

AVISU CESEC 2020-38¹ **AVIS CESEC 2020-38**

Relatif à la
Rilativu à

La concession de Service Public de transport maritime Corse-Continent 2021-2027,

A cuncessione di serviziu publicu di trasportu maritimu Corsica-Cuntinente 2021-2027

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

Vistu u Codice generale di e Cullettività Territoriale, in particolare i so articuli L. 4422-34 à L. 4422-37, R.4422-4 à R. 4425-6 ;

Vu la lettre de saisine du 09 septembre 2020 par laquelle Monsieur le Président du Conseil Exécutif de Corse demande l'avis du Conseil Economique Social, Environnemental et Culturel de Corse sur **la Concession de Service Public de transport maritime Corse-Continent 2021-2027;**

Vistu a lettera di presentazione di u 9 di settembre di u 2020 di u Sgiò Presidente di u Cunsigliu Esecutivu di Corsica chì dumanda l'avisu di u Cunsigliu Economicu, Sucial, di l'Ambiente e Culturale di Corsica rilativu à A cuncessione di serviziu publicu di trasportu maritimu Corsica-Cuntinente 2021-2027 ;

Après avoir entendu Monsieur Gilles SIMEONI Président du conseil Exécutif de Corse ainsi que M. Jean-François SANTONI directeur de l'OTC ;

Dopu intesu Gilles SIMEONI Presidente di u Cunsigliu Esecutivu di Corsica e Jean-François SANTONI direttore di l'OTC ;

Sur rapport de M. André ANGELETTI pour la commission « développement économique, tourisme, affaires sociales, emploi et prospective ».

À nant'à u raportu di André ANGELETTI, pè à Cummissione sviluppu economicu, turisimu, affari suciali, impiegu, è pruspettiva

¹ Adopté à l'unanimité des suffrages exprimés

NPAV : 1 (JT MATTEI)

ABS : 12 (V.ACKER-CESARI ; Ch. ANDREANI ; J. BRIGNOLE ; H. FRANCESCHI ; JP.GODINAT ; P. MARCAGGI ; Md.MARCELLINI-NICOLAI ; R.MONDOLONI ; Ch.NOVELLA ; V.ROYER ; PJ.RUBINI ; E.SANTUCCI)

Contre : 0

Pour : le reste

**Le Conseil Economique, Social, Environnemental et Culturel de Corse,
Réuni en séance plénière le 22 septembre à AJACCIO,
Prononce l'avis suivant**
*U Cunsigliu Ecunomicu, Sucial, di l'Ambiente e Culturale di Corsica
Adunitu in seduta pienaria u 22 di sittembre di u 2020, in Aiacciu
Prununzia l'avisu chì seguita*

Par délibération n° 19/437 AC, en date du 29 novembre 2019, l'Assemblée de Corse a approuvé le principe de la création d'une Société d'Economie Mixte à OPération unique (SEMOP) en charge de l'exploitation du service public de transport maritime de marchandises et de passagers, entre les cinq ports de l'île et le port de Marseille.

Parallèlement, l'Assemblée de Corse autorisait le Président du Conseil Exécutif de Corse à lancer la procédure de sélection, du ou des futurs opérateurs économiques, devant conduire à l'attribution de la concession selon la procédure de délégation de service public prévue aux articles L 1411-5 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) et à mener les négociations s'y rapportant.

Dès lors, la procédure d'attribution était lancée, le 6 décembre 2019, sous la forme d'une procédure ouverte avec une date limite de réception des candidatures et des offres fixée au vendredi 14 février 2020 à 12h00.

Un seul pli a été réceptionné par les services de l'Office des Transports de la Corse (OTC) ; pli émanant du groupement « Corsica-Linéa – La Méridionale ».

Cette offre a été déclaré recevable par la Commission de délégation de service public le 25 février 2020.

La réunion suivante de la Commission était fixée au 24 mars 2020.

Celle-ci devait permettre d'émettre, au vu du rapport d'analyse de cette offre que le groupement d'assistance à maîtrise d'ouvrage avait pour mission d'établir, l'avis requis à l'article L. 1411-5 du CGCT.

Néanmoins, en raison du contexte sanitaire résultant de la propagation du Covid19, la réunion n'a pu se tenir que le 7 juillet 2020.

A cette occasion, et afin qu'elle puisse se prononcer en disposant de tous les éléments utiles pour la formulation de son avis, deux rapports lui ont été présentés.

