



Chambre de Commerce
et d'Industrie d'Ajaccio
et de la Corse-du-Sud

**LA CONTINUITÉ TERRITORIALE MARITIME CORSE/CONTINENT
NOTE DE SYNTHÈSE**

La France fait partie des Etats membres de l'Union européenne dont certains territoires sont considérés comme des régions ultra périphériques au sens de l'article 299-2 du traité d'Amsterdam.

Plusieurs de ces Etats ont mis en place, pour le transport aérien comme pour le transport maritime, des dispositifs d'aide à la continuité territoriale au profit de leurs territoires insulaires.

En France des dispositifs de "dotation de continuité territoriale" ont ainsi été instaurés en faveur de la Corse puis des collectivités territoriales d'outre-mer.

I Principe et historique de la continuité territoriale corse :

Pour ce qui concerne la Corse, le besoin et l'exigence de service public se confondent pour une large part avec le principe de continuité territoriale dont l'objectif est de réduire les handicaps de l'insularité d'une île à la population peu nombreuse et compartimentée par un relief tourmenté.

La continuité territoriale, à son origine, est assise sur une fiction ou une convention qui consiste à abolir théoriquement la distance et la mer en affectant à la desserte maritime les mêmes conditions de fréquence et de tarifs que celles d'une desserte ferroviaire par la SNCF sur la base de distances kilométriques comparables.

a) Les origines

C'est sur cette base de référence ferroviaire qu'est mise en place en **1976** une continuité territoriale purement tarifaire de service public sur les lignes régulières maritimes.

Une **concession de 25 ans** (1976-2001) confie le transport des passagers et de leurs véhicules à la SNCM, le transport des marchandises se répartissant entre la SNCM et la CMN.

Des conventions, passées entre l'Etat et ces compagnies, prévoient des dotations destinées à compenser les baisses tarifaires pratiquées.

La tarification résulte d'un simple alignement sur la tarification SNCF (passagers, véhicules accompagnés, marchandises sur palettes), pour les véhicules routiers, une tarification "de roulage" inférieure de 50% à celle de la période précédente est mise en place qui favorise, à côté de raisons pratiques de continuité avec les transports terrestres, le trafic roulier au détriment du trafic conventionnel (palettes et containers) et a donc affaibli l'assimilation à la SNCF.

Dans ce système centralisé, la tutelle est assurée par les ministères des transports et des finances, la SNCF jouant un rôle d'acteur central, à la fois ordonnateur des crédits de la continuité territoriale qu'elle verse aux compagnies et opérateur (émission des billets, commissionnaire en transport par le SERNAM et actionnaire à 20% de la SNCM).

Un Comité consultatif de la desserte maritime de la Corse associant élus régionaux et socioprofessionnels constitue une amorce de décentralisation. Il a pour vocation d'émettre des avis sur l'organisation du service public des transports maritimes et la mise en œuvre du principe de continuité territoriale (liaisons desservies, calendriers, horaires, tarifs) et surtout, de fait, l'arbitrage entre les différents ports de Corse.

En matière de transports de passagers, la référence systématique à la SNCF a eu des impacts très négatifs du fait de l'inconfort des installations calquées sur les compartiments SNCF et du manque de cabines équipées de sanitaires, par ailleurs proposées à des tarifs prohibitifs. Cet état de fait a eu pour conséquence de favoriser auprès des insulaires le transport aérien qui, dès 1979, bénéficia des modalités de la continuité territoriale.

b) La décentralisation

A partir de **1982**, les lois décentralisatrices relatives au statut particulier de la Corse confèrent à la région un rôle essentiel en matière de transports *puisqu'elle définit avec l'Etat*, "dans une convention révisée tous les cinq ans, sur la base notamment du principe de continuité territoriale, les modalités d'organisation des transports maritimes et aériens entre l'île et le continent, en particulier en matière de desserte et de tarifs".

Un Office des Transports de la Région Corse (associant élus régionaux, socioprofessionnels, transporteurs, usagers, représentants de l'Etat) est créé qui, en application de la convention précitée, est chargé de passer des conventions avec les compagnies concessionnaires et donc de gérer la dotation de continuité territoriale qui, jusqu'en 1992, évoluera avec l'inflation.

La **loi du 13 mai 1991** confie à la nouvelle Collectivité Territoriale de Corse *l'intégralité des compétences* en matière d'organisation (desserte et tarifs) des transports maritimes et aériens entre l'île et le continent, la même loi substituant l'Office des Transports de la Corse (EPIC) à l'ancien ORTC.

