

**SECONDA SESSIONE URDINARIA DI U
2024**

RIUNIONE DI I 25 E 26 D'APRILE DI 2024

2EME SESSION ORDINAIRE DE 2024

REUNION DES 25 ET 26 AVRIL 2024.

2024 / 01/022

**REPONSE DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE A LA
QUESTION DEPOSEE PAR MADAME VERONIQUE PIETRI
AU NOM DU GROUPE CORE IN FRONTE**

Objet : Ligne maritime Toulon- L'Isula, un risque pour la DSP maritime

Merci pour votre question qui me permet de faire le point sur deux volets du dossier maritime.

Le premier porte sur les contentieux ou précontentieux actuellement en cours, et le second porte sur l'état actuel de la desserte maritime de la Corse et hors périmètre des délégations de service public.

Sur le premier volet, vous avez rappelé l'ouverture d'une procédure d'enquête formelle par la Commission européenne suite à une nouvelle plainte déposée par la Corsica Ferries qui poursuit depuis plusieurs décennies, une stratégie de guérilla juridique contre la Collectivité de Corse depuis 2015 ; je rappelle que nous avons remporté la quasi-

totalité des contentieux y compris dans le cadre de ce qui est désormais le nouveau contrat des délégations de service public 2021-2028.

La Corsica ferries avait introduit plusieurs référés précontractuels pour remettre en cause le périmètre de service public que nous avons défini aux termes de longs échanges avec la Commission européenne, afin d'être intégré dans le cahier des charges de la future DSP, ces référés ont été plaidés devant le Tribunal administratif de Bastia puis devant le Conseil d'Etat, et la Collectivité de Corse a eu gain de cause, et donc le périmètre de service public a été validé par les juridictions nationales. N'empêchant pas la Corsica Ferries d'introduire une nouvelle procédure, un des principaux arguments développé par cette compagnie repose sur l'idée d'une substituabilité entre le port de Marseille et le port de Toulon. Cet argument a été largement débattu devant la Commission européenne et nous avons démontré, notamment auprès des professionnels, à travers des analyses économiques, qu'il n'y avait pas de substituabilité entre le port de Marseille et le port de Toulon, d'où le périmètre actuel de service public.

La procédure est donc en cours, nous espérons que ce dossier sera clôturé dans un sens favorable à la Collectivité de Corse, si possible avant le renouvellement des instances, c'est-à-dire avant septembre 2024.

Sur le deuxième volet, l'ouverture de cette ligne Toulon – L'Isula a donné lieu à des prises de positions publiques, notamment par les différentes organisations syndicales des marins ; je les ai reçues, et le discours que j'ai pu leur tenir à cette occasion sera le même que vais développer en réponse à votre question orale.

D'abord, en rappelant l'état du droit en matière de desserte maritime de la Corse. Nous avons d'un côté, une délégation de service public entre le port de Marseille et les ports de Corse, puis à côté de celle-ci, nous avons un régime d'obligations de service public concernant les trois ports de Nice, Toulon et Marseille, à destination des ports de Corse. Dans le cadre de ce régime d'obligations de service public qui a été fixé par une délibération de 2018 de l'Assemblée de Corse : toute compagnie qui veut assurer la desserte entre la Corse et le continent à partir d'un des ports et à destination d'un ou plusieurs port(s) de Corse doit faire une déclaration auprès de l'Office des transports de la Corse et assurer un service minimal qui est de deux à trois fois par semaine. Il y a donc actuellement la Corsica ferries qui assure les dessertes dans le cadre de l'obligation de service public, mais cette possibilité est ouverte aux compagnies qui sont titulaires d'un contrat de délégation de service public ; nous n'avons aucune prise sur ce choix qu'à fait la CMA-CGM en décidant d'ouvrir une ligne entre Toulon et l'Isula dans le cadre de ce régime d'obligation de service public.

La seule contrainte qui pèse sur CMA-CGM est de respecter le régime des obligations de service public, tel qu'il a été fixé par la délibération de l'Assemblée de Corse.

En ce qui concerne l'idée d'un fret, cela relève du libre choix de la compagnie, ou de toute autre compagnie ; nous, nous n'organisons pas notre régime de délégation de service

public et notre régime d'obligation de service public par rapport aux attentes ou aux demandes des opérateurs. Nous le définissons par rapport aux besoins de la Corse, dans le cadre du nouveau contrat de délégation de service public, qui a conduit à démontrer qu'il n'y a pas de substituabilité entre le port de Marseille et le port de Toulon, c'est-à-dire que la quasi-totalité du fret qui est compensé dans le cadre de la délégation de service public passe par Marseille et ne peut pas passer ailleurs que par Marseille dans le cadre des ports continentaux ; à côté de cela, il y a un fret dit « résiduel » qui est le fret tracté et qui représente entre 20 et 25% du fret global qui se fait à partir de Toulon. Aujourd'hui, ce fret est pris en charge par la Corsica Ferries ; s'il y a une concurrence entre un ou plusieurs opérateurs autour de ce fret, la Collectivité de Corse n'a pas son mot à dire.

J'ai envie de vous dire que si la ligne n'est pas rentable, c'est le problème de CMA-CGM, qui doit alors en discuter avec ses actionnaires et ses organisations syndicales, ce qui fait que nous, nous ne pouvons pas aller au-delà de cela ; venir dire que nous ne voudrions pas d'une ouverture de fret car nous aurions peur que ce fret fasse concurrence à un fret qui vient de Marseille reviendrait à développer l'argument dont nous avons démontré précisément qu'il est inopérant ; nous, nous avons mis un contrat de délégation de service public à partir de Marseille, car le fret, à titre principal et dont a besoin la Corse, vient de Marseille et à travers la structure de l'organisation de la distribution ne peut pas passer par ailleurs.

A côté de cela, nous sommes soucieux que nos délégataires de service public entretiennent le dialogue social, nous sommes soucieux que nos délégataires de service public respectent les obligations qui sont à leur charge, et nous avons conscience aussi que tout cela doit se faire dans le parfait respect du contrat mais également des règles de droit de l'Union européenne, et nous sommes vigilants à ce que cela soit le cas.

Je vous remercie.