Un premier rapport émanant du Directeur de l'OTC ; rapport appréhendant la procédure en cours et l'inscrivant dans la problématique de la desserte maritime de l'île à compter du 1^{er} janvier 2021 ; desserte nécessairement impactée par la crise sanitaire et l'épidémie de Covid19.

Ce document tenait compte également de l'ouverture, par la Commission européenne, le 28 février 2020, d'une procédure formelle d'examen des trois conventions de service public conclues avec la Compagnie « Corsica Linéa » afin d'assurer la desserte, à partir du port de Marseille, des ports

d'Ajaccio, Bastia et l'île Rousse et d'une plainte récemment enregistrée par la même Commission et relative à la présente consultation.

Parallèlement, un second rapport, relatif à l'analyse des offres, était établi par le groupement d'assistance à maîtrise d'ouvrage.

Aussi, lors de sa réunion du 7 juillet, la Commission de délégation de service public considérait, au regard des constatations résultant de l'examen du rapport présenté par le Directeur de l'OTC ainsi que des notes « Corse Audit » du 20 avril 2020 et « Gécodia » du mois de juillet 2020, que l'épidémie de Covid19 allait nécessairement et fortement impacter la desserte maritime de l'île pour les mois à venir.

Dès lors, la Commission a considéré que la desserte devrait intégrer de nouveaux besoins de service public par rapport à ceux ayant présidé à l'élaboration du DCE, support de la consultation dont la commission avait à connaître et sur la base duquel le groupement « Corsica-Linéa – La Méridionale » avait présenté son offre, et que, du fait de ces circonstances totalement imprévisibles, ladite offre n'était pas à même de répondre aux exigences nées de la crise.

La commission a également mis en avant les risques opérationnels et contentieux qu'une attribution, en l'état, ferait peser sur cette délégation.

Enfin, elle relevait que le montant de compensation financière présenté par le groupement était manifestement trop élevé.

Aussi, la commission a été d'avis de mettre fin à la procédure de consultation lancée en décembre 2019 sans entrer en voie de négociations avec le groupement « Corsica-Linéa – La Méridionale ».

Aujourd'hui, et compte tenu de tous ces éléments, le Président du Conseil Exécutif de Corse propose à l'Assemblée de Corse de renoncer à la procédure de sélection du ou des futurs opérateurs économiques devant conduire à l'attribution de la concession de l'exploitation de service public maritime de marchandises et de passagers entre la Corse et le continent dans le cadre d'une Société d'Economie Mixte à Opération Unique (SEMOP) pour les années 2021 – 2027 (incluse) pour motifs d'intérêt général.

De plus, et en conséquence de cette infructuosité, de l'autoriser à conclure, avec les actuels titulaires des contrats de délégation de service public en cours d'exécution, des concessions provisoires destinées à couvrir la période allant du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2021 afin de garantir la continuité du service public de desserte des cinq ports insulaires sur la période nécessaire à la désignation des nouveaux délégataires en charge d'assurer le service entre le 1^{er} janvier 2022 et le 31 décembre 2024.

Le CESECC souhaite que la Collectivité de Corse relance rapidement une procédure et des négociations afin de parvenir, dès 2021, à une situation économique, sociale et juridique stable, solide et pérenne, sur le même périmètre et niveau structurel de desserte des transports maritimes des 5 ports de Haute Corse et Corse du Sud, fret et passagers, dans un cadre développement durable pour la Corse avec des navires écologiques.

Le CESECC s'inquiète :

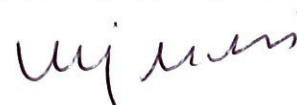
- De la plainte déposée par Corsica Ferries concernant la présente consultation et des suites économiques et sociales qui pourraient en découler ;
- De l'existence d'une procédure formelle d'examen, ouverte le 28 février 2020 par la Commission Européenne, concernant la DSP de raccordement et, plus précisément, relative aux trois conventions de délégation de service public passées par la compagnie « Corsica linéa » pour assurer, depuis le port de Marseille, la desserte des ports d'Ajaccio, de Bastia, et d'Ile Rousse entre le 1er octobre 2019 et le 31 décembre 2020 ;
- Des conséquences sociales et économiques qui pourraient être engendrées en cas d'issue défavorable de cette procédure d'examen pour tous les salariés de Corsica Linea et la Méridionale, comme pour les entreprises et salariés induits par leurs activités annuelles en Corse ;

Le CESECC s'interroge à nouveau, constatant que l'offre du groupement contient l'amortissement des navires sur l'abandon de la SEM d'investissement ; cette entité devait être propriétaire des navires pour ensuite les mettre à disposition de la SEMOP et des compagnies sous-traitantes.