La dotation de continuité territoriale constitue désormais un concours particulier au sein de la dotation générale de décentralisation (DGD) versée à la CTC. Elle est indexée sur le taux d'évolution de la dotation globale de fonctionnement (DGF). Son montant est fixé chaque année par la loi de finances.

La **loi du 22 janvier 2002** relative à la Corse conforte les prérogatives de la CTC et met en harmonie avec la réglementation européenne les dispositions législatives existantes.

Son article 14 dispose 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. Ces obligations ont pour objet, dans le cadre adapté à chaque mode de transport, de fournir des services passagers ou fret suffisants en termes de continuité, régularité, fréquence, qualité et prix et, le cas échéant, de capacité, pour 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 humains entre l'île et la France continentale.

....

« Lorsque la collectivité territoriale de Corse décide de soumettre des liaisons de desserte maritime à des obligations de service public, elle peut, dans le respect des procédures de publicité et de mise en concurrence applicables, désigner pour l'exploitation de ces liaisons des compagnies maritimes dont la flotte est immatriculée dans un Etat membre de l'Union européenne ou partie à l'Espace économique européen et battant pavillon de cet Etat membre ou partie, sous réserve que les navires de cette flotte remplissent toutes les conditions fixées par cet Etat membre ou partie pour être admis au cabotage.

« Pour les liaisons de dessertes aériennes ou maritimes, la collectivité territoriale de Corse peut également établir un régime d'aides individuelles à caractère social pour certaines catégories de passagers.

.... *« 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. »*

La même loi transfère par ailleurs la propriété des ports et des aéroports appartenant à l'Etat à la Collectivité territoriale de Corse.

c) Le cadre communautaire:

➤ *La libéralisation du cabotage maritime :*

Dès avant la fin de la desserte monopolistique, une concurrence saisonnière s'est développée à destination de l'Italie sous la forme de liaisons courtes entre Bastia et l'Italie qui a supplanté rapidement en termes de flux le trafic à destination des ports français.

Le règlement CEE n° 3577/92 du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur de Etats membres (cabotage maritime) fixe en principe au **1^{er} janvier 1993 la liberté d'accès au marché maritime des armateurs communautaires** exploitant des navires immatriculés dans un Etat membre et battant pavillon de cet Etat même si les contrats de service public existants peuvent rester en vigueur jusqu'à leur date d'expiration. La libéralisation, du fait d'exemptions provisoires, s'est faite progressivement sur plusieurs années et l'égalité d'accès des armateurs européens aux trafics maritimes nationaux insulaires n'est en fait acquise qu'au **1^{er} janvier 1999**.

Corsica Ferries peut ainsi ouvrir (sans subvention) des lignes à destination de Nice et de Toulon (2000) en mettant en exploitation des Méga Express, rapides, fiables et adaptés à des liaisons plus courtes que celles de Marseille

➤ *Les Obligations de Service Public (OSP) :*

Le transport maritime de passagers est vital pour les insulaires en Europe. C'est la raison pour laquelle un ensemble de règles spécifiques a été établi en vue d'assurer à certaines de ces liaisons un niveau de qualité que ne permettrait pas une desserte par des opérateurs privés agissant dans le cadre du marché.

La législation communautaire ne traite en matière d'OSP que du cabotage maritime national, c'est-à-dire le transport par mer de passagers ou marchandises des ports situés sur la partie continentale et une ou plusieurs îles d'un seul et même Etat membre.

Le règlement CEE n° 3577/92 offre aux Etats membres un cadre pour intervenir de manière cohérente sur le marché par le biais de restrictions d'accès ou d'aides financières liées aux obligations de service public imposées aux fournisseurs de services maritimes.

Les liaisons soumises à des OSP doivent être à destination et en provenance d'îles. L'initiative et le contenu des OSP pour les services réguliers relèvent des Etats ou de leurs autorités compétentes.

Le règlement distingue les OSP – que, s'il considérait son propre intérêt commercial, l'armateur n'assumerait pas ou pas dans les mêmes conditions- dont les exigences se limitent aux ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité, les tarifs, des "contrats de service public" qui comportent souvent des exigences de qualité.

L'édition d'OSP doit obéir au principe de non discrimination et les conditions relatives à la régularité et à la fréquence du service peuvent en théorie être satisfaites collectivement par plusieurs armateurs offrant leurs services sur la même route.

Lorsqu'elle conclut un "contrat de service public", l'autorité compétente d'un Etat membre doit respecter les règles applicables aux marchés publics (et dans le cas de

la France les obligations imposées par la loi Sapin du 29 janvier 1993 et codifiées dans le Code général des collectivités territoriales) et notamment une publicité suffisante pour garantir une concurrence réelle, une procédure de sélection transparente et non discriminatoire et proportionnée à l'objectif suivi; en fait il convient de lancer un appel d'offres communautaire ouvert.

