



PLAN DES LIAISONS A CREER OU A RENFORCER

GEECCTT-ÎLES



JANVIER 2017
PRODUIT L T1.5.11

Table des matières

<u>INTRODUCTION</u>	p. 1
1 CADRE MARITIME DES LIGNES CORSE-SARDAIGNE	3
1.1 Situation géographique et conditions météorologiques	3
1.2 Ports et distances.	4
1.3 Temps de traversées selon la vitesse des navires.	5
2 LIGNE BONIFACIO - SANTA TERESA	6
2.1 Limite de capacités fret	6
2.2 Sous-exploitation du marché	6
2.3 Problématique des voies d'accès portuaires.	6
3 LIGNE PROPRIANO - PORTO TORRES	7
3.1 Existants en termes d'offre et de trafic.	7
3.2 Proximité de plateformes	7
4 INADAPTATION DE L'OFFRE	9
4.1 Passagers	9
4.2 Fret	11
5 CADRE JURIDIQUE	12
5.1 Etat de l'existant	12
5.2 Examen de la Commission Européenne	12
5.3 Attente d'une continuité territoriale européenne	14

Introduction

Le propos de cet argumentaire est, à partir de l'analyse de l'existant, et de la demande des populations de la zone Corse-Sardaigne, d'avancer des propositions visant à l'amélioration des liaisons maritimes existantes entre les deux îles ainsi qu'au renforcement de solutions de transports inclusives pour les communautés locales et l'intégration aux flux européens.

Il est évident que la carence des transports entre la Corse et la Sardaigne engendre une difficulté de communication et d'échanges tant pour les personnes que pour les biens, empêchant la création d'un développement territorial transfrontalier, nécessitant donc une desserte renforcée. Ce constat est fortement ressenti par les populations des deux territoires.

Il n'en demeure pas moins que l'intérêt majeur repose sur la mise en place d'un véritable espace d'échanges économiques inter-îles.

Les causes de cette difficulté sont multiples, mais on peut retenir les principales : le manque de liaisons aériennes et l'insuffisance des liaisons maritimes inter-îles. Cette situation s'aggraverait en raison de l'incertitude qui pèse sur les lignes Bonifacio/Santa-Teresa et Propriano/Porto-Torres.

En effet la Saremar, opérateur sur Bonifacio/Santa-Teresa et propriété de la Région Autonome de Sardaigne, a été liquidée au 31 mars 2016. Depuis, la compagnie privée Moby Lines assure les traversées mais sans donner de visibilité sur le futur.

La Mériidionale, en raison de pertes d'exploitation récurrentes, a annoncé, après l'avoir réduite de trois à une traversée, la cessation de la ligne de Propriano/Porto-Torres à la fin de la saison estivale touristique 2016, puis en a décidé la continuité temporairement.

Anticipant ces risques, l'Office des Transports de la Corse a œuvré dans le cadre des projets financés par le programme de coopération territoriale européenne 2007-2013 dont il a été bénéficiaire. En particulier, le projet InPorto avait pour objet, justement, d'étudier les possibilités de renforcement des liaisons entre le sud de la Corse et le nord-ouest de la Sardaigne.

Ces liaisons représentent 270 000 passagers et 80 000 tonnes (net) de marchandises par an mais peuvent être renforcées par des adéquations des navires aux conditions géographiques des ports et à la nature de la demande.

L'Autorité de gestion du programme de coopération européenne a souligné que « l'étude de faisabilité réalisée a mis en évidence le potentiel de cette liaison nord-sud entre les deux îles, notamment pour les frets, vers la côte sud de la Méditerranée. Il en résulte donc la nécessité d'encourager l'expérimentation de formes juridiques pertinentes, pour la gestion commune de services de transport public, qui permettent la programmation et la mise en œuvre de services nécessaires à réduire l'isolement insulaire ».

Dans le cadre du programme « Interreg Italie-France Maritime 2014-2020 », l'Office des transports de la Collectivité Territoriale de Corse (OTC) et l'Assessorat des transports de la Région

Autonome de Sardaigne (RAS) ont décidé de créer un groupement européen de coopération territoriale (GECT) en tant qu'instrument de gestion conjointe des services de transports transfrontaliers (par exemple: services de transports aérien, maritime, multimodaux, etc.), y compris dans une optique de continuité territoriale et dans la perspective de la connexion avec les réseaux RTE-T.

