

## AVIS CESEC 2018-41<sup>1</sup>

*Relatif aux*

### ***Obligations de service public de transports maritime de passagers et de marchandises entre les ports de Marseille, Toulon, Nice et les ports de Corse***

**Vu** le Code général des Collectivités territoriales, notamment ses articles L. 4422-34 à L. 4422-37, R.4422-4 à R. 4425-6 ;

**Vu** la lettre de saisine 11 juillet par laquelle Monsieur le Président du Conseil Exécutif de Corse demande l'avis du Conseil Economique Social, Environnemental et Culturel de Corse sur les obligations de service public de transports maritime de passagers et de marchandises entre les ports de Marseille, Toulon, Nice et les ports de Corse ;

**Après avoir entendu** Monsieur Jean-François SANTONI, Directeur de l'Office des Transports de la Corse ;

**Sur rapport de** Madame Louise NICOLAI, pour la commission développement économique, tourisme, affaires sociales, emploi et prospective ;

**Le Conseil Economique, Social, Environnemental et Culturel de Corse,  
Réuni en séance plénière le 24 juillet à Ajaccio,**

### **Prononce l'avis suivant**

Selon le principe de libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre, défini à l'article 1er du règlement cabotage du 7 décembre 1992 du Conseil européen, l'autorité organisatrice des transports le marché, ne peut intervenir pour ne pas entraver le libre jeu de la concurrence.

Pour la desserte de la Corse, du fait de son caractère insulaire, le libre jeu de la concurrence peut ne pas suffire à répondre à la demande des utilisateurs, qu'ils soient particuliers ou professionnels, en matière de transport de passagers et de marchandises.

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

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

---

<sup>1</sup> A l'unanimité des suffrages exprimés

Votants : 45

NPAV : 1

Pour : 44

L'instauration de l'un ou l'autre de ces mécanismes 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).

Ces deux dispositifs peuvent également se cumuler, comme confirmé par la Cour de justice des communautés européennes, dans son arrêt *Analir* du 20 février 2001, lorsque les obligations unilatérales de service public ne permettent pas de répondre de façon suffisante aux besoins existants des utilisateurs (particuliers et professionnels)

Le droit français reprend ce cadre d'intervention des autorités publiques. Afin de garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent, la Collectivité de Corse définit les modalités d'organisation des services de transport maritime qui 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, sans compensation financière versée par l'OTC ;
- soit d'une convention de délégation de service public attribuant un droit exclusif à son titulaire pour desservir la Corse, en contrepartie duquel une compensation financière est versée par l'OTC à l'opérateur.

En application de ces dispositions, par décision de l'Assemblée de Corse (délibération n° 13/263 AC du 22 décembre 2013), le 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) est entré en vigueur, le 1<sup>er</sup> janvier 2014. Ces OSP s'appliquent jusqu'au 31 décembre 2023.

Parallèlement à ce régime unilatéral d'OSP, il existe actuellement un régime conventionnel de 5 conventions de DSP de transport maritime entre les 5 ports corses et le port de Marseille. Ces conventions dites de « raccordement » sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2017 et expirent le 31 mai 2019, avec une faculté de prolongation de 4 mois jusqu'au 3<sup>1</sup> septembre 2019.

Sur la base d'études réalisées (études sur la faisabilité technique, juridique et économique du projet de mise en place de sociétés à participation publique, en vue de l'investissement en matière d'outil naval e d'exploitation des lignes de continuité territoriale ; sur l'analyse de l'existence et du périmètre du besoin de service public), il en ressort la nécessité maintenir le régime unilatéral d'OSP en vigueur et de revoir son périmètre.

#### Sur la nécessité de maintenir un régime unilatéral d'OSP

**Le CESEC de Corse relève l'intérêt des obligations de services publiques pour les compagnies, dans la mesure où elles sécurisent leur activité tout au long de l'année.**

## Sur le périmètre des obligations unilatérales de service public

Sur le tarif « fret », le **CESEC de Corse relève avec satisfaction** la diminution du tarif du mètre linéaire du fret roulant ou conventionnel, de 42 à 35€.

A noter également, comme le révèle l'étude menée sur la pertinence de la grille tarifaire, que ce tarif est en concordance avec le tarif fret équivalent terrestre.

Ainsi, les démarches menées sur le transport de fret tendent à compenser le surcoût du tarif maritime.

Le **CESEC relève également avec satisfaction**, le dispositif « couverture carburant », qui s'appliquera aux compagnies au 1<sup>er</sup> octobre 2019, date d'entrée en vigueur des OSP, et qui doit garantir la baisse du tarif du fret. Toutefois, la fluctuation des taxes vient atténuer les mécanismes mis en place en faveur d'une baisse tarifaire.