Il est également possible, dans des cas dûment justifiés et pour une période de temps limitée, d'accorder l'exclusivité à un armateur sur une liaison soumise à des OSP, la restriction à la liberté du commerce étant compensée le recours à une procédure communautaire d'adjudication ouverte.

Régime des transports maritimes insulaires au regard de la réglementation communautaire et des mécanismes d'imposition d'OSP (source Eurisles)

Cadre géographique	A priori seul le cabotage national, autrement dit les liaisons entre le continent de l'Etat membre et ses îles ou entre ses îles. La législation reste silencieuse sur les liaisons entre les îles et d'autres Etats Membres.
Forme	<ul style="list-style-type: none"> - Soit l'imposition d'« <u>obligations de service public</u> », à savoir des obligations que, si l'armateur communautaire en question considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions; - Soit la passation d'un « <u>contrat de service public</u> », à savoir un contrat conclu entre les autorités compétentes d'un Etat membre et un armateur communautaire dans le but de fournir au public des services de transport suffisants.
Exigences	<p align="center"><u>Appel d'offre public avec publicité adéquate, ouvert à tous les transporteurs communautaires.</u></p> <p>a) Obligations de service public. S'ils imposent des obligations de service public, les Etats membres s'en tiennent 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. Toute compensation due, le cas échéant, en contrepartie d'obligations de service public doit être versée à tous les armateurs communautaires.</p> <p>b) Contrat de service public. Un Etat membre peut conclure des contrats de service public avec des compagnies de navigation qui participent à des services réguliers à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles ou leur imposer des obligations de service public en tant que condition à la prestation de services de cabotage. Lorsqu'un Etat membre conclut des contrats de service public ou impose des obligations de service public, il le fait sur une base non discriminatoire à l'égard de tous les armateurs communautaires. Un contrat de service public peut en particulier porter sur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - des services de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité, - des services de transport complémentaires, - des services de transport à des prix et des conditions déterminés, notamment pour certaines catégories de voyageurs ou pour certaines liaisons, - des adaptations des services aux besoins effectifs.

Fonctionnement et Compensations	<ul style="list-style-type: none"> - L'Etat Membre doit accorder le contrat à l'offre la plus compétitive, qui "sauf dans des cas exceptionnels et dûment justifiés" sera celle qui sera la moins-disante. - La compensation doit se borner à couvrir le déficit résultant de l'OSP, en prenant en compte une rémunération raisonnable du capital. - Le déficit doit, en principe, être calculé pour chaque service sans qu'il soit possible de procéder à des sur-compensations ou à des subventions croisées d'un service à l'autre. - La desserte peut être réservée à un seul opérateur dans la mesure où aucun autre opérateur concurrent n'a indiqué son intention d'assurer ce service régulier.
Durée	La durée du contrat de service public doit en principe être limitée à 5 ans.
Autres dispositions	A l'heure actuelle, pour les navires pratiquant le cabotage avec les îles, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire effectue un service de transport maritime (État d'accueil).

➤ **Les aides publiques :**

2 systèmes sont conjointement mis en œuvre dans le cas de la Corse:

1. Dans le cadre du cabotage maritime, des contreparties financières qui peuvent être accordées par les Etats. Elles sont exclusivement destinées à compenser les coûts directement liés aux Obligations de Service Public imposées (articles 92 et 93 anciens du Traité) et non pas couvrir des pertes d'exploitation.
2. Les aides à caractère social qui ne sont pas rattachées au régime spécifique des transports mais bénéficient à certaines catégories de la population.

	Base juridique	Implications
Régime spécifique des Transports (Obligations de service public - OSP)	<u>Article 73 du Traité</u> - En matière de transport maritime - Règlement (CEE) n° 3577/92 (Orientations communautaires JOCE C 205, 1997) - En matière de transports aériens - Règlement (CEE) n° 2408/92 (Lignes directrices JOCE 94/C350/07)	<u>Régimes d'aides aux transporteurs s'appliquant :</u> - dans l'aérien aux liaisons intra-communautaires avec des régions périphériques - dans le maritime, régime spécifique pour le cabotage avec/ou entre les îles.
Aides à caractère social	<u>Article 87.2 a)</u> Décision de la Commission du 22 juin 1987 (JOCE 87/359/CEE):	Aides directes réservés à certaines catégories sociales, dont les résidents insulaires

(D'après Eurisles)

II Le système de continuité territoriale maritime actuel :

