimes, conduisent à redéfinir le périmètre du service public. Si le nouveau besoin de service public s'oriente principalement vers le transport de marchandises, il existe toujours un besoin de service public qualitatif en matière de transport de passagers. Le seul paramètre qui change tient à la modalité d'exécution de ce service de transport de passagers, qui ne devrait plus être compensé financièrement par la Collectivité de Corse, hors Prupia (Partie III).

Parmi les différentes modalités de gestion d'un service public, la délégation de service public reste le mode de dévolution le plus adéquat concernant le transport de marchandises et de passagers. Concernant le transport de passagers, le service peut être assuré dans une très large proportion dans le cadre du régime d'OSP issu de votre délibération n° 13/263 AC du 20 décembre 2013 (Parties IV et V).

Les principales caractéristiques de la délégation de service public qu'il vous est proposé de confirmer dans son principe (Partie VI) supposent également de prendre en considération les contraintes calendaires liées à l'articulation avec les conventions actuelles, qui doivent expirer le 31 mai 2019 (Partie VII).

Les études et les consultations publiques ont été conduites en concertation avec les institutions européennes et avec les services du Premier Ministre (SGAE), afin de sécuriser juridiquement, et donc de pérenniser économiquement la desserte en vue du futur schéma de desserte, axé autour de la création de SEMOP.

SOMMAIRE

PARTIE I : Présentation des conventions actuelles.....	5
I. Présentation générale.....	6
II. Fréquences des services.....	7
III. Capacités pour chaque traversée (aller et retour).....	7
IV. Le montant de la compensation financière.....	8
PARTIE II : Études et consultations sur le périmètre du service public.....	9
I. Le cadre juridique européen et français du transport maritime.....	9
I.1 L'intervention publique est autorisée en cas de demande de transport non satisfaite par l'initiative privée.....	9
I.2 Les modalités d'exécution des sujétions de service public.....	10
I.3 La coexistence d'un régime unilatéral et conventionnel d'OSP.....	11
II. L'évolution de la demande de transport entre la Corse et le continent....	12
II.1 Les études du besoin de service public (juillet 2017 / mai 2018).	12
II.2 Les consultations publiques « test » (février / mai 2018).....	13
III. Les résultats des études et des consultations publiques.....	14
PARTIE III : Caractéristiques du nouveau périmètre du service public de desserte maritime.....	15
I. Le besoin quantitatif de service public.....	15
II. Le besoin qualitatif de service public.....	16
PARTIE IV : Modalités d'exécution du service public de transport.....	16
I. La nécessité de maintenir le régime unilatéral d'OSP (PAX / fret).....	16
II. La nécessité de maintenir le régime de DSP pour le fret.....	17
III. Le transport de passagers reste dans le périmètre du service public.....	17
PARTIE V : Étude des différents modes de gestion.....	18
I. Le mode de gestion internalisé : la régie.....	18
I.1 Présentation générale des régies.....	18
I.2 Les règles communes à la régie personnalisée et autonome.....	19
I.3 Les spécificités de la régie autonome.....	20
I.4 Les spécificités de la régie personnalisée.....	22
I.5 Les justifications du recours à la régie.....	23
II. Le recours à un mode de gestion externalisé.....	25
II.1 La délégation de service public.....	25
II.2 Le recours aux marchés publics.....	30
III. Motifs de choix de la délégation de service public.....	31
III.1 Étude des avantages et inconvénients de chaque mode de gestion	31
III.2 Conclusion.....	32

<u>PARTIE VI : Principales caractéristiques de la future délégation de service public.....</u>	<u>33</u>
<u>I. Une convention par ligne.....</u>	<u>34</u>
<u>II. Les volumes de marchandises et le nombre de passagers à transporter.....</u>	<u>34</u>
<u>III. Les ports à desservir.....</u>	<u>36</u>
<u>III.1 Port continental.....</u>	<u>36</u>
<u>III.2 Ports insulaires.....</u>	<u>37</u>
<u>IV. Les horaires et les fréquences.....</u>	<u>37</u>
<u>V. Les tarifs.....</u>	<u>38</u>
<u>VI. La durée de la délégation de service public.....</u>	<u>40</u>
<u>VII. Les missions du délégataire.....</u>	<u>40</u>
<u>VIII. La rémunération du délégataire.....</u>	<u>41</u>
<u>IX. Contrôle du délégataire par l'Office des transports de la Corse.....</u>	<u>42</u>
<u>PARTIE VII : Articulation entre les délégations de service public et calendrier.....</u>	<u>43</u>
<u>PARTIE VIII : Concertation avec les institutions européennes et l'État.....</u>	<u>44</u>

PARTIE I : Présentation des conventions actuelles

I. Présentation générale

Les conventions actuelles réglementent les conditions d'exploitation des services de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le continent.

Elles sont entrées en vigueur le 1^{er} octobre 2017 et expirent le 31 mai 2019, avec une faculté de prolongation de 4 mois, soit jusqu'au 30 septembre 2019.

Chaque convention concerne la desserte depuis le port de Marseille de l'un des ports de Corse suivant :

- Bastia
- Aiacciu
- Purtivechju
- Prupia
- Lisula.

Ces conventions ont été signées avec le même Groupement conjoint et non solidaire composé des sociétés Corsica Linéa et la Compagnie Méridionale de Navigation.

En termes de volumes de marchandises et de nombre de passagers, le périmètre du service public exécuté dans le cadre des conventions en cours est le suivant.

PORT	PAX		FRET ROLL (ml)		Fréquence
	mensuel	annuel	mensuel	annuel	
AIACCIU	11 000	132 000	36 600	439 200	7j/7
BASTIA	12 500	150 000	49 900	598 800	7j/7
LISULA	1 600	19 200	5 300	63 600	3j/7
PRUPIA	1 900	22 800	6 200	74 400	3j/7
PURTIVECHJU	3 000	36 000	8 000	96 000	3j/7
TOTAL	30 000	360 000	106 000	1 272 000	

II. Fréquences des services

Lignes	Rotations / Semaine	
	Passagers	Fret
Aiacciu	7	7
Bastia	7	7
Purtivechju	3	3
Prupia	3	3
Lisula	3	3

III. Capacités pour chaque traversée (aller et retour)

Ports de Corse	Capacités passagers (entrée et sortie)	Capacités fret (entrée et sortie)
Bastia	<p>Au moins 380 places en installations couchées dans un minimum de 125 cabines</p> <p>Au moins 45 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple)</p> <p>Au moins 155 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m pour les véhicules des passagers)</p>	<p>Au moins 1 670 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers, avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m</p>
Aiacciu	<p>Au moins 330 places en installations couchées dans un minimum de 110 cabines</p> <p>Au moins 40 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple)</p> <p>Au moins 135 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m pour les véhicules des passagers)</p>	<p>Au moins 1 200 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers, avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m</p>
Purtivechju	<p>Au moins 90 places en installations couchées dans un minimum de 30 cabines</p> <p>Au moins 10 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple)</p> <p>Au moins 40 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m pour les véhicules des passagers)</p>	<p>Au moins 270 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers, avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m</p>
Prupia	<p>Au moins 60 places en installations couchées dans un minimum de 20 cabines.</p> <p>Au moins 10 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple)</p> <p>Au moins 25 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m pour les véhicules)</p>	<p>Au moins 210 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers, avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m</p>

	des passagers	
Lisula	<p>Au moins 50 places en installations couchées dans un minimum de 20 cabines</p> <p>Au moins 10 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple)</p> <p>Au moins 20 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m pour les véhicules des passagers)</p>	<p>Au moins 180 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers, avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m</p>

IV. Le montant de la compensation financière

Le montant de la compensation financière versée aux compagnies délégataires est divisé en trois parties : exploitation, investissement et combustible.

Le montant total versé pour chacune des lignes entre octobre 2016 et septembre 2017 est le suivant :

Ports de Corse	Montant total de la compensation financière
Aiacciu	21 705 689
Bastia	23 110 091
Purtivechju	11 384 252
Prupia	10 645 956
Lisula	11 963 708

Les caractéristiques principales du régime financier de la convention sont les suivantes :

- compensation financière pour compensation des obligations de service public
- perception des recettes sur les usagers du service sans compensation en cas de chiffre d'affaires réalisé inférieur au prévisionnel
- réduction de la contribution versée pour chaque traversée non réalisée par application d'un montant forfaitaire, en lien avec le montant des charges économisées propres à chaque ligne
- récupération par l'OTC de toute surcompensation, avec un examen du compte de la ligne réalisé, fourni le 31 décembre 2018 au plus tard, après déduction d'une part des éventuels gains d'efficience
- ajustement automatique des tarifs (et non de la contribution) sur la base de l'évolution du coût du combustible prenant en compte une part fixe (part écologique) qui correspond à la prise de risque du délégataire et une part variable évaluée sur la base de l'évolution semestrielle de l'indice du coût du combustible de référence
- mise en place d'un compte rendu financier annuel dont la structure est détaillée et inclut la présentation de la gestion pour compte de tiers de la taxe transport et la présentation de la déclaration fiscale correspondante
- pénalités applicables selon l'annexe 11 de chacune des conventions

- rémunération au titre des gains d'efficacité potentielle, après contrôle des dépenses effectives, selon trois niveaux de paliers prévus à l'article 33.3.

PARTIE II : Études et consultations sur le périmètre du service public

V. Le cadre juridique européen et français du transport maritime

V.1 L'intervention publique est autorisée en cas de demande de transport non satisfaite par l'initiative privée

L'article 1^{er} du règlement cabotage du 7 décembre 1992 du Conseil européen¹ consacre le principe de libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre. Il constitue le principal fondement des règles européennes applicables à la desserte maritime entre la Corse et le continent.

Le principe de libre prestation de services maritimes suppose que l'autorité organisatrice des transports n'intervienne pas sur le marché, pour ne pas entraver le libre jeu de la concurrence entre les compagnies maritimes.

Pour autant, et pour la desserte de la Corse particulièrement du fait de son caractère insulaire, le libre jeu de la concurrence peut ne pas suffire à répondre à la demande des utilisateurs en matière de transport de passagers ou de marchandises. Ces utilisateurs peuvent être des particuliers ou des professionnels.

La conclusion d'un contrat de service public, octroyant un droit exclusif à son titulaire, est possible :

- dès lors qu'il existe un besoin de service public qui n'est pas satisfait dans les conditions normales de concurrence par l'initiative privée
- et dès lors qu'aucune autre modalité de desserte moins restrictive de la libre prestation de services n'est possible (régime unilatéral d'OSP).

Le périmètre du besoin de service public doit respecter le règlement cabotage, tel qu'interprété par la jurisprudence et, en particulier, par la Cour dans son arrêt du 20 février 2001, *Analir* (C205/99) et la communication C(2014) 43 de la Commission européenne relative aux orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime. Ce champ du service public doit être nécessaire et proportionné par rapport à un besoin réel des usagers, effectivement constaté.

Le droit français reprend ce cadre d'intervention des autorités publiques. La Collectivité de Corse définit les modalités d'organisation des services de transport maritime afin de garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent (article L. 4424-8 du CGCT).

¹ Règlement 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 États membres, obligatoire en France à compter du 1^{er} janvier 1999.

Dans sa décision du 13 juillet 2012², le Conseil d'État suit la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne en jugeant que "(...) la conclusion d'un contrat de service public ayant pour objet l'attribution à un opérateur économique de prestations de transport 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".

En conséquence, il appartient à la Collectivité de Corse de démontrer qu'il existe une carence de l'initiative privée concernant la desserte maritime entre la Corse et le continent qui justifie la nécessité de restreindre, dans une certaine mesure, la libre prestation de services en matière de cabotage national :

- soit par l'institution d'un régime d'OSP
- soit par l'attribution d'un contrat de délégation de service public
- soit par le cumul des deux dispositifs (unilatéral et conventionnel).

La Commission européenne s'est prononcée sur la qualification en aide d'État des compensations financières versées par la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse aux délégataires au titre de la convention de délégation de services 2007-2013. Cette convention prévoyait un service de base régulier toute l'année et un service complémentaire limité aux périodes de pointes (été et vacances scolaires)³.

Concernant le service de base, la Commission européenne a considéré qu'il correspondait bien à un besoin de service public satisfaisant aux critères du règlement cabotage.

Cette position a été confirmée par le Tribunal de l'Union européenne, dans ses arrêts du 1^{er} mars 2017 (T-366/13 et 454/13), lequel a néanmoins confirmé l'illégalité des aides financières versées aux délégataires au titre du régime des aides d'État pour le service complémentaire d'été.

V.2 Les modalités d'exécution des sujétions de service public

Une fois qu'un besoin de service public en matière de transport maritime est identifié, il faut déterminer selon quelles modalités la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse peuvent intervenir pour répondre à la demande des utilisateurs.

Il existe deux exceptions au principe de libre prestation des services maritimes :

- les obligations unilatérales de service public
- les conventions de délégation de service public.

Les obligations de service public sont définies comme 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" (article 2-4).

² CE, 13 juillet 2012, *CMN et SNCM*, req. n°355.616

³ SA.22843 2012/C

L'article 2-3 du règlement cabotage définit le contrat de service public comme "un contrat conclu entre les autorités compétentes d'un État membre et un armateur communautaire dans le but de fournir au public des services de transport suffisants". L'instauration de l'un ou l'autre de ces mécanismes, qui peuvent se cumuler, doit être justifiée par l'existence d'une carence des compagnies à répondre à la demande des utilisateurs, que cette carence soit quantitative (en nombre de passagers ou en volume de marchandises) ou qualitative (fréquences, tarifs, horaires).

Dans son arrêt *Analir* du 20 février 2001, la Cour de justice des communautés européennes a confirmé que ces deux dispositifs pouvaient se cumuler, lorsque les obligations unilatérales de service public ne permettent pas de répondre de façon suffisante aux besoins existants des utilisateurs (particuliers et professionnels)⁴.

Ainsi, les modalités d'organisation des transports maritimes peuvent prendre la forme :

- soit d'un régime unilatéral d'obligations de service public qui s'applique à toute compagnie désireuse de desservir la Corse à partir du continent
- soit d'une convention de délégation de service public attribuant à un opérateur en particulier le droit de desservir la Corse en contrepartie du versement d'une compensation financière pour sujétions de service public.

V.3 La coexistence d'un régime unilatéral et conventionnel d'OSP

C'est en application de ce cadre juridique européen et français que l'Assemblée de Corse a adopté, le 22 décembre 2013, la délibération n° 13/263 AC instituant un régime unilatéral d'obligations de service public (OSP) pour la desserte des ports de Corse à partir des ports continentaux de Marseille, Toulon, et Nice. Elles ont pris effet à partir du 1^{er} janvier 2014 et doivent s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2023.

En parallèle à ce régime unilatéral d'OSP, il existe un régime conventionnel qui prend la forme de 5 conventions de délégation de service public de transport maritime. Ces conventions, dites de "*raccordement*", confient l'exploitation des services de transport maritime de passagers et de marchandises au Groupement composé de la Corsica Linea et de La Méridionale, assurant la liaison entre le port de Marseille et les 5 ports de Corse.

Ces conventions sont entrées en vigueur le 1^{er} octobre 2017 et expirent le 31 mai 2019, avec une faculté de prolongation de 4 mois jusqu'au 30 septembre 2019.

La demande de transport entre la Corse et le continent durant les cinq dernières années s'est caractérisée par l'augmentation des volumes de marchandises à destination des ports corses, non satisfaite par la capacité du marché et par la capacité suffisante des compagnies privées à répondre à la majeure partie de la demande pour le transport de passagers et de leurs véhicules.

⁴ C.JCE, 20 février 2001, *Analir*, C-205/99.

Cette évolution de la demande justifie, pour garantir la continuité territoriale tout en respectant le cadre juridique européen des aides d'État, de modifier le périmètre et les modalités d'exécution du service public, dans l'intérêt des corses et des usagers.

VI. L'évolution de la demande de transport entre la Corse et le continent

VI.1 Les études du besoin de service public (juillet 2017 / mai 2018)

L'organisation de la desserte maritime entre la Corse et le continent a fait l'objet de nombreuses évolutions liées au droit européen et national. En réaction aux difficultés rencontrées dans le passé, la Collectivité de Corse a entrepris de restaurer la maîtrise d'un outil essentiel pour l'île.

La délibération du 6 septembre 2016 a donné mandat au Président du Conseil Exécutif de Corse afin de mener les études préalables à la mise en place de sociétés à participation publique, en vue de l'investissement en matière d'outil naval et d'exploitation des lignes de continuité territoriale, sur la base d'un rapport exposant les bases de l'organisation souhaitée.

Dans le cadre du mandat donné par l'Assemblée de Corse, l'Office des Transports de la Corse a lancé une consultation en vue de procéder à différentes études destinées à éclairer totalement les élus décideurs mais également les instances nationales et européennes sur la faisabilité technique, juridique et économique du projet.

La maîtrise du schéma de desserte maritime Corse / continent suppose également d'inscrire ce projet dans le cadre de la redéfinition du périmètre du besoin de service public qui soit conforme au droit européen.

C'est pourquoi ces études ont aussi consisté :

- dans un premier temps, à identifier un besoin de service public de la desserte maritime entre la Corse et le continent
- dans un deuxième temps, à fixer le niveau de service public nécessaire à la satisfaction des besoins des usagers et auquel il n'était pas satisfait par les compagnies maritimes existantes
- dans un troisième temps, à identifier selon quelle modalité (OSP, DSP ou cumul des deux) il peut être répondu aux besoins des usagers.

En conformité avec le règlement cabotage, la politique décisionnelle de la Commission européenne et la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, il faut démontrer l'existence d'un besoin réel de service public.

De manière schématique, on distingue :

- le besoin quantitatif de service public : qui s'exprime en nombre de passagers (PAX) et en volume de marchandises transportés (en mètre linéaire de fret)

- le besoin qualitatif de service public, qui s'exprime en termes de ports desservis, de tarifs, de types d'usagers particuliers, de fréquences et d'horaires concernant la desserte maritime de la Corse.

Les analyses se sont fondées sur les données provenant de l'Observatoire régional des Transports de la Corse (ORTC), des compagnies maritimes et des autorités portuaires. Elles ont été élaborées en concertation avec la Commission européenne et le Secrétariat Général aux Affaires Européennes (SGAE, Services du Premier Ministre) depuis juillet 2017.

Les résultats sont annexés au présent rapport.

VI.2 Les consultations publiques « test » (février / mai 2018)

La carence des compagnies maritimes en situation de libre concurrence ("initiative privée") peut être quantitative (capacités) ou qualitative (exemple : capacité à transporter différents types de marchandises, dont les matières dangereuses, équipage des navires, etc.).

Il faut donc prouver que les besoins en matière de service public ont été dûment pris en compte, soit en effectuant une consultation publique, soit par d'autres moyens appropriés permettant de tenir compte des intérêts des utilisateurs et des prestataires de services.

Le point 2.2. (§14) de la Communication de la Commission européenne du 11 janvier 2012 portant encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public (2012/C 8/03) prévoit la possibilité de mettre en œuvre un test du marché.

En lien avec la Commission européenne, l'Office des Transports de la Corse a organisé deux consultations publiques :

- une première consultation publique a été organisée entre le 2 février et le 2 mars 2018, à destination des utilisateurs de services de transport maritime entre la Corse et le continent, qu'ils soient particuliers (résidents, non-résidents, étudiants, salariés, retraités etc) ou professionnels (grande distribution, transporteurs routiers, entreprises de travaux publics, etc.). Les utilisateurs ont été invités à exprimer leurs points de vue sur la qualité des prestations fournies actuellement par les compagnies maritimes
- une seconde consultation publique a été organisée entre le 9 avril et le 18 mai 2018, à destination :
 - o des compagnies maritimes. Elles ont été invitées à s'exprimer sur leurs capacités à satisfaire la demande de transport maritime de passagers et de marchandises en situation de libre concurrence

- des acteurs économiques. Ils ont de nouveau été invités à s'exprimer sur leur vision de la desserte maritime entre la Corse et le continent, telle qu'elle est actuellement mise en œuvre à la fois par les compagnies hors DSP (en régime d'OSP) et par les compagnies délégataires de service public.

Un véritable test du marché n'avait encore jamais été mis en œuvre au niveau européen dans le domaine des dessertes maritimes à cette échelle. Le test a été expurgé des difficultés révélées lors des consultations test antérieures.

A la suite de ces consultations publiques, les compagnies maritimes et les autorités portuaires corses et continentales ont été auditionnées pour préciser le contenu de leurs réponses (les 17 et 18 mai 2018).

VII. Les résultats des études et des consultations publiques

Concernant le transport de marchandises, il existe toujours un besoin de service public concernant le transport de marchandises entre les cinq ports corses et les ports continentaux.

Les compagnies en situation de libre concurrence ou opérant dans le cadre d'OSP légères ne sont pas en mesure de répondre spontanément à la demande des utilisateurs en termes de volume de marchandises, à destination et en provenance des cinq ports corses. L'offre capacitaire de l'initiative privée ne permet pas de répondre au volume global de la demande des utilisateurs en matière de fret, par ailleurs en croissance importante depuis ces cinq dernières années.

Concernant le transport de passagers, l'analyse capacitaire de l'initiative privée aboutit à devoir constater que les compagnies en situation de libre concurrence sont en mesure de répondre à la demande globale des utilisateurs particuliers (PAX) pour la desserte de quatre des cinq ports corses. Il n'existe plus de besoin quantitatif de service public entre les ports de Bastia, Ajaccio, Isola et Portivechju et le continent.

L'offre capacitaire fournie par l'initiative privée suffit à répondre à la demande globale des utilisateurs, à l'exception de la desserte du port de Prupia, pour laquelle il existe toujours un déficit permanent de capacités privées.

Il est avéré qu'il existe un flux de passagers particulièrement dépendant de la régularité des transports maritimes et notamment en matière d'accès aux soins pour les pathologies lourdes ou complexes ou la médecine gériatrique, non traitées localement et qui nécessitent également le déplacement d'un ou plusieurs accompagnants. A cet égard, l'agence technique de l'information sur l'hospitalisation relève qu'en 15 et 17 % des séjours hospitaliers de résidents en Corse s'effectuent sur le continent. En matière d'études sur le continent, formation initiale ou continue, il est à noter que de nombreuses filières ne sont développées que sur le continent (45 % des bacheliers résidents poursuivent leurs études sur le continent).

Cette nécessité de continuité s'exprime majoritairement sur la zone de Marseille, au regard des équipements médicaux et universitaires.

Pour des besoins certes limités mais incontournables, une liaison sécurisée de desserte quotidienne ou régulière depuis ou à destination des ports de Corse et sur

Marseille reste nécessaire, même si l'offre capacitaire hors DSP peut paraître très largement suffisante au premier regard.

A cette fin, en tenant compte d'un flux de passagers de l'ordre de 100 000 voyages résidents qui ne sont pas tous liés à des motifs impératifs, il apparaît nécessaire de conserver un niveau limité de flux sécurisé sur Marseille de l'ordre de 50 000 voyages, soit 25 000 passagers (en tenant compte qu'un passager effectue un aller-retour) tous ports corses confondus par rapport à près de 3 millions de passagers Corse - continent.

PARTIE III : Caractéristiques du nouveau périmètre du service public de desserte maritime

Le nouveau périmètre du service public de transport maritime entre la Corse et le continent est le suivant. Il vous est demandé de le confirmer.

VIII. Le besoin quantitatif de service public

Il ressort des études, du test du marché et des auditions des compagnies que le nouveau périmètre du service public de transport maritime de marchandises et de passagers, en termes de volumes, est le suivant.

PORT	PAX		FRET ROLL (ml)		Fréquence
	mensualisé	annuel	mensualisé	annuel	
AIACCIU	833	10 000	41 666	500 000	7j/7
BASTIA	833	10 000	66 666	800 000	7j/7 + 15 rotations supplémentaires par an
LISULA	208	2 500	4 166	50 000	3j/7 + 10 rotations supplémentaires par an
PRUPIA	5 500	66 000	7 500	90 000	3j/7
PURTIVECHJU	208	2500	13 333	160 000	3j/7
TOTAL	7582	91 000	133 331	1 600 000	-

Votre Assemblée pourra constater qu'il existe un besoin quantitatif de service public en matière de transport de marchandises entre le port de Marseille d'une part, et les ports d'Aiacciu, Bastia, Purtivechju, Prupia et Lisula d'autre part.

Toutefois, compte-tenu de l'impact très modéré du besoin de service public concernant les passagers, hormis la liaison sur Prupia, une compensation ne paraît pas devoir s'imposer, le but étant uniquement de sécuriser la régularité de la desserte.

Les conventions actuelles présentent un périmètre différent du périmètre issu du résultat des études, du test du marché et des auditions des compagnies.

Le futur mode de gestion qui sera en place à compter du 1^{er} octobre 2019 devrait avoir ce nouveau périmètre pour chacun des ports corses.

IX. Le besoin qualitatif de service public

Contrairement aux obligations de service public, le règlement cabotage du 7 décembre 1992 ne dresse pas une liste limitative du contenu des obligations de service public susceptibles d'être imposées au délégataire.

Elles peuvent comporter 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 ou encore, la qualité de service ou des considérations environnementales.

Il ressort des résultats des études, des consultations publiques, des auditions des compagnies et des autorités portuaires que le périmètre des sujétions de service public actuel, avec compensation financière pour le délégataire pour les passagers sur la liaison de Prupia et le fret sur l'ensemble des ports, correspond dans une très large mesure à la demande des utilisateurs.

L'analyse et la justification du périmètre exact du service public sont décrites en Partie VI du présent rapport.

Il vous est proposé d'adopter ce périmètre de service public, identifié sur la base du cadre juridique européen et français, tel que précédemment rappelé.

PARTIE IV : Modalités d'exécution du service public de transport

X. La nécessité de maintenir le régime unilatéral d'OSP (PAX / fret)

Lors de la consultation publique qui a été organisée par l'Office des Transports de la Corse en avril 2018 (publiée au niveau communautaire, dans la presse spécialisée et dans la presse locale), les compagnies maritimes devaient exprimer le niveau de service qu'elles se proposaient de réaliser spontanément en situation de libre concurrence (sans régime d'OSP, sans DSP avec compensation financière), pour le transport de passagers, de véhicules légers et de marchandises.

Seules 3 compagnies maritimes sur les 4 desservant la Corse ont répondu à cette consultation destinée à évaluer les possibilités pour le marché concurrentiel à réaliser, même partiellement, la desserte de la Corse. Aucune autre compagnie maritime ne s'est montrée intéressée, même dans une situation de libre concurrence. L'initiative privée apparaît donc comme très réduite.

En outre, aucune des trois compagnies maritimes qui a répondu ne propose spontanément d'exploiter une activité de transport maritime en marché libre, sans régime unilatéral d'OSP.

Il existe une carence qui justifie le maintien du régime OSP, pour répondre à la demande des utilisateurs en matière de fréquences et de tarifs.

Sans régime unilatéral d'OSP, les compagnies n'exécuteraient pas spontanément le même niveau de services de transport de passagers et de marchandises.

Il vous est donc proposé de maintenir le régime unilatéral d'OSP pour le transport de passagers et de marchandises, entre les ports continentaux de Marseille, Toulon et Nice et les cinq ports corses.

XI. La nécessité de maintenir le régime de DSP pour le fret

Il ressort des réponses au test du marché et des auditions des compagnies qu'un simple régime unilatéral d'OSP ne saurait suffire à satisfaire la demande des opérateurs économiques en termes de transport de marchandises.

Le maintien d'un cumul régime unilatéral / conventionnel d'OSP pour le transport de marchandises apparaît nécessaire car un simple régime unilatéral d'OSP ne suffirait pas à répondre à la demande des chargeurs, des opérateurs économiques (chargeurs, moyennes et grandes surfaces, etc).

Concernant le port continental à partir duquel les cinq ports corses continueront d'être desservis, les études démontrent qu'il n'y a pas de substituabilité entre les ports de Marseille et de Toulon. Le port de Marseille est le seul à pouvoir accueillir le volume de marchandises correspondant à la demande.

En conséquence, il vous est proposé de maintenir le régime conventionnel d'obligations de service public de transport de marchandises entre le port de Marseille et les cinq ports corses.

XII. Le transport de passagers reste dans le périmètre du service public

Compte-tenu des résultats des études et du test du marché, respectant les exigences européennes, il vous est proposé de maintenir le transport de passagers dans leur périmètre des conventions de délégation de service public.

Ce changement qu'il vous est proposé d'accompagner ne signifie pas pour autant la disparition ou la réduction du champ du service public pour l'ensemble des passagers et en particulier des résidents.

Les compagnies maritimes continuent de se voir imposer des sujétions de service public au titre du régime unilatéral d'OSP, en termes de tarifs, de fréquences et d'horaires tout au long de l'année pour les services de transport maritime de passagers, de véhicules légers et de marchandises.

Le changement réside dans le fait que ces sujétions de service public ne seront plus compensées financièrement par la Collectivité de Corse.

Le surcoût occasionné par les seules sujétions de service public associées au transport de marchandises sera compensé si besoin par la contribution versée par l'OTC au délégataire.

Hormis Prupia, les coûts associés au transport de passagers seront couverts par les recettes perçues sur les usagers, avec la mise en place d'une comptabilité analytique fine et étroitement contrôlée permettant de ventiler la structuration actuelle des coûts entre PAX et fret.

L'économie qui pourrait résulter de ce nouveau périmètre de la DSP n'est pas quantifiable en l'état car elle résultera de la procédure de mise en concurrence préalable à la conclusion des futures conventions.

Ainsi, le fait que le transport de passagers ne soit plus compensé financièrement par la Collectivité de Corse et par l'OTC ne signifie pas qu'il ne s'agit plus de service public.

Ainsi, les compagnies maritimes pourront bien évidemment continuer de transporter des passagers comme aujourd'hui.

PARTIE V : Étude des différents modes de gestion

L'étape suivante consiste à analyser les différents modes de gestion d'un service public pour en déduire que mode de gestion serait le plus adapté au transport maritime de marchandises, et accessoirement de passagers, entre la Corse et le continent.

On distingue classiquement :

- la gestion internalisée : la régie (directe ou personnalisée via un EPIC local) (I)
- la gestion indirecte : la délégation de service public et le marché public (II).

L'étude des avantages et des inconvénients de chacun de ces modes de gestion (III) conduit à devoir conclure que la délégation de service public reste le mode de gestion le plus adéquat concernant la desserte maritime Corse / continent (IV).

XIII. Le mode de gestion internalisé : la régie

La régie peut avoir ou non une personnalité morale distincte de la CdC.

XIII.1 Présentation générale des régies

La gestion en régie directe du service public se définit comme la prise en charge directe du service public de l'activité de service public par la collectivité locale compétente avec ses propres moyens financiers, humains et matériels.