Le CESECC prend acte du rapport relatif à la concession de service public de transport maritime Corse-Continent 2021-2027.

La Présidente,

Marie-Jeanne NICOLI





Délégation CGT au CESEC. Déclaration lors de la séance plénière du 22 septembre 2020

Bastia, le 22 septembre 2020

Desserte maritime. Il est urgent de sortir de la déréglementation libérale pour assurer un véritable service public de transport de qualité.

Une fois de plus le CESEC est appelé à se prononcer sur une nouvelle convention transitoire dans le maritime. Comme le redoutait la CGT les appétits mercantiles s'aiguisent au détriment de l'intérêt général, de l'emploi et de la qualité de service public des transports entre la Corse et le Continent.

Le rapport du Président de l'Exécutif présenté à l'Assemblée de Corse les 24 et 25 septembre prochain, est établi suivant l'avis de la commission de délégation de service public, lui même émis au vu du rapport d'analyse établi par l'AMO (Assistance à Maître d'Ouvrage), et conclut à l'infructuosité de la procédure de sélection du ou des futurs opérateurs économiques devant conduire à l'attribution de la concession de l'exploitation du service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre la Corse et le continent dans le cadre d'une Société d'Economie Mixte à Opération Unique (CEMOP), pour les années 2021 à 2027 incluse.

Même s'il reste à faire (régulation de la concurrence autour du nouveau dispositif avec de nouvelles OSP, mise en place de tarifs planchers, mise en œuvre de la SEM pour le renouvellement des navires par des navires neufs de nouvelle génération), **la CGT se prononce contre cette infructuosité** après quatre années de travail et d'échanges qui ont permis, dans l'intérêt général, de construire un schéma de développement durable pour le service public de continuité territoriale des transport maritimes, Fret et passagers, Corse-continent sur l'ensemble des 5 ports de Haute Corse et Corse du Sud, et de retrouver un partenariat industriel entre Corsica Linéa et La Méridionale avec le grand port maritime de Marseille pour y répondre de façon optimale au service de la Corse et de la population.

Et ce d'autant plus à la lecture du rapport, sur les motifs invoqués :

Par l'AMO :

- « *cette déclaration l'infructuosité apparaît d'autant plus nécessaire qu'une seule offre a été déposée, de sorte que l'autorité concédante n'aurait pas d'autre choix que de déclarer la procédure infructueuse en l'absence d'alternative* »

Comme dans toute concession de service public maritime Corse-continent, la mise en concurrence se fait en amont afin de répondre au cahier des charges figurant au DCE établi par la Collectivité de Corse et ses besoins exprimés en terme de qualité de service, régularité, fréquence, capacités, sécurité, et de développement durable qui reposent sur trois piliers, environnemental, économique, et social, au service de l'île.

Il n'y a pas un opérateur (ce qu'autorisait toutefois expressément l'appel d'offre), mais deux opérateurs qui ont répondu ensemble afin d'offrir le meilleur service possible sans doute au meilleur prix. La commission peut demander aux opérateurs de dégroupier leur offre afin de vérifier la pertinence et l'intérêt du groupement tel que proposé par les opérateurs, et proposer aux opérateurs une autre configuration de leur offre dans le cadre des négociations prévues par la procédure et d'une SEMOP titulaire du contrat des lignes d'exploitation où la CdC sera majoritaire au capital.

Par ailleurs il est de notoriété publique que seuls trois opérateurs sont positionnés à l'année sur la desserte de la Corse que ce soit dans le cadre des DSP en cours, ou des OSP non subventionnés où Corsica Ferries se trouve en situation de monopole avec plus de 75% du trafic passagers annuel sur l'ensemble de la desserte de continuité territoriale Corse-continent ; comme il est de notoriété publique que Corsica Ferries France (qui ne détient ni navire, ni personnel maritime chargé de l'exploitation des services) agit en abus de position dominante et que par abus de procédure, dans l'indifférence générale, afin de contester l'existence même du service public des transports maritimes de continuité territoriale décidé par la Corse, pour ses seuls intérêts privés et particuliers, à l'encontre de l'intérêt général.

Aussi, sauf à agir dans le seul intérêt de Corsica Ferries soutenue par les services endoctrinés de la concurrence de l'Union Européenne, la position de l'AMO est incompréhensible sur ce point et contraire aux explications exprimées par Mme la Présidente de l'OTC qui ne souhaitait pas de monopole et qui a toujours affirmé que tous les opérateurs, Corsica Ferries incluse, pouvaient répondre à cet appel d'offre à condition d'être en conformité avec le cahier des charges pour être sélectionné, avant d'être mis en concurrence dans le cadre des négociations de la procédure prévue pour la période initiale (avant COVID 19) 2021-2027.