L'objectif de continuité territoriale est mis en œuvre par la combinaison de deux dispositifs:

a) La délégation de service public:

Le service public maritime stricto sensu concerne les lignes Corse - Marseille. Il est concédé, après un appel d'offre communautaire, conjointement aux deux compagnies SNCM et CMN pour une durée de cinq ans. Il vise la desserte de 5 destinations insulaires (Ajaccio, Bastia, Balagne, Propriano, Porto-Vecchio) et impose des OSP complètes en termes de fréquences, capacités, types de navires, destinations, qui font l'objet de subventions financières compensatoires (en 2006 72,7 millions d'euros pour la SNCM, 27,6 pour la CMN).

Une revalorisation du transport maritime des passagers a été engagée en intégrant des exigences de confort des cabines (dont les tarifs ont diminué de 50 %) et restaurants et en abandonnant, de fait, la référence à la SNCM.

Le service public s'analyse en deux composantes:

- **Le service de base** : concerne la desserte à l'année des 5 destinations précitées et est principalement assuré par des navires mixtes adaptés à tous les ports de Corse qui permettent une amélioration de la qualité de service: capacité (500 passagers), confort et surtout fréquences (dessertes journalières sur Ajaccio et Bastia et bi ou tri hebdomadaires pour les ports secondaires).
Sur l'axe Marseille – Corse les navires mixtes sont le premier transporteur de passagers même si les car ferries sont indispensables pour le traitement de la pointe estivale dont ils absorbent 64 %.

- **Le service complémentaire**: il vise à renforcer la desserte pendant les périodes de pointe (vacances scolaires) avec les car ferries:
 - Noël
 - Février
 - Printemps/automne
 - ÉtéEn termes de compensation financière, le service complémentaire représente 34 millions d'Euros sur les 67 perçus par la SNCM dans le cadre de la DSP.

b) Le système d'aide sociale aux passagers transportés:

En 2002 est mis en place dans le cadre de l'article 87.2 du Traité, à l'instar du système pratiqué pour l'aérien, sur les lignes de Toulon et Nice, un dispositif d'aide sociale réservé aux résidents corses mais aussi à certaines catégories sociales (jeunes, personnes âgées, famille nombreuses).

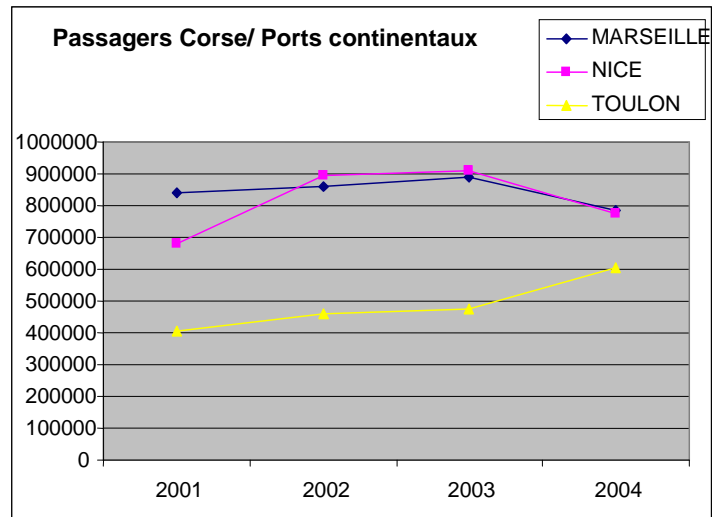
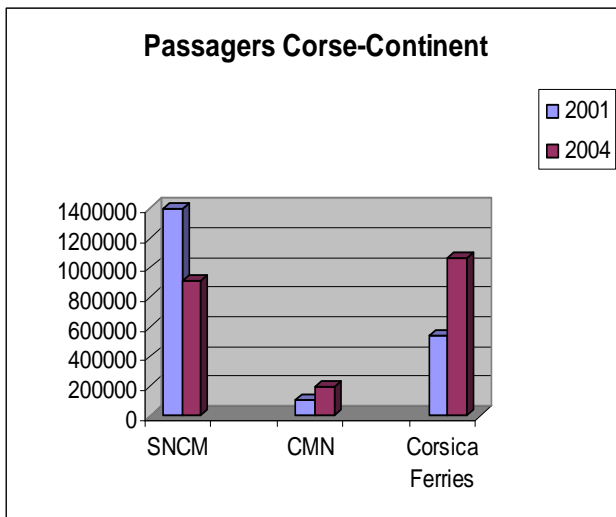
Ce dispositif, plafonné à 65 % du trafic, bénéficie non aux compagnies mais directement au passager grâce à une subvention de 15 ou 20 € par personne.