Cependant, le développement des services publics à caractère industriel et commercial a suscité la création d'institutions de gestion spécifiquement adaptées à ces missions disposant d'une autonomie croissante allant pour certaines jusqu'à l'octroi d'une personnalité morale distincte. L'individualisation de l'activité était justifiée par le régime juridique des services publics à caractère industriel et commercial à dominante de droit privé.

La régie revêt ainsi deux acceptions :

- notion fonctionnelle retenue pour désigner le mode de gestion du service public désignée par le terme « *gestion en régie directe* »
- notion organique pour qualifier l'institution de gestion désignée par le terme « *régie statutaire* ».

En application de l'article L. 2221-4 du code général des collectivités territoriales, la régie peut revêtir deux formes et être dotée :

- soit de la personnalité morale et de l'autonomie financière, il s'agit de la régie « *personnalisée* »
- soit de la seule autonomie financière, il s'agit de la régie « *autonome* ».

La régie personnalisée constitue une personne morale de droit public chargée de gérer un service public, elle ne se confond donc pas, sur le plan juridique, avec la collectivité territoriale qui l'a créée.

Il s'agit d'un « établissement public local » (article L. 2221-10 du CGCT) disposant d'organes d'administration, d'un budget autonome, d'un patrimoine, d'un personnel et répondant à un régime juridique particulier.

La régie autonome se traduit par le fait que les produits et charges doivent figurer dans un budget annexe à celui de la collectivité. Elle est administrée, sous l'autorité de l'autorité exécutive et de l'assemblée délibérante, par un conseil d'exploitation et un directeur désignés dans les mêmes conditions sur proposition de l'autorité exécutive.

XIII.2 Les règles communes à la régie personnalisée et autonome

La régie autonome et la régie personnalisée sont dirigées par un directeur et respectivement administrées par un conseil d'exploitation et un conseil d'administration présidés par un président élu en son sein.

XIII.2.1. L'organe délibérant (le conseil d'exploitation ou le conseil d'administration)

Le nombre et la qualité des membres du conseil d'exploitation ou du conseil d'administration sont fixés dans les statuts par l'assemblée délibérante qui détermine également les conditions de révocation des membres.

Les membres du conseil sont désignés par l'assemblée délibérante sur proposition de l'autorité exécutive.

Le nombre des membres ne peut être inférieur à trois et les représentants de la collectivité doivent détenir la majorité des sièges du conseil. L'organe délibérant peut donc comprendre des membres qui ne sont pas des élus et reconnus pour leur compétence professionnelle dans le domaine d'activité de la régie.

XIII.2.2. Le directeur

Il y a dans chaque régie un directeur désigné (mais non nommé) comme le conseil par l'assemblée délibérante sur proposition de l'autorité exécutive.

Les fonctions de directeur sont incompatibles avec :

- tout mandat électif national ou local recouvrant le champ territorial de la régie
- la fonction de membre au sein du conseil d'administration ou du conseil d'exploitation de la régie
- la prise d'intérêt dans des entreprises en rapport avec la régie, l'occupation d'une fonction dans ces entreprises ou la réalisation de prestations pour leur compte.

Ce mécanisme d'incompatibilités démontre que la collectivité peut confier le fonctionnement de la régie à une personne dotée de fortes compétences dans le secteur d'activités envisagé tout en conservant un droit de regard sur cette gestion quotidienne.

XIII.2.3. Régime financier

La régie personnalisée ainsi que la régie autonome disposent d'un budget propre distinct de celui de la collectivité de rattachement.

Elle dispose d'une dotation initiale dont le montant est déterminé par l'assemblée délibérante de la collectivité de rattachement et qui représente la contrepartie des créances ainsi que des apports en nature ou en espèces effectués par la collectivité, déduction faite des dettes ayant grevé leur acquisition, lesquelles sont mises à la charge de la régie.

XIII.3 Les spécificités de la régie autonome

La régie autonome n'a pas de personnalité juridique distincte de la collectivité de rattachement qui lui sert de support. Aussi, le souci d'individualiser la régie sans la personnaliser conduit à une organisation administrative complexe articulant les organes propres à la régie de ceux propres à la collectivité de rattachement.

XIII.3.1. Le conseil d'exploitation: une compétence à la discrétion de l'organe délibérant de la collectivité de rattachement

Le conseil d'exploitation détient des compétences propres mais joue principalement un rôle consultatif. Il délibère sur les affaires de la régie mais seulement dans la mesure où le pouvoir de décision n'appartient pas à l'assemblée délibérante de la collectivité de rattachement.

Son pouvoir de décision est donc en réalité résiduel, il est à la discrétion de la collectivité de rattachement qui peut l'amputer librement.

Il peut toutefois procéder à toutes mesures d'investigation et de contrôle et il peut présenter à l'autorité exécutive de la collectivité de rattachement toutes propositions utiles.

La consultation du conseil d'exploitation préalablement à toutes les délibérations de l'assemblée de la collectivité de rattachement est obligatoire. Cette consultation s'impose également à l'autorité exécutive pour toutes les questions d'ordre général intéressant le fonctionnement de la régie.

XIII.3.2. Le directeur

Le directeur assure le fonctionnement des services de la régie :

- il prépare le budget
- il procède aux ventes et achats courants
- il nomme et révoque les employés de la régie (uniquement les agents de droit privé).

XIII.3.3. L'assemblée délibérante de la collectivité de rattachement

L'assemblée délibérante de la collectivité de rattachement est en réalité l'autorité délibérante à titre principal. L'article R. 2221-72 du CGCT énumère les attributions de l'assemblée délibérante :

- autorise l'autorité exécutive de la collectivité de rattachement à intenter ou soutenir les actions judiciaires, à accepter les transactions ;
- vote le budget de la régie et délibère sur les comptes ;
- délibère sur les mesures à prendre d'après les résultats de l'exploitation à la fin de chaque exercice et, au besoin, en cours d'exercice ;
- règle les conditions de recrutement, de licenciement et de rémunération du personnel.

Cependant, comme indiqué antérieurement, cette liste n'est pas limitative puisque l'article R. 2221-64 du CGCT prévoit que l'assemblée délibérante se réserve des

catégories d'affaires. Aussi, le statut établi par l'assemblée organise la répartition des compétences de la régie et indique celles que l'assemblée entend se réserver.

XIII.3.4.L'autorité exécutive de la collectivité de rattachement

Cette autorité joue un rôle décisif dans l'organisation de la régie : elle est l'autorité exécutive de la régie. En effet, l'autorité exécutive est le représentant légal de la régie et l'ordonnateur. Elle présente le budget et exécute les décisions de l'assemblée délibérante.

XIII.4 Les spécificités de la régie personnalisée

XIII.4.1.Le Conseil d'administration

Le Conseil d'administration :

- délibère sur toutes les questions intéressant le fonctionnement de la régie = **clause de compétence générale**,
- vote le budget
- décide des acquisitions, aliénations, locations de biens mobiliers ou immobiliers qui appartiennent à la régie
- autorise le directeur à conclure les contrats et marchés et à ester en justice au nom de la régie, etc.

XIII.4.2.Le directeur

Il est nommé par le président du conseil d'administration mais désigné par l'assemblée délibérante de la collectivité de rattachement sur proposition de l'autorité exécutive :

- ⇒ Il agit sous l'autorité et le contrôle du Président
- ⇒ Il est "*le représentant légal de régie*"
- ⇒ Il assure "*le fonctionnement de la régie*" (article R. 2221-28 du CGCT), ce qui implique qu'il :
 - prend les mesures nécessaires à l'exécution des décisions du Conseil d'administration
 - il est l'ordonnateur de la régie : prescrit l'exécution des recettes et des dépenses et prépare le budget
 - exerce la direction de l'ensemble du service et assure la qualité de supérieur hiérarchique des agents de la régie, sous réserve des dispositions concernant l'agent comptable qui est contrôlé, lui, par les services financiers et du Trésor de l'État
 - recrute et licencie le personnel dans la limite des inscriptions budgétaires

- il passe en exécution des décisions du CA, tous actes contrats et marchés.

XIII.5 Les justifications du recours à la régie

Plusieurs éléments de contexte peuvent justifier le recours à la régie. Il faut ensuite s'interroger sur le choix entre la régie autonome et personnalisée.

XIII.5.1. Pourquoi recourir à une gestion en régie ?

Le choix éventuel de la création d'une régie peut procéder :

- d'une volonté de la collectivité de définir, gérer et contrôler entièrement le service selon ses exigences
- d'une volonté de développement extrêmement forte du service à tel point que les entreprises privées ne pourraient assumer les éventuels risques qui y sont liés, ou alors à un coût prohibitif
- d'une situation concurrentielle à caractère oligopolistique ne favorisant aucunement les intérêts de la collectivité face à la position dominante des opérateurs privés.

XIII.5.2. Le choix entre la régie autonome et personnalisée

Différents motifs justifient généralement la création d'une régie personnalisée plutôt qu'une régie autonome :

- garantie de transparence renforcée puisque l'établissement public constitue une personne morale distincte de la collectivité de rattachement avec un budget propre
- nécessité d'indépendance par rapport à l'organe délibérant
- souci de faire échapper l'établissement public à la hiérarchie territoriale
- besoin de créer une institution indépendante pour la gestion d'un service ponctuel ou provisoire.

La régie personnalisée présente cependant un inconvénient fiscal important par rapport à la régie autonome : la doctrine fiscale refuse d'admettre au regard de la règle fiscale que les régies dotées de la personnalité morale puissent être considérées comme des régies. Elles ne bénéficient donc pas de l'exonération d'impôts sur les sociétés⁵ (soit 33 % du résultat brut).

⁵ Instruction DA 4H-1351, 1^{er} mars 1995

XIII.5.3. Un recours peu opportun pour la desserte maritime de la Corse

Le règlement du 7 décembre 1992 impose la libre circulation des prestations de service de transport mais prévoit deux exceptions lorsque les services fournis par le secteur concurrentiel ne sont pas suffisants :

- le contrat de service public
- l'obligation de service public.

La question se pose de savoir si la constitution d'une régie constitue une entrave à la libre circulation des prestations de service de transport.

D'un côté, il peut être considéré que la régie n'entrave pas la libre circulation des prestations de service public qui peuvent toujours être réalisées même sur une liaison couverte par une régie.

Par ailleurs, le législateur français prévoit que la CdC "peut" désigner des compagnies maritimes⁶, dans le respect des procédures de publicité et de mise en concurrence, pour l'exploitation de la desserte maritime. Il s'agit donc d'une faculté et non d'une obligation. Par conséquent, la CdC peut recourir à des compagnies maritimes tierces ou à la régie.

D'un autre côté et dans les faits, dans le cadre d'une régie, la collectivité, en l'occurrence la CdC, organise le service de transport maritime et l'exploite avec ses propres moyens. La création de la régie restreint la concurrence puisque la régie n'a pas été sélectionnée à l'issue d'une procédure de mise en concurrence.

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

Compte tenu de ces éléments, il apparaît peu opportun de recourir à la régie.

Caractéristiques principales	Observations
Faisabilité juridique/opportunité juridique = risque important	Le recours à la régie ne paraît pas opportun : <ul style="list-style-type: none">• des compagnies maritimes sont présentes sur le marché• risque d'une faible rentabilité de la régie OU restriction de la concurrence
Modalités de constitution	Pas de difficulté particulière

⁶ Article L. 4424-19 du code général des collectivités territoriales

Durée de la procédure de constitution	6 mois
Risque d'exploitation	A la charge de la collectivité
Maîtrise du service	Gestion totale du service par la collectivité
Régime financier	Comptabilité publique
Savoir-faire du privé	Uniquement à travers le directeur et certains membres de l'organe délibérant (conseil d'exploitation ou d'administration)
Personnel	Droit privé sauf le directeur et le comptable public

XIV.Le recours à un mode de gestion externalisé

Le mode de gestion externalisé se caractérise par la réalisation d'une prestation pour le compte de la collectivité par une personne morale distincte.

Les deux principaux modes de gestion externalisés sont la délégation de service public ainsi que le marché public.

Ces deux catégories de contrats ont chacune fait l'objet d'une profonde réforme :

- la délégation de service public avec l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession
- les marchés publics avec l'ordonnance n° 2015-889 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics qui supprime les contrats de partenariat et met en place les marchés de partenariat.

XIV.1La délégation de service public

XIV.1.1.Définition de la délégation de service public

La délégation de service public (DSP) est définie par les dispositions de l'article L.1411-1⁷ du Code général des collectivités territoriales de la manière suivante :

"Une délégation de service public est un contrat de concession au sens de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, conclu par écrit, par lequel une autorité délégante confie la gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

La part de risque transférée au délégataire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le délégataire ne doit pas être purement nominale ou négligeable. Le délégataire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service.

⁷ Résultant de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession

Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages, de réaliser des travaux ou d'acquérir des biens nécessaires au service public".

Cette définition résulte d'une réforme récente à savoir l'ordonnance du 29 janvier 2016 susvisée relative aux contrats de concession.

Cinq éléments caractérisent une convention de délégation de service public :

- le délégant est une personne morale de droit public
- le contrat a pour objet la gestion d'un service public
- le délégataire bénéficie d'une véritable délégation
- le délégant transfère le risque lié à l'exploitation du service
- le transfert de risque a pour contrepartie le droit d'exploiter le service assorti ou non d'un prix.

Les frontières entre la délégation de service public et le marché public, dont la réglementation a également fait l'objet d'une réforme récente, sont souvent étroites.

Aussi, il ressortait de la jurisprudence que les principaux critères permettant de distinguer ces deux contrats étaient l'existence d'un service public et la rémunération qui doit être substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation dans le cadre d'une délégation de service public.

Ces critères ne sont pas fondamentalement remis en cause, mais sont davantage axés sur l'existence d'un risque d'exploitation au moins partiel pesant sur le délégataire, de sorte qu'il n'est pas assuré par le contrat d'assurer la rentabilité de son exploitation.

Dans le cadre d'un marché public, le prestataire est rémunéré sur la base d'un prix global et forfaitaire ou unitaire déconnecté des résultats d'exploitation du service, et qui couvre les charges d'exploitation de l'entreprise sur la base d'une offre de service donnée. Quel que soit le résultat de son activité, le prestataire ne subira pas les conséquences financières et sera rémunéré à hauteur du prix contractuellement défini à l'acte d'engagement.

En revanche, dans le cadre d'une délégation de service public, l'article L. 1411-1 du CGCT impose que le délégataire supporte un risque lié à l'exploitation du service. Le paragraphe 2 de cet article est particulièrement précis sur la notion de risque :

"La part de risque transférée au délégataire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le délégataire ne doit pas être purement nominale ou négligeable. Le délégataire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service".

Avant la réforme sur les concessions, l'article L. 1411-1 du CGCT prévoyait que la rémunération "est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation". Cet élément de définition était donc moins précis que la définition actuelle mais pour autant, le critère demeure et ses conditions d'application ne devraient pas être modifiées, du moins à la marge.

Dès lors, il est possible de s'appuyer sur la jurisprudence appliquant l'article L. 1411-1 du CGCT avant la réforme.

Pour apprécier l'existence d'une rémunération substantiellement liée aux résultats de l'exploitation, le juge administratif examine le risque et l'amplitude de variation de ces recettes et donc de la rémunération du délégataire.

En matière de transport, le Conseil d'État a jugé que les compensations tarifaires versées par la collectivité varient selon la fréquentation et relèvent ainsi de la rémunération liée aux résultats de l'exploitation. Par ailleurs, le délégataire assume une part significative du risque d'exploitation dès lors qu'il prend en charge 30 % du déficit d'exploitation⁸.

Il faut donc s'assurer que le risque de variation des recettes, à travers les services réalisés et la fréquentation est réel et que délégataire supporte une part non négligeable du déficit d'exploitation.

XIV.1.2. Les différentes catégories de délégation de service public en matière de services

Contrairement au marché public, le régime d'exécution d'une délégation de service public est assez souple. Aussi, les délégations de service public peuvent présenter des caractéristiques différentes en ce qui concerne la répartition des missions et des risques et le mode de rémunération du délégataire.

Sur la base de ces éléments, il est possible d'identifier trois catégories de délégation de service public : l'affermage, la régie intéressée⁹ et la gestion à prix forfaitaire.

L'affermage

Caractéristiques	Collectivité	Entreprise
Missions	Financement et réalisation de l'investissement nécessaire au fonctionnement du service public Mise à disposition de ces investissements à l'exploitant. Dans le cas présent, il pourrait s'agir de la mise à disposition des navires.	Chargée de l'exploitation
Aléa des recettes et/ou charges		Aléas commercial (risque sur les recettes) et industriel (risque sur les charges)
Rémunération de l'exploitant		Redevances sur les usagers Contribution financière de la Collectivité

⁸ CE, 7 novembre 2008, *Département de la Vendée*, req. n° 291794

⁹ Dans le domaine des prestations de services

La régie intéressée

La régie intéressée¹⁰ est un contrat par lequel la Collectivité confie l'exploitation du service à un exploitant (le régisseur).

Caractéristiques	Collectivité	Entreprise
Missions	Investissement	Exploitation
Aléa des recettes (commercial) et/ou charges (aléa industriel)	Charges d'exploitation sur la base d'un budget d'exploitation établi contractuellement Aléa commercial	Aléa industriel et éventuellement un aléa commercial
Rémunération	Collectivité perçoit les recettes d'exploitation que l'entreprise lui reverse	Prime variable en fonction des résultats sur la base d'un ou plusieurs critères d'intéressement tels que la quantité produite, les recettes, les charges, la qualité de service

Le principal inconvénient de ce type de contrat est l'implication de la collectivité dans la gestion quotidienne et ses conséquences en termes d'organisation des services, notamment du point de vue économique, technique, juridique et comptable.

Le régisseur intéressé est regardé comme agissant pour le compte de la collectivité et non pour son propre compte. Dès lors, il doit être considéré comme gérant des deniers publics et non des recettes privées et doit se conformer aux dispositions des articles R. 1617-1 et suivants du code général des collectivités territoriales.

La gestion à prix forfaitaire

Caractéristiques	Collectivité de Corse	Entreprise
Missions	Investissement	Exploitation
Aléa des recettes (commercial) et/ou charges (aléa industriel)	Aléa commercial	Aléa industriel
Rémunération		Facturation forfaitaire des charges ainsi que sa rémunération pour la prestation rendue souvent exprimée à travers une prime de gestion forfaitaire Intéressement accessoire

La qualification de délégation de service public est généralement exclue en matière de gestion à prix forfaitaire puisque la rémunération est quasiment déconnectée des résultats de l'exploitation.

¹⁰ A ne pas confondre avec la notion de régie au titre de la gestion internalisée.

XIV.1.3.Faisabilité juridique du recours à la délégation de service public pour l'exploitation du service public de desserte maritime de la Corse

La délégation de service public est caractérisée par le service public et le risque d'exploitation. Au cas présent, il ne fait pas de doute que compte tenu de l'objet du service qui est d'assurer la continuité territoriale¹¹, il s'agit bien d'une activité d'intérêt général dont l'organisation par la CdC en fera un service public.

Par ailleurs, l'article L. 4424-19 du code général des collectivités territoriales indique expressément que "des obligations de service public sont imposées par la collectivité territoriale de Corse sur certaines liaisons aériennes ou maritimes pour assurer le principe de continuité territoriale". Dès lors, pour le législateur, la desserte maritime organisée par la CdC constitue bien un service public.

Le mécanisme contractuel devra par ailleurs transférer le risque d'exploitation auprès de l'opérateur.

Le risque d'exploitation est défini dans la Directive concessions du 26 février 2014 (article 5) :

*« L'attribution d'une concession de travaux ou d'une concession de services implique le transfert au concessionnaire d'un risque d'exploitation lié à l'exploitation de ces travaux ou services, comprenant le **risque lié à la demande, le risque lié à l'offre ou les deux** ».*

Dans le cadre de l'exploitation du service public de desserte maritime de la Corse, le délégataire supportera le risque lié à la demande car ses recettes seront liées à ses prévisions de trafic qui ne sont pas compensées ou couvertes si les objectifs ne sont pas atteints et le risque lié à l'offre car il est le seul responsable de l'évolution de ses coûts de production (pas de mécanisme de couverture sur les charges).

XIV.1.4.Modalités de passation de la délégation de service public

Une procédure de publicité et de mise en concurrence préalable à la conclusion de la convention est obligatoire. L'intérêt de la procédure est qu'il est possible de conduire une procédure négociée avec les différents candidats à la délégation de service public.

Par ailleurs, l'autorité délégante a le choix entre une procédure restreinte ou une procédure ouverte.

Dans le cadre d'une procédure restreinte, les candidats ne peuvent présenter une offre que si leur candidature a été retenue. Dans le cadre d'une procédure ouverte, les candidats peuvent communiquer en même temps leur candidature et leur offre. Bien évidemment, leur offre ne sera étudiée que si leur candidature est admise.

¹¹ Article L. 4424-18 du code général des collectivités territoriales

Le tableau suivant synthétise les caractéristiques de la délégation de service public :

Éléments d'analyse	Observations
Faisabilité juridique/opportunité	Oui
Mode de passation	Procédure négociée
Durée de la procédure de passation	En principe, un an à compter de la publication de l'avis d'appel public à la concurrence sauf urgence justifiant l'application de délais plus courts - auquel il faut ajouter les délais d'information et de pré-notification à la Commission européenne (1,5 mois en moyenne à compter du jour où elle a reçu les documents)
Risque d'exploitation	A la charge du délégataire
Maîtrise du service	Le délégataire a la gestion du service public en toute autonomie, la collectivité contrôle l'exécution
Régime financier	En principe, le délégataire finance les charges et perçoit les recettes versées par les usagers. Le service de transport maritime étant déficitaire du fait des obligations de service public, la collectivité verse une contribution forfaitaire calculée sur la base d'une estimation des charges et des recettes d'exploitation
Savoir-faire du privé	Compte-tenu de l'autonomie du délégataire, la collectivité bénéficie de son savoir-faire

XIV.2 Le recours aux marchés publics

Au regard de l'article L. 4424-20 du CGCT alinéa 2, il semble que le législateur ait exclu voire interdit le recours à ce mode contractuel :

« En prenant en considération les priorités de développement économique définies par la collectivité territoriale de Corse, l'office des transports de la Corse conclut avec les compagnies désignées pour l'exploitation des liaisons mentionnées à l'article L. 4424-19 des conventions de délégation de service public qui définissent les tarifs, les conditions d'exécution et la qualité du service ainsi que les modalités de contrôle ».

Deux interprétations de cet article sont possibles.

Soit l'Office des Transports de Corse (OTC) n'est compétent que pour signer des conventions de délégation de service public, la CdC pouvant signer tout autre contrat.

Soit ni la CdC ni l'OTC ne sont compétents pour signer d'autres conventions que des délégations de service public.

Bien que les travaux parlementaires n'apportent pas d'éclaircissement particulier sur ce point, la seconde interprétation semble la plus appropriée pour deux raisons.

Tout d'abord, il n'y aurait pas de raison que l'OTC ne puisse conclure des marchés publics alors qu'il dispose de la compétence en matière maritime et constitue un établissement public disposant de la personnalité morale.

Ensuite, il appartient bien à l'OTC de répartir la dotation de continuité territoriale entre le transport maritime et aérien, dès lors, il devrait pouvoir signer tout contrat de transport ayant un lien avec le transport maritime et financé par la dotation de continuité territoriale. Dès lors, il n'y a pas de raison particulière justifiant que seule la CdC puisse recourir aux marchés publics.

En réalité, l'interprétation la plus logique serait que l'OTC a compétence pour signer tout contrat relatif au transport maritime dès lors que la CdC a désigné la compagnie maritime.

Certes, une telle interprétation est restrictive puisqu'elle interdit le recours aux marchés publics, cependant, il semble bien s'agir de la volonté du législateur qui a expressément fait référence à la notion de délégation de service excluant de ce fait les marchés publics.

Ce mode de gestion n'est donc pas envisageable au cas présent.

XV.Motifs de choix de la délégation de service public

Afin de déterminer le mode de gestion le plus approprié aux besoins des usagers ainsi que de la Collectivité de Corse et de ses capacités, deux approches peuvent être adoptées :

- une méthode d'évaluation appliquée à chaque mode de gestion
- une approche comparative au regard des particularités de la desserte maritime en Corse.

XV.1 Étude des avantages et inconvénients de chaque mode de gestion

Cette méthode s'appuie sur une analyse concrète des avantages et inconvénients de chaque mode de gestion pour l'exploitation de la desserte maritime dans le contexte juridique, économique et géographique de la Collectivité de Corse.

XV.1.1. La régie

Avantages	Pas de difficulté particulière pour la constitution de la régie
	Durée de constitution d'environ de 6 mois
	Gestion totale du service par la collectivité
	La CdC est l'autorité concédante des ports d'Aiacciu et de Bastia

	La CdC récupère au moins partiellement le bénéfice des rémunérations de structure et marges touchées par l'actuel exploitant. Elle est certaine de ne pas payer au travers de sa contribution plus que le coût réel du service.
Inconvénients	Sans intérêt au regard du marché concurrentiel : <ul style="list-style-type: none"> • plusieurs compagnies maritimes sont présentes sur le marché • risque d'une faible rentabilité de la régie OU restriction de la concurrence
	Comptabilité publique
	Savoir-faire du privé uniquement à travers le directeur et certains membres de l'organe délibérant
	La contribution de la Collectivité est immédiatement impactée par les surcoûts financiers
	Risques entièrement à la charge de la régie et donc de la CdC
	Double emploi avec l'OTC (créé par la loi)
	Nécessité de disposer des moyens matériels et financiers pour gérer la desserte maritime
	Absence d'expérience de la CdC dans l'exploitation opérationnelle du transport de passagers et de marchandises
Risque d'incompatibilité avec la réglementation européenne	

XV.1.2. La délégation de service public

Avantages	Savoir-faire du privé
	Risque d'exploitation et financier porté par le délégataire
	Financement des charges par le délégataire
	Bonne lisibilité des rôles respectifs de l'autorité organisatrice et des exploitants dans le cadre de la gestion du service public
	Possibilité d'ouvrir le marché à différentes entreprises
Inconvénients	Maîtrise limitée du service par la CdC
	OTC verse une contribution basée sur une estimation faite par le délégataire
	Le calendrier de la procédure est contraint, la convention devant entrer en vigueur le 1 ^{er} octobre 2019

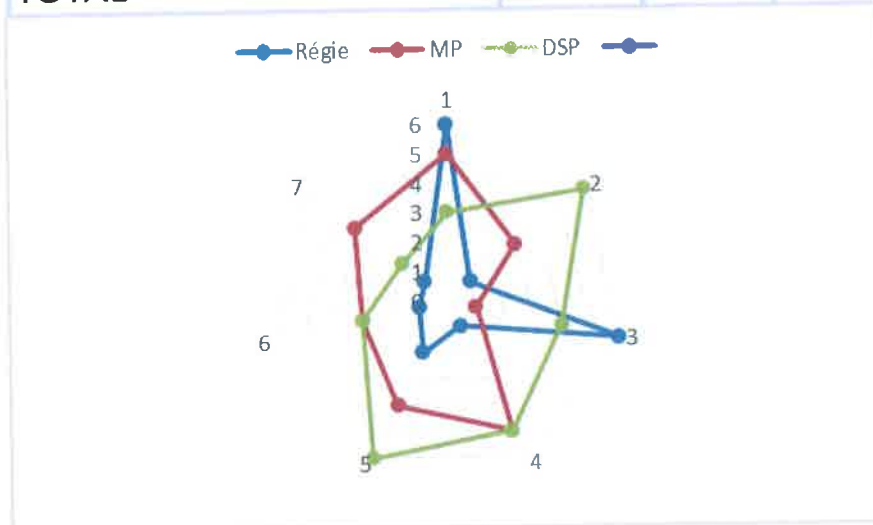
XV.2 Conclusion

Comme exposé dans le chapitre précédent, chaque mode de gestion présente ses propres caractéristiques et le choix d'un mode résulte en réalité de la volonté ou non de recourir à une gestion internalisée traduisant une maîtrise entière du service et le transfert de l'ensemble des risques sur la collectivité.

Pour les raisons exposées supra (II et III.1.2.), le recours à la délégation de service public paraît le mieux adapté, qui plus est dans un contexte de gestion à brève durée, afin de préparer précisément une réflexion approfondie sur les mécanismes les plus appropriés.

Le tableau et le graphique concentrent les différents critères de comparaison permettant d'aboutir au choix du mode de gestion le plus approprié à la Collectivité de Corse pour la desserte maritime :

	Régie	MP	DSP
1 Maitrise du service	6	5	3
2 Risque financier	1	3	6
3 Risque juridique	6	1	4
4 Risque d'exposition	1	5	5
5 Risque métier	2	4	6
6 Risque mode de gestion	1	3	3
7 Risque calendrier	1	4	2
TOTAL	18	25	29



PARTIE VI : Principales caractéristiques de la future délégation de service public

Compte-tenu du résultat des études préalables conduites entre juillet 2017 et mai 2018, du test du marché et des auditions menées en mai 2018, il y a lieu de modifier le périmètre des futures conventions.

Le service public de transport maritime doit à présent être principalement axé sur le transport de marchandises, compte-tenu des contraintes inhérentes à ce type de transport et de l'évolution de la demande, en forte croissance ces 5 dernières années.

Le transport de passagers se limite quant à lui à destination et en provenance du port de Prupia, pour lequel il existe toujours une carence de l'initiative privée qui justifie une intervention publique dans le cadre du versement d'une compensation financière pour l'exécution des sujétions de service public.

En termes de tarification, le calcul par le biais d'un équivalent routier justifie la baisse du tarif maritime de 42,50 € à 35 € le mètre linéaire dans le cadre du régime d'OSP, et de 40 € à 35 € dans le cadre du régime de la DSP

S'agissant du tarif « pax » résident, il est proposé de faire évoluer la grille tarifaire à la baisse, de l'ordre de 25 % sur deux postes : le tarif pour le passage et le tarif pour le VL. Le tarif relatif à l'installation resterait inchangé.

Pour le reste et compte-tenu de la volonté de prolonger temporairement le mode d'organisation existant en prévision d'une modification profonde, il n'y pas lieu de modifier les autres caractéristiques principales des conventions actuellement en vigueur compte tenu de la faible durée des futures conventions (15 mois), et notamment la méthodologie de mise en œuvre du contrôle de la surcompensation.

Il est opportun de maintenir un montant de compensation forfaitaire fixe, en conservant le mécanisme de retour à meilleure fortune destiné à contrôler et prévenir tout risque de surcompensation, basé sur la différence entre le résultat net prévisionnel et le résultat net réalisé.