- **Sur les montants déposés par les compagnies dans leur offre**

Nous découvrons les montants exprimés dans le rapport par la CdC et les services de l'OTC, estimés suffisants au vu de leur expérience dans le cadre du dispositif actuel. Nous découvrons également les montants déposés par les compagnies

soumissionnaires, Corsica Linéa et La Méridionale, le tout constituant un écart insurmontable aux yeux de l'AMO, malgré la connaissance des candidats du cadre budgétaire aujourd'hui contraint, de la CdC et leur expérience en la matière sur un périmètre d'exploitation équivalent. Là encore, sauf à faire le jeu de Corsica Ferries ou à masquer d'autres intentions, tel qu'un revirement de choix politique en la matière. **Il serait plus sérieux et judicieux de confronter de tels écarts et d'en comprendre toutes les explications en toute transparence, dans l'intérêt de tous, et dans l'intérêt général.** Par ailleurs, l'offre étant reconnue par la Commission conforme au cahier des charges et de qualité, et comme étant la seule offre candidate après plusieurs années de préparation pour l'ensemble des opérateurs à cet appel d'offre, il est indispensable au vu du niveau de service demandé et des retombées en matière de développement durable attendues, de mettre en œuvre les négociations prévues par la procédure afin de vérifier l'adéquation indispensable entre le coût estimé et les moyens à mettre en œuvre pour ce faire par les compagnies candidates. D'ailleurs à l'issue de ces négociations, la CdC peut toujours déclarer la procédure infructueuse, de façon argumentée et transparente, non seulement pour adapter son appel d'offres en cas d'échec et les moyens alloués dans un sens ou dans l'autre ; mais aussi pour éviter d'éventuels contentieux qui pourraient naître des compagnies candidates écartées pour ces motifs, sans négociations ni discussions pourtant prévues par une telle procédure et qui ont investi fortement afin de remporter cet appel d'offre sur sept années (prévu au départ pour dix ans, ce qui aurait été un minimum au vu des coûts d'investissement nécessaires pour la mise aux normes et le renouvellement de navires par des navires neufs au GNL).

- Sur le COVID-19 :

C'est ici le seul point qui justifie, non pas l'infructuosité de la procédure mais son allongement, et sans doute le report d'un an des conventions en cours afin que le nouveau dispositif et ses comptes d'exploitation puissent débiter dans un cadre structurel normal de fréquentation Fret et passagers (en atténuation des compensations liées au Fret et pour se prémunir de tout monopole (LOW COST) en la matière, ce qui serait contraire au droit de l'UE et extrêmement dangereux et périlleux pour la Corse).

D'autre part l'année 2020 aura été sans doute la plus marquante et pénalisante sur le risque COVID-19 selon les experts, et il faut l'espérer. Dans ce contexte, la CdC avec les compagnies délégataires actuelles et candidates au nouvel appel d'offre a toute latitude pour évaluer, à l'euro prêt, les pertes annuelles à compenser au regard des contrats établis dans des conditions normales et éprouvées d'exploitation ; et non pas à réévaluer les besoins structurels à fournir en terme de service à la Corse selon, une situation conjoncturelle et qui pénalise déjà lourdement les compagnies délégataires qui rendent le service public et l'économie locale.

Les navires ne sont pas des trains et on ne rajoute ni n'enlève des wagons sur des navires dont il faut se doter et faire construire plusieurs années à l'avance afin de rendre le Service Public, et qui ne peuvent être amortis avant douze à quinze ans en moyenne.

On voudrait refondre et réduire les capacités, la qualité, les services, et les retombées économiques et les emplois du Service Public et des compagnies délégataires que l'on ne s'y prendrait pas autrement.

- Sur l'enquête de l'Union Européenne :

Le 14 février dernier, après que Corsica linea et La Méridionale aient annoncé avoir déposé leur offre en groupement après de longs mois de conflit, Corsica Ferries annonçait à son tour, fidèle à ses pratiques, qu'elle ne candidait pas et qu'elle déposait plainte après avoir annoncé publiquement au début des choix décidés souverainement par la CdC, qu'elle les respecteraient.