L'aide sociale au passager s'est révélée un levier très puissant pour la résolution des trafics de pointe et l'attraction de nouvelles clientèles et bien plus efficace que les subventions du dispositif complémentaire (93 euros par passager en 2004).

Ce système a dopé la concurrence des Corsica ferries qui a su en outre se doter des vecteurs particulièrement performants que sont les Méga Express particulièrement adaptés aux liaisons plus courtes de Nice et Toulon dont le trafic a atteint 600 000 passagers en 2004.

Si Marseille demeure encore la première destination continentale (principalement pour le fret), sa suprématie est désormais sérieusement contestée pour les passagers.

La SNCM a abandonné son leadership non seulement sur le trafic global (Continent + Italie) mais même sur le trafic à destination du continent français.



III Le transport de Marchandises

Depuis l'abandon de la référence SNCF, les tarifs marchandises ont été considérablement simplifiés et consistent en des compensations directes, sur la ligne de Marseille, aux producteurs pouvant aller jusqu'à 80 % de ristourne du fret maritime (voire 90% pour les produits industriels et agro-alimentaires)

Les produits industriels et les déchets exportés sont gérés par l'OTC avec la COFREMAR, les productions agricoles et agro-alimentaires par l'ODARC.

CIE	ML TRANSPORTES	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
S.N.C.M.	CARGO	281 443	297 473	312 580	283 198	292 052	303 011	318 091	345 386	363 086	366 205	365 572	389 546	377 867
C.M.N.	CARGO	254 154	260 442	268 967	272 365	259 178	259 952	279 062	286 999	314 192	323 515	336 844	322 969	331 697
C.F.	MEGA											45 047	94 538	122 553
TOTAL		535 597	557 915	581 547	555 563	551 230	562 963	597 153	632 385	677 278	689 720	747 463	807 053	832 117

✓ IV La Continuité territoriale maritime en bref:

1. Statistiques passagers:

Passagers relevant d'une aide à la continuité territoriale en 2004

DSP SNCM	DSP CMN	Aide soc. SNCM	Aide soc. Corsica Ferries	TOTAL
582 622	201 186	324 000	1 020 000	2 127 808

2. L'aide financière:

En 2004:

- **Dotation totale de Continuité Territoriale: 173,968 M€**
- **Dont pour le maritime:**
 - i. DSP SNCM : 67 261 753 €
 - ii. DSP CMN : 25 089 701 €

iii. Aide Sociale : 15 200 000 €

En 2006

Dotation de continuité territoriale 177,6 Millions €

▪ **Dont pour le maritime :**

i. DSP SNCM	72 733 000€
ii. DSP CMN	27 694 000 €
iii. Aide Sociale	16 500 000 €

(Source OTC)

Les grandes dates de la "liaison" Corse-Continent

1948 : La Compagnie Générale Transatlantique (ex Cie Fraissinet) se voit confier le service maritime entre le continent et la Corse dans le cadre d'une convention signée avec l'Etat.

1970 : Introduction des techniques ro-ro qui mettront fin aux manutentions verticales.

1976 : Instauration de la continuité territoriale; l'idée de départ est que le coût du transport maritime équivaille à celui du transport ferroviaire. Une concession de 25 ans est accordée à la CGTM, devenue entre temps SNCM, et à la CMN.

1982 : Les compétences pour l'organisation de la desserte maritime de l'île de Beauté sont confiées à la région Corse.

Fin 80: Les cargos se transforment peu à peu en mixte accueillant des passagers. .

1987 : La 1^{ère} convention de continuité est signée avec l'Office des transports de Corse (OTC) pour la période 1986-1991.

1992 : Directive européenne libérant le cabotage.

1996 : Mise en service des premiers NGV entre Nice et la Corse et du cruise-ferry *Napoléon-Bonaparte*. Jusque-là cantonné en Italie, Corsica Ferries prend pied à Nice.

2000 : Corsica Ferries ouvre une ligne sur Toulon.

2001 : Arrivée des navires rapides type Méga Express.

2002 : Mise en œuvre du premier contrat de délégation de service public de continuité territoriale après mise en concurrence européenne. L'OTC a changé les règles: les obligations de service public (OSP) sont attachées au port de Marseille; de Toulon et de Nice, l'aide est au passager social transporté.

2005 : La Corsica Ferries devient la 1ère compagnie desservant la Corse audépart du continent.

2007 : Second contrat de continuité à partir d'un nouveau cahier des charges toujours rédigé par l'Office des Transports Corse.

ANNEXES