La CdC et l'Office ont entrepris depuis l'année 2016 un travail d'assainissement financier, ayant abouti à une baisse de plus de 25 % de la contribution publique.

XVI. Une convention par ligne

Les différentes lignes ouvertes à la concurrence sont les suivantes, au départ ou à destination du port de Marseille :

- Aiacciu
- Bastia
- Purtivechju
- Prupia
- Lisula.

XVII. Les volumes de marchandises et le nombre de passagers à transporter

Les volumes de marchandises et le nombre de passagers à transporter dans le cadre des futures conventions de délégation de service public correspondent aux résultats de l'analyse des capacités des compagnies maritimes en situation de libre concurrence par rapport à la demande des utilisateurs pour les 4 quatre dernières années.

Il en résulte un besoin quantitatif de service public qui correspond au périmètre futur des services de desserte tels qu'ils devront être exécutés par le délégataire. Les données ci-dessous reproduites expriment des capacités entrée et sortie.

Fret (ml)	BASTIA	AIACCIU	PURTIVECHJU	PRUPIA	LISULA
janvier	58 900	35 200	7 700	6 200	4 700
février	60 700	37 200	10 500	6 000	4 900
mars	72 000	51 000	16 500	4 800	6 900

avril	65 200	27 500	12 900	7 400	1 700
mai	81 100	53 000	16 800	8 400	3 200
juin	81 700	57 100	19 800	10 200	4 700
juillet	75 400	46 500	17 600	13 300	3 400
août	70 300	37 400	15 700	11 600	2 800
septembre	61 200	46 000	14 100	9 000	4 800
octobre	51 400	37 700	12 400	7 600	4 400
novembre	71 100	45 000	8 200	7 400	1 100
décembre	45 500	28 300	8 700	5 000	3 200
TOTAL	794 500	501 900	160 900	96 900	45 800
Fréquences	7j/7 + 15 rotations supplémentaires par an	7j/7	3j/7	3j/7	3j/7 + 10 rotations supplémentaires par an

PAX	PRUPIA
janvier	2 100
février	1 700
mars	1 100
avril	4 800
mai	5 200
juin	6 600
juillet	12 400
août	14 500
septembre	7 400
octobre	5 300
novembre	2 600
décembre	2 300
TOTAL	66 000
Fréquences	3j/7

PAX	AIACCIU	BASTIA	LISULA	PURTIVECHJU
janvier	833	833	208	208
février	833	833	208	208
mars	833	833	208	208
avril	833	833	208	208
mai	833	833	208	208
juin	833	833	208	208
juillet	833	833	208	208
août	833	833	208	208
septembre	833	833	208	208
octobre	833	833	208	208
novembre	833	833	208	208
décembre	833	833	208	208
TOTAL	833	833	208	208
Fréquences	7/7	7/7	3/7	3/7

XVIII. Les ports à desservir

XVIII.1 Port continental

Pour satisfaire aux exigences européennes, la Collectivité de Corse doit justifier le choix du port continental à partir duquel la Corse peut être desservie, au regard de la substituabilité des infrastructures portuaires pour les utilisateurs.

Les études ont démontré que le port de Marseille présente toutes les caractéristiques adaptées à la demande des utilisateurs en matière de marchandises.

Seul le port de Marseille situé à la fois au cœur de l'arc de la rive nord du bassin occidental de la méditerranée et au débouché du couloir rhodanien pour les échanges avec le nord de l'Europe présente, grâce à ses imposantes capacités portuaires et de services logistiques (hinterland, multiples solutions d'entreposage, services de transport et de manutention, connexions autoroutières et ferroviaires, hub maritime ...), les meilleures caractéristiques et garanties d'un raccordement public optimisé de la Corse au continent européen¹².

La simple comparaison des routes maritimes par rapport aux routes terrestres pour faire transiter le fret et les passagers du continent vers la Corse et inversement, il apparaît que le passage par le port de Marseille présente les avantages suivants :

- il est en lien direct avec la chaîne logistique amont située à l'ouest de l'étang de Berre. Les entreprises corses de transport et de logistique disposent de peu de capacités de stationnement et elles sont donc contraintes de détenir un nombre important de remorques en raison de l'immobilisation de matériel en conséquence de l'insularité
- il permet de respecter la politique de l'Union Européenne en termes de corridors routiers et d'autoroutes de la mer (débouché de la vallée du Rhône et axe majeur du réseau européen de transports)
- il permet de limiter les risques routiers, et notamment ceux liés aux transferts de matières dangereuses
- il limite les nuisances environnementales en milieu urbain et limiter l'utilisation de carburants fossiles sur la portion terrestre et portuaire
- il sécurise, par sa taille et sa proximité avec Fos, l'approvisionnement en GNL et autres carburants alternatifs futurs
- il permet de ne pas saturer les infrastructures routières et autoroutières et optimiser l'utilisation et le remplissage des flottes de navires.

L'ensemble de ces bénéfices environnementaux, socio-économiques et financiers contribuent à l'efficacité de toute la chaîne logistique et de la desserte par Marseille.

¹² Le trafic fret entre le port de Bastia et celui de Marseille s'établit fin 2017 à 1 030 000 tonnes, il a progressé de 12 % en 10 ans ce qui représente 100 000 tonnes de plus sur la période.

Le port de Marseille constitue pour la Corse l'interface privilégiée avec le continent entre les ports de Gênes et de Barcelone.

A l'inverse, le port de Toulon est dans l'incapacité d'accueillir un volume de marchandises répondant à la demande des utilisateurs car le terminal de centre-ville est occupé à capacité par les trafics passagers (lignes régulières et croisiéristes) et il n'existe qu'un seul poste à quai pour le navire roulier à Brégaillon, occupé trois fois par semaine par la compagnie turque UN-RORO avec priorité d'accostage.

En matière de passagers, la zone de Marseille regroupe les capacités liées aux besoins fondamentaux en matière de continuité de soins et de formation.

XVIII.2 Ports insulaires

Concernant le transport de marchandises, les études ont confirmé que les cinq ports corses doivent être desservis par le futur délégataire dans le cadre d'une convention de délégation de service public en raison d'une carence de l'initiative privée.

Concernant le transport de passagers, seul le port de Proprià doit être desservi dans le cadre de la convention de délégation de service public, avec compensation financière versée par la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse.

En effet, on constate qu'aucune compagnie en situation de libre concurrence (hors DSP) ne dessert actuellement ce port, ce qui justifie l'intervention de la Collectivité de Corse pour pallier cette carence.

XIX. Les horaires et les fréquences

Il ressort des résultats des études et des consultations publiques que la problématique des horaires et des fréquences est structurante pour le transport de marchandises mais qu'elle est plus neutre pour les passagers. Cependant, dans la mesure où la plupart des navires qui exploitent des lignes Corse / continent sont des navires mixtes, les contraintes et exigences horaires propres au transport de marchandises se répercutent sur le transport de passagers.

Il apparait de manière très claire que :

- la durée de navigation doit être rythmée de façon à garantir l'horaire sans devoir pousser les moteurs et la consommation
- les acteurs de la chaîne logistique et les transporteurs routiers souhaitent maintenir les contraintes horaires concernant la desserte des ports corses, éventuellement en prévoyant une heure maximale d'arrivée des navires à 06h00 le matin, tenant compte de la nécessité de livrer les magasins ou chantiers avant leur ouverture
- la contrainte logistique, le respect de la chaîne du froid pour les denrées alimentaires exigent que les marchandises arrivent aux points de livraison avant 09h, heure d'ouverture des grandes et moyennes surfaces. Elle constitue donc la première catégorie d'utilisateurs professionnels utilisant la desserte maritime Corse / continent

- dans la mesure où il existe peu d'entrepôts de stockage en Corse, notamment pour le frais, les marchandises transitent entre le continent et la Corse en flux tendus, sans perspective concrète de flexibilité qui ne correspond pas, en tout état de cause, aux besoins des commerçants et opérateurs économiques locaux tels qu'ils ont été exprimés en réponse à la consultation publique.

En outre, il apparaît nécessaire de devoir autoriser le délégataire à effectuer des rotations supplémentaires à destination et en provenance des ports de Bastia et de Lisula afin notamment de prendre compte la demande particulière de transport médical.

En conséquence, il est préconisé d'établir la grille horaire et de fréquences suivante.

PORT	FRÉQUENCE	HORAIRES
AIACCIU	7j/7	Départ entre 19h00 et 20h30 Arrivée entre 6h00 et 07h30 Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire
BASTIA	7j/7 + 15 rotations supplémentaires par an	
LISULA	3j/7 + 10 rotations supplémentaires par an	
PRUPIA	3j/7	
PURTIVECHJU	3j/7	

XX. Les tarifs

Le tarif du transport de marchandises semble devoir être modifié, pour prendre en compte l'évolution des conditions économiques du transport. L'objectif consiste à se rapprocher du tarif de l'équivalent routier afin de limiter le préjudice de l'insularité.

L'étude annexée au présent rapport présente une estimation du tarif au mètre linéaire de la distance maritime entre Corse et Continent en supposant qu'elle soit équivalente à la distance terrestre.

Compte-tenu des résultats, il apparaît opportun de réduire le tarif du mètre linéaire de fret, roulant ou conventionnel, de 40 € à 35 €.

- s'agissant du tarif fret, le calcul par le biais d'un équivalent routier justifie la baisse du tarif maritime de 42,50 € à 35 € le mètre linéaire dans le cadre du régime d'OSP, et de 40 € à 35 € dans le cadre du régime de la DSP
- s'agissant du tarif « pax » résident, la grille tarifaire évolue à la baisse - de l'ordre de 25 % - sur deux postes : le tarif pour le passage et le tarif pour le VL. Le tarif lié à l'installation resterait inchangé.

Grille tarifaire relative au transport de marchandises, en régime d'OSP et de DSP :

Pour un trajet	Tarifs fret (€ HT)
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	35 €
Le mètre linéaire « Export » ou « Matière première » ¹⁾	20 €
Le mètre linéaire "Export plus" ¹⁾	15 €
Voiture dite de commerce ²⁾ Inférieur à 4 m Entre 4 et 4,5 m Supérieure à 4,5 m	146 € 160 € 175 €

Pour le transport de passagers, sous OSP :

OSP		Tarifs résidents corses € HT (maxima)	
Aller simple par personne (ou unité)		Ancien tarif	Nouveau tarif
Passage	Adulte	35 €	26 €
	Enfant	20 €	14 €
Installation	Cabine hublot	51 €	49 €
	Cabine intérieure	46 €	45 €
	Fauteuil	7 €	7 €
Véhicule	Inférieur ou égal à 4,5 m	46 €	33 €
	Entre 4,5 m et 5 m	51 €	37 €
	Supérieur à 5 m	56 €	41 €

Pour le transport de passagers, sous DSP, pour la desserte du port de Prupia uniquement :

DSP		Tarifs résidents corses € HT (maxima)	
Aller simple par personne (ou unité)		Ancien tarif	Nouveau tarif
Passage	Adulte	35 €	26 €
	Enfant	18 €	14 €
Installation	Cabine hublot	49 €	49 €

	Cabine intérieure	45 €	45 €
	Fauteuil	7 €	7 €
Véhicule	Inférieur ou égal à 4,5 m	44 €	33 €
	Entre 4,5 m et 5 m	49 €	37 €
	Supérieur à 5 m	54 €	41 €

XXI. La durée de la délégation de service public

La Collectivité de Corse doit poursuivre sa réflexion globale sur le schéma de desserte maritime de la Corse. Cette réflexion a également pour objet d'étudier les conditions de recours à des SEMOP ainsi que les modalités de constitution et de fonctionnement au regard de la réglementation européenne et nationale.

Compte tenu des procédures de mise en concurrence préalable au choix de l'assistance à maîtrise d'ouvrage, les différentes analyses ne pourront être finalisées avant le mois d'octobre 2019.

Par ailleurs, si votre Assemblée confirmait la création de compagnies régionales d'exploitation de la desserte, le début d'exploitation par ces compagnies ne pourrait débuter avant le 1^{er} janvier 2021, afin de permettre la conduite d'une procédure de publicité et de mise en concurrence offrant une réelle ouverture à l'ensemble des opérateurs potentiellement intéressés.

Il s'ensuit une période de battement de quinze mois entre le 1^{er} octobre 2019, date d'expiration des conventions actuelles (après prolongation de 4 mois), et le 1^{er} janvier 2021, date d'exploitation des services dans le cadre de la réorganisation de la desserte et de l'exploitation maritime en Corse.

La durée prévue pour les futures conventions doit donc être de quinze mois.

XXII. Les missions du délégataire

Le délégataire aura la charge d'assurer :

- le transport public maritime de passagers et de marchandises entre le port de Marseille et les ports d'Aiacciu, de Bastia, de Purtivechju et de Lisula et Prupia.
- le transport public maritime de marchandises entre le port de Marseille et les ports d'Aiacciu, de Bastia, de Purtivechju et de Lisula.

Ces services devront s'effectuer dans le cadre d'obligations de service public ayant pour objet de fournir des services de transport de marchandises et de passagers suffisants en termes :

- de continuité
- de régularité
- de fréquence
- de qualité

- de prix
- de capacité

Ces sujétions de service public qui seront imposées au futur délégataire sont destinées à 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 sociaux entre l'île et la France continentale.

Concernant le transport de marchandises et pour chaque traversée, le délégataire ne devra pas laisser, sauf situation exceptionnelle, de remorques à quai, afin de s'assurer qu'il est satisfait à la demande des usagers professionnels et pour garantir la continuité territoriale.

XXIII. La rémunération du délégataire

La rémunération du délégataire sera constituée :

- des recettes perçues auprès des usagers
- de la compensation financière prévisionnelle prévue dans le compte d'exploitation prévisionnel annexé à la convention de délégation de service public et versée par l'Office des Transports de la Corse.

Les recettes perçues auprès des usagers dans le cadre de l'exécution du service incluent les recettes de billetterie, de transports de marchandises, de passagers et les recettes annexes (restauration, publicité, etc.).

La contribution financière forfaitaire définie dans le compte d'exploitation prévisionnel est calculée sur la base de paramètres préalablement établis de façon objective et transparente. Son montant ne pourra dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public imposées par la convention.

Étant donné la séparation des activités maritimes et la nécessité de définir la future contribution publique sur le périmètre Fret pour la DSP d'une durée de 15 mois, les compagnies devront établir une comptabilité analytique précise. Cette comptabilité devra permettre d'identifier le détail des coûts par activité maritime, entre Fret et PAX. Il sera demandé aux compagnies maritimes de définir des clés d'imputations pour permettre la séparation des activités et connaître le détail pour chaque poste de coûts du modèle économique (personnel, combustible, maintenance...). Les clés proposées devront être détaillées précisément et justifiées dans les documents à remettre par les candidats dans le cadre de leur offre, tout en mettant en évidence les charges fixes et variables de leur modèle économique en fonction de chacune des activités maritimes : Fret + Pax.

Il sera recommandé aux compagnies maritimes de retenir des clés d'imputation uniquement techniques, lesquelles seront ensuite figées et contractualisées permettant la définition d'un montant de contribution publique forfaitaire. La définition de clés d'imputation permettra d'aboutir à un CEP contractuel sur le périmètre Fret et indirectement à la définition du montant de la contribution publique nécessaire pour la future desserte maritime.

Il est donc proposé de conserver la méthode actuelle de définition de la contribution, « contribution forfaitaire fixe », qui est sécurisée par le mécanisme de calcul utilisant des clés techniques et paraît adaptée au contrat court grâce à une méthodologie de mise en œuvre du contrôle éprouvée limitant les risques d'écarts entre prévisionnel et réalisé.

Toute surcompensation des obligations de service public devra être reversée à l'Office des transports de Corse. Conformément aux exigences européennes, il vous est proposé de confirmer la mise en place d'un mécanisme de contrôle de la surcompensation plus efficient, afin notamment de garantir une ventilation des coûts associés au transport de marchandises et ceux associés au transport de passagers.

Les conditions de son versement, de son actualisation et de sa révision seront strictement encadrées dans les clauses contractuelles.

En tout état de cause, le délégataire devra prendre en charge un risque d'exploitation.

Afin de limiter le risque de volatilité des coûts de combustible et pour permettre à l'OTC d'estimer *a priori* un montant de compensation, il sera demandé aux compagnies maritimes de mettre en place un mécanisme de couverture des coûts des combustibles sur toute la durée du contrat. Les variations du coût de combustible ne seront donc plus répercutées sur les usagers et sur le montant de contribution.

XXIV. Contrôle du délégataire par l'Office des Transports de la Corse

Compte tenu des missions qui lui seront confiées, l'Office des Transports de Corse exercera un contrôle régulier de l'exécution du contrat par chaque délégataire.

Chaque délégataire devra faciliter ce contrôle en transmettant les informations nécessaires sur l'exécution des prestations qui lui sont confiées, avec un système de pénalités associé en cas de carence.

PARTIE VII : Articulation entre les délégations de service public et calendrier

Une délibération de votre Assemblée est intervenue le 6 septembre 2016 pour donner mandat au Président du Conseil Exécutif de Corse afin de mener les études préalables à la mise en place de sociétés à participation publique, en vue de l'investissement en matière d'outil naval et d'exploitation des lignes de continuité territoriale, sur la base d'un rapport exposant les bases de l'organisation souhaitée.

Cette délibération est complétée par une délibération du même jour relative à l'acquisition de l'outil naval sur la base de l'ancienne convention de délégation de service, prévoyant une telle faculté d'acquisition.

La Collectivité de Corse et l'Office sont soucieux, pour sécuriser au maximum la démarche de création de SEMOP, de prendre toutes les précautions nécessaires sur leur faisabilité et leur justification.

L'impérieuse nécessité de sécuriser économiquement et juridiquement le processus de création de SEMOP destinées *in fine* à garantir la pérennité des échanges Corse-continent suppose un temps de réflexion supplémentaire qui exige de mettre en place, dès à présent, de nouvelles modalités d'exécution du service public, sous la forme de délégations de service public.

Les conventions de délégation de service public actuelles expirent en principe le 30 mai 2019. La préparation de ce futur schéma ne saurait pas être mise en œuvre dans des conditions raisonnables de sécurité juridique avant cette date.

Compte-tenu de la procédure de publicité et de mise en concurrence préalable à la conclusion de nouvelles délégations de service public, qui nécessite un délai d'un an au moins, il apparaît donc nécessaire de prolonger les conventions actuelles jusqu'au 30 septembre 2019.

L'article 10 des conventions permet de les prolonger pour une durée de 4 mois, jusqu'au 30 septembre 2019.

Il s'agit de pouvoir mettre en œuvre la procédure de publicité et de mise en concurrence pour les délégations de service public d'une durée de 15 mois, avant la mise en place du futur schéma de desserte maritime.

Le Conseil Exécutif propose le calendrier suivant :

- lancement de la procédure d'attribution des DSP d'une durée de 15 mois : juillet 2018
- remise des candidatures et des offres : octobre 2018
- négociations : décembre 2018 / janvier 2019
- attribution : mars 2019
- information de la Commission européenne : mars / avril 2019
- choix de l'assemblée et notification au(x) candidat(s) retenus: avril 2018
- notification à la Commission européenne : avril 2019
- début des services : 1^{er} octobre 2019.

PARTIE VIII : Concertation avec les institutions européennes et l'État

Les études et analyses qui ont abouti aux conclusions rappelées ci-avant ont été conduites en collaboration avec les services de la Commission européenne, plus précisément avec la direction générale de la concurrence (DG COMP), la direction générale de la mobilité (DG MOV), ainsi qu'avec les services du Premier Ministre (Secrétariat Général des Affaires Européennes, SGAE).

La validité du schéma de desserte maritime entre la Corse et le continent et les modalités de son exécution ont été soumises et continueront d'être soumises à un contrôle étroit des services de la Commission européenne jusqu'à l'attribution des délégations de service public.

Ce travail collaboratif est indispensable pour garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent et pour pérenniser d'un point de vue économique et juridique un schéma de desserte qui a trop souffert d'une instabilité chronique.

Je vous propose d'en délibérer.

Annexe : rapport de besoin de service public



**Exploitation du transport maritime de passagers et de marchandises au titre
de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le continent**

**Étude sur le périmètre du besoin de service public
de transport maritime de passagers et de
marchandises entre la Corse et le continent**

31 mai 2018

TABLE DES MATIERES

Table des matières.....	2
Introduction	3
I. La méthode d'identification du besoin de service public	3
I.1 Les principes méthodologiques	3
I.2 Les erreurs de calcul (VL et nombre de traversées)	4
I.3 La prise en compte des effets perturbateurs du marché.....	4
I.4 La prise en compte d'une offre capacitaire supplémentaire des compagnies délégataires..	4
I.5 Le taux de remplissage des navires	5
151. Sur le caractère exploitable des données	5
152. Sur les capacités des navires déclarées par Corsica Ferries	6
153. Sur la méthode de calcul suivie par Corsica Ferries (VL/ROLL)	6
154. Sur la prise en compte de la capacité du navire Mega Express	8
155. Sur les prétendues erreurs invoquées par Corsica Ferries	10
156. Sur les erreurs numériques d'estimations commises par Corsica Ferries	10
I.6 Le taux de conversion des garages	11
II. Le besoin quantitatif de service public déduit de l'analyse capacitaire.....	11
II.1 Les résultats de l'analyse capacitaire.....	12
II.2 Les conclusions sur le niveau du besoin de service public.....	12
II.3 Le cas du port de Propriano.....	12
II.4 La carence de l'initiative privée en matière de transport de véhicules légers	13
II.5 La complémentarité PAX / fret peut-elle justifier le maintien d'un BSP en matière de transport de passagers ?.....	13
III. Les modalités d'intervention de la Collectivité de Corse (OSP, DSP ou cumul).....	14
III.1 Transport de passagers	14
III.2 Transport de marchandises	15
IV. Le besoin qualitatif de service public déduit des résultats du test et des auditions.....	16
IV.1 La substituabilité des ports continentaux.....	17
IV11. En matière de transport de marchandises	17
IV12. En matière de transport de passagers.....	17
IV.2 La tarification	18
IV21. Transport de fret	18
IV22. Transport de passagers	21
IV.3 Les horaires et les fréquences.....	22
V. La cartographie du besoin de service public.....	24

INTRODUCTION

A la suite des consultations publiques qui ont eu lieu en avril et mai, des auditions des compagnies et des autorités portuaires des 17 et 18 mai 2018, la présente note a vocation à consolider l'analyse du périmètre du besoin de service public de mars 2018. Elle prend notamment en compte les comptes rendus des auditions et les observations formulées par les compagnies et les autorités portuaires.

Il en ressort que le bien-fondé de la méthodologie suivie par l'OTC n'a pas été fondamentalement remise en cause par les compagnies, sinon sur le taux d'abattement de 20 % et sur le taux de conversion des garages sur lesquels les compagnies ont exprimé des avis divergents **(1.)**.

L'analyse capacitaire conduit aux résultats suivants :

- il n'existe plus de besoin quantitatif de service public en matière de transport de passagers et de leurs véhicules dans la mesure où l'offre capacitaire fournie par l'initiative privée suffit à répondre à la demande globale des utilisateurs, à l'exception de la desserte du port de Propriano. En revanche, il resterait un besoin de service public qualitatif qui justifie le maintien d'un régime d'OSP
- il existe un besoin qualitatif de service public en matière de transport de marchandises entre la Corse et le continent. L'offre capacitaire de l'initiative privée ne permet pas de répondre au volume global de la demande des utilisateurs en matière de fret, en croissance importante depuis ces trois dernières années **(2.)**.

La carence quantitative de l'initiative privée en matière de transport de marchandises et l'absence de carence quantitative en matière de transport de passagers suppose de déterminer à quelles conditions l'Office des transports de la Corse doit intervenir sur le marché pour répondre à la demande des utilisateurs. Pour le transport de passagers, un régime d'OSP suffit pour répondre à la demande des utilisateurs en termes de fréquences et de tarifs. Pour le transport de marchandises, une concession de services est nécessaire pour répondre à la demande des chargeurs et des opérateurs économiques **(3.)**.

Les analyses conduisent à dresser une cartographie globale du besoin de service public **(4.)**.

I. La méthode d'identification du besoin de service public

I.1 Les principes méthodologiques

Comme exposé dans le test du marché, l'enjeu consiste à démontrer s'il existe "*une carence de l'initiative privée*" en matière de transport de passagers et de marchandises entre les ports corses et le continent.

La carence des compagnies maritimes en situation de libre concurrence ("*initiative privée*") peut être quantitative (capacités) ou qualitative (ports desservis, tarifs pratiqués, horaires, capacité à transporter différents types de marchandises, dont les matières dangereuses, équipage des navires, etc.). Il s'agit ici d'analyser la carence quantitative de l'initiative privée. La carence qualitative a été évaluée dans les réponses au test du marché et lors des auditions **(cf. point IV.)**.

La carence quantitative de l'initiative privée est estimée par la différence entre l'offre capacitaire des compagnies maritimes en situation de libre concurrence (hors DSP) et les flux de passagers (PAX), véhicules et de marchandises effectivement constatés durant ces quatre dernières années (2014/2017).

Les compagnies n'ont pas contesté les principes de cette méthode, conforme aux prescriptions de la Commission européenne.

Si les conditions de mise en œuvre de cette méthode ont été remises en cause par une compagnie sur certains paramètres de calcul, la simulation ne modifie pas les conclusions partagées par l'OTC et par cette même compagnie.

1.2 Les erreurs de calcul (VL et nombre de traversées)

La société Corsica Ferries a relevé des erreurs de calcul relatives au volume de véhicules transportés et au nombre de traversées. L'OTC avait entre-temps rectifié les statistiques fournies, de sorte que le trafic et le nombre de rotations sont conformes à la réalité.

1.3 La prise en compte des effets perturbateurs du marché

Selon la Corsica Ferries, la méthode de calcul retenue par l'OTC pour apprécier le niveau d'intervention de l'initiative privée ignore la barrière à l'entrée du marché que constitue la DSP sur les services de transport maritime exploités à partir du port de Marseille¹. Ces facteurs, bien qu'ayant partiellement pu avoir par définition un effet perturbateur de la concurrence, n'ont plus à être pris en compte car :

- ils sont liés, pour la plupart, à des facteurs qui n'existent plus aujourd'hui (service supplémentaire, surcompensation, etc)
- il est impossible de les quantifier. La compagnie elle-même n'évalue pas l'impact de ces effets sur son offre capacitaire.

1.4 La prise en compte d'une offre capacitaire supplémentaire des compagnies délégataires

La Corsica Ferries considère que l'OTC aurait dû prendre en compte les capacités susceptibles d'être offertes, dans le cadre d'une libre concurrence, par les compagnies actuellement et historiquement délégataires.

L'offre capacitaire des compagnies délégataires ne peut pas être prise en compte dans l'analyse globale car :

¹ Ces perturbations du marché résulteraient d'une exclusivité de fait accordée aux délégataires, du maintien artificiel d'une offre surcapacitaire entre Marseille et la Corse (en particulier de 2007 à 2013), d'un subventionnement important et de certaines décisions prises par la Collectivité de Corse relatives à l'aide sociale.

- il est impossible de quantifier cette offre capacitaire complémentaire avec précision en raison d'une configuration de la concurrence qui s'est cristallisée depuis de nombreuses années
- cette offre capacitaire supplémentaire hors DSP ne modifie pas substantiellement l'offre capacitaire globale de l'initiative privée (36 traversées supplémentaires / 3792 traversées effectuées par Corsica Ferries en 2016 et en 2017).
- si l'offre capacitaire des compagnies délégataires était prise en compte, il faudrait également prendre en compte l'effet « *protecteur de la concurrence* » issu du régime unilatéral d'obligations de service public qui existe depuis aussi longtemps que la DSP.

Il n'y a donc pas d'erreur sur l'estimation des capacités du marché.

I.5 Le taux de remplissage des navires

Le calcul de l'offre capacitaire PAX / VL a été réalisé en multipliant pour chacun des navires effectuant des rotations entre le port de Toulon ou Nice et la Corse le nombre de traversées qu'ils ont réalisées pour chaque mois des années 2014 à 2017, par la capacité maximum en termes de PAX / VL du navire correspondant.

Le taux de remplissage a subi un abattement de 20 % pour tenir compte :

- de l'impossibilité de remplir totalement un navire au niveau opérationnel (gabarits des remorques, configurations des navires, restrictions matières dangereuses)
- de la nécessité de conserver une marge de sécurité pour éviter un effet de saturation.

Pour Corsica Ferries, la capacité réelle de ses navires aurait été sous-estimée au motif que les certificats délivrés par RINA (organisme de classification) tiendraient compte des restrictions précitées et constitueraient donc déjà la capacité réelle.

Les éléments produits par la Corsica Ferries ne permettent pas de remettre en cause le bien-fondé de la méthodologie conduite par l'OTC.

I51. Sur le caractère exploitable des données

Le fichier proposé par Corsica Ferries à l'appui de sa réponse au test de marché comporte 38 onglets et plus de 198 000 cellules non vides. Aucune notice n'était fournie initialement (une brève « note explicative » a été fournie dans un second temps).

L'OTC ne peut donc garantir la teneur de chaque formule mais a évalué la qualité de l'analyse par échantillonnage.

152. Sur les capacités des navires déclarées par Corsica Ferries

A l'appui de sa candidature en juillet 2014, Corsica Ferries avait envoyé des déclarations datant de 2007 de la société de classification italienne RINA décrivant les navires de la flotte de Corsica Ferries.