Cet élément ne saurait constituer une nouvelle étude, mais devra permettre l'élaboration du dossier de mise en œuvre d'un Service d'intérêt économique général (SIEG) inter-îles Corse-Sardaigne. Il convient de noter également que cette opération d'intérêt économique majeur ne mobilisera pas de crédits d'investissement pour les ports de Propriano et Ajaccio, eu égard au fait que les infrastructures portuaires pressenties sont dimensionnées en termes techniques et humains pour ce type d'exploitation.

Les installations portuaires de Bonifacio doivent faire l'objet d'un programme d'investissement sur quatre ans cofinancé par le Département de Corse du Sud (propriétaire) et la chambre de Commerce et d'Industrie de Corse du Sud (concessionnaire).

La Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT), structure interministérielle française créée par le Commissariat Général à l'Egalité des Territoires prévoit d'apporter son expertise au projet.

Dans l'attente de la mise en place de la continuité territoriale transfrontalière par le GECT courant 2018, il y a urgence à maintenir ces lignes qui sont le seul moyen de sauvegarder l'existence de l'espace économique corso-sarde, en évolution constante et à fort potentiel, et d'éviter un isolement des populations, notamment des travailleurs transfrontaliers et des liens familiaux.

C'est pourquoi, la Collectivité Territoriale de Corse et la Région Autonome de Sardaigne (qui actuellement n'a pas compétence en matière de liaisons maritimes internationales) entendent procéder, conjointement, pour la période septembre 2016 à fin 2018, à une consultation publique valant mise en concurrence pour assurer le service public des liaisons maritimes, permettant de garantir la régularité, la qualité et la sécurité du service au bénéfice du transport des biens et des résidents au sein de cet espace économique constitué par ces deux territoires insulaires « fragiles ».

La structuration d'un bassin économique corso-sarde est une idée forte de l'aménagement territorial européen : construire une entité suffisamment importante et bien intégrée aux flux principaux continentaux afin d'éviter sa marginalisation, apporter à ces îles un destin autre que celui de marchés de consommation et de destinations touristiques saisonnières.

Au niveau environnemental, créer un itinéraire alternatif au trafic de base du fret, en structurant à l'année le lien entre le Sud-Ouest de la Corse (Ajaccio ou Propriano) au Nord-Ouest de la Sardaigne (Porto-Torres) permet le report modal qui transfère camions et remorques de la route vers la mer, directement à Porto Torres plutôt qu'à Santa Teresa, permettant aux engins à destination d'Ajaccio d'éviter trois heures de trajets sinueux et encombrés.

1 CADRE MARITIME DES LIGNES CORSE-SARDAIGNE

1.1 Situation géographique et conditions météorologiques

L'effet de tuyère généré par les reliefs corse et sarde ainsi que la remontée des fonds marins font du détroit de Bonifacio une zone spécifique bien connue des marins. Des conditions météorologiques parfois sévères caractérisent ce resserrement des eaux entre Corse et Sardaigne. Les tableaux ci-après, sur une période de vingt cinq ans pour le vent et de cinq ans pour la mer, relevés à Pertusato, donnent les fréquences de mauvais temps sur zone.

PÉRIODES CONTINUES DE VENT FORT

Durée	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
12 heures ou plus	49	68	51	56	40	34	32	31	23	36	58	57
15 heures ou plus	38	64	44	47	28	28	24	22	17	33	48	43
18 heures ou plus	31	54	38	41	22	22	20	13	14	29	38	39
21 heures ou plus	26	47	35	31	16	18	16	11	11	20	27	32
24 heures ou plus	22	39	33	23	10	12	13	10	10	17	21	28
36 heures ou plus	11	21	17	11	8	5	3	4	3	8	10	10
48 heures ou plus	7	11	8	6	3	2	1	2	1	2	4	7
72 heures ou plus	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3
4 jours ou plus	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
5 jours ou plus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
6 jours ou plus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7 jours ou plus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Nota. — Les périodes continues de vent faible correspondent à des périodes où le vent n'a pas atteint généralement la force 4. Les périodes continues de vent fort correspondent aux périodes de coups de vent ou de tempête (force 8 et au-dessus). Les chiffres indiquent le nombre de fois au cours de la période de référence, où un vent faible (ou fort) a soufflé de façon continue le mois considéré pendant la période indiquée.