Le **CESEC souhaite** que les efforts réalisés en faveur d'une diminution des tarifs aient des répercussions sur le panier de la ménagère. **Il préconise** que soit réalisée une étude et d'y associer l'ensemble des acteurs (CdC/OTC, partenaires sociaux, transporteurs, distributeurs, usagers, consommateurs) pour définir les critères et modalités d'appréciation de cette baisse sur le consommateur final.

Cette baisse tarifaire atteint un niveau historiquement bas. L'enjeu consiste à le garantir et à s'assurer qu'il y a des répercussions sur les consommateurs. Le **CESEC préconise**, au sein de l'OTC, la création d'une cellule chargée du suivi des tarifs et des bénéfices de la réduction du tarif « fret » au client final.

Sur le tarif « résident », le **CESEC de Corse souhaite** que les tarifs promotionnels, souvent plus avantageux que le tarif résident, puissent être garantis aux résidents corses avec les mêmes garanties que le tarif résident, à savoir, les mêmes conditions de modifications et de remboursement.

Le **CESEC de Corse demande** que les efforts soient poursuivis pour une baisse plus prononcée du tarif « résident ».

Le **CESEC de Corse souhaite** qu'une réflexion soit initiée rapidement au sein de la CdC-OTC sur le traitement qui est réservé aux corses de la diaspora au sein de la politique des transports, forte demande de nos compatriotes de la « spalluzzera » et des associations qui les représentent.

Si la suppression du délai de séjour maximum ouvrant droit au tarif résident est à souligner pour encourager les déplacements pour raisons professionnelles, besoins de formation ou déplacements contraints pour raison médicale notamment, le **CESEC rappelle** qu'une problématique encore non résolue se pose aux malades, la non éligibilité au tarif résident sur un trajet retour après une évacuation sanitaire.

**Le CESEC demande** que soit accordé systématiquement un tarif résident pour le billet retour d'un malade ayant fait l'objet d'une évacuation sanitaire au départ de la Corse.

Par ailleurs, le **CESEC demande** la prise en compte, dans le cadre le plus approprié, des points suivants en lien avec les besoins et attentes exprimés par les usagers du service public de transport maritime :

- Auparavant, il existait une aide aux transports des œuvres et des artistes de la Collectivité de Corse, dans le cadre du précédent règlement des aides de la culture et du patrimoine. Ces aides utiles pour la circulation des productions culturelles et artistiques de l'île et l'accueil de producteurs extérieurs ont été depuis supprimées. Le **CESEC demande** que cette disposition soit réexaminée dans le cadre des négociations (OSP/DSP) avec l'ensemble des compagnies maritimes et aériennes ;
- Pour les détenteurs de « la carte invalidité civile », au même titre que les détenteurs de « la carte d'invalidité militaire », le **CESEC demande** qu'ils puissent bénéficier d'une réduction sur le tarif résident « passager et installation » ;
- Pour améliorer la prise en charge des passagers contraints pour raison médicale, ou accompagnement d'un défunt le **CESEC demande** :
  - De réserver des quotas de places pour les malades et accompagnants, et les familles ;
  - De rendre disponible des places pour les malades et accompagnants, et les familles en cas de départ urgent ;
  - De mettre en place un service prioritaire pour les malades, les familles dans le cadre du service social solidaire en cas de grève ;
  - D'accorder un tarif social pour l'accompagnant du malade ;
  - D'intégrer une salle de repos dans les ports et aéroports ;
  - D'instaurer une procédure d'embarquement prioritaire systématique ;
  - D'élaborer une charte de qualité permettant de signaler un besoin spécifique au moment de la réservation du billet.

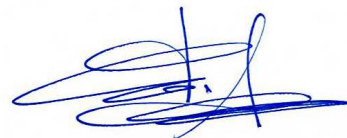
**Les efforts réalisés pour faire baisser le tarif fret sont à souligner. Le CESEC encourage la poursuite des efforts pour un tarif « passager » le plus bas possible, et souhaite une diminution du tarif « fret » aussi bien à l'import qu'à l'export.**

**Le CESEC insiste sur l'importance d'une étude pour mesurer la répercussion de la baisse du tarif fret à l'import sur le consommateur final.**

**Le CESEC demande que les points soulevés, qui sont l'illustration de difficultés concrètes et réelles rencontrées par les usagers, et qui ne pourraient être intégrés dans le cadre des OSP, fassent l'objet d'une négociation avec l'ensemble des compagnies.**

**Le CESEC observe, au regard des réglementations environnementales en vigueur et à venir, que les compagnies devront lancer des plans d'investissements pour répondre aux normes environnementales. Le CESEC s'interroge sur les répercussions financières de cette mise aux normes.**

**Le Président du CESEC,**



**Paul SCAGLIA**