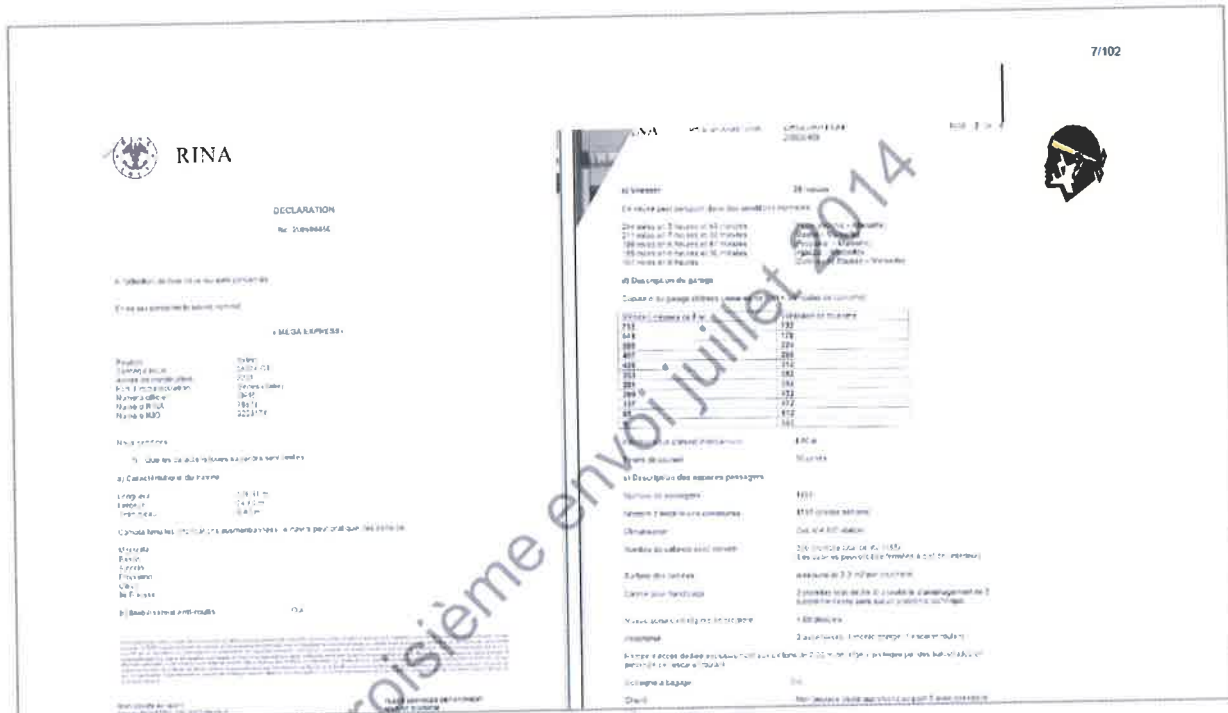


Figure 1 Déclaration RINA concernant le navire Mega Express

Sur la base des éléments fournis par Corsica Ferries, l'OTC n'a aucun moyen de savoir si ces éléments ont été estimés en conditions opérationnelles réelles, notamment avec des escales courtes comme pratiquées par Corsica Ferries, ou sur un plan théorique (par une analyse des plans de ponts par exemple).

Certaines fiches font d'ailleurs mention que les éléments avancés par RINA le sont « *compte tenu [d]es informations susmentionnées, et après les travaux de modification actuellement en cours.* » (Mega Express IV)

On peut constater que les certificats RINA ne font pas état de capacités réelles ou théoriques mais indiquent des niveaux de capacités différents selon la répartition Fret / VL.

153. Sur la méthode de calcul suivie par Corsica Ferries (VL/ROLL)

Les éléments illustrant l'arbitrage entre véhicules (VL) et fret (ml) lors des remplissages des garages ont été repris avec les pièces de candidature à l'appel d'offre de 2017.

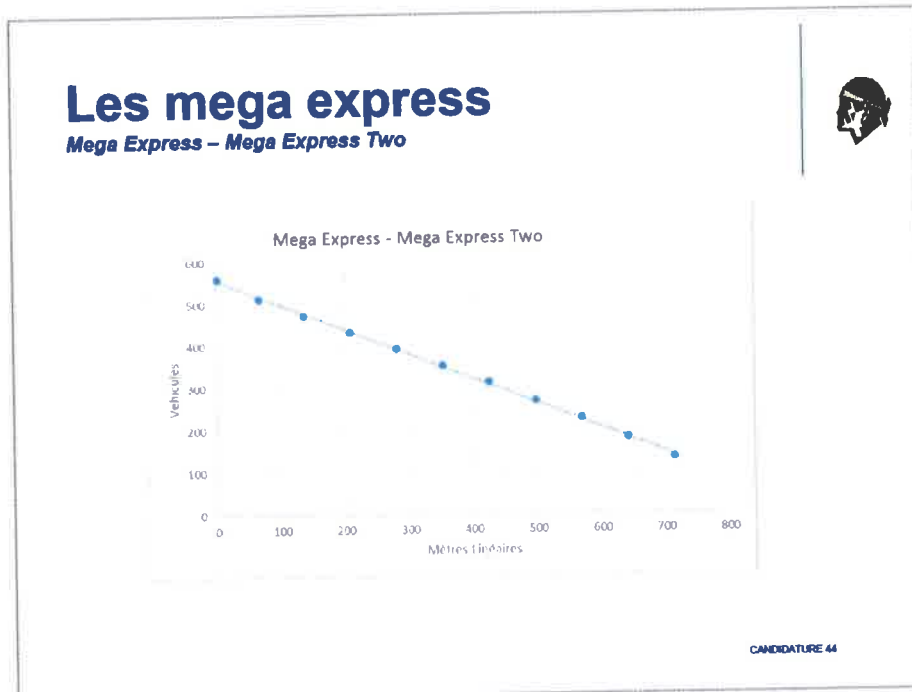


Figure 2 Occupation VL / fret des garages du Mega Express

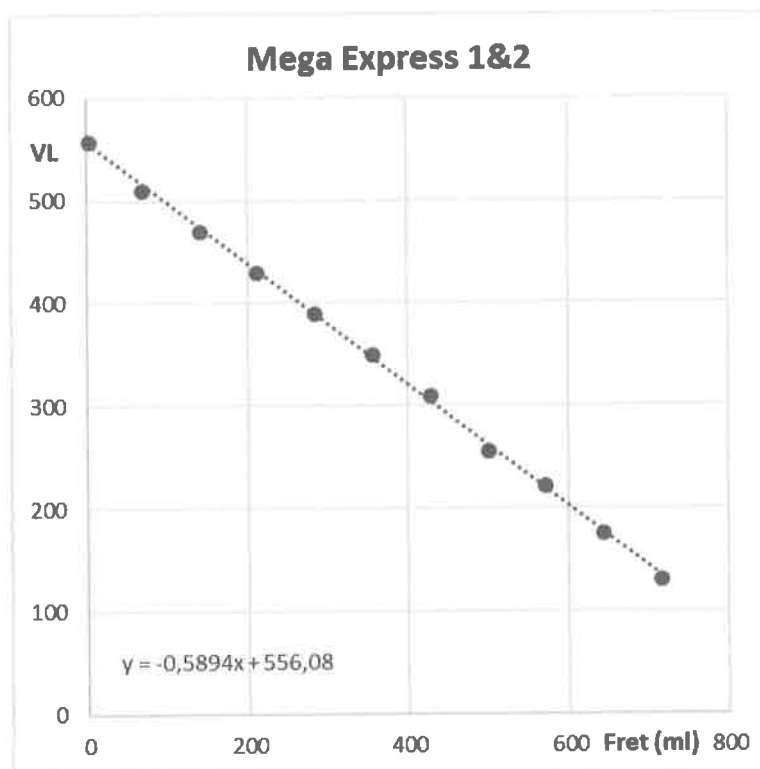
D'après Corsica Ferries « Ayant transporté 135 VL, la capacité disponible en ROLL est donc donnée par les paramètres de la régression (feuille « info ») qui est de : 541 ml de ROLL ($713 - 1.27 \cdot 135 = 541$). »

Selon la méthode CFF, avec 352 VL transportés, la capacité fret disponible serait donc de $713 - 1.27 \cdot 352 = 265$ ml or d'après le certificat RINA du MegaExpress (cf. détail ci-dessous) elle est de **353** ml

Mètres Linéaires de Fret	Véhicules de tourisme
713	132
641	178
569	224
497	268
425	312
353	352
281	392
209	432
137	472
65	512
0	560

L'équation utilisée par Corsica Ferries confond abscisse et ordonnée (cf. Figure 2) et de ce fait inverse les capacités VL et fret pour tous les navires.

L'équation devrait être $FRET (ml) = 945 - 1,697 VL$



Dans l'exemple fourni, l'erreur minore les capacités réelles, mais cela jette un doute sur la validité des formules des 198 000 cellules de la feuille de calcul.

154. Sur la prise en compte de la capacité du navire Mega Express

Dans le fichier excel transmis par Corsica Ferries, seules les caractéristiques du Mega Express sont utilisées pour les liaisons vers/depuis Nice (ex. onlet Ajaccio / Nice) pour estimer les capacités.

The screenshot shows an Excel spreadsheet with the following data tables:

	AJ	AK	AL	AM	AN	AO	AP
sep		56 728	60 894	59 946	54 798		
oct		42 516	45 240	48 474	48 864		
nov		34 380	33 268	35 406	0		
déc		36 634	40 516	37 304	0		
TOTAL		589 472	595 094	611 788	523 648		TOTAL

MEGA EXPRESS 1				
CAP VEH Ajaccio	2014	2015	2016	2017
jan	1 680	0	5 600	4 480
fév	6 720	1 120	4 480	3 920
mar	7 840	0	4 480	3 360
avr	3 920	1 680	7 840	6 720
mai	11 760	8 960	5 600	6 720
juin	12 320	12 880	12 880	7 840
juil	16 240	17 360	22 400	20 160
aoû	23 520	22 400	17 360	28 000
sep	10 080	11 200	8 960	10 080
oct	1 680	1 680	5 040	0
nov	1 120	3 920	3 360	0
déc	1 120	4 480	3 920	0
TOTAL	98 000	85 680	101 920	91 280

Veh moy				
	2014	2015	2016	2017
jan	129	144	135	135
fév	131	147	137	142
mar	155	170	164	158
avr	221	230	218	270
mai	330	325	316	294

Figure 3 Onglet Ajaccio / Nice

Or, les plans de rotation 2018 transmis à l'OTC indiquent l'utilisation sur la ligne de Nice des Mega Andrea, Mega Smeralda, Mega Express 5, Pascal Lota, Sardinia Vera, Corsica Victoria (certains aux capacités d'emport largement inférieures en véhicules et en fret au Mega Express).

Dans le cas du Corsica Victoria, les capacités d'emport sont de 500 ml de garage (contre 713 ml pour le Mega Express, soit un biais de +42 %) et de 380 VL (contre 560 VL pour le Mega Express, soit un biais de +47 %).

Dans la note fournie concernant les « erreurs manifestes de l'OTC » figurent de nombreuses utilisations d'autres navires que le Mega Express (1 ou 2) sur la période 2014-2017, dont :

- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 22 mai 2015
- MEGA ANDREA est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 27 septembre 2016
- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 31 août 2016
- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 02 décembre 2014
- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 18 juin 2014
- MEGA SMERALDA est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 14 septembre 2016
- MEGA EXPRESS IV est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 24 septembre 2014
- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 06 juillet 2015
- MEGA ANDREA est arrivé dans le port de BASTIA depuis le port de NICE le 10 avril 2016
- MEGA ANDREA est arrivé dans le port de BASTIA depuis le port de NICE le 22 avril 2016
- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 14 octobre 2016

- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 14 septembre 2014
- MEGA EXPRESS V est arrivé dans le port de BASTIA depuis le port de NICE le 29 décembre 2016
- MEGA EXPRESS V est parti du port de BASTIA vers le port de NICE le 21 juillet 2014
- ...

Dans son analyse numérique, Corsica Ferries n'utilise donc pas les navires réellement utilisés sur la desserte maritime entre la Corse et le continent français.

155. Sur les prétendues erreurs invoquées par Corsica Ferries

La « note sur les erreurs manifestes de l'OTC » transmise le 25 mai dernier par la Corsica Ferries révélerait de prétendues erreurs de méthodologie.

Ainsi :

- « Des données transmises par l'OTC le 16 mai 2018, le navire SARDINIA REGINA est arrivé dans le port de BASTIA depuis le port de SAVONA le 12 avril 2014 à 06:50 avec 205 ML de ROLL alors que l'OTC maintient dans son étude du 4 avril 2018 que ce même navire ne peut transporter que 204 ML de ROLL affichant ainsi un taux de remplissage de 100%. »

Or, l'OTC n'a considéré dans son analyse de la continuité territoriale que les lignes françaises.

Le Sardinia Regina ne dessert d'ailleurs pas le continent français et ses caractéristiques ne sont donc pas incluses dans le fichier excel de l'OTC.

- « Des données transmises par l'OTC le 16 mai 2018, le navire MEGA SMERALDA est parti du port de BASTIA vers le port de TOULON le 29 octobre 2015 à 20:03 avec 222 ML de ROLL alors que l'OTC maintient dans son étude du 4 avril 2018 que ce même navire ne peut transporter que 204 ML de ROLL affichant ainsi un taux de remplissage de 109%. »

La modélisation saison / hors-saison de l'OTC relative au fret pour le Mega Smeralda correspond à une capacité roll de 255 / 425 ml donc un taux de remplissage < 100 %

- « Des données transmises par l'OTC le 16 mai 2018, le navire MEGA SMERALDA est arrivé dans le port de BASTIA depuis le port de TOULON le 12 mai 2015 à 07:10 avec 421 véhicules légers (VL) alors que l'OTC maintient dans son étude du 4 avril 2018 que ce même navire ne peut transporter que 385 véhicules légers (VL) affichant ainsi un taux de remplissage de 109%. »

La modélisation saison / hors-saison de l'OTC relative au VL ne repose pas sur le nombre de véhicules mais sur un linéaire de pont disponible, donc l'OTC n'aurait pas pu faire cette allégation.

156. Sur les erreurs numériques d'estimations commises par Corsica Ferries

Les estimations de capacités de Corsica Ferries sont donc entachées d'erreurs numériques manifestes qui remettent en cause la qualité de ses analyses

En conséquence, les éléments mis en avant par Corsica Ferries ne justifient pas que l'OTC reconsidère sa démarche méthodologique.

Il n'y a donc pas d'erreur dans ce calcul prudentiel des capacités.

I.6 Le taux de conversion des garages

Comme expliqué dans le rapport de besoin de service public (p. 54), l'OTC a décidé d'appliquer différents taux de conversion des garages afin de prendre en compte la répartition Fret / VL en fonction de la saisonnalité des configurations des entrepôts.

La méthode qui consiste à prendre en compte des taux de conversion des garages distinguant les VL et le fret paraît justifiée et cohérente dans la mesure où il est impossible de déterminer, pour chaque traversée, la configuration effective des garages. N'appliquer aucun taux de conversion des garages revient à considérer que chaque navire serait en capacité d'accueillir cumulativement 100 % de VL et 100 % de ROLL. Cela reviendrait à dépasser la capacité réelle du navire.

Corsica Ferries estime que la capacité réelle de ses navires a été sous-évaluée. Elle a communiqué un échantillon d'exemples prouvant que ses navires ont réellement transportés plus de VL ou plus de Fret que la capacité annoncée comme maximale par l'OTC.

Corsica Ferries n'a cependant pas fourni les fichiers de données exploitables susceptibles de vérifier ces assertions.

Dans la mesure où la compagnie Corsica Ferries transporte principalement du PAX en saison, il est cohérent de considérer que (avec les entrepôts) :

- en saison, les garages sont majoritairement occupés par des VL (170 % des linéaires de fret visés dans les fiches techniques des navires) et à titre secondaire par du ROLL (25 %)
- hors-saison, les garages sont toujours majoritairement occupés par des VL mais dans une moindre mesure. L'écart des taux de conversion est alors moins important durant cette période : 100 % pour les VL et 50 % pour le ROLL.

Il n'y a donc pas d'erreur méthodologique concernant l'estimation des occupations des garages.

II. Le besoin quantitatif de service public déduit de l'analyse capacitaire

Une fois les modalités de mise en œuvre de la méthodologie arrêtées, il convient de l'appliquer aux données transmises par les compagnies, l'ORTC et les autorités portuaires.

Il en ressort les résultats suivants, distinguant le transport de passagers et le transport de marchandises.

II.1 Les résultats de l'analyse capacitaire

L'analyse capacitaire conduit aux résultats suivants :

Hypo 80%	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio	Propriano	Ile Rousse	Total
PAX	- 1 396 154	- 1 905 480	- 99 066	65 047	- 307 741	- 3 643 394
VL	- 8 451	- 467 864	- 6 892	26 218	- 5 956	- 462 945
ROLL	499 741	794 349	159 816	97 224	45 169	1 596 300

II.2 Les conclusions sur le niveau du besoin de service public

On peut déduire de cette analyse les éléments suivants :

- il n'existe plus de besoin quantitatif de service public en matière de transport de passagers et de leurs véhicules entre quatre des cinq ports corses (Bastia, Ajaccio, Ile-Rousse et Porto-Vecchio) et le continent dans la mesure où l'offre capacitaire fournie par l'initiative privée suffit à répondre à la demande globale des utilisateurs.

En revanche, on constate que l'offre capacitaire de l'initiative privée ne suffit pas à répondre à la demande des utilisateurs à destination du Port de Propriano.

- il existe un besoin quantitatif de service public en matière de transport de marchandises entre les cinq ports corses et le continent. L'offre capacitaire de l'initiative privée ne permet pas de répondre au volume global de la demande des utilisateurs, par ailleurs en croissance importante depuis ces trois dernières années.

La Corsica Linea considère qu'il subsiste un besoin de service public pour le résident mais n'appuie sa démonstration d'aucune donnée chiffrée.

II.3 Le cas du port de Propriano

La logique mathématique supposerait de considérer qu'il existe une carence de l'initiative privée à destination du port de Propriano qui justifierait l'intervention de l'Office des transports de la Corse.

La compagnie Corsica Ferries déclare qu'il pourrait exister un besoin de service public résiduel en matière de transport de PAX / VL concernant le port de Propriano à la seule condition que les ports d'Ajaccio ou Porto Vecchio ne soient pas considérés comme substituables. Or, la compagnie considère que ces deux ports sont substituables². Il n'existerait donc pas pour elle de besoin quantitatif de service public à destination du port de Propriano.

² Selon la compagnie, l'essentiel des passagers voyageant avec leur véhicule, les ports d'Ajaccio et de Propriano répondent au même besoin et, partant, doivent être regardés, du côté de la demande, comme substituables. L'exemple de la fermeture du port de Calvi (au seul bénéfice d'Ile Rousse) par les autorités publiques, la disparition du service de pointe et le transfert des passagers sur les lignes ajacciennes lors des arrêts techniques illustreraient cette substituabilité.

Les opérateurs de transport terrestre consultés lors du test de marché sont d'un avis contraire, arguant de difficultés de circulation ne permettant pas aux transporteurs routiers de réaliser leur circuit de desserte dans la journée, surtout en saison.

En l'état, il semble logique de considérer qu'il existe un besoin de service public de transport de passagers vers ou depuis le port de Propriano, au regard du déficit permanent de capacités.

II.4 La carence de l'initiative privée en matière de transport de véhicules légers

Lors de son audition, la Corsica Ferries a déclaré que l'OTC a surestimé, à plusieurs reprises, le trafic observé en nombre de véhicules légers. Elle cite deux exemples.

Les données VL concernées ont été modifiées sur la base des statistiques revues de l'ORTC

II.5 La complémentarité PAX / fret peut-elle justifier le maintien d'un BSP en matière de transport de passagers ?

Selon la Corsica Linea, l'activité de transport de passagers et celle du transport de marchandises ne peuvent pas être distinguées car le cumul de ces deux activités permet une péréquation financière, permettant notamment de limiter les coûts. Si le périmètre du besoin de service public de transport de passagers peut être réduit, il ne doit pas se limiter au transport de marchandises au risque de remettre en cause l'équilibre global de la desserte, économique et social.

Ces arguments ne nous semblent pas devoir être pris en compte par l'Office des transports de la Corse dans l'analyse de l'existence ou pas d'un besoin de service public en termes de transport de passagers car :

- les arguments de nature « *sociologique* » ne sont pas pris en considération par les institutions européennes dans l'identification d'un besoin de service public
- la disparition du besoin de service public compensé concernant le transport de passagers ne signifie pas qu'il n'existe plus de « *lien* » avec l'usager car la compagnie délégataire de service peut continuer d'exploiter, en parallèle, des lignes de transport de passagers en régime unilatéral d'OSP :
 - o le surcoût occasionné par les seules sujétions de service public associées au transport de marchandises est compensé si besoin par la contribution versée par l'OTC au délégataire
 - o les coûts supportés par la compagnie associés au transport de passagers sont couverts par les recettes perçues sur les usagers, avec la mise en place d'une comptabilité analytique fine et étroitement contrôlée permettant de ventiler la structuration des coûts PAX/fret
- la nécessité d'un équilibre économique de la desserte Corse / continent et l'impossibilité d'imputer certains coûts au fret (commandant, technicien, personnels de contrôle de la sécurité, carburant) constituent des arguments fondés mais ils n'en sont pas moins inopérants

s'agissant de l'étude du périmètre du besoin de service public, qui doit reposer sur une analyse juridique et non économique. Ces arguments relèvent du mode d'exploitation et de ventilation des activités de transport de marchandises et de passager au sein de la comptabilité de la compagnie. Il serait juridiquement erroné de considérer que les difficultés pour ventiler les coûts du transport de passagers et de marchandises justifient le cumul PAX/fret au sein d'une future DSP. Ce raisonnement conduit à inverser le régime juridique et la notion.

L'analyse économique invoquée par la compagnie, bien que légitime et fondée, n'intervient qu'au stade du calcul du montant de la compensation et non pour justifier un besoin de service public en matière de transport de passagers.

III. Les modalités d'intervention de la Collectivité de Corse (OSP, DSP ou cumul)

Dans son arrêt du 1^{er} mars 2017, le Tribunal de l'Union décrit les étapes que les autorités publiques doivent suivre afin de définir un besoin de service public (point 134) :

- s'il existe une demande des usagers
- et si cette demande n'est pas susceptible d'être satisfaite par le simple jeu des forces du marché
- les autorités nationales doivent privilégier l'approche qui porte le moins atteinte aux libertés essentielles au bon fonctionnement du marché intérieur.

Il s'agit de vérifier par quel moyen il peut être répondu à la demande des utilisateurs en matière de desserte maritime entre la Corse et le continent, tant en matière de passagers, de véhicules légers que de marchandises. Il faut choisir entre les différents modes d'exécution des sujétions de service public celui qui restreint le moins la libre prestation de services.

III.1 Transport de passagers

Conformément aux critères européens, l'absence de besoin quantitatif de service public issue de l'analyse capacitaire devrait en principe conduire à considérer qu'aucune intervention de la Collectivité de Corse et de l'Office des transports de la Corse n'est nécessaire pour permettre de répondre à la demande des utilisateurs. Le marché du transport de passagers entre la Corse et le continent devrait être abandonné aux « *forces du marché* », en application du règlement cabotage du 7 décembre 1992.

Mais comme précisé dans le test du marché, l'expression du besoin de service public distingue le « *besoin quantitatif* » (analyse capacitaire) et le « *besoin qualitatif* » (p. 9 et 10).

Le test du marché invitait les compagnies et les utilisateurs à s'exprimer sur leurs capacités à répondre à la demande qualitative des utilisateurs en l'absence de tout dispositif de régulation par la puissance publique (hors OSP et hors DSP) :

« La compagnie décrit dans quelle mesure il lui paraît possible de répondre à la demande globale des utilisateurs telle qu'elle ressort des trafics constatés sur les 3 dernières années (annexe 2), sans intervention de la Collectivité de Corse (hors OSP et hors CDSP) ».

La Corsica Ferries déclare que :

« (...) A la rigueur, pourrait simplement être maintenu, un régime d'OSP généralisées tel qu'il existe aujourd'hui permettant d'éviter le risque d'écrémage du marché résultant de l'exploitation de liaisons maritimes entre la Corse et le continent uniquement en haute saison » (p. 24 de la réponse).

La Méridionale déclare qu'il existe toujours une carence de l'initiative privée en matière de transport de passagers qui justifie le maintien d'un régime unilatéral « d'OSP généralisées sur tous les ports français (y compris Marseille) destiné à garantir un traitement homogène entre les différents ports continentaux, mais sans contrepartie financière pour éviter toute dérive potentielle de mobilisation de fonds publics non indispensables. Ce régime doit viser tous les résidents corses en leur garantissant un tarif réduit toute l'année et des catégories sociales plus restreintes que dans le précédent mécanisme » (p. 15 de la réponse).

La Corsica Linea déclare quant à elle qu'il existe toujours une carence de l'initiative privée qui justifie le maintien d'une intervention de la Collectivité de Corse sous la forme d'un **cumul** entre le régime unilatéral d'OSP **et** le régime conventionnel avec compensation financière (DSP), qu'il s'agisse du transport de PAX / VL ou de marchandises. Les deux activités ne peuvent pas être distinguées car le cumul de ces activités permet une péréquation financière.

On constate ainsi qu'aucune des trois compagnies qui a répondu au test ne propose spontanément d'exploiter une activité de transport maritime de passagers en marché libre, sans régime unilatéral d'OSP. Il existe une carence qualitative qui justifie le maintien d'un régime OSP.

L'initiative privée ne semble pas pouvoir répondre à la demande qualitative exprimée par les utilisateurs en termes de tarifs, de fréquences et d'horaires tout au long de l'année.

En revanche, le cumul OSP/DSP ne semble pas justifié (hormis Propriano) : aucune justification avancée par la Corsica Linea n'est convaincante.

III.2 Transport de marchandises

La Corsica Linea et la Méridionale ont toutes les deux confirmé la nécessité de maintenir un régime conventionnel d'obligations de service public, et donc compensé financièrement. Il existe toujours une carence de l'initiative privée qui justifie le maintien d'une intervention de la Collectivité de Corse sous la forme d'un cumul entre le régime unilatéral d'OSP **et** le régime conventionnel avec compensation financière (DSP) et les deux activités (PAX + FRET) peuvent difficilement être distinguées car leur cumul permet une péréquation financière.

Pour la Corsica Ferries, il existe une carence de l'initiative privée concernant le transport de marchandises mais il peut être répondu à la demande des usagers par un simple régime unilatéral d'OSP et non par un régime conventionnel accompagné d'une compensation financière, compte-tenu des caractéristiques particulières du transport de marchandises, de la réversibilité plus simple entre OSP et DSP et de la meilleure efficacité d'un régime OSP.

La compagnie Corsica Ferries ne démontre pas en quoi le transport de marchandises répondrait à moins de contraintes techniques mais développe une série d'arguments.

Cependant, les observations de Corsica Ferries semblent correspondre à sa pratique de l'emport de fret à titre résiduel et ne prend pas en compte :

- les contraintes de la chaîne logistique et les nécessités d'un acheminement fin des matières et denrées en Corse
- la qualification des navires, qui sont mixtes et soumis à la réglementation voyageurs, dès lors qu'ils embarquent plus de 12 passagers (ce qui est le cas pour le fret corse avec les convoyeurs)
- l'existence d'un modèle de fret embarqué (avec chauffeurs)
- l'absence de Ro-Ro standards sur le marché en raison des caractéristiques d'accès aux ports corses
- l'inadéquation des horaires de fonctionnement des ports et du traitement des passagers en horaires décalés, voire non définis.

Par ailleurs, l'expérience conduite par la CM Holding en 2016 du modèle Ro-Ro n'a duré que 45 jours et conduit à un résultat déficitaire qui rend cette perspective peu réaliste pour l'instant. La Corsica Ferries ne démontre pas que le modèle Ro-Ro serait viable économiquement.

Il n'y a d'ailleurs eu aucune réponse en ce sens au test du marché.

La rapidité avancée par Corsica Ferries pour la conclusion d'un contrat de DSP n'est que relative et à toute fin pratique, les 12 mois de procédure après un « *dysfonctionnement du marché* » constaté seraient incompatibles avec les impératifs d'approvisionnement de la Corse en denrées alimentaires et autres biens.

L'argument tiré de la meilleure efficacité du régime d'OSP est inexploitable car rien ne démontre qu'un régime d'OSP répondrait de manière plus efficace à la demande des utilisateurs.

Aucune compagnie ne démontre qu'elle exercerait spontanément une activité de transport de marchandises au départ du port de Marseille ou de Toulon sans compensation financière, tout au long de l'année et à un volume de marchandises capable de répondre à la demande des utilisateurs.

IV. Le besoin qualitatif de service public déduit des résultats du test et des auditions

Lors de la consultation publique, les compagnies maritimes devaient exprimer le niveau de service qu'elles se proposaient de réaliser en situation de libre concurrence.

Seules 3 compagnies maritimes sur les 4 desservant la Corse ont répondu. Aucune autre compagnie maritime ne s'est montrée intéressée par la consultation, même dans une situation de libre concurrence. L'initiative privée apparaît donc comme très réduite.

Contrairement aux contrats de service public, le règlement cabotage du 7 décembre 1992 donne une liste précise et exhaustive du contenu des obligations de service public. Elles doivent s'en tenir 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 navire.

IV.1 La substituabilité des ports continentaux

La Commission européenne s'est interrogée sur la substituabilité entre les ports continentaux du point de vue de la demande. Selon la Commission européenne et afin de répondre aux critères imposés par la Cour de justice, il faudrait ne viser aucun port continental de « *service public* » puisque tous les ports sont considérés, par les utilisateurs, comme substituables. Tous sont à même de répondre à leurs besoins.

Or, cette analyse « globale » ne valait que lorsque le transport de passagers et de marchandises étaient appréhendés de la même manière. Les décisions de justice et les avis des différentes autorités (Tribunal de l'Union européenne, Conseil d'État, Autorité de la Concurrence etc) concernaient pour la plupart le transport de passagers.

Cette analyse ne paraît plus pertinente aujourd'hui dès lors que le besoin de service public se limite au transport de marchandises. La question de la substituabilité entre les ports continentaux ne doit s'appréhender aujourd'hui qu'au regard de l'aptitude de chaque port à accueillir des marchandises et non du point de vue du transport de passagers.

IV11. En matière de transport de marchandises

La Corsica Ferries considère que, concernant le transport de passagers et de véhicules légers, les ports de Marseille et Toulon sont totalement substituables, à la différence du transport de marchandises, pour lequel ils ne sont pas substituables. Il existe bien une activité de transport de fret au départ du port de Toulon mais le volume de marchandises reste limité par l'infrastructure portuaire (500 000 / 600 000 ml par an). L'activité de transport de marchandises pourrait se développer à partir du port de Brégailon mais à long terme, pour permettre la mise en place de la chaîne logistique amont.

Les autorités portuaires corses et les compagnies délégataires considèrent à l'unanimité que les ports de Marseille et de Toulon ne sont pas substituables.

Le rapport de besoin de service public de mars 2018 a déjà largement démontré l'absence de substituabilité entre les ports de Toulon et de Marseille en matière de fret.

Le test du marché et les auditions des compagnies délégataires, des représentants des chaînes logistiques des chargeurs et des autorités portuaires confortent cette analyse. Il n'y a pas de substituabilité entre les ports de Marseille et de Toulon.

IV12. En matière de transport de passagers

Alors que la Corsica Ferries considère que les ports de Toulon et de Marseille sont substituables, pour la Méridionale, la substituabilité entre Marseille et les autres ports continentaux, notamment Toulon, n'est que partielle. La ville de Marseille accueille 2/3 des besoins en matière de soins médicaux des ressortissants de Corse et il en est de même pour les étudiants. La substituabilité n'est pas avérée. Les demandeurs de soins médicaux et les étudiants sont à proportion des deux-tiers à destination du port de Marseille. Les ports continentaux ne sont pas substituables dans la pratique. Selon les études réalisées par la compagnie, 20 % des passagers de la Méridionale sont des résidents corses, avec des fluctuations importantes dans l'année.