Par ailleurs, après avoir touché plus de 200 Millions d'euros d'aides dites sociales prélevées sur l'argent de la continuité territoriale versé au titre de la solidarité nationale ; 20 Millions d'euros avant l'été pour faire face au COVID et comme acompte prélevés là encore sur le budget de la CdC et l'argent de nos impôts, dans un simulacre de justice au nom de la sacro-sainte doctrine de la concurrence déloyale, libre et faussée, contraire à l'intérêt général et qui détruit nos emplois, en attendant d'obtenir les 65 Millions d'euros restant qu'il faudrait bien prendre quelque part... **Toujours pas d'enquête de l'Union Européenne, et surtout toujours aucune plainte de la CdC, pour récupérer les sommes indûment versées à Corsica Ferries France, pour le plus grand bénéfice de ses dirigeants installés en Suisse...**

Le 28 février, fidèle à sa doctrine et toujours diligente aux demandes qui lui sont faites par Corsica Ferries et ses soutiens, les services de l'UE avec leur zèle habituel ouvraient aussitôt une enquête à charges, dont le rapport tronqué et son issue ne font guère de doutes en l'état de la défense du Service Public de continuité territoriale et du cadre juridique mis en œuvre toujours dicté par Bruxelles et les services du Premier Ministre.

D'ailleurs, la CdC et l'OTC n'ont eu de cesse de répéter que tout avait été construit en concertation préalable avec Bruxelles et l'État, et en premier lieu le nouveau dispositif avec une SEMOP pour répondre aux souhaits de maîtrise complète de la desserte, y compris en matière opérationnelle, par la CdC. Comme on pouvait le craindre et nous avons mis en garde les élus de la CdC et les services de l'OTC, il faut sortir du cadre juridique de la libre concurrence voulue par l'UE contre les Services Publics au sein de l'UE et au service d'intérêts particuliers en collusion et/ou corruption avec des représentants de l'UE et/ou de l'État français ; pour bâtir un cadre juridique autour du Service Public conforme au Droit National constitutionnel, et avec les textes de l'Union qui régissent les Services Publics et les Transports. D'ailleurs, Mme la Présidente de l'OTC n'a pas manqué d'exprimer publiquement ses doutes et inquiétudes devant l'Assemblée où elle déclara récemment : « Je ne crois pas que les services de l'UE nous induisent en erreur ». Elle exprimait ainsi ses doutes et ses interrogations qui se justifient aujourd'hui au grand jour.

La vraie question qui se pose aujourd'hui et qui va devoir être clarifiée prochainement, et espérons le lors de la session des 24 et 25 septembre prochain, c'est de savoir ce que veulent réellement les élus en charge de la CdC?

Un Service Public fort dans un cadre de développement durable au service de la Corse sous pavillon français 1^{er} registre gage de qualité, de sécurité et de retombées économiques et sociales durables pour l'île?

Ou bien l'extension du monopole de Corsica Ferries sous pavillon international sans marins sous contrats de travail de droit français à bord en Corse comme sur le continent, et avec pour seules retombées économiques l'apport massif de touristes en juillet-août, ce que tout armateur peut faire...; Et la libéralisation complète de la desserte en OSP comme il le réclame avec Bruxelles, pour ses intérêts privés et particuliers avec d'autres armateurs et d'autres intérêts particuliers, à l'encontre de l'intérêt général et à l'aide de nouveaux détournements de fonds publics et de futures subventions qu'il ne manquera pas de réclamer de nouveau à la CdC ?

La CGT propose donc, à ce stade et dans l'urgence infondée sur un tel dossier:

- **De prolonger d'1 an les conventions en cours en raison des conséquences du COVID 19 sur la procédure en cours ;**
- **D'ouvrir les négociations dès le mois d'octobre et durant le calendrier prévu initialement en 2020 pour 2021 avec le groupement Corsica Linea-Méridionale suite à la réponse conforme au cahier des charges, et à l'appel d'offres décidé et longuement et largement débattu par la CdC avec toutes les parties prenantes**
- **De bâtir de futures délibérations pour l'ensemble du dispositif afin de mettre un terme définitif à la libéralisation et la concurrence déloyale faites à l'encontre du Service Public de continuité territoriale maritime et aérien, et des compagnies régulières délégataires qui respectent et appliquent le droit national.**
- **De mettre en œuvre des tarifs planchers fret et passagers (Voir précédente déclaration en 11.2019 au CESEC) suivant les tarifs négociés et imposés par la CdC aux futures cles concessionnaires de la SEMOP. Il est à noter que ce mécanisme de régulation contre les pratiques de dumping normalement interdites au sein de l'UE en droit, ont été soutenues publiquement par Madame la Ministre Elisabeth BORNE, et que ce mécanisme vient d'être mis en place en Autriche, pays de l'UE.**