Source : *Météorologie Nationale*.

Position	0 Calme	1 Ridée	2 Belle	3 Peu agitée	4 Agitée	5 Forte	6 Très forte	7 Grosse	8 Très grosse	9 Énorme
Cap Corse	0	13	241	375	300	59	11	0	0	0
Pertusato	0	45	254	227	227	80	24	4	0	0

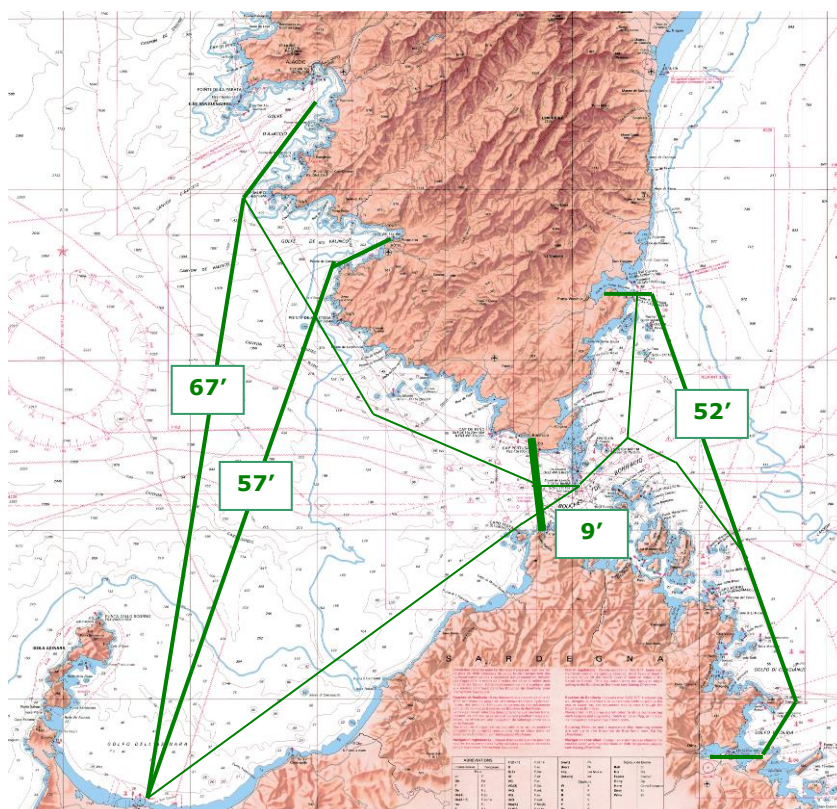
0.3.6. — État de la mer (observations ‰).

Concrètement, c'est environ 12,5 % du temps que l'état de la mer est compris entre les caractéristiques forte à grosse causant des annulations fréquentes de traversée entre Bonifacio et Santa-Teresa-Gallura.

Les ports de Propriano et Ajaccio, comme ceux de Porto-Torres et Olbia, par contre sont accessibles aux navires de taille supérieure et ne présentent pas de difficultés particulières.

1.2 Ports et distances

Ci-dessous sont présentés les divers tracés des liens maritimes potentiels entre quatre ports corses (Ajaccio, Propriano, Bonifacio et Porto Vecchio) et trois ports sardes (Porto Torres, Santa Teresa, Olbia) ainsi qu'une table de distances correspondantes.