Pour la Corsica Linea, les ports de Marseille et Toulon ne sont pas substituables car Marseille représente le point d'entrée/sortie du continent français "naturel" le plus pratique. La desserte depuis le port de Marseille répond à des besoins distincts et non- substituables :

- un besoin de passagers résidents pour des raisons éducatives et médicales. Il n'existe pas de phénomène de report de la demande vers Toulon qui ne constitue pas une alternative à l'arrivée à Marseille (exemple : absence de CHU, offre universitaire)
- un besoin de passagers voyageant dans le cadre d'une activité de tourisme qui, malgré la dominance de l'offre depuis Toulon, choisissent de partir depuis Marseille car l'offre « low-cost » actuellement proposée par les opérateurs opérant depuis Toulon ne leur convient pas
- la complémentarité de l'offre de PAX est nécessaire car elle permet, au-delà des besoins sociaux, sociétaux et touristiques, de réduire les coûts de la compensation financière globale versée au titre du contrat de service public.

Il ressort de l'analyse capacitaire et des réponses au test du marché que le maintien d'un régime conventionnel de service public avec compensation n'est plus démontré, et qu'il ne résulte pas de données quantitativement vérifiables.

L'absence de substituabilité entre les ports de Marseille et de Toulon concernant la demande particulière de transport des résidents corses pour des raisons médicales et professionnelles (traversées pendulaires des étudiants) n'est pas contestée par l'Office des transports de la Corse. Mais cette demande particulière, limitée à 17 % des passagers transportés par la compagnie, peut être satisfaite sous un simple régime unilatéral d'OSP, sans compensation financière.

	OSP	DSP (fret uniquement)
Ports	Marseille, Toulon, Nice	Marseille

IV.2 La tarification

IV21. Transport de fret

Le tarif fret a été progressivement revu à la baisse ces dernières années, suivant la volonté de la Collectivité de Corse. Actuellement, le tarif fret maritime en Corse s'élève à 42.50 € le mètre linéaire sous le régime d'OSP et 40 € dans le cadre de la DSP. A titre de comparaison, les tableaux ci-dessous présentent une estimation du tarif au mètre linéaire de la distance maritime entre Corse et Continent (3 cas seront proposés infra), en supposant qu'elle soit équivalente à la distance terrestre :

	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio
Distance	350 km	400 km	450 km
Temps de référence (pour l'application du terme horaire)	7,8 h	8,7 h	9,5 h
Prix de revient équivalent routier (avec péage)	441 €	494 €	547 €

Tableau 1. Estimation du prix de revient équivalent routier avec péage³

	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio
Prix de vente équivalent routier	468 €	494 €	580 €
Prix au mètre linéaire (sur la base d'une remorque standard)	35 €/ml	39 €/ml	43 €/ml

Tableau 2. Estimation du tarif au mètre linéaire⁴

Le tableau ci-dessus présente une estimation de ce que pourrait être le tarif du fret routier pour des distances équivalant les distances maritimes Bastia-Marseille, Ajaccio-Marseille et Porto-Vecchio-Marseille. Ces estimations reposent sur des hypothèses de travail retenues par le Comité National Routier⁵.

Compte-tenu de ces résultats, il apparaît opportun de réduire le tarif du mètre linéaire de fret, roulant ou conventionnel à 35 €, tant dans le cadre du régime d'obligation de service public (contre actuellement 42, 5 €), que dans celui de la délégation de service public (actuellement 40 €).

Ce travail d'estimation a permis de mettre en exergue la concordance du tarif fret actuellement pratiqué dans le cadre des régimes d'OSP et de DSP (respectivement 42.50 et 40 € le mètre linéaire), avec le tarif fret équivalent terrestre (situé entre 35 € et 43 € le mètre linéaire suivant les trajets).

Ce travail a également permis d'identifier des marges de manœuvre possibles en matière de réduction du tarif fret en s'alignant sur le tarif « plancher » de l'estimation, soit 35 € le mètre linéaire. Cette pratique tarifaire sera ainsi de nature à limiter encore le préjudice de l'insularité pour les transports routiers basés en Corse, qui doivent s'affranchir d'un certain nombre de coûts indirects, mais toujours liés à l'insularité.

Toutefois, pour La Méridionale, toute réduction du tarif fret, en régime OSP ou en régime DSP, ne pourrait se traduire que par un déséquilibre économique de l'exploitation qui devrait être compensé par l'enveloppe de compensation, *a priori* réévaluée. Dans le prolongement de cette idée, l'Office des transports de la Corse demande aux compagnies maritimes délégataires de mettre en place la comptabilité analytique la plus fine possible, ventilant le plus fidèlement possible les coûts spécifiques liés à l'activité fret et à l'activité passagers.

³ Source : https://www.corse.fr/La-continuite-territoriale_a434.html

⁴ Source : *ibidem*.

⁵ Elles intègrent notamment 3 types de coûts : le coût kilométrique comprenant les coûts liés au carburant, pneumatiques, entretien-réparations, péages, le coût horaire conducteur comprenant sa rémunération, les cotisations employeurs, frais de déplacement, le coût fixe journalier comprenant le financement et renouvellement du véhicule, les assurances, la taxe à l'essieu, les coûts indirects de structure.

La Corsica Linea précise qu'à cette baisse du tarif fret maritime devra s'ajouter l'indexation sur la variation du prix de carburant, de sorte qu'en pratique, les usagers devront s'acquitter d'un tarif global plus élevé que le tarif plancher à 35 €. Il restera néanmoins en deçà des tarifs actuellement pratiqués.

Selon la Corsica Ferries, une modulation tarifaire en fonction des jours de la semaine serait souhaitable pour prendre en compte le différentiel de trafic selon les jours.

Un système de contrôle pourrait être mis en place pour s'assurer du bénéfice lié à la révision de la grille tarifaire, bénéfice qui devra profiter à l'ensemble de la population résidant en Corse.

La grille tarifaire relative aux tarifs « Export », « Export Plus » et « Matière Première » reste inchangée. Plus globalement, il est préconisé la mise en place d'actions de communication visant à informer sur la nouvelle grille tarifaire, précisant le cas échéant, le montant hors taxes et le montant toutes taxes comprises.

A la lecture de ces enseignements, la grille tarifaire proposée est la suivante :

Sous OSP

Pour un trajet	Tarifs fret (€ HT)
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	35
Voiture dite de commerce ²⁾	
 Inférieur à 4 m	146
 Entre 4 et 4,5 m	160
 Supérieure à 4,5 m	175

Sous DSP

Pour un trajet	Tarifs fret (€ HT)
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	35
Le mètre linéaire « Export » ou « Matière première »¹⁾	20
Le mètre linéaire "Export plus"¹⁾	15
Voiture dite de commerce²⁾	
Inférieur à 4 m	146
Entre 4 et 4,5 m	160
Supérieure à 4,5 m	175

IV22. Transport de passagers

Même si aucune décision n'a été actée par l'Office des Transports de la Corse, des préconisations ont été formulées, telles que :

- la mise en place d'un tarif unique résident, ou plus globalement, une simplification de la grille tarifaire pour le passager, permettant notamment d'offrir une meilleure lisibilité des prix
- la révision à la baisse éventuelle du tarif maximal résident
- la baisse éventuelle du tarif maximal de transport des véhicules de tourisme pour les résidents en régime unilatéral d'OSP. Au total, il pourrait être déterminé un tarif « acceptable » pour le tandem « couple + voiture »
- une fluctuation du tarif résidents suivant les saisons
- la possibilité pour les compagnies maritimes d'accorder de manière systématique un tarif résident pour le billet retour d'un malade ayant fait l'objet d'une évacuation sanitaire au départ de la Corse
- de même, un système de contrôle pourrait être élaboré pour s'assurer des retombées de ces actions.

En outre, une des principales pistes d'amélioration adressées, cette fois-ci, à l'attention des compagnies maritimes, reste la mise en place d'un système de contrôle en vue d'une comptabilisation la plus fidèle possible des flux résidents transitant au sein des navires. Enfin, elles pourraient être également tenues d'informer le passager résident, de tarifs plus attractifs (type tarif promotionnel par exemple), sous réserve de conditions plus restrictives.

Plus globalement, il serait souhaitable de procéder à une refonte de l'enveloppe de compensation au profit d'un affichage fret / passager.

En l'état, la grille tarifaire (inchangée) est la suivante pour le régime d'OSP :

<i>Aller simple par personne (ou unité)</i>		<i>Tarifs résidents corses € HT (maxima)</i>
Passage	<i>Adulte</i>	26
	<i>Enfant</i>	14
Installation	<i>Cabine hublot</i>	49
	<i>Cabine intérieure</i>	45
	<i>Fauteuil</i>	7
Véhicule (1)	<i>Inférieur ou égal à 4,5 m</i>	33
	<i>Entre 4,5 m et 5 m</i>	37
	<i>Supérieur à 5 m</i>	41

- ✓ sont éligibles au tarif « résident », toutes les personnes justifiant de leur domicile principal, ayant acheté un billet en Corse et effectuant la première traversée au départ d'un port insulaire
- ✓ En outre, un tarif résident contraint est proposé, non remboursable et non modifiable, mais faisant l'objet d'un abattement de 30 %.

IV.3 Les horaires et les fréquences

Il ressort des résultats de la consultation publique et des auditions que la problématique des horaires et des fréquences est structurante pour le transport de marchandises mais qu'elle est plus neutre pour les passagers. Cependant, dans la mesure où la plupart des navires qui exploitent des lignes Corse / continent sont des navires mixtes, les contraintes et exigences horaires propres au transport de marchandises se répercutent sur le transport de passagers.

Il apparaît de manière très claire que :

- la durée de navigation doit être rythmée de façon à garantir l'horaire sans devoir pousser les moteurs et la consommation
- les acteurs de la chaîne logistique et les transporteurs routiers souhaitent maintenir les contraintes horaires concernant la desserte des ports corses, éventuellement en prévoyant une heure maximale d'arrivée des navires à 06h le matin, tenant compte de la nécessité de livrer les magasins ou chantiers avant leur ouverture
- la durée de navigation, qui doit être rythmée de façon à garantir l'horaire sans devoir pousser les moteurs et la consommation
- la contrainte logistique, le respect de la chaîne du froid pour les denrées alimentaires exigent que les marchandises arrivent aux points de livraison avant 09h, heure d'ouverture des grandes et moyennes surfaces. Elle constitue donc la première catégorie d'utilisateurs professionnels utilisant la desserte maritime Corse / continent.
- dans la mesure où il n'existe pas d'entrepôts de stockage en Corse, notamment pour le frais, les marchandises transitent entre le continent et la Corse en flux tendus, sans perspective concrète de flexibilité qui ne correspond pas, en tout état de cause, aux besoins des

commerçants et opérateurs économiques locaux tels qu'ils ont été exprimés en réponse à la consultation publique.

- tout au plus serait-il envisageable de catégoriser les flux de marchandises en fonction de leurs caractéristiques propres pour prendre en compte les contraintes d'exploitation propres à chacune d'entre elles (denrées alimentaires – matières pour la construction BTP – produits destinés aux grandes surfaces ou aux petits commerçants etc). Mais en l'état, la configuration des opérateurs et l'organisation de la logistique ne sont pas encore adaptés à une catégorisation des flux de marchandises selon leurs caractéristiques, d'autant que même dans le secteur de la construction, l'organisation est en flux tendu. Dans tous les cas, il n'appartient pas à l'OTC d'influencer telle organisation de la logistique : il doit seulement s'assurer que la grille horaire et les fréquences qu'il déterminera sont adaptés à la demande actuelle des usagers.

En conséquence, il est préconisé d'établir la grille horaire et de fréquences suivante, distinguant le régime d'OSP et le régime de DSP.

La saison été court du 1^{er} avril au 31 octobre.

L'avant saison d'été court du 1^{er} avril au 30 juin.

La haute saison d'été court du 1^{er} juillet au 31 août.

L'arrière-saison d'été court du 1^{er} septembre au 31 octobre.

La saison hiver court du 1^{er} novembre au 31 mars.

		OSP		DSP	
Horaires		-		Départ entre 19h00 et 20h30 Arrivée entre 6h00 et 07h30 Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire	
Fréquences	PAX + FRET PAX	MARSEILLE	1 en saison hiver 2 en avant saison et arrière-saison d'été 3 en haute saison d'été	FRET	BAS : 7j / 7 + 15 rotations annuelles AJA : 7j / 7 PVO : 3j / 7 PRO : 3j / 7 IRS : 3j / 7 (matières dangereuses : 1 j / 7) + 10 rotations annuelles
		TOULON	1 en saison hiver 1 en avant saison et arrière-saison d'été 2 en haute saison d'été		
		NICE	1 en saison hiver 1 en avant saison et arrière-saison d'été 2 en haute saison d'été		
		PAX	PROPRIANO 3j/7		

V. La cartographie du besoin de service public

OSP		DSP						
Volume de PAX / FRET	PAX	-						
	FRET	-						
Port	Toulon, Marseille, Nice							
Fréquences hebdomadaires	MARSEILLE	1j/7 en saison hiver 2j/7 en avant saison et arrière-saison d'été 3j/7 en haute saison d'été						
	TOULON	1j/7 en saison hiver 1j/7 en avant saison et arrière-saison d'été 2j/7 en haute saison d'été						
	NICE	1j/7 en saison hiver 1j/7 en avant saison et arrière-saison d'été 2j/7 en haute saison d'été						
Horaires	Départ entre 18h30 et 20h Arrivée à quai entre 6h00 et 7h30 Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire							
Tarifs	FRET	35 € / ml (fret roulant ou conventionnel) Voitures de commerce : - Inférieur à 4 m : 146 € - Entre 4 et 4,5 m : 160 € - Supérieure à 4,5 m : 175 €	35 € / ml (fret roulant ou conventionnel) Voitures de commerce : - Inférieur à 4 m : 146 € - Entre 4 et 4,5 m : 160 € - Supérieure à 4,5 m : 175 €					
	PAX	Passage : adulte : 35 € / enfant : 20 € Installation : cabinet hublot : 51 € / cabine intérieure : 46 € / fauteuil : 7 € Véhicule : inf. ou = à 4,5 m : 46 € / entre 4,5 et 5 m : 51 € / sup. 5 m : 56 €	Passage : adulte : 26 € / enfant : 14 € Installation : cabinet hublot : 49 € / cabine intérieure : 45 € / fauteuil : 7 € Véhicule : inf. ou = à 4,5 m : 33 € / entre 4,5 et 5 m : 37 € / sup. 5 m : 41 €					
Personnels	Respecter la législation française (décret 99-195), dont le SMIC maritime							
Environnement	Respect des normes environnementales (MARPOL + directives UE) Optimisation des consommations et des rejets des navires + protection des cétacés							

Hypo 80%	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio	Propriano	Ile Rousse	Total
PAX	1 396 154	1 905 480	99 066	65 047	307 741	3 643 394
VL	8 451	467 864	6 892	26 218	5 956	462 945
ROLL	499 741	794 349	159 816	97 224	45 169	1 596 300

BAS : 7j / 7 + 15 rotations supplémentaires / an
 AJA : 7j / 7
 PVO : 3j / 7
 PRO : 3j / 7
 IRS : 3j / 7 (matières dangereuses : 1j / 7 + 10 rotations supplémentaires / an)

Marseille



Exploitation du transport maritime de passagers et de marchandises au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le continent

Etude sur la pertinence de la grille tarifaire

lundi 30 avril 2018

SOMMAIRE

I.	Le contexte et la méthode employée	3
1.	Les tarifs pour l'activité « passager »	4
a)	Sous OSP	4
b)	Sous DSP.....	6
2.	Les tarifs pour l'activité fret	6
a)	Sous OSP	6
b)	Sous DSP.....	6
II.	Le cadre juridique applicable à la tarification.....	14
A.	Le principe de la fixation du tarif du service public.....	14
B.	Garantir le respect du principe d'égalité entre les usagers (fret et PAX).....	15
1.	Définition.....	15
a)	Traiter également les situations identiques	15
b)	La possibilité d'instituer une tarification différenciée selon les usagers	16
c)	Les exemples de tarifications différenciées autorisées	17
2.	L'application d'une tarification différenciée pour le transport de PAX/fret en Corse	18
a)	La CdC peut-elle instituer une différenciation tarifaire	18
b)	La CdC pourrait-elle étendre les hypothèses de gratuité ?	20
C.	Garantir le respect du principe de proportionnalité entre le tarif et le service rendu	21
1.	Définition.....	21
2.	L'application du principe à la desserte maritime Corse / continent	23
III.	Etude de la structuration des coûts	24
A.	Pour le transport routier de marchandises	24
B.	Pour le transport maritime	28
C.	La pertinence de la grille tarifaire.....	39
	Annexes.....	44

I. Le contexte et la méthode employée

L'intérêt de la présente étude relative à la tarification est primordial pour une double raison :

- d'une part, elle conditionne l'équilibre économique futur de l'exploitation mais également, au moins en partie, de l'activité économique de l'île, en particulier sur le fret
- d'autre part, elle constitue par elle-même une obligation de service public, étant susceptible de s'appliquer à tout transport maritime régulièrement effectué, ce qui renforce la nécessité de l'établir sur la base d'estimations précises et réalistes.

Enfin, comme toute tarification, elle doit prendre en compte la réalité parfois complexe de l'organisation des transports, en particulier au niveau du fret, au titre de la typologie des marchandises (liquides, solides, valeur ajoutée, densité, dangerosité, ...), qui doit se traduire in fine par un tarif lisible, adapté et non discriminant. Même si on précisera que les compagnies maritimes ne sont pas en mesure de proposer une typologie voire une hiérarchisation des différentes catégories de marchandises transportées, une remorque pouvant contenir plusieurs palettes de marchandises différentes, liées aux opérations de groupage / dégroupage.

Il faut également prendre en compte les contraintes juridiques liées à la tarification (voir II.).

La tarification objet de la présente étude s'entend du tarif appliqué par les compagnies maritimes aux clients et usagers des services de desserte maritime entre la Corse et le continent. Les clients et usagers comprennent :

- pour l'activité « passager » des compagnies, des passagers résidents en Corse ou non, souhaitant bénéficier d'une installation ou non, et dotés d'un véhicule ou non
- pour l'activité « fret », des remorques ou des mètres linéaires de marchandises acheminés depuis et vers la Corse, accompagnés d'un chauffeur ou non.

En raison des liens forts existant entre les modalités d'organisation de la desserte maritime Corse-Continent et la compétitivité de l'économie Corse, une analyse de la grille tarifaire se pose donc en préalable logique d'une organisation performante du dispositif de continuité territoriale.

Il est rappelé qu'actuellement, deux dispositifs de tarification coexistent :

- la tarification issue du régime unilatéral d'obligations de service public tel qu'institué par la délibération n° 13/263 AC de l'Assemblée de Corse du 20 décembre 2013
- la tarification issue de la convention de délégation de service public conclue avec Corsica Linea et la Méridionale concernant la desserte entre Marseille et les 5 ports corses et qui expire le 31 mai 2019 (ou au 30 septembre 2019 si elle est prolongée de 4 mois).

Pour mémoire, les tableaux ci-dessous présentent les tarifs actuellement pratiqués pour les deux activités « passager » et fret, les points de divergence entre régimes figurant en orange.

1. Les tarifs pour l'activité « passager »

a) Sous OSP

Aller simple par personne (ou unité)		Tarifs résidents corses € HT (maxima)
Passage	Adulte	35
	Enfant	20
Installation	Cabine hublot	51
	Cabine intérieure	46
	Fauteuil	7
Véhicule (1)	Inférieur ou égal à 4,5 m	46
	Entre 4,5 m et 5 m	51
	Supérieur à 5 m	56

b) Sous DSP

Des tarifs différenciés sont appliqués entre :

- Les passagers résidents qui peuvent avoir accès aux tarifs de base et contraint (tarif moins élevé mais accompagné de conditions plus strictes, voir infra)
- Les passagers non-résidents pour lesquels une seule grille tarifaire est proposée.

Aller simple par personne (ou unité)		Tarifs résidents corses € HT (maxima)
Passage	Adulte	35
	Enfant	18
Installation	Cabine hublot	49
	Cabine intérieure	45
	Fauteuil	7
Véhicule (1)	Inférieur ou égal à 4,5 m	44
	Entre 4,5 m et 5 m	49
	Supérieur à 5 m	54

Aller simple par personne (ou unité)		Tarifs Résidents contraints (€)
Passage	Adulte	25
	Enfant	14
Installation	Cabine hublot	34
	Cabine intérieure	32
	Fauteuil	5
Véhicule (1)	Inférieur ou égal à 4,5 m	31
	Entre 4,5 et 5 m	34
	Supérieur à 5 m	38

On rappellera que :

- Sont éligibles au tarif « résident », toutes les personnes justifiant de leur domicile principal, ayant acheté un billet en Corse et effectuant la première traversée au départ d'un port insulaire ;
- En outre, un tarif résident contraint est proposé, non remboursable et non modifiable, mais faisant l'objet d'un abattement de 30%.

Aller simple par personne (ou unité)		Tarif mini ⁽²⁾ Basse Saison Du 03/11/16 Au 30/03/17	Tarif mini ⁽²⁾ Moyenne Saison Du 31/03/17 au 22/06/17 Et du 04/09/17 au 30/09/17	Tarif mini ⁽²⁾ Haute Saison Du 23/06/17 Au 03/09/17	Tarif maxi Toutes saisons
Passage	Adulte	19	26	33	76
	Enfant	12	15	19	40
Installation	Cabine hublot	37	46	54	140
	Cabine intérieure	32	37	43	120
	Fauteuil	4	5	6	10
Véhicule ⁽¹⁾	Inférieur ou égal à 4,5 m	24	39	55	163
	Entre 4,5 m et 5 m	25	42	60	175
	Supérieur à 5 m	29	47	66	203

2. Les tarifs pour l'activité fret

De la même manière, le tarif fret appliqué varie suivant le régime :

a) Sous OSP

Pour un trajet	Tarifs fret (€ HT)
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	42.5
Voiture dite de commerce ²⁾	
Inférieur à 4 m	146
Entre 4 et 4,5 m	160
Supérieure à 4,5 m	175

b) Sous DSP

Pour un trajet	Tarifs fret (€ HT)
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	40
Le mètre linéaire « Export » ou « Matière première » ¹⁾	20
Le mètre linéaire "Export plus" ¹⁾	15
Voiture dite de commerce ²⁾	
Inférieur à 4 m	146
Entre 4 et 4,5 m	160
Supérieure à 4,5 m	175

On soulignera la mise en place de tarifs spécifiques durant la saison 2016-2017¹ :

- Un tarif « export » pour les liaisons Corse-Continent applicable aux productions agricoles agroalimentaires et aux produits manufacturés ou industriels réalisés en Corse ;
- Un tarif « Export plus » applicable au transport de marchandises élaborées en Corse à partir de matières premières produites et transformées en Corse certifiées par un organisme compétent ;
- Un tarif « Matières premières » pour des liaisons Corse-Continent applicable au fret des matières premières à destination de la Corse et destinées à être transformées en Corse, à la condition que l'acquéreur n'en soit pas le consommateur final.

De manière générale, concernant le tarif fret de base, il a progressivement été revu à la baisse ces dernières années, suivant la volonté de la Collectivité de Corse, qui a toujours souhaité réduire le handicap de l'insularité en Corse, au bénéfice de la population locale et son économie. Historiquement en effet, « en application des dispositions de l'article 73 de la loi du 13 mai 1991, la Collectivité Territoriale de Corse définit, sur la base du principe de continuité territoriale, destiné à atténuer les

¹ Assemblée de Corse, délibération n°17/245 AC de l'Assemblée de Corse portant règlement pour le traitement des tarifs export, export plus et matières premières dans le cadre du transport maritime de fret, 28 juillet 2017, 31 pages

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 tarifs² ». Plus précisément, « à l'origine, la continuité territoriale est gérée directement par l'Etat et s'applique uniquement aux transports maritimes. Elle consiste à pratiquer un tarif comparable à ceux des transports terrestres³ ».

Ainsi, actuellement, le tarif fret maritime en Corse s'élève à 42.50 € le mètre linéaire sous le régime d'OSP et 40 € dans le cadre de la DSP. A titre de comparaison, les tableaux ci-dessous présentent une estimation du tarif au mètre linéaire de la distance maritime entre Corse et Continent (3 cas seront proposés infra), en supposant qu'elle soit équivalente à la distance terrestre :

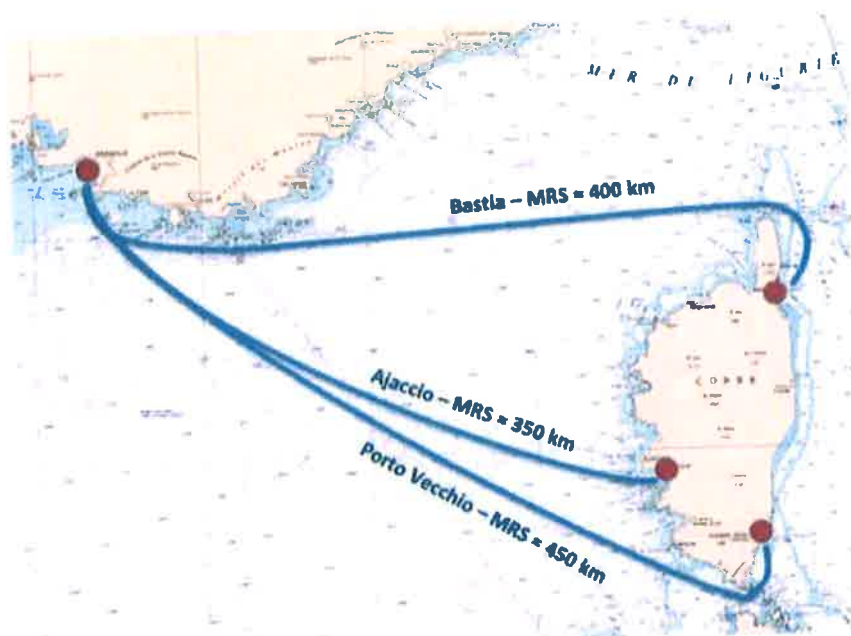


Figure 1 fond de carte SHOM

Figure 1. Distance maritime entre Marseille et 3 ports Corses : Bastia, Ajaccio et Porto-Vecchio⁴

	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio
Distance	350 km	400 km	450 km
Temps de référence (pour l'application du terme horaire)	7,8 h	8,7 h	9,5 h
Prix de revient équivalent routier (avec péage)	441 €	494 €	547 €

Tableau 1. Estimation du prix de revient équivalent routier avec péage⁵

² https://www.corse.fr/La-continuite-territoriale_a434.html

³ Ibidem

⁴ Source : Odyssee Développement, Note d'analyse sur les aspects routiers de la desserte maritime Corse / Continent, Collectivité Territoriale de Corse, décembre 2016, 20 pages

⁵ Source : Ibidem

	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio
Prix de vente équivalent routier	468 €	494 €	580 €
Prix au mètre linéaire (sur la base d'une remorque standard)	35 €/ml	39 €/ml	43 €/ml

Tableau 2. Estimation du tarif au mètre linéaire⁶

Le tableau ci-dessus présente donc une estimation de ce que pourrait être le tarif du fret routier pour des distances équivalant les distances maritimes Bastia-Marseille, Ajaccio-Marseille et Porto-Vecchio-Marseille. Ces estimations reposent bien entendu sur des hypothèses de travail notamment retenues par le Comité National Routier. L'encadré ci-dessous décrit la méthode de calcul⁷ adoptée :

Le calcul du prix de revient est issu de la somme de 3 types de coûts :

- Le coût kilométrique comprenant les coûts liés au carburant, pneumatiques, entretien-réparations, péages. Il est estimé à 0.456 € le kilomètre ;
- Le coût horaire conducteur comprenant sa rémunération, les cotisations employeurs, frais de déplacement. Il est estimé à 19.69 € de l'heure ;
- Le coût fixe journalier comprenant le financement et renouvellement du véhicule, les assurances, la taxe à l'essieu, les coûts indirects de structure. Il est estimé à 162.79 € pour une journée de 10 heures.

En outre, la vitesse moyenne retenue pour les calculs est de 60 km/h.

Il est à noter que 2 heures ont été ajoutées dans le calcul du terme horaire, correspondant aux temps de chargement / déchargement.

Par ailleurs, les distances maritimes concernées correspondent à du cabotage régional.

Enfin, le taux de marge retenu pour le calcul du prix de vente est de 6%.

Ce travail d'estimation permet ainsi de mettre en exergue la concordance du tarif fret actuellement pratiqué dans le cadre des régimes d'OSP et de DSP (respectivement 42.50 et 40 € le mètre linéaire), avec le tarif fret équivalent terrestre (situé entre 35 € et 43 € le mètre linéaire suivant les trajets), et ce en se basant sur les indications en termes de coûts proposées par le Comité National Routier.

⁶ Source : Ibidem

⁷ Source : Ibidem



Figure 2. Distance maritime entre Toulon et les ports Corses⁸



Figure 3. Distance maritime entre Nice et les ports Corses⁹

	Distance en km
Marseille Bastia	400
Marseille Ajaccio	350
Marseille Porto-Vecchio	450
Toulon Bastia	330
Toulon Ajaccio	276
Toulon Porto-Vecchio	365
Nice Bastia	233
Nice Ajaccio	246
Nice Porto-Vecchio	346

Toutefois, un certain nombre de paramètres peut venir encore accroître le coût du transport maritime, pour un transporteur routier opérant des liaisons Corse-continent, comme la nature des chargements, la possibilité de limiter les retours à vide, ou encore l'intensité concurrentielle pesant sur le marché. A cet égard, force est de constater que :

⁸ Source : Rapport d'étude sur la desserte portuale

⁹ Source : Ibidem

- S'il n'existe pas de données permettant d'identifier la nature des chargements, l'on sait que 75% des produits consommés proviennent de l'extérieur. En outre, d'après les propos recueillis auprès de la Corsica Linea, la majeure partie des produits importés serait des produits alimentaires, des matériaux de construction... en somme à l'image des grandes entreprises identifiées sur le marché insulaire
- S'agissant des retours à vide, le déséquilibre des échanges ne laisse aucun doute sur le fait que la majeure partie des retours est réalisée à vide, pour un départ depuis le continent, augmentant encore le coût global du trajet maritime : ainsi, d'après un des transporteurs routiers interrogés, les seules périodes pour lesquelles les retours à vide sont limités, coïncident avec le salon de l'agriculture ou encore la période de commercialisation des clémentines Corses, soit les mois de novembre et décembre
- Enfin, globalement, la filière du transport routier en Corse reste très émiettée (73% des entreprises emploient moins de 5 salariés en 2015), à l'exclusion des quelques entreprises structurées, telles que Rocca, FILAC, SETEC ou encore STEB. On précisera néanmoins que même pour des structures comme la STEB, l'intensité capitalistique qui pèse sur l'activité est élevée et supérieure à la moyenne sectorielle (en 2015 : l'intensité capitalistique¹⁰ est de 1.30 contre 0.74 pour son secteur en moyenne en France).

Ces spécificités du marché sont de nature à fragiliser toute une profession qui doit faire face à une intensité concurrentielle forte en provenance de l'extérieur, et ce alors même que la plupart des professionnels transporteurs routiers sont en réalité de toutes petites structures dotées de marges de manœuvre réduites sur le plan tarifaire, face à des grands noms du transport international. Ces nouvelles contraintes pesant sur les professionnels du secteur routier de marchandises seraient de nature à justifier la pratique du tarif équivalent terrestre « plancher », soit un tarif maritime fret a minima de l'ordre de 35 € le mètre linéaire.

Pour juger de la pertinence de la grille tarifaire en vigueur, il convient tout d'abord de bâtir :

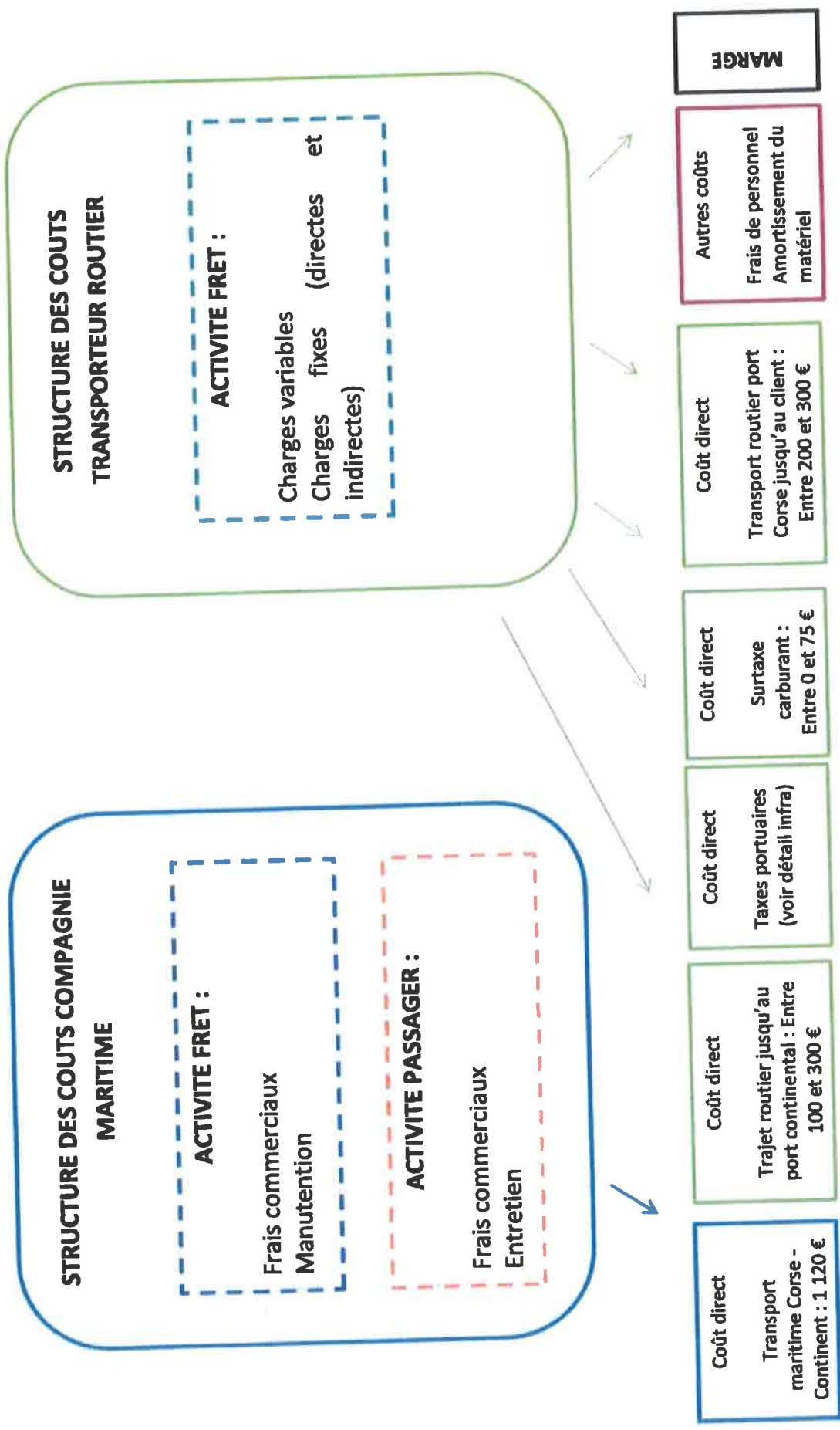
- une structure des coûts, en distinguant fret et passager, qui permet d'établir la performance des compagnies maritimes, d'une part
- une structure des coûts du fret propre aux transporteurs routiers, qui circonscrit clairement l'impact de la précédente.

La confrontation entre le coût pour un transporteur routier, direct (par exemple le coût du transport maritime) et indirect (rupture de charges, ...), - lié au transport maritime et les prix actuellement pratiqués par les compagnies, permettra d'identifier alors les marges de manœuvre possibles, dans le but notamment de réduire l'impact du coût du transport maritime sur le coût du fret facturé aux usagers¹¹, comme de préparer l'estimation du financement public à mobiliser (Cf. Etude sur les modes de gestion).

Le schéma ci-dessous reprend la démarche méthodologique empruntée :

¹⁰ Mesurée par le rapport entre les immobilisations corporelles brutes et la valeur ajoutée

¹¹ On rappellera que le niveau de vie sur l'île y est plus élevé, avec un niveau général des prix à la consommation des ménages hors loyers, en mars 2015, supérieur par rapport à ceux pratiqués en France de Province (de l'ordre de +3.6%, et en particulier pour les produits alimentaires +8.7%, d'après une enquête INSEE). Dans le même temps, le PIB par habitant, même s'il progresse ces dernières années, reste en deçà de la moyenne Française (26 432 € contre 32 736 € pour la France métropolitaine en 2014).



COUT GLOBAL DU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES POUR UN USAGER : env 2 000 €

Une estimation globale a été proposée, par 4 des 5 principaux transporteurs routiers en Corse interrogés, en matière de coût global du transport maritime pour un usager – grande distribution, entreprises de négoce de matériaux... en somme tous les clients des transporteurs routiers - dans le cadre de l'activité fret. Cette estimation aux alentours des 2 000 € (pour une remorque) comprend :

- Le coût du transport maritime qui pèse sur le transporteur routier : facturé environ 560 € l'aller simple, un aller-retour est donc estimé à 1 120 €, pour un trajet Corse-Marseille, même si le tarif varie quelque peu en fonction du port Corse tenant compte de la distance maritime plus ou moins courte (voir tableau supra)
- Le coût lié aux trajets routiers, sur le continent et en Corse, pour parvenir au port ou au client final selon le sens du trajet
- Le coût lié aux taxes portuaires qui varient non seulement entre ports Corses et ports continentaux, mais également entre ports continentaux (voir tableau infra). S'agissant des taxes portuaires pour la Corse, ils s'élèvent à 3.98 € pour les ports de Corse du Sud (redevance sureté) et 3.99 € pour ceux de Haute-Corse
- Le coût lié à la surtaxe carburant qui fluctue bien entendu en fonction de l'évolution des cours
- Un certain nombre de coûts indirects (ressources humaines, immobilisation de la remorque...).

D'après les propos recueillis auprès d'un des transporteurs routiers, le taux de marge est estimé à 6%, correspondant à l'hypothèse de calcul retenue précédemment dans le cadre du calcul du prix de vente équivalant routier.

A titre complémentaire, le tableau ci-dessous offre donc une comparaison des coûts sur la base des informations collectées auprès des transporteurs routiers qui ont accepté de nous communiquer leurs données, entre un acheminement depuis le port de Marseille et un acheminement depuis le port de Toulon :

	Marseille	Toulon
Transport routier entrepôt continent - port continental	Entre 200 et 300 €	Entre 400 et 550 €
Transport maritime AR	1 120 €	Entre 1 156 et 1 246 €
Frais fixes port continental	4.40 € de frais fixes	7.50 € toutes taxes portuaires (redevance sureté)

Pour chacun des cas de figure étudiés, la comptabilité analytique la plus fine possible a été analysée, considérant que :

- dans le cas des compagnies maritimes, cette comptabilité tiendra difficilement compte de la distinction entre passager résident et passager non résident. Si cette distinction semble aisée en matière de tarif appliqué à l'usager, elle est inenvisageable sur le plan des dépenses, étant donné qu'un passager, générera le même type de coûts.

En pratique, il est impossible de dire, en matière de frais commerciaux par exemple, ce qui relève d'un passager résident de ce qui relève d'un passager non résident. En outre, les deux compagnies maritimes ont elles-mêmes mis en garde contre une construction intellectuelle

de ce type, considérant au surplus, qu'à l'heure actuelle, on ne saurait dire si tous les passagers résidents optent pour un tarif résident. De ce fait, une partie des flux résidents pourrait échapper aux statistiques

- **il n'a pas été possible de distinguer dans les différents types de coûts, la typologie des marchandises, les acteurs eux-mêmes n'étant pas en mesure de nous proposer une typologie des marchandises transportées et leur poids respectif, même si l'alimentaire prédomine vraisemblablement**
- **qu'il s'agisse de la structure des coûts pour les compagnies maritimes ou bien les transporteurs routiers, les conseils ont tenté d'affecter de la manière la plus fine possible les différents postes de dépenses, notamment pour les compagnies maritimes, certaines ne pouvant au final être rangées par destination.**

Pour construire cette structure des coûts, les conseils ont travaillé avec la participation :

- **des deux compagnies maritimes délégataires**
- **de 4 transporteurs routiers qui ont accepté de communiquer leurs données certaines très détaillées, d'autres plus globales et basées sur des estimations : FILAC, STEB, Casincaise, et SETEC. 4 réunions de travail ont été organisées, en plus, des échanges de mail et des points téléphoniques.**

La structure des coûts ci-après décrite a été élaborée à partir des informations collectées auprès des acteurs et basées également sur des hypothèses de travail (III.).

II. Le cadre juridique applicable à la tarification

A. Le principe de la fixation du tarif du service public

Concernant les délégations de service public (régime conventionnel de service public), l'article 32 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, qui reprend l'article L. 1411-2 du CGCT, précise que le contrat de concession, et notamment celui de délégation de service public, « détermine les tarifs à la charge des usagers et précise l'incidence sur ces tarifs des paramètres ou indices qui déterminent leur évolution ».

En application de l'article L. 4221-1 pour les régions, seul l'organe délibérant de la collectivité territoriale délégante est compétent pour instaurer et fixer le tarif de la redevance pour service rendu que constitue le tarif d'un service public.

Il revient exclusivement à la collectivité délégante de fixer les tarifs et les modalités de leur évolution, le délégataire n'étant pas compétent en la matière (CAA de Nantes, 3 février 2012, req. n° 10NT00378¹²).

Il a même récemment été jugé que l'absence de ces informations tarifaires dans une convention de délégation est constitutive d'une faute de la collectivité (CAA de Marseille, 7 novembre 2016, req. n° 14MA04055).

Le tarif décidé par l'autorité délégante s'impose à l'exploitant délégataire, qui doit l'appliquer dans ses relations commerciales avec les usagers (clients).

Cette obligation est d'ailleurs reprise à l'article L. 4424-20 du CGCT relatif à la desserte maritime Corse / continent et au champ de compétence de l'OTC :

"En prenant en considération les priorités de développement économique définies par la collectivité territoriale de Corse, l'office des transports de la Corse conclut avec les compagnies désignées pour l'exploitation des liaisons mentionnées à l'article L. 4424-19 des conventions de délégation de service public qui définissent les tarifs, les conditions d'exécution et la qualité du service ainsi que les modalités de contrôle".

Concernant le régime unilatéral d'obligations de service public, le tarif est également fixé par l'autorité organisatrice du service et il s'impose, *a fortiori*, à tous les opérateurs à qui s'appliquent les sujétions de service public.

Concernant la desserte maritime Corse / continent, le tarif du service public propre au régime unilatéral d'OSP issu de la délibération n° 13/263 AC du 20 décembre 2013 s'impose à toutes les compagnies maritimes (cf. I.).

Il ne fait pas de doute que la Collectivité de Corse dispose d'un très large pouvoir pour fixer la grille tarifaire qui s'applique à la desserte maritime Corse / continent. Néanmoins, elle n'est pas entièrement libre dans la fixation de cette grille.

¹² "Considérant que ladite convention fixe, notamment, dans ses articles 40, 41, 42 et 56 et dans son annexe 31, conformément aux dispositions précitées de l'article L. 1411-2 du code général des collectivités territoriales, les tarifs applicables aux usagers, qui ont été établis par la commune, ainsi que leurs modalités d'indexation ; qu'aucune de ces dispositions réglementaires n'a pour objet ou pour effet de donner compétence à la société délégataire pour la détermination de ces tarifs (...)".

Dans tous les cas, le tarif doit être établi selon des critères objectifs et rationnels, dans le respect du principe d'égalité entre les usagers du service public, de proportionnalité et des règles de la concurrence.

Les contraintes juridiques liées à la tarification des services de transport maritime Corse / continent, que ce soit pour le transport de passagers ou de marchandises, sont doubles :

- il importe de garantir le respect du principe d'égalité des usagers (transporteurs routiers, acteurs économiques, particuliers etc) (B.)
- il importe de garantir le respect du principe de proportionnalité entre le prix du service et son coût. Le prix doit correspondre à une contrepartie pour l'utilisateur (C.).

B. Garantir le respect du principe d'égalité entre les usagers (fret et PAX)

La tarification du transport maritime de passagers et de marchandises doit en premier lieu respecter le principe d'égalité entre les usagers car il constitue un des éléments fondamentaux de la notion même de service public.

Concernant le transport maritime Corse / continent, il est précisé que les usagers sont :

- les passagers qui achètent un billet auprès d'une compagnie maritime et qui utilisent les services de transport afférents
- les acteurs économiques (transporteurs routiers, commerçants, artisans, grande distribution etc) qui achètent un billet auprès d'une compagnie maritime et qui utilisent les services de transport de marchandises afférents à titre professionnel.

On distingue donc deux catégories d'usagers, les uns "particuliers" (PAX), les autres "professionnels" (fret).

1. Définition

a) Traiter également les situations identiques

Application du principe général de l'égalité des citoyens devant la loi et les charges publiques, le principe d'égalité devant les services publics a une valeur constitutionnelle, tirée de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen (DDHC). Il vaut pour les services publics administratifs¹³ comme pour les services publics industriels et commerciaux¹⁴.

Le principe d'égalité signifie que toutes les personnes répondant aux conditions pour accéder au service doivent en profiter effectivement. Mais cette égalité coïncide aussi et surtout avec l'égalité devant les charges publiques, c'est-à-dire devant les tarifs.

¹³ CE, sect., 9 mars 1951, *Sté des concerts du conservatoire*, req. n° 92004.

¹⁴ CE, 1^{er} avril 1938, *Sté L'alcool dénaturé*, Rec. CE 1938, p. 337.

Le tarif du service peut être identique pour tous les usagers mais il peut aussi comporter des variations reposant soit sur une différence de situation, soit sur une nécessité d'intérêt général.

A titre d'exemple, le Conseil constitutionnel, par une décision n° 2013-666 du 11 avril 2013, a censuré les dispositions de la loi visant à préparer la transition vers un système énergétique sobre et portant diverses dispositions sur la tarification de l'eau et sur les éoliennes qui prévoyaient un dispositif de bonus-malus sur les consommations domestiques d'énergies de réseau (électricité, gaz naturel et chaleur en réseau) à partir du calcul d'une quantité annuelle d'énergie appelée « volume de base ».

Le dispositif projeté était contesté en particulier au motif qu'il conduisait à rompre l'égalité entre consommateurs d'énergie en fonction de leur localisation au sein d'une même commune, de leur situation personnelle selon qu'ils demeurent ou non à leur domicile, de la nature et la surface de leur logement ou du type de consommation d'énergie employée pour le chauffage. Ces dispositions, dans la mesure où elles méconnaissaient le principe d'égalité devant les charges publiques, ont été déclarées contraires à la Constitution.

Le Conseil constitutionnel a par ailleurs jugé à cette occasion que « le principe d'égalité ne fait pas obstacle à ce que soient établies des impositions spécifiques ayant pour objet d'inciter les redevables à adopter des comportements conformes à des objectifs d'intérêt général, pourvu que les règles qu'il fixe à cet effet soient justifiées au regard desdits objectifs »¹⁵.

b) La possibilité d'instituer une tarification différenciée selon les usagers

La jurisprudence a dégagé un certain nombre de cas dans lesquels la pratique de tarifs différenciés selon les usagers a été admise.

Si une différenciation tarifaire est permise, il n'est jamais obligatoire pour une collectivité publique de faire varier les tarifs selon les catégories d'usagers, sauf si la loi l'impose. La collectivité territoriale peut appliquer un tarif unique pour toutes les catégories d'usagers sans distinction. Elle n'est pas contrainte de traiter différemment des situations différentes (CE, ass., 28 mars 1997, *Sté Baxter*, req. n° 179049).

La jurisprudence admet que soient fixés « des tarifs différents applicables, pour un même service rendu, à diverses catégories d'usagers d'un service ou d'un ouvrage public », mais celles-ci doivent être justifiées, à moins qu'elles ne résultent d'une loi, soit par « des différences de situation appréciables entre les usagers », soit par « une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service ou de l'ouvrage » (CE, 10 mai 1974, *Denoyez et Chorques*, Rec. p. 274).

Dans ce cas d'espèce, a été considéré comme injustifiée une modulation tarifaire fondée sur une simple différence de lieu de résidence, n'entraînant pas pour autant des sujétions de nature différente pour les usagers concernés. En l'occurrence, la différenciation tarifaire, pour l'usage du bac de l'île de Ré, entre les usagers résidant sur l'île et ceux résidant sur le continent a été jugée illégale, mais pas une différenciation entre les résidents de la Charente-Maritime et ceux d'autres départements.

Si des différenciations tarifaires sont possibles, elles doivent être justifiées par des critères objectifs. Une collectivité publique peut instaurer des tarifs différentiels dans trois cas :

- elle y est autorisée par la loi

¹⁵ Conseil constitutionnel, décision n° 2013-666 DC du 11 avril 2013.

- elle est justifiée par l'intérêt général
- il existe une différence de situation objectivement appréciable entre les usagers.

Le principe d'égalité ne signifie pas que tous les individus doivent toujours être traités de la même façon.

Cette position du juge administratif est régulièrement confirmée :

- « la tarification des services rendus par un service public industriel et commercial ne peut, sans porter atteinte au principe d'égalité des usagers du service public, prévoir des tarifs différents selon les catégories d'usagers qu'à la condition que ces différences soient justifiées par des considérations d'intérêt général en rapport avec l'exploitation du service ou fondées sur des différences objectives de situation des usagers concernés »¹⁶
- dans la mesure où les tarifs applicables aux usagers résidant hors de la commune excédaient le prix de revient du service fourni, la commune n'était pas fondée à se plaindre de ce que le tribunal administratif ait annulé la délibération fixant les tarifs¹⁷

C'est donc seule l'existence de catégories d'usagers qui peut être à l'origine d'un traitement différent : la nécessité d'intérêt général ne permettant nullement que puissent être traités de manière différente des usagers se trouvant dans une même situation, car la différence de traitement doit toujours être adéquate à ce qui la justifie.

La différence de situation appréciable doit être affectée d'un certain degré d'intensité, sinon la création d'une catégorie particulière d'usagers se trouve entachée d'illégalité. La différence de situation doit toujours être appréhendée par rapport à l'objet et aux finalités du service public.

Par exemple, il a été jugé que si la tarification d'un service de distribution d'eau pouvait décroître en fonction du volume consommé, elle ne pouvait varier, en revanche, selon le degré de ressources des usagers¹⁸. Cette discrimination étant en effet sans rapport avec l'objet du service¹⁹.

c) Les exemples de tarifications différenciées autorisées

De cet état du droit positif issu de la jurisprudence administrative, il ressort que les différenciations suivantes sont notamment possibles :

- **l'usage régulier du service** peut justifier la fixation d'un tarif préférentiel. Le caractère régulier ou occasionnel d'usager du service peut conduire à fixer des tarifs différents si cela impose des

¹⁶ CE, 12 juillet 1995, *Commune de Maintenon*, req. n° 147947.

¹⁷ CE, 2 avril 1997, *Commune de Montgeron*, req. n° 124883.

¹⁸ CE 17 décembre 1982, *Préfet de la Charente-Maritime*, req. n° 23293.

¹⁹ Autres exemples de discrimination illicite : discrimination entre les usagers d'un abattoir selon la provenance des viandes (CE, 10 mars 1976, *Ville de Toulon*, req. n° 93047), entre les usagers d'un conservatoire de musique selon le montant des revenus de la famille (CE, 26 avril 1985, *Ville de Tarbes c/Association des parents d'élèves anciens et anciennes élèves de l'école nationale de musique de Tarbes*, req. n° 41169), ou encore la prise en compte du lieu de domicile dans celui demandé aux usagers d'une cantine scolaire (CE, 5 octobre 1984, *Commissaire de la République du département de l'Ariège*, req. 47875), d'une école de musique (CE, 31 mai 1985, *Commune de la Ciotat*, req. n° 55911) ou d'une halte-garderie (CE 31 mai 1985, *Commune d'Aubagne*, req. n° 55910).

sujétions particulières au service. Le Conseil d'État a admis que, au regard du système retenu d'approvisionnement d'une cantine scolaire, impliquant la préparation des repas 48 heures à l'avance, les parents ne réservant pas à l'avance les repas de leurs enfants font peser sur le service public une sujétion particulière qui justifie la fixation d'un tarif plus élevé que le tarif ordinaire applicable aux parents des enfants qui fréquentent en permanence la cantine²⁰

- **le lieu de résidence de l'utilisateur** peut justifier l'application d'un tarif préférentiel. Le juge reconnaît la pertinence du critère de la résidence lorsque le fonctionnement du service fait appel à un financement par le budget de la collectivité. Tel est le cas, par exemple, pour une école de musique²¹ et une crèche²², pour les enfants domiciliés dans la commune. Par ailleurs, il a été reconnu qu'un tarif préférentiel était légal pour un pont à péage à l'égard des résidents permanents de l'île desservie mais pas pour les personnes y possédant une simple résidence d'agrément (CE, 10 mai 1974, n° 88032)
- **la situation de l'utilisateur par rapport au lieu de destination**. En matière de transport routier scolaire, a été admise la différenciation tarifaire selon que l'élève est obligé ou non de suivre l'enseignement de sa spécialité dans un établissement hors secteur. Si le secteur académique comprend un établissement dispensant cette spécialité et que l'élève suit sa scolarité dans un établissement "spécialisé" hors secteur, l'indemnité tarifaire ne prendra en compte que le trajet entre le domicile et l'établissement de secteur²³.

Très récemment encore, il a été jugé qu'un tarif différencié entre des plaisanciers et des résidents de l'île desservie pour un service de desserte maritime était légal (CAA de Marseille, 13 juin 2016, req. n° 15MA00808, à propos de la desserte des îles du Frioul, au large de Marseille).

2. L'application d'une tarification différenciée pour le transport de PAX/fret en Corse

Il convient de rappeler que le principe d'égalité est apprécié globalement, par rapport à l'équilibre financier global de la concession, et non dans le détail de chaque spécificité de la marchandise ou de la personne transportée.

a) La CdC peut-elle instituer une différenciation tarifaire

Comme rappelé au I., la CdC a institué des tarifs différenciés, tant pour le transport de passagers, que pour le transport de marchandises, en régimes d'OSP et de CDSP.

Concernant les passagers, la grille tarifaire diffère selon les critères suivants :

- le lieu de résidence du passager (résident corse ou pas)
- l'âge du passager (adulte ou enfant)
- le confort d'installation (cabin hublot ou intérieure, fauteuil)

²⁰ CE, 9 mars 1998, *Ville de Marignane*, req. n° 158334.

²¹ CE, 20 mars 1987, *Commune de La Ciotat*, req. n° 68507.

²² CAA de Bordeaux, 19 mars 2003, *Commune de Lavour*, req. n° 98BX02088.

²³ CE, 4 mai 1998, *Département de Côte d'Or*, req. n° 160752.

- la dimension du véhicule de tourisme
- la date d'achat du billet, la période du trajet et les conditions commerciales (billet non modifiable et non remboursable) pour les tarifs résidents corses "contraints".

Cette différenciation tarifaire paraît conforme au droit positif dans la mesure où :

- les différenciations tarifaires décidées par la CdC sont justifiées par des motifs d'intérêt général difficilement contestables :
 - o elles garantissent l'accès à la desserte maritime Corse /continent à tous les usagers, quel que soit leur niveau de revenus
 - o elles garantissent le respect du principe de continuité territoriale en fixant des tarifs particuliers au transport de marchandises corses à l'exportation (manufacturés ou pas)
- les différenciations tarifaires décidées par la CdC sont justifiées par des différences objectives de situation entre les usagers :
 - o la qualité de résident corse / non corse : les résidents corses étant susceptibles d'utiliser plus souvent les transports maritimes (pour se rendre sur le continent, en vacances, pour des raisons professionnelles etc), ils ne sont pas placés dans la même situation que les autres usagers. Les autres usagers utilisent les transports maritimes pour se rendre en Corse à titre occasionnel (CAA de Marseille, 13 juin 2016, req. n° 15MA00808, à propos de la desserte des îles du Frioul).
 - o adulte / enfant : le niveau de revenus entre ces deux catégories d'usagers justifie à l'évidence une différenciation tarifaire
- les différenciations tarifaires décidées par la CdC sont toutes liées à l'objet de la DSP : la desserte maritime de la Corse :
 - o le confort d'installation en cabinet est lié à l'activité de transport des passagers, il s'agit des conditions d'exécution des prestations fournies par les compagnies maritimes
 - o la taille des véhicules de tourisme des passagers justifie une différenciation tarifaire car un taux important de passagers voyage avec son véhicule.
- les différenciations tarifaires décidées par la CdC constituent la contrepartie d'un service rendu :
 - o la localisation de la cabine (hublot ou intérieure) est une modalité particulière d'exécution du contrat de transport conclu entre la compagnie et l'utilisateur. Il s'agit d'une prestation supplémentaire facultative qui améliore le confort du passager et constitue la contrepartie d'un "service" supplémentaire qui justifie un prix différent
 - o la taille des véhicules de tourisme justifie une différenciation tarifaire car la contrainte d'exploitation pour la compagnie maritime n'est pas la même. Le volume occupé par le véhicule conditionne directement la place disponible sur le navire. Le niveau et la qualité de prestation offerts par la compagnie ne sont pas identiques.

b) La CdC pourrait-elle étendre les hypothèses de gratuité ?

Actuellement, la CdC et l'OTC n'ont prévu aucune hypothèse de tarification "*gratuite*" pour les usagers. Il existe bien un tarif résident contraint, non remboursable et non modifiable, mais il fait l'objet d'un abattement de 30 % et non d'une gratuité.

La CdC pourrait-elle envisager l'instauration d'une gratuité du service pour certaines catégories d'usagers (étudiants résidents corses, personnes âgées etc) ?

Il s'agirait en réalité de l'application d'une tarification "différenciée", pour laquelle il est renvoyé aux développements précédents.

Pour autant, si ces hypothèses de gratuité venaient à être étendues, la question des conséquences de cette gratuité du service public pour certaines catégories d'usagers serait susceptible d'avoir des conséquences sur la nature juridique de la concession.

Si le service de transport maritime devenait gratuit pour tout ou partie des usagers, pourrait-on encore qualifier le contrat conclu entre la CdC et la compagnie maritime de concession de service public ?

La question a été posée en matière de transports publics et a été tranchée par le tribunal administratif de Marseille dans une ordonnance rendue le 6 décembre 2011, *Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile*.

La problématique repose sur la définition du contrat de délégation de service public, définition qui s'est affinée au fil de la jurisprudence et a été inscrite à l'article L. 1411-1 du CGCT tel qu'issu de l'article 58 de l'ordonnance du 29 janvier 2016 :

« Une délégation de service public est un contrat de concession (...) conclu par écrit, par lequel une autorité délégante confie la gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

La part de risque transférée au délégataire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le délégataire ne doit pas être purement nominale ou négligeable. Le délégataire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service ».

La notion de risque d'exploitation, de risque financier supporté par le délégataire sous l'influence du droit communautaire et de la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne est devenue peu à peu l'élément déterminant d'identification des délégations de service public vis-à-vis des marchés publics. La notion de risque apparaît désormais comme le critère déterminant de la concession, dont la délégation de service public fait désormais partie.

Dès lors peut-on se poser la question suivante : le risque économique ou l'aléa d'exploitation que doit supporter le délégataire étant devenu consubstantiel à la notion de délégation de service public, comment concilier cette obligation avec l'existence d'un service public en tout ou partie gratuit ?

Pour le Tribunal administratif de Marseille : « la circonstance que le délégataire ne perçoive plus de recettes liées au paiement par les usagers de titres de transport est, en l'espèce, sans incidence sur l'économie globale du contrat et sur l'existence d'un risque d'exploitation pour le délégataire ».

Dans la mesure où la perception de recettes tirées de la vente des titres de transport a été remplacée pour le délégataire par la perception d'une compensation financière, variable en fonction de la fréquentation, l'existence d'un risque d'exploitation pour le délégataire n'est pas remise en cause et partant, le contrat peut bien être qualifié de délégation de service public.

Il en ressort qu'il n'existe pas d'antinomie de principe entre gratuité du service et délégation de service public, à la condition toutefois que l'analyse de l'économie globale du contrat révèle, en cette circonstance, l'existence d'un risque économique pour le délégataire du service public. Autrement dit, la rémunération du délégataire sur les usagers du service n'est pas la seule condition de l'existence d'un aléa économique mais la présence de cet aléa constitue bien le critère d'identification de la délégation de service public par rapport à un marché.

En l'espèce, il ne s'agirait pas pour la CdC d'étendre la gratuité du service à tous les usagers et à toutes les catégories de marchandises mais seulement à certaines d'entre elles.

Les conséquences d'une telle gratuité, **partielle**, sur la qualification de la concession seraient sans aucune portée car l'exploitant continuerait de supporter un risque économique, un aléa d'exploitation substantiel concernant les autres passagers / marchandises.