Extrait carte SHOM

Milles marins	Porto-Torres	Santa-Teresa	Olbia
Ajaccio	67		93
Propriano	57		82
Bonifacio	47	9	

1.3 Temps de traversées selon la vitesse des navires

Voici, à titre d'exemple les durées de traversées, sur les quatre liens potentiels principaux, à partir de trois types de navires :

- Type 1 (Ichnusa, Bastia.... Vitesse pondérée 12 nœuds)
- Type 2 (Kalliste.... Vitesse pondérée 18,5 nœuds)
- Type 3 (Girolata - Jean Nicoli... Vitesse pondérée 25 nœuds)

Durées arrondies	Bonifacio Santa Teresa	Propriano Porto Torres	Porto Vecchio Olbia	Ajaccio Porto Torres
Type 1	45 mn			
Type 2		3 h 05 mn	2 h 49 mn	3 h 37 mn
Type 3		2 h 17 mn	2 h 05 mn	2 h 41 mn

Raisonnablement, hors Bonifacio, pour des raisons d'impacts environnementaux, de coûts en combustible, et de type de navires recommandés, **on ne peut envisager de descendre la durée totale du trajet, manœuvres comprises, à moins de trois heures.**

2 LIGNE BONIFACIO - SANTA TERESA

C'est le lien historique, principal, naturel et rapide des échanges inter-îles. Il souffre cependant de quatre handicaps qui le rendent inadapté au fret :

- Des sites portuaires étroits limitant les accès aux navires de longueur inférieure à 65 mètres (un maximum de 60 mètres serait même souhaitable d'après l'expertise des commandants en exercice), donc l'usage de capacités d'emport limitées.
- Des annulations de traversée fréquentes pour des raisons climatologiques et compte tenu de la géographie des entrées des ports.
- Un éloignement relatif des centres urbains principaux (Olbia, Porto Torres, Bastia, Ajaccio). Le trajet voiture de Santa-Teresa à Porto-Torres dure 1h45 mn et de Bonifacio à Ajaccio 2h30.
- Une desserte routière des quais à Bonifacio inadaptée au trafic des véhicules lourds.
- Des plateformes portuaires inadaptées aux manœuvres du fret.

2.1 Limite de capacités fret,

Avec des longueurs limitées par les contraintes d'exploitation, et avec une demande passagers en saison très forte, le fret semble d'un intérêt secondaire pour la Moby Lines, qui opère en saison touristique. Ni les ports, ni les capacités garages d'unités limitées **ne peuvent faire de cette ligne le moteur de développement des échanges fret entre les deux îles mais qui reste essentiel pour la mobilité des populations et notamment des travailleurs transfrontaliers et du tourisme.**

2.2 Sous-exploitation du marché.

Les évolutions négatives illustrées par la publication de l'Observatoire régional des transports de la Corse ne sont pas le reflet de la potentialité du marché mais révèlent, au contraire, une sous-exploitation de la demande voire un confort de situation. Pour preuve :

- Les horaires de rotation, avec un seul navire hors saison touristique, ne sont pas adaptés à une fréquentation par les travailleurs transfrontaliers.
- Vu les faibles capacités linéaires des garages des navires, le développement du transport des voitures passagers et celui des camions se révèlent antagonistes.

2.3 Problématique des voies d'accès portuaires

La circulation des véhicules lourds sur la rampe d'accès qui est définie hors-normes fait peser des risques administratifs et pénaux sur la commune de Bonifacio : la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes est interdite en saison touristique mais tout plaide pour l'interdire à terme.

Quant à Santa-Teresa, bien que les accès ne présentent pas de difficulté particulière, si ce n'est un tunnel, la plateforme portuaire est de taille réduite et ne permet pas de manutention. Ainsi, comme à Bonifacio les remorques ne sont pas acceptées.

Aussi, la nécessité de développer une liaison alternative pour les marchandises semble incontournable.

3 LIGNE SUD-OUEST CORSE (PROPRIANO/AJACCIO) - PORTO TORRES

3.1 Existant en termes d'offre et de trafic

La création de la ligne actuelle Propriano-Porto Torres date d'avril 1991. Initiée par la Compagnie Méridionale de Navigation (C.M.N.) à partir d'un trafic de voitures neuves Renault, elle perdura jusqu'à la perte de ce fret (2002). Après une tentative non convaincante de troisième rotation hebdomadaire fin 2011, elle a été réduite à une rotation par semaine et n'a pas une pérennité assurée.