En tout état de cause, cette gratuité partielle ne signifierait pas la suppression de tout risque économique pour l'exploitant dans la mesure où la compensation financière qui serait versée par la CdC en contrepartie de cette gratuité pourrait elle-même reposer sur le niveau de trafic constaté ou sur le nombre de passagers effectivement transportés.

Aussi, dans l'hypothèse d'une gratuité partielle de certains services, le risque de requalification de la concession de service public de transport maritime en marché public serait très faible, voir inexistant.

C. Garantir le respect du principe de proportionnalité entre le tarif et le service rendu

1. Définition

Le principe de proportionnalité du prix au service rendu à l'utilisateur a notamment été affirmé par le Conseil d'État dans un arrêt du 30 septembre 1996 :

"les tarifs des services publics à caractère industriel et commercial, qui servent de base à la détermination des redevances demandées aux usagers en vue de couvrir les charges du service, doivent trouver leur contrepartie directe dans le service rendu aux usagers ». En l'espèce, il avait été jugé que le tarif était illégal en tant qu'il comportait la répercussion de droits d'usage versés par le concessionnaire à la commune "sans contrepartie directe dans les prestations fournies par le service"²⁴.

²⁴ CE 30 septembre 1996, Société stéphanoise des eaux, req. n° 156176 et n° 156509, Lebon p. 355.

Il se traduit par une interdiction de financer autre chose que le service public lui-même. Le juge vérifie néanmoins plus l'existence que la valeur de cette contrepartie.

Le Conseil d'Etat privilégie la règle d'équivalence entre le tarif et la valeur de la prestation à celle du plafonnement :

"Considérant que, pour être légalement établie -et, en particulier, ne pas revêtir le caractère d'une imposition dont seul le législateur pourrait fixer les règles- une redevance pour service rendu doit essentiellement trouver une contrepartie directe dans la prestation fournie par le service ou, le cas échéant, dans l'utilisation d'un ouvrage public et, par conséquent, doit correspondre à la valeur de la prestation ou du service ;

que, si l'objet du paiement que l'administration peut réclamer à ce titre est en principe de couvrir les charges du service public, il n'en résulte pas nécessairement que le montant de la redevance ne puisse excéder le coût de la prestation fournie ;

qu'il s'ensuit que le respect de la règle d'équivalence entre le tarif d'une redevance et la valeur de la prestation ou du service peut être assuré non seulement en retenant le prix de revient de ce dernier, mais aussi, en fonction des caractéristiques du service, en tenant compte de la valeur économique de la prestation pour son bénéficiaire ;

que, dans tous les cas, le tarif doit être établi selon des critères objectifs et rationnels, dans le respect du principe d'égalité entre les usagers du service public et des règles de la concurrence"²⁵.

Le montant d'une redevance peut excéder le coût de la prestation (abandon de la règle du plafonnement), mais doit correspondre à la valeur de celle-ci (règle d'équivalence). Pour sa fixation, l'administration peut prendre en compte, comme avant, le prix de revient du service, mais aussi d'autres paramètres.

La proportionnalité entre le tarif et le coût s'apprécie au niveau global et non pas à celui de la facture de chacun des usagers.

Il été jugé que, compte tenu notamment des charges fixes qu'entraînent l'utilisation saisonnière des terrains de camping isolés et leur dispersion dans l'île d'Oléron, le montant de la redevance pour l'enlèvement des ordures ménagères a pu, sans que soient méconnues les dispositions de l'article L. 233-78 du Code des communes [CGCT, art. L. 2333-76], aux termes desquelles la redevance doit être « calculée en fonction de l'importance du service rendu », être fixé au même niveau pour un terrain de camping isolé comportant trois installations et pour un foyer de résidents permanents²⁶.

La légalité du tarif au regard du principe de proportionnalité est appréciée au moment de l'adoption du tarif, c'est-à-dire en cas de délégation au moment de son attribution. Une fois le tarif établi, il est applicable et légal même si les conditions d'exécution évoluent.

²⁵ CE, 16 juillet 2007, req. n° 293229.

²⁶ CE 4 juin 1986, *Association des propriétaires des terrains pour les loisirs en Oléron c/Sivom d'Oléron*, req. n° 44988.

2. L'application du principe à la desserte maritime Corse / continent

La grille tarifaire actuellement applicable aux services de desserte maritime Corse / continent respecte le principe de proportionnalité du prix au service rendu et le prix payé par l'utilisateur est en adéquation avec la qualité de service fournie par les compagnies.

A titre d'exemple, l'étude relative au mode de financement public traite de la comparaison entre le tarif "transport maritime" et le tarif "équivalent routier".

Il est démontré que le niveau de tarif du mètre linéaire fixé à 40 € correspond à un tarif équivalent routier moyen qui serait supporté par les transporteurs routiers.

Le niveau de tarif est proportionné au service rendu par les compagnies pour desservir la Corse par la voie maritime.

III. Etude de la structuration des coûts

A. Pour le transport routier de marchandises

La structure des coûts présentée ci-dessous est consolidée.

Il s'agit d'une synthèse issue de l'agrégation de l'ensemble des données, des comptabilités construites individuellement pour chacune des 4 sociétés de transport routier étudiées. La présentation sous une forme agrégée a été privilégiée pour ne pas remettre en cause la confidentialité des données.

Les informations se basent sur le dernier exercice comptable disponible (avant dernière colonne), soit l'exercice 2016.

Ce tableau est volontairement simplifié compte tenu de la qualité des informations collectées.

A titre de précision, le coût unitaire présenté dans le tableau infra représente le coût unitaire pour une remorque (unité principalement utilisée chez les transporteurs routiers). Toutefois, la dernière colonne du tableau présentera le même niveau d'information, exprimé cette fois ci, en mètre linéaire.

L'hypothèse retenue est la suivante :

- 1 remorque représente environ 14 mètres de linéaire
- 1 remorque peut contenir environ 33 palettes

Il s'agit là d'ordres de grandeur proposés par les transporteurs routiers interrogés.

	Coût Unitaire (remorque)	%	Total 2016	Coût Unitaire (équivalent ML)
Chiffre d'affaires				
	2 336 €	100%	60 056 925 €	167 €
Charges variables				
Frais de personnel	297 €	13%	7 631 706 €	21 €
Combustibles	143 €	6%	3 680 804 €	10 €
Autres achats hors combustibles	108 €	5%	2 786 797 €	8 €
Impôt, taxe et versements assimilés	20 €	1%	505 713 €	1 €
Coût du transport maritime ²⁷	939 €	40%	24 151 301 €	67 €
CHARGES VARIABLES (A)	1 508 €	65%	38 756 321 €	108 €
MARGE SUR COUT VARIABLE	829 €	35%	21 300 604 €	59 €
Charges fixes				
Dotations aux Amortissements et Provisions ²⁸	24 €	1%	629 221 €	2 €
CHARGES FIXES DIRECTES (B)	24 €	1%	629 221 €	2 €
COUT SPECIFIQUE (A + B)	1 532 €	66%	39 385 542 €	109 €
MARGE SUR COUT SPECIFIQUE				
	804 €	34%	20 671 383 €	57 €
Charges fixes indirectes				
Charges financières ²⁹	0 €	0%	11 848 €	0 €
Charges de structure ³⁰	755 €	32%	19 421 262 €	54 €
CHARGES FIXES INDIRECTES (C)	756 €	32%	19 433 110 €	54 €
Cout de revient (A + B + C)				
	2 288 €	98%	58 818 652 €	163 €
Résultat analytique³¹	48 €	2%	1 238 273 €	3 €

²⁷ Il s'agit des sommes versées aux compagnies maritimes par les transporteurs routiers en moyenne pour acheminer leurs remorques

²⁸ Les dotations aux amortissements sont relatives aux valeurs de dépréciation constatées à destination de matériels roulants mais également aux aménagements et constructions réalisés ; les dotations aux provisions relèvent principalement de provisions constatées sur les comptes clients

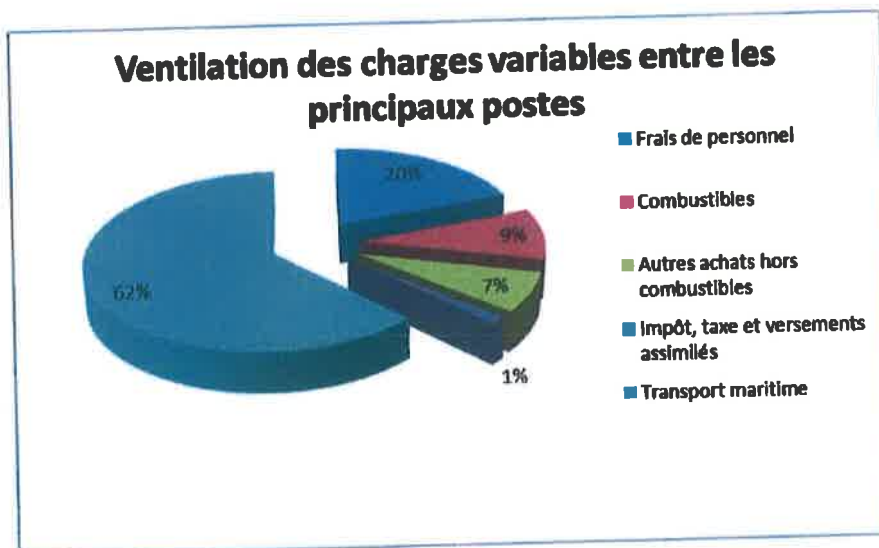
²⁹ Les charges financières représentent les charges d'intérêt lié aux emprunts et dettes financières contractées auprès d'établissements de crédit

³⁰ Elles englobent toutes les charges externes à l'exception des frais relatifs aux coûts du transport maritime et aux combustibles qui ont été intégrés dans les 1^{ères} lignes du tableau : on retrouve principalement dans ce poste les frais liés aux locations diverses de matériel long terme et aux crédits baux contractés

³¹ Le résultat analytique représente le bénéfice gagné ou la perte subie par un transporteur routier

Quelques clés de lecture :

- Le tableau présente ensuite une série de coûts, en distinguant, pour le transporteur routier, ce qui relève des charges variables et des charges fixes. En particulier :
 - ✓ Les frais de personnel sont considérés comme une charge variable, étant donné que les ressources humaines fluctuent en toute logique au gré de l'évolution du volume d'affaires ;
 - ✓ Les autres achats hors combustibles comprennent les achats de matières premières et autres approvisionnements en dehors des frais relatifs au carburant ;
 - ✓ Le transport maritime qui correspond ici au coût du transport maritime moyen (estimé pour les uns et réels pour les autres) ;
 - ✓ Les charges de structure englobent notamment des charges relatives aux divers crédits baux contractés et aux locations long terme.
- Le chiffre d'affaires 2016 a été calculé en agrégeant les chiffres d'affaires réalisés par chacun des opérateurs, qui font partie des piliers du secteur (il manque à ce stade les informations relatives à la société Rocca qui n'a pas souhaité communiqué d'informations). Si l'on croise la ligne du chiffre d'affaires consolidé, avec la colonne coût unitaire, on obtient alors le chiffre d'affaire réalisé par les transporteurs routiers lorsqu'il achemine une remorque. Autrement dit, chaque remorque génère 2 336 € de chiffre d'affaires – prix payé par le client final propriétaire de la marchandise – ce qui concorde avec l'estimation à 2 000 €, proposée par les transporteurs routiers, lors des rencontres individuelles et présentées supra



Concrètement, on peut dire que l'acheminement d'une remorque génère des charges variables à hauteur de 1 508 €.

La marge sur coût variable, qui se définit comme la différence entre le chiffre d'affaires et l'ensemble des charges variables nécessaires à l'élaboration de ce chiffre d'affaires, est estimée à 829 € pour une remorque, correspondant à un taux de marge de l'ordre de 35%. Autrement dit, après prélèvement des charges variables, il reste 35% du chiffre d'affaires réalisé. Ce taux varie suivant les structures étudiées, mais globalement, oscille entre 33% et 40%, reflétant ainsi la diversité des niveaux de performance. On retiendra le poids prépondérant du transport maritime, suivi loin derrière des frais de personnel. Il représente en effet 62% du total des charges variables à lui seul (voir figure ci-dessus).

Concernant les charges fixes, elles se répartissent entre charges fixes directes et indirectes. S'agissant des 1^{ères}, le poste des dotations aux amortissements a été retenu, dont le montant rapporté au nombre

de remorque est relativement faible, témoignant d'une politique d'investissement modeste et d'un parc de matériel vieillissant.

Le coût spécifique est obtenu par la somme des charges variables et des charges fixes directes : avec un taux estimé à 34%, il s'avère très proche de la marge sur coût variable.

Par la suite, en termes de charges fixes indirectes, on retrouve :

- Des charges financières très faibles, se faisant l'écho de l'absence d'emprunt ou des faibles montants d'emprunt engagés ;
- Des charges de structure notables témoignant de l'intensité capitalistique importante pour cette profession.

Au final, le coût de revient calculé, permet ainsi de conclure que chaque remorque transportée coûte à un transporteur routier, en moyenne, 2 288 €.

Dès lors, la différence entre le chiffre d'affaires réalisé et le coût de revient, donne le résultat (positif ou négatif) dégagé lors de chaque acheminement de remorque. Suivant ce calcul, un transporteur routier gagne environ 48 € par remorque, ce qui constitue son bénéfice pour chaque opération.

A titre de précision complémentaire, le tableau infra propose une estimation du coût de la traction par route d'une remorque pour différents trajets réalisés en Corse ; ces informations ont été communiquées par les transporteurs routiers interrogés :

	CASINCAISE	STEB	FILAC	SETEC
AJACCIO - BASTIA	580,00 €			550,00 €
AJACCIO - ILE ROUSSE	700,00 €			650,00 €
AJACCIO - PORTO VECCHIO	580,00 €		580,00 €	400,00 €
AJACCIO - PROPRIANO	260,00 €		300,00 €	250,00 €
BASTIA - ILE ROUSSE	300,00 €	450,00 €	250,00 €	250,00 €
BASTIA - PORTO VECCHIO	580,00 €		500,00 €	500,00 €
BASTIA - PROPRIANO	800,00 €			700,00 €
PORTO VECCHIO - ILE ROUSSE	800,00 €			800,00 €
PORTO VECCHIO - PROPRIANO	260,00 €			250,00 €
PROPRIANO - ILE ROUSSE	950,00 €			

B. Pour le transport maritime

Ce même travail de comptabilité analytique a été réalisé pour chacune des deux compagnies maritimes délégataires, dans le but notamment de mesurer les marges de manœuvre possibles, pour la Collectivité de Corse, tant du point de vue du montant de financement public à mobiliser (Cf. Rapport sur les modes de gestion et sur le besoin de financement public), que des possibilités d'évolution des tarifications.

Les conseils ont souhaité distinguer dans ce travail de décomposition de la structure des coûts, l'activité fret, de l'activité passager. Or, les modèles économiques des opérateurs, basés sur une approche globale des coûts, ne permettent pas d'affecter fidèlement les différents types de postes, à chacun des deux grands types d'activités. Ainsi, les rares postes ayant pu être affectés ont été repris dans les tableaux proposés ci-dessous, décrivant la structure des coûts des deux compagnies ; à l'instar des frais commerciaux, des frais de manutention du fret et des frais d'entretien passagers. **Il est à noter que cette structure des coûts a été construite sur la base des recommandations de la compagnie maritime La Méridionale.** D'après les propos recueillis, compte tenu de la difficulté d'affecter les postes – comme les combustibles, l'équipage,... - à l'activité fret ou l'activité passager (quelle quote-part retenir ?), la plupart d'entre eux figure dans les charges fixes.

a) La structure des coûts de la Corsica Linea

Cette structure des coûts a été élaborée sur la base des informations contenues dans le compte de résultat pour la période allant du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017.

Corsica Linea	Du 1er oct 2016 au 30 sept 2017	%
Recettes Fret	45 541 489 €	100%
Frais commerciaux	2 644 142 €	6%
Manutention	17 832 126 €	39%
Marge s/coût variables	25 065 221 €	55%
Nb mètres linéaires	1 050 218	
Marge s/coût variables unitaire (au mètre linéaire)	23,87 €	
Recettes Passagers	33 962 067 €	100%
Frais commerciaux	6 548 172 €	19%
Entretien passagers	1 269 435 €	4%
Marge s/coût variables	26 144 460 €	77%
Nb Passagers	336 980	
Marge s/coût variables unitaire	77,58 €	
Total recettes	79 503 556 €	100%
Charges non imputables		
Combustibles	16 217 317 €	20%
Frais de ports	5 458 115 €	7%
Assurances flotte	1 416 229 €	2%
Equipage	24 944 512 €	31%
Entretien + appro navires	18 447 141 €	23%
Frais de structure	23 828 307 €	30%
Charges de capital	8 912 266 €	11%
Total charges non imputables	99 223 887 €	125%
Nb de traversées	1 286	
Coût charges fixes par traversée	77 157 €	
Coût global	127 517 762 €	
(contrôle 1+2+3)	-48 014 206 €	
CdRA EBIT avant contribution	-48 014 211 €	-60%

Ce 1^{er} travail permet de mettre en avant d'ores et déjà plusieurs enseignements :

- Concernant la partie des charges qu'il est possible d'affecter à l'activité fret ou passager, on retiendra que pour l'activité fret, 45% du chiffre d'affaires, est absorbé par les coûts variables, révélant notamment le poids des charges liées aux opérations de manutention (87% des charges variables pour l'activité fret) ;
- S'agissant de l'activité de transport de passagers, le taux de marge est ici supérieur de l'ordre de 77% contre 55% pour l'activité fret. Ce constat semble peu surprenant puisqu'il dévoile des équilibres économiques bien connus d'une compagnie de transport maritime. Ces équilibres auront un impact sur la politique commerciale conduite et surtout sur la politique tarifaire mise

en place par les différentes compagnies suivant les choix opérés en matière d'offres commercialisées entre activité fret et activité passager ;

- Dans notre cas, et compte tenu de son statut de délégataire du service public, 57% des recettes proviennent de l'activité fret où pourtant le taux de marge reste inférieur à celui de l'activité passager ;
- S'agissant enfin des autres charges, qu'il est impossible d'imputer à l'activité fret ou à l'activité passager, elles se composent majoritairement des charges liées à l'équipage (personnel naviguant) – représentant un quart du total de ces charges non imputables - et des frais de structure non négligeables pour le moins (24% du total de ces charges), et qui comprennent le personnel sédentaire et les frais de structure à proprement parler. Ainsi, cette dernière catégorie de charges dévole surtout le poids de ces autres charges non directement liées à une activité ou à l'autre, mais qui pour autant, sont supérieures aux recettes dégagées, témoignant d'un résultat d'exploitation (EBIT) avant contribution largement déficitaire. On soulignera également le poids des charges liés à l'achat de combustibles (16%) et des autres charges de maintenance et d'entretien notamment.

Au total, chaque traversée coûte en termes de charges fixes à la compagnie maritime Corsica Linea plus de 77 000 € toute ligne confondue, le coût variant d'une ligne à l'autre (le détail ligne par ligne est présenté en annexe) :

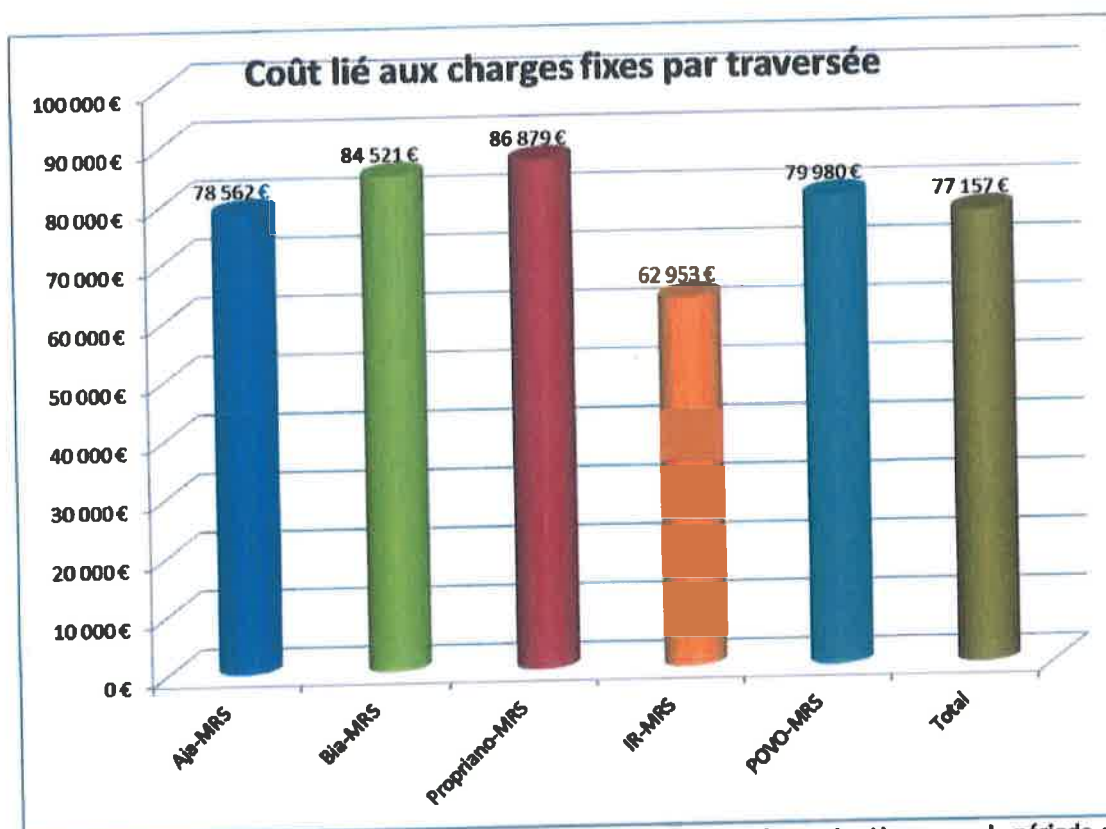


Figure 4. Coût des charges fixes par traversée présenté par ligne pour la Corsica Linea pour la période du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017

Une fois présentée cette structure des coûts, il semble alors intéressant de la confronter aux tarifs pratiqués, tant pour l'activité fret que pour l'activité passager :

i. L'activité fret

Dans le but de reconstituer le coût global de l'activité fret pour la compagnie maritime, intégrant à la fois charges variables et charges fixes, les charges fixes ont été imputées au prorata des recettes réalisées par l'activité, ici l'activité fret, à défaut de connaître la ventilation précise des coûts pour le fret et pour le passager. S'agissant du montant de la subvention, il a été obtenu par déduction entre coût global et recettes générées par l'activité fret.

Fret	Du 1er oct 2016 au 30 sept 2017
Charges variables	20 476 268 €
Imputation charges fixes	56 837 754 €
Coût global	77 314 022 €
Subvention	31 772 533 €
Recettes	45 541 489 €
Nb de mètres linéaires	1 050 218
Equivalent remorque	75 016
Coût unitaire ml	74 €
Coût unitaire remorque	1 031 €
Prix facturé au mètre linéaire	43 €
Subvention au mètre linéaire	30 €

Il existe un écart entre le prix facturé au mètre linéaire, ici reconstitué à partir d'hypothèses de travail (dans le tableau ci-dessus) et les tarifs inscrits aux régimes d'OSP et de DSP : la principale hypothèse de travail étant la répartition de l'enveloppe de compensation entre activité fret et activité passager, effectuée au prorata des recettes, et ce alors même qu'elle est calculée à partir de 3 postes :

- Versement d'une compensation au titre de l'exploitation ;
- Versement d'une compensation au titre du carburant ;
- Versement d'une compensation au titre de l'investissement.

Néanmoins, même si l'hypothèse de travail retenue a ses limites, eu égard à l'écart constaté entre le tarif reconstitué par les conseils et les tarifs sous OSP ou DSP, il n'en reste pas moins que ces 3 tarifs restent relativement proches, permettant donc d'attester des équilibres généraux de l'enveloppe attribuée par la Collectivité de Corse, et du soutien de la Collectivité apportée au bénéfice de l'activité fret.

De ce travail, il en ressort que le coût global (charges fixes et charges variables incluses) au mètre linéaire pour la compagnie maritime est estimé à près 74 €. Sur cette base, le prix facturé représente alors 58% de ce coût, le reliquat étant soldé par la compensation consentie par la Collectivité de Corse.

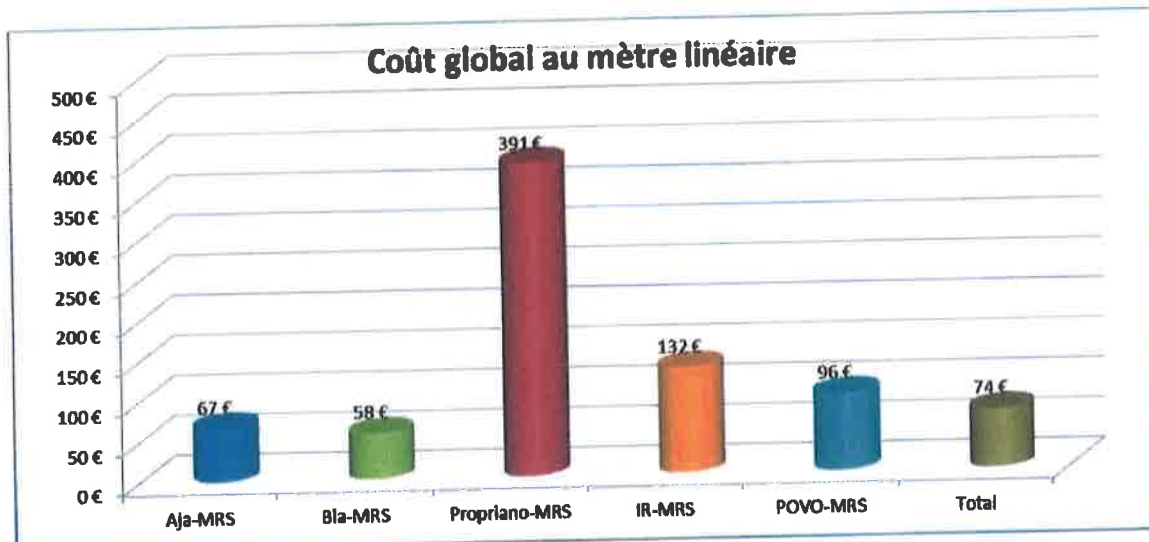
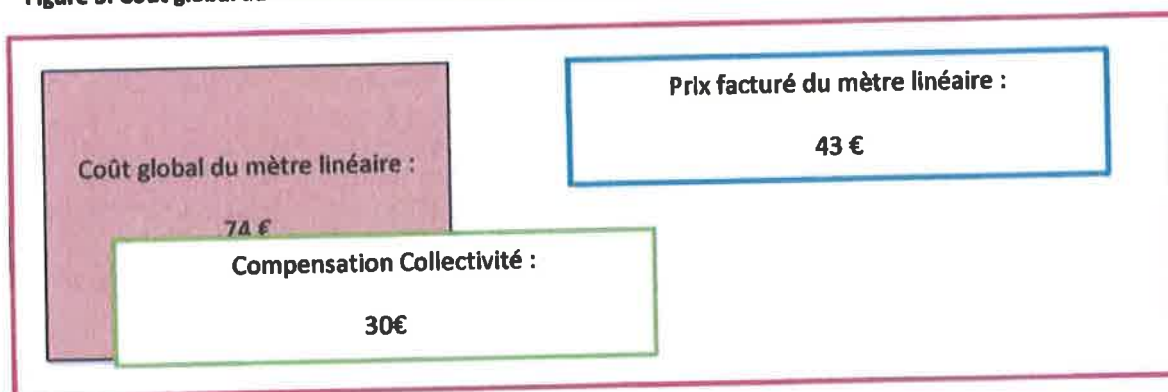


Figure 5. Coût global au mètre linéaire du fret pour la Corsica Linea par ligne



Le tableau ci-dessous propose un comparatif pour les ports dit secondaires en termes de coût endossé par la compagnie maritime pour l'acheminement du fret, et en parallèle, le montant de la compensation consenti pour chacune des lignes :

Corsica Linea	Propriano-MRS	IR-MRS	POVO-MRS
Coût unitaire ml	391 €	132 €	96 €
Coût unitaire remorque*	5 480 €	1 853 €	1 346 €
Subvention fret estimée	85 556 €	8 185 622 €	8 492 137 €
Subvention totale	130 €	11 963 712 €	10 916 881 €

* Equivalent remorque (1 remorque = 14 mètres linéaires)

Ce tableau a respecté les mêmes principes méthodologiques que ceux mis en place dans le cadre de l'approche globale de la compagnie ; le détail des calculs est présenté en Annexe 1.

ii. L'activité passager

Cette même méthode analytique a été reproduite pour l'activité passager, en essayant de mettre en place une approche différenciée entre les tarifs pratiqués par les compagnies maritimes, distinguant tarif résident et tarif non-résident.

b) La structure des coûts de la Méridionale

Une même structure des coûts a été élaborée pour la compagnie maritime la Méridionale, sur la base des informations contenues dans le compte de résultat pour la période allant du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017.

Méridionale	Du 1er oct 2016 au 30 sept 2017	%
Recettes Fret	34 464 668 €	100%
Frais commerciaux	1 911 402 €	6%
Manutention	10 570 886 €	31%
Marge s/coût variables	21 982 380 €	64%
Nb mètres linéaires	808 537	
Marge s/coût variables unitaire (au mètre linéaire)	27,19	
Recettes Passagers	29 754 759 €	100%
Frais commerciaux	6 849 114 €	23%
Entretien passagers	2 147 697 €	7%
Marge s/coût variables	20 757 948 €	70%
Nb Passagers	259 910	
Marge s/coût variables unitaire	79,87	
Total recettes	64 219 427 €	100%
Charges non imputables		
Combustibles	12 269 737 €	19%
Frais de ports	3 973 073 €	6%
Assurances flotte	1 295 453 €	2%
Equipage	18 623 126 €	29%
Entretien + appro navires	13 350 882 €	21%
Frais de structure	16 029 382 €	25%
Charge de capital	14 120 000 €	22%
Total charges non imputables	79 661 653 €	124%
Nb de traversées	1 045	
Coût charges fixes par traversée	76 231 €	
Coût global	101 140 752 €	
(contrôle 1+2+3)	-36 921 325 €	
CdRA EBIT avant contribution	-36 921 325 €	-57%

Précisions complémentaires :

- Les recettes fret comprennent principalement les recettes liées à la vente du billet de transport pour l'acheminement de la remorque, mais également, d'autres recettes correspondant aux recettes convoyeurs (supplément cabine) ;
- Les frais commerciaux relatifs aux activités de fret comprennent principalement les taxes marchandises (douanes) et les frais d'avaries de transport de marchandises (remorque ou marchandise abimées) ;

- Les frais de manutention comprennent les frais liés à l'achat ou de la location de matériels pour les opérations de manutention, ou plus globalement, les opérations de manutention ;
- Les frais commerciaux liés à l'activité « passager » comprennent des frais liés aux assurances, taxes, commissions billets... ;
- L'entretien « passagers » comprend les frais relatifs aux travaux d'entretien, travaux de blanchissage, contrôle hygiène...

On retiendra ici :

- Concernant l'activité fret, qu'environ 36% du chiffre d'affaires généré par cette activité sont consommés par les charges variables (contre 45% pour la Corsica Linea), témoignant ainsi de la rentabilité de cette entreprise et de sa capacité à couvrir une partie de ses charges variables grâce au chiffre d'affaires généré
- S'agissant de l'activité de transport de passagers, le taux de marge est en revanche inférieur à celui de Corsica Linea, ces deux écarts soulignant la différence de business model entre les compagnies
- Dans notre cas, 54% des recettes proviennent de l'activité fret
- S'agissant enfin des charges fixes, on retrouve les principaux postes de charges que représentent les charges d'équipage et les frais de structure ; également les charges de capital liées aux dotations aux amortissements des navires ici majorées. On soulignera enfin le poids des charges liées à l'achat de combustibles (15% et 16% pour la Corsica Linea pour mémoire).

Au total, chaque traversée coûte en termes de charges fixes à la Méridionale plus de 76 000 € toute ligne confondue ; le coût variant d'une ligne à l'autre (le détail des calculs ligne par ligne est présenté en annexe), comme en atteste le graphique infra.

Ici encore, le résultat d'exploitation sans compensation restera largement déficitaire.

A titre de comparaison, le tableau ci-dessous offre un regard sur les coûts des charges fixes, ligne par ligne, pour chacune des compagnies maritimes. Si bien entendu, ce coût varie en fonction du nombre de traversées, ce tableau propose néanmoins quelques éléments de comparaison s'agissant des deux ports principaux : ainsi, avec un nombre de rotations / traversées identique, on peut constater un écart de coût non négligeable entre les deux compagnies, particulièrement pour la ligne Marseille-Bastia.

De même, on soulignera des écarts notables pour des liaisons à destination de ports secondaires comme Marseille-Porto-Vecchio environ 10 000 € d'écart.

Coût charge fixes par traversée	Corsica Linea	Méridionale
Aja-MRS	78 562 €	71 322 €
Bia-MRS	84 521 €	95 051 €
Propriano-MRS	86 879 €	58 789 €
IR-MRS	62 953 €	0 €
POVO-MRS	79 980 €	90 852 €
Total	77 157 €	76 231 €

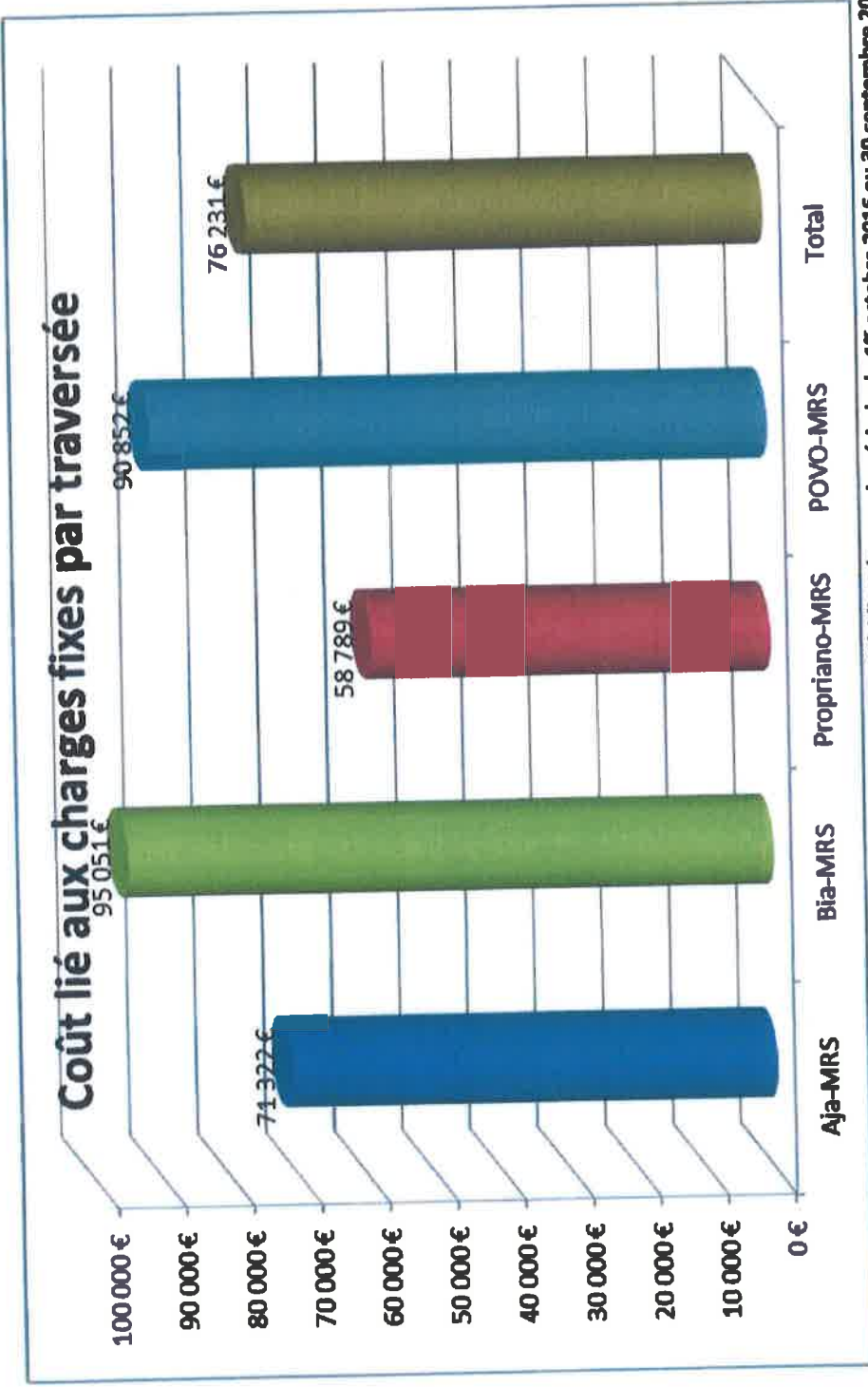


Figure 6. Coût des charges fixes par traversée présenté par ligne pour la Méridionale pour la période du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017

Une fois présentée cette structure des coûts, il semble alors intéressant de confronter cette première structure des coûts, aux tarifs pratiqués, tant pour l'activité fret que pour l'activité passager :

i. L'activité fret.

La même méthode de comptabilité analytique a été reproduite pour la Méridionale :

Fret	Du 1er oct 2016 au 30 sept 2017
Charges variables	12 482 288 €
Imputation charges fixes	42 752 054 €
Coût global	55 234 342 €
Subvention	20 769 674 €
Recettes	34 464 668 €
Nb de mètres linéaires	808 537
Equivalent remorque	57 753
Coût unitaire ml	68 €
Coût unitaire remorque	956 €
Prix facturé au mètre linéaire	43 €
Subvention au mètre linéaire	26 €

De ce travail, il en ressort que le coût global (charges fixes et charges variables incluses) au mètre linéaire pour la compagnie maritime est estimé à 68 € contre près de 74 € pour la Corsica Linea. On précisera toutefois que la compagnie Corsica Linea met à disposition un cargo mixte supplémentaire dans le cadre de sa mission de délégataire du service public.

Sur cette base, le prix facturé représente environ 63% de ce coût, le reliquat étant soldé par la compensation consentie par la Collectivité de Corse.

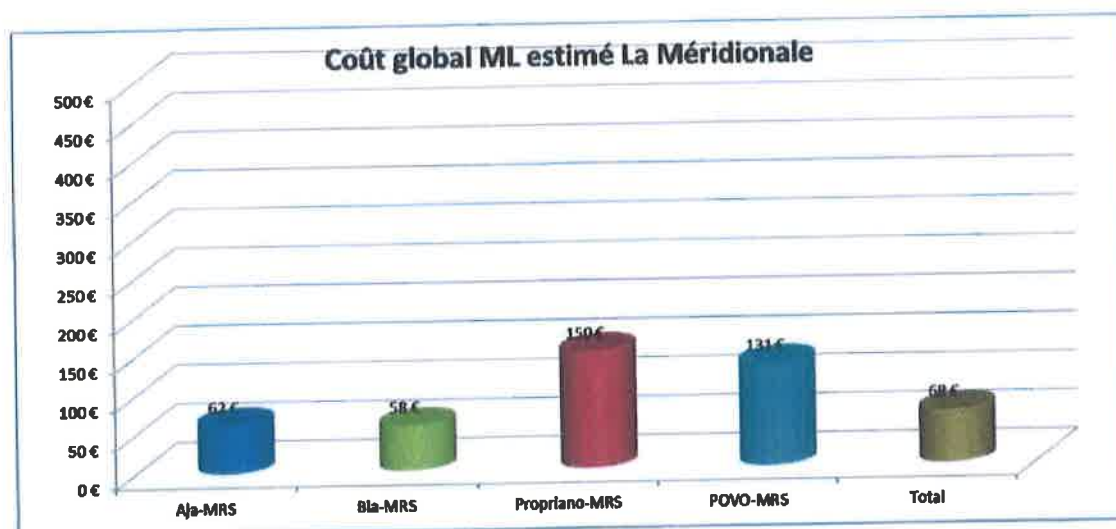


Figure 7. Coût global au mètre linéaire du fret pour la Méridionale par ligne

Coût global du mètre linéaire : 68 €	Prix facturé du mètre linéaire : 43 €
	Compensation Collectivité : 25 €

Le tableau ci-dessous propose un comparatif pour les ports dit secondaires en termes de coût endossé par la compagnie maritime pour l'acheminement du fret, et en parallèle, le montant de la compensation consenti pour chacune des lignes :

Méridionale	Propriano-MRS	POVO-MRS
Coût unitaire ml	150 €	131 €
Coût unitaire remorque*	2 104 €	1 836 €
Subvention fret estimée	7 768 191 €	502 108 €
Subvention totale	10 645 826 €	467 375 €

* Equivalent remorque

Ce tableau a respecté les mêmes principes méthodologiques que ceux mis en place dans le cadre de l'approche globale de la compagnie ; le détail des calculs est présenté en Annexe 2.

On notera que ces montants – liaison Porto-Vecchio-Marseille - font ressortir un écart entre subventions effective et théorique, qui ressort de l'imputation des charges indirectes au prorata du chiffre d'affaires. Aucun élément analytique pertinent sur l'impact de chaque activité sur ces charges n'ayant été mis à disposition, la règle mise en place par les conseils souligne le déséquilibre du subventionnement des activités.

ii. L'activité passager

A l'image des résultats obtenus pour la Corsica Linea, le coût global de transport de passagers pour La Méridionale reste inférieur à celui calculé pour le fret, lié notamment au coût de manutention non négligeable pour le fret. **Au total, chaque passager transporté coûte pour à la Méridionale environ 177 € (pour mémoire 149 € pour la Corsica Linea).**

A nouveau, il n'a pas été possible d'obtenir des calculs fiables s'agissant du prix facturé aux passagers résidents et de l'impact lié à la compensation financière mise en place par la Collectivité.

Passager		Du 1er oct 2016 au 30 sept 2017
	Charges variables	8 996 811 €
	Imputation charges fixes	36 909 599 €
	Coût global	45 906 410 €
	Subvention	13 661 624 €
Recettes	Total	29 754 759 €
	Non-résidents	25 977 553 €
	Résidents	3 777 206 €
Passagers Nb	Total	259 910
	Non-résidents	226 916
	Résidents	32 994
	Subvention	13 661 624 €
	Coût unitaire passager	177 €
	Prix facturé résident	-237 €
	Subvention passager	414 €

C. La pertinence de la grille tarifaire

a) La grille tarifaire « passager »

S'agissant des possibilités d'évolution des tarifs concernant les passagers, le décompte des passagers résidents est manifestement erroné et fausse les imputations de subvention : cette situation rend illisible la grille tarifaire actuelle et la contribution de la Collectivité de Corse à la charge supportée par les usagers. Ainsi, l'analyse réalisée conduit à des incohérences :

- Un prix facturé par les compagnies aux usagers négatif pour les deux compagnies maritimes ;
- Un niveau de prix identique pour les résidents et les non-résidents : ainsi, si l'on rapporte le montant global des recettes au nombre de passagers, le prix facturé est semblable pour les deux catégories de passagers :
 - ✓ Environ 100 € pour le passager résident et pour le passager non-résident pour la Corsica Linea ;
 - ✓ Environ 114 € pour le passager résident et pour le passager non-résident pour la Méridionale.

Ces estimations en matière de tarification reposaient sur l'hypothèse de travail (confirmée par les données transmises par les deux compagnies maritimes) suivante :

- 11,30 % des passagers ayant traversé avec la Corsica Linea, durant la période du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017, étaient résidents en Corse (soit 38 079 passagers) ;
- 12.69% pour la Méridionale (soit 32 994 passagers).

Il semble alors intéressant d'identifier la proportion de résidents dans les passagers maritimes qui permettra, ceteris paribus :

- d'arriver à une tarification nulle et non plus négative (hypothèse 1) ;
- d'atteindre la tarification à 35 € telle qu'inscrite dans les conventions d'OSP et de DSP (hypothèse 2).

Corsica Linea	Hypothèse 0	Hypothèse 1	Hypothèse 2
Nombre total de passagers	336 980	336 980	336 980
Part des résidents	11,30%	25,10%	32,70%
Nombre de passagers résidents	38 079	84 582	110 192
Prix facturé résident	-182 €	0,00 €	35,00 €

La Méridionale	Hypothèse 0	Hypothèse 1	Hypothèse 2
Nombre total de passagers	259 910	259 910	259 910
Part des résidents	12,69%	29,80%	37,00%
Nombre de passagers résidents	32 994	77 453	96 167
Prix facturé résident	-238 €	0,00 €	35,00 €

A l'aune des tableaux présentés supra, pour atteindre le prix réellement facturé par les compagnies pour un résident, soit 35 € pour un adulte, il aurait fallu que la part des résidents représente environ 33% des passagers totaux accueillis par la Corsica Linea et 37% pour la Méridionale (ce qui d'après les propos recueillis auprès de la Méridionale, est impossible à atteindre durant la haute saison, et surestimé durant la basse saison, plutôt de l'ordre de 30%) ;

b) La grille tarifaire fret

A l'heure actuelle, deux principaux tarifs sont appliqués en matière de fret. Pour mémoire :

- 42.5 € le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel sous OSP ;
- 40 € sous DSP, hors tarifs spécifiques « Export » et « Import » qui font l'objet d'une expérimentation.

Il est à noter que ce tarif a évolué.

S'agissant des possibilités d'évolution des tarifs concernant le fret, les équilibres des compagnies maritimes, fragiles, n'offrent aucune marge de manœuvre en matière de baisse des tarifs pour les compagnies car seule la contribution de la Collectivité permet d'équilibrer les comptes. Dès lors, une baisse des tarifs pour les compagnies maritimes entrainera mécaniquement une hausse du montant de la contribution, et vice versa.

Ainsi, le tableau infra propose une vision consolidée de la structure des coûts actuelle pour les compagnies délégataires :

Fret		Du 1er oct 2016 au 30 sept 2017
Charges variables		32 958 556,00 €
Imputation charges fixes		99 580 069,24 €
Coût global		132 538 625,24 €
Subvention		52 532 468,24 €
Recettes		80 006 157,00 €
Nb de mètres linéaires		1 858 755
Equivalent remorque		132 768
Coût unitaire ml		71,31 €
Coût unitaire remorque		998,27 €
Prix facturé au mètre linéaire		43,04 €
Compensation au mètre linéaire		28,26 €

De cette vision consolidée, il est possible d'estimer la contrepartie en termes de compensation à consentir pour couvrir le coût global actuel du mètre linéaire pour les compagnies, soit environ 71 € ; le scénario retenu est celui du scénario 3 proposé dans le cadre de l'étude relative aux modes de gestion de la desserte, qui considère donc que le besoin de service public intègre uniquement l'activité fret. Dans ce cadre, l'équivalent en termes de compensation à consentir s'élèverait à :

Scénario 3	Variante A : 40 € le ml	Variante B : 35 € le ml
Coût unitaire ml	71 €	71 €
Prix facturé au mètre linéaire	43 €	35 €
Compensation au mètre linéaire	28 €	36 €

Dans l'hypothèse d'une nouvelle tarification du fret à 35 € le mètre linéaire, ce qui correspond à titre de rappel à une estimation « plancher » en matière d'équivalent routier, le montant de la compensation au mètre linéaire devrait augmenter de 29% (contre +33% à 35% suivant le schéma SEMOP ou DSP qui prend en compte des coûts majorés liés aux investissements notamment).

Ce qu'il faut retenir :

S'agissant du fret :

- La grille tarifaire actuelle pour le trafic roulant ou conventionnel (de 40 € et 42.50 € le mètre linéaire suivant le régime), se situe encore dans la fourchette « haute » de l'estimation de son équivalent routier (estimé entre 35 € et 43 € suivant les trajets depuis le port de Marseille vers les ports Corses)
- On retiendra également la mise en place des tarifs export, export plus, ou matières premières, destinés à soutenir l'économie productive locale, en limitant le préjudice de l'insularité
- En effet, l'acheminement d'une remorque coûte pour un transporteur routier basé en Corse, en moyenne 2 288 €, et environ, 40% de ce coût est attribuable au coût direct du transport maritime (c'est-à-dire la facture réglée aux compagnies maritimes). A ce coût très facilement identifiable, s'ajouteront d'autres types de coûts tels que les ressources humaines mobilisées

- Face au poids que représente le coût du transport maritime, dans la structure des coûts d'un transport routier, les conseils n'ont pu que difficilement aller, plus en avant, dans leur réflexion, étant donné l'absence d'une comptabilité analytique détaillée des compagnies maritimes, distinguant l'activité fret de l'activité passager
- Toutefois, dans ce modèle économique, 56% des recettes réalisées par les compagnies délégataires, émanent de l'activité fret, durant la période allant du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017
- Globalement, les conseils ont néanmoins pu détecter, sur la base de leurs hypothèses de travail, un taux de marge inférieur pour l'activité fret (comparativement à l'activité passager) pour les deux compagnies délégataires ; le principal poste de charges variables étant les opérations de manutention
- Reste qu'en l'absence d'une comptabilité analytique plus fine, l'essentiel des charges et des coûts, est englobé, dans les charges fixes, et donc non imputés à une activité ou à une autre. Parmi les principaux postes de charges pour les compagnies, on retiendra les charges liées au personnel navigant, les frais de structure (dans lesquels on retrouve notamment le personnel sédentaire), et les frais de combustible
- S'agissant des possibilités d'évolution des tarifs, les équilibres des compagnies maritimes, fragiles, n'offrent aucune marge de manœuvre en matière de baisse des tarifs pour les compagnies car seule la contribution de la Collectivité permet d'équilibrer les comptes. Dès lors, une baisse des tarifs pour les compagnies maritimes entrainera mécaniquement une hausse du montant de la contribution, et vice versa.

S'agissant du passager :

- On soulignera la mise en place de plusieurs tarifs dit résident, mais dans les faits, ces tarifs ne bénéficient qu'à un flux limité de passagers (13% des flux passagers pour la Méridionale et 11% pour la Corsica Linea)
- L'un des principaux enseignements issus de cette analyse de la grille tarifaire reste à notre sens les carences en matière de comptabilisation des flux passagers résidents : une partie de ces flux échappe incontestablement aux statistiques, et à notre connaissance, les compagnies elles-mêmes, sont dans l'incapacité d'estimer justement, ce flux
- Une des explications probables pour justifier cette perte de flux comptabilisés comme passagers résidents, provient du niveau de tarif résident, qui reste parfois plus élevé par rapport aux autres tarifs proposés par les compagnies ; dès lors, le passager même résident privilégiera le tarif le moins élevé
- De surcroît, la procédure de contrôle mise en place par les compagnies n'est pas efficace
- S'agissant des possibilités d'évolution des tarifs, le décompte des passagers résidents manifestement erroné, fausse les imputations de la compensation : cette situation rend illisible la grille tarifaire actuelle et la contribution de la Collectivité de Corse à la charge supportée par les usagers.

De manière générale, ce travail d'analyse a permis de mettre en exergue que :

- la comptabilité analytique actuelle des compagnies ne permet pas de distinguer les différents coûts imputables à l'activité passager ou à l'activité fret ;
- De même, la décomposition actuelle de l'enveloppe de compensation ne fait pas apparaître distinctement la compensation versée au titre de l'activité fret, et celle, au titre de l'activité passager ;
- Dans l'hypothèse d'un besoin de service public réduit à l'activité fret uniquement, et d'une baisse du tarif fret de 40 € le mètre linéaire à 35 €, le montant de la compensation au mètre linéaire devrait augmenter d'environ 29% d'après nos estimations.

Quelques pistes de recommandations :

- Des marges de manœuvre qui invitent à réviser le tarif fret à la baisse pour se situer autour de la valeur tarifaire « plancher », soit 35 € le mètre linéaire, pour répondre aux objectifs politiques à l'origine du dispositif de continuité territoriale (« Elle consiste à pratiquer un tarif comparable à ceux des transports terrestres ») ; mais aussi et surtout, pour répondre aux contraintes majorées supportées par les transporteurs routiers par rapport à leurs homologues du continent (intensité capitalistique, retours à vide,...)
- La possibilité d'inscrire dans le prochain cahier des charges l'obligation de construire une comptabilité analytique détaillée, en distinguant activité fret / activité passager
- La mise en place d'un système de contrôle pour s'assurer que le bénéfice lié à la réduction du tarif fret profitera au client final (relevé de prix, observatoire,...)
- Dans l'hypothèse du maintien du périmètre de service public à destination du passager, tendre vers un tarif résident unique
- Dans l'hypothèse du maintien du périmètre de service public à destination du passager, la baisse du tarif résident (eu égard aux résultats issus du test de marché notamment), pour inciter les passagers à privilégier le tarif résident
- La possibilité pour les compagnies maritimes, en charge des obligations de service public, d'informer le passager résident, de tarifs plus attractifs, en cas de tarif promotionnel par exemple, permettant de baisser le coût global du transport (et ce même si ces tarifs préférentiels n'offrent pas les mêmes avantages que le tarif résident)
- Dans l'hypothèse du maintien du périmètre de service public à destination du passager, la mise en place d'un système de contrôle pour s'assurer de la bonne utilisation du tarif résident (et de la bonne comptabilisation des flux)
- Dans l'hypothèse du maintien du périmètre de service public à destination du passager, la construction d'une enveloppe de compensation qui distingue l'aide octroyée au titre du fret et l'aide octroyée au titre du passager.

Annexes

Annexe 1. Les résultats analytiques ligne par ligne pour la Corsica Linea

Annexe 2. Les résultats analytiques ligne par ligne pour la Méridionale

Annexe 1. Les résultats analytiques ligne par ligne pour la Corsica Linea du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017

Corsica Linea	Aja-MRS	Bia-MRS	Propriano-MRS	IR-MRS	POVO-MRS
Recettes Fret	14 897 687 €	19 070 125 €	15 828 €	4 185 077 €	7 372 772 €
Frais commerciaux	955 869 €	925 101 €	275 €	282 840 €	480 057 €
Manutention	5 664 784 €	7 333 635 €	1 577 €	1 954 669 €	2 877 461 €
Marge s/coût variables	8 277 034 €	10 811 389 €	13 976 €	1 947 568 €	4 015 254 €
Nb mètres linéaires	341 714	449 772	259	93 442	165 031
Marge s/coût variables unitaire	24,22	24,04	53,96	20,84	24,33
Recettes Passagers	9 428 648 €	10 142 107 €	9 492 €	4 786 841 €	9 594 979 €
Frais commerciaux	2 111 858 €	1 957 557 €	2 015 €	867 249 €	1 609 493 €
Entretien passagers	441 765 €	424 104 €	6 675 €	170 379 €	226 512 €
Marge s/coût variables	6 875 025 €	7 760 446 €	802 €	3 749 213 €	7 758 974 €
Nb Passagers	94 554	104 922	97	48 618	88 789
Marge s/coût variables unitaire	72,71	73,96	8,27	77,12	87,39
Total recettes	24 326 335 €	29 212 232 €	25 320 €	8 971 918 €	16 967 751 €
Combustibles	4 591 720 €	5 568 318 €	27 310 €	2 039 634 €	3 990 335 €
Frais de ports	1 500 216 €	1 376 786 €	17 524 €	1 136 786 €	1 426 803 €
Assurances flotte	388 573 €	435 117 €	2 816 €	245 347 €	344 376 €
Equipage	7 353 224 €	6 499 903 €	42 456 €	5 203 942 €	5 844 987 €
Entretien + appro navires	5 159 612 €	5 228 630 €	43 095 €	3 863 456 €	4 152 348 €
Frais de structure	6 328 689 €	7 629 049 €	36 476 €	4 931 734 €	4 902 359 €
Charge de capital	3 353 246 €	4 112 500 €	4 080 €	269 007 €	1 173 433 €
Total charges non imputables	28 675 280 €	30 850 303 €	173 757 €	17 689 906 €	21 834 641 €
Nb de traversées	365	365	2	281	273
Coût charges fixes par traversée	78 562 €	84 521 €	86 879 €	62 953 €	79 980 €
(contrôle 1+2+3)	-13 523 221 €	-12 278 468 €	-158 979 €	-11 993 125 €	-10 060 413 €
CdRA EBIT avant contribution	-13 523 222 €	-12 278 467 €	-158 982 €	-11 993 126 €	-10 060 414 €

Fret Corsica Linea	Aja-MRS	Bia-MRS	Propriano-MRS	IR-MRS	POVO-MRS
Charges variables	6 620 653 €	8 258 736 €	1 852 €	2 237 509 €	3 357 518 €
Imputation charges fixes	16 425 868 €	17 671 772 €	99 532 €	10 133 190 €	12 507 391 €
Coût global	23 046 521 €	25 930 508 €	101 384 €	12 370 699 €	15 864 909 €
Subvention	8 148 834 €	6 860 383 €	85 556 €	8 185 622 €	8 492 137 €
Recettes	14 897 687 €	19 070 125 €	15 828 €	4 185 077 €	7 372 772 €
Nb de mètres linéaires	341 714	449 772	259	93 442	165 031
Equivalent remorque	24 408	32 127	19	6 674	11 788
Coût unitaire ml	67 €	58 €	391 €	132 €	96 €
Coût unitaire remorque	944 €	807 €	5 480 €	1 853 €	1 346 €
Prix facturé au mètre linéaire	44 €	42 €	61 €	45 €	45 €
Subvention au mètre linéaire	24 €	15 €	330 €	88 €	51 €

Annexe 2. Les résultats analytiques ligne par ligne pour la Méridionale du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017

	Aja-MRS	Bia-MRS	Propriano-MRS	POVO-MRS
Méridionale				
Recettes Fret	12 974 941 €	18 170 157 €	3 091 386 €	228 184 €
Frais commerciaux	851 509 €	849 757 €	198 672 €	11 464 €
Manutention	3 982 659 €	5 370 532 €	1 132 717 €	84 978 €
Marge s/coût variables	8 140 773 €	11 949 868 €	1 759 997 €	131 742 €
Nb mètres linéaires	305 225	425 469	72 273	5 570
Marge s/coût variables unitaire	26,67	28,09	24,35	23,65
Recettes Passagers	10 156 849 €	12 167 170 €	7 275 013 €	155 727 €
Frais commerciaux	2 423 866 €	2 599 679 €	1 784 876 €	40 693 €
Entretien passagers	735 772 €	887 613 €	500 676 €	23 636 €
Marge s/coût variables	6 997 211 €	8 679 878 €	4 989 461 €	91 398 €
Nb Passagers	89 379	107 017	61 713	1 801
Marge s/coût variables unitaire	78,29	81,11	80,85	50,75
Total recettes	23 131 790 €	30 337 327 €	10 366 399 €	383 911 €
Combustibles	3 666 348 €	5 566 875 €	2 844 435 €	192 079 €
Frais de ports	1 217 819 €	1 358 098 €	1 321 371 €	75 785 €
Assurances flotte	342 826 €	570 880 €	355 182 €	26 565 €
Equipage	6 395 816 €	7 180 843 €	4 681 241 €	365 226 €
Entretien + appro navires	5 022 522 €	3 323 098 €	4 795 073 €	210 189 €
Frais de structure	5 896 904 €	7 893 912 €	1 995 035 €	243 531 €
Charge de capital	3 490 370 €	8 800 000 €	1 761 926 €	67 704 €
Total charges non imputables	26 032 605	34 693 706	17 754 263	1 181 079
Nb de traversées	365	365	302	13
Coût charges fixes par traversée	71 322 €	95 051 €	58 789 €	90 852 €
(contrôle 1+2+3)	-10 894 621 €	-14 063 960 €	-11 004 805 €	-957 939 €
CdRA EBIT avant contribution	-10 894 621 €	-14 063 960 €	-11 004 805 €	-957 939 €

Fret La Meridionale	Aja-MRS	Bia-MRS	Propriano-MRS	POVO-MRS
Charges variables	4 834 168 €	6 220 289 €	1 331 389 €	96 442 €
Imputation charges fixes	13 970 930 €	18 619 086 €	9 528 188 €	633 850 €
Coût global	18 805 098 €	24 839 375 €	10 859 577 €	730 292 €
Subvention	5 830 157 €	6 669 218 €	7 768 191 €	502 108 €
Recettes	12 974 941 €	18 170 157 €	3 091 386 €	228 184 €
Nb de mètres linéaires	305 225	425 469	72 273	5 570
Equivalent remorque	21 802	30 391	5 162	398
Coût unitaire ml	62 €	58 €	150 €	131 €
Coût unitaire remorque	863 €	817 €	2 104 €	1 836 €
Prix facturé au mètre linéaire	43 €	43 €	43 €	41 €
Subvention au mètre linéaire	19 €	16 €	107 €	90 €

Accusé de réception

Objet LE PRINCIPE DU RECOURS A LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES DE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS ENTRE LE PORT DE MARSEILLE ET LES PORTS DE CORSE

Identifiant acte 02A-200076958-20180727-016805-AU

Identifiant interne 016805

Date de réception par la préfecture 6 août 2018

Nombre d'annexes 0

Date de l'acte 27 juillet 2018

Code nature de l'acte 6

Classification 8.7

[Fermer](#)