Des suppressions d'escales, concentrées principalement hors saison, entraînent des interruptions prolongées de la ligne. **Certaines années, cette ligne inter-îles a été interrompue pendant plus de trois mois !**

C'est pourquoi, après avoir progressé régulièrement depuis sa création, il semblerait que le trafic fret inter-îles à partir des ports corses occidentaux, faute d'adéquation avec la demande, ait atteint récemment un palier. Il est à noter que même s'il ne représente aujourd'hui qu'environ 27% du chargement des navires, ce résultat est loin d'être négligeable.

Il est donc indispensable, pour dépasser ce palier, d'adapter l'offre en termes de fréquence, régularité, horaires et tarifs, à la demande des transporteurs

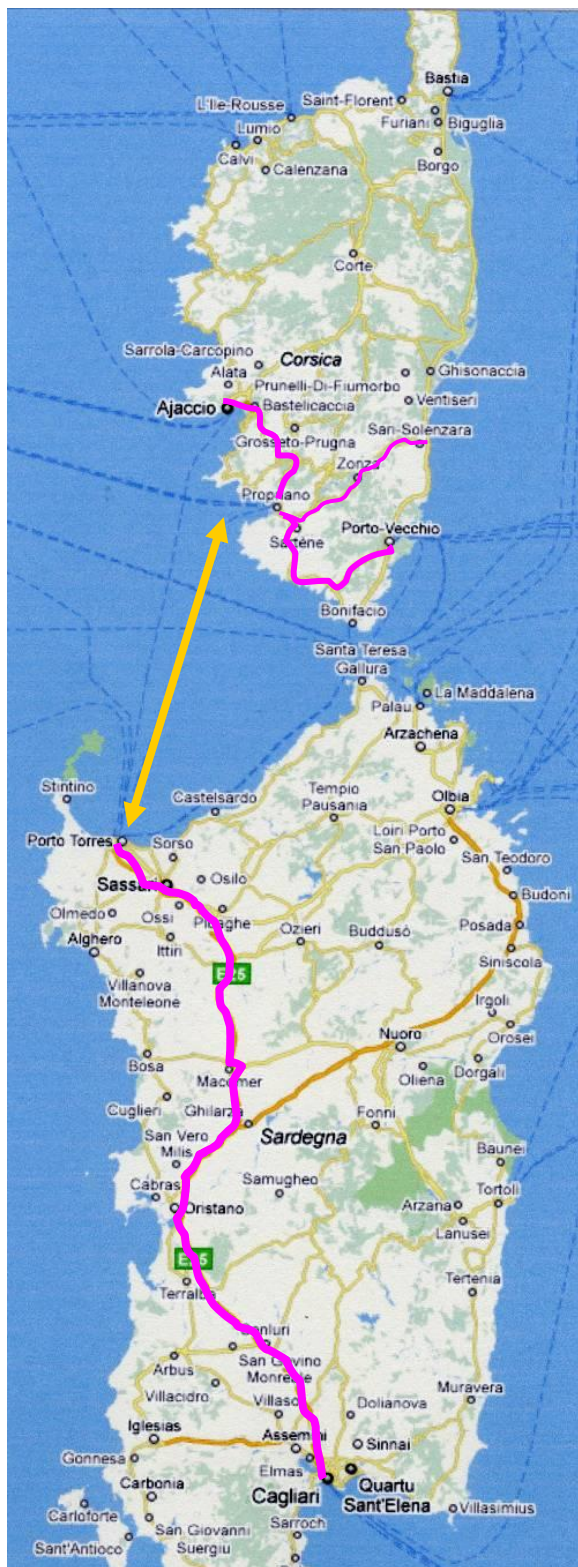
3.2 Proximité de plateformes

Un embarquement à Porto Torres plutôt qu'à Santa Teresa Gallura, venant de Cagliari, génère un gain de temps très significatif (1h30).

La zone de Porto-Torres constitue, avec celle adjacente de Sassari-Alghero, un ensemble portuaire, aéroportuaire et nœud ferroviaire et autoroutier d'importance. Ainsi que la deuxième zone commerciale et industrielle sarde.

Un embarquement à Propriano plutôt qu'à Bonifacio venant d'Ajaccio génère un gain de temps très significatif (1h30).

Un embarquement à Ajaccio plutôt qu'à Bonifacio se situerait sur une zone portuaire et aéroportuaire d'importance, ainsi qu'au départ-arrivée de la ligne de chemin de fer reliant les deux capitales départementales, que sont Ajaccio et Bastia et constituant le plus important bassin d'habitat et d'activité de la Corse.



Entre l'axe routier principal sarde et la région ajaccienne, le report modal qui transfère camions et remorques de la route vers la mer directement à Porto Torres plutôt qu'à Santa Teresa permet aux engins de rouler trois heures de moins en évitant des portions de réseau routier sinueuses et fortement engorgées l'été.

Trajet	Km	Temps
Bastia-Propriano par Corte	202	3h29
Bastia-Ajaccio par Corte	149	2h38
Porto-Vecchio/Ajaccio	139	2h31
Porto-Vecchio/Propriano	73	1h17
Porto Torres-Cagliari	237	3h00
Porto Torres- Olbia	125	1h45
Porto Torres-Santa Teresa	99	1h45
Santa Teresa-Cagliari	325	4h30

La demande prioritaire des transporteurs corses et sardes est de disposer d'au moins trois heures d'escale utile afin d'effectuer une livraison ou un chargement avant de reprendre le même navire au retour. Cette demande concerne aussi la nécessité d'une fréquence hebdomadaire d'au moins trois traversées.

4 INADAPTATION DE L'OFFRE

4.1 Passagers

Le nombre de passagers transportés (Tab 1) reste globalement constant sur les dix dernières années et est principalement assuré par la ligne Bonifacio / Santa-Teresa.

Entrées + sorties		Passagers Corse / Sardaigne	
Tab 1 Evolution	Bonifacio/ Santa-Teresa	Propriano Porto-Torres	Total
2006	261 778	3 247	265 025
2007	253 875	4 374	258 249
2008	257 434	4 109	261 543
2009	244 772	4 240	249 012
2010	240 126	3 530	243 656
2011	241 020	5 368	246 388
2012	251 462	4 987	256 449
2013	255 533	5 272	260 805
2014	262 517	4 606	267 123
2015	266 163	1 673	267 836

En effet la ligne Propriano / Porto-Torres concerne le transport de marchandises grace au service d'acconage disponible sur ces ports et à la nature du navire utilisé.

L'instauration d'une troisième rotation hebdomadaire sur la ligne Propriano / Porto-Torres durant les années 2011 à 2014 n'a pas suffi à donner une dynamique supplémentaire à cette ligne au niveau passagers.

Il est notoire que, tant les touristes que les travailleurs transfrontaliers, préfèrent utiliser la ligne Bonifacio / Santa-Teresa qui permet de se déplacer en une heure maximum d'une île à l'autre.

Ainsi, notamment pour les travailleurs transfrontaliers et les visiteurs d'un jour, elle est la ligne la plus adaptée.

Il en est de même pour les échanges commerciaux de faible volume qui se font avec un aller-retour dans la journée.

La ventilation de la demande mensuelle pour une année type (Tab 2) sur la ligne Bonifacio / Santa-Teresa montre une fréquentation ramassée sur la saison estivale d'avril à septembre.

Entrées + sorties		Passagers Bonifacio / Santa-Teresa	
Tab 2 2013	Total	dont Saremar	dont Moby
Janvier	4 587	4 587	0
février	5 002	5 002	0
mars	6 548	6 068	480
avril	17 904	5 425	12 479
mai	30 962	11 790	19 172
juin	33 657	13 282	20 375
juillet	38 771	11 668	27 103
août	55 648	20 253	35 395
septembre	38 291	14 873	23 418
octobre	14 148	14 148	0
novembre	5 233	5 233	0
décembre	4 782	4 782	0
Total	255 533	117 111	138 422
		45,83%	54,17%

Durant la saison estivale, la concurrence hors délégation de service public, grace à des rotations supérieures en nombre, un navire de plus grand emport et une plage horaire plus étendue et plus adaptée à la demande se taille la part du lion avec 62,41% du marché.

Durant la saison hivernale, la compagnie opérant en délégation de service public assure seule 100% de la desserte avec un taux de remplissage faible induisant des pertes d'exploitation importantes.

Entrées + sorties		Passagers Bonifacio / Santa-Teresa			
Tab 3 2013	Pax Saremar	%	Pax Moby	%	Totaux
Octobre-Mars	33 752	100,00%	0	0,00%	33 752
Avril-Septembre	83 359	37,59%	138 422	62,41%	221 781
Total année	117 111	45,83%	138 422	54,17%	255 533

Ainsi sur une année, présente seulement sur la haute saison, la concurrence hors délégation de service public rentabilise sa présence avec 54 ,17% du marché annuel.

Cette analyse vaut également pour les véhicules de tourisme transportés.

Il est donc primordial pour une éventuelle DSP sur la ligne Bonifacio / Santa-Teresa de redéfinir l'offre pour ces aspects de fréquence et horaires.

4.2 Fret

Comme précisé plus haut, du fait de ses caractéristiques géographiques, climatiques, d'accessibilité et des services présents, le port de Bonifacio n'est pas adapté à l'embarquement des marchandises.

C'est pourquoi les professionnels se tournent très facilement vers la ligne de Porto-Torres (Tab4).

Sur cette ligne la seule compagnie opérante a mis en place une troisième rotation hebdomadaire à la fin de l'année 2011 et l'a maintenue en 2012 et 2013 mais a diminué ses rotations à partir de début 2014 pour annoncer dès 2015 l'abandon probable à terme.

Entrées + sorties Tonnages nets						
Tab 4 Années	Bonifacio/ Santa-Teresa		Propriano Porto-Torres		Total Corse/Sardaigne	
2011	19 257		43 008		62 265	
2012	15 563	-19,18%	68 420	+59,09%	83 983	+34,88%
2013	16 731	+7,50%	61 063	-10,75%	77 794	-7,37%
2014	18 582	+11,06%	50 191	-17,80%	68 773	-11,60%
2015	28 551	+53,65%	23 616	-52,95%	52 168	-24,15%

Cet historique s'observe sur le tableau ci-dessus avec le pic (59,09%) en 2012, la stabilisation en 2013 et le début de la chute en 2014 et une stabilisation basse du fret sur la ligne de Bonifacio / Santa-teresa autour de 16 mille tonnes.

La reprise logique de la ligne Bonifacio / Santa-teresa qui se stabilisera certainement à une moyenne de 30 milles tonnes ne compensera pas la perte de commerce au niveau total des deux îles.

Cela démontre l'effet de levier d'une vraie ligne de fret et, concomitamment, la demande non satisfaite de transport de fret entre la Corse et la Sardaigne pénalisant ainsi un territoire d'environ deux millions d'habitants.

Si besoin était, le tableau ci-dessous (tab 5) montre, pour la ligne de Bonifacio / Santa-Teresa, la même problématique pour le fret que pour les passagers en ce qui concerne la saisonnalité et les pertes d'exploitation de la basse saison, motif de plus pour plaider des OSP sur ces lignes indispensables eux deux territoires.

Entrées + sorties Tonnages nets Bonifacio / Santa-Teresa					
Tab 5 2013	Saremar	%	Moby	%	Totaux
Octobre-Mars	7 226	99,97%	2	0,03%	7 228
Avril-Septembre	2 477	26,07%	7 026	73,93%	9 503
Total année	9 703	57,99%	7 028	42,01%	16 731

5 CADRE JURIDIQUE

5.1 Etat de l'existant

La ligne entre Bonifacio et Santa-Teresa-Gallura, assurée par la compagnie Saremar, est une liaison internationale entre la Corse et la Sardaigne, devant donc relever du règlement (CEE) no 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers.

Cependant elle a été traitée comme d'intérêt national et donc subventionnée par l'Etat italien, au titre de la délégation de service public de continuité territoriale entre la Sardaigne et « ses îles mineures » (sic), élargissant ainsi la notion de continuité territoriale nationale et la faisant entrer dans le cadre des liaisons cabotage national relevant du Règlement (CEE) no 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 (cabotage maritime).

5.2 Examen de la Commission Européenne

À la suite de plusieurs plaintes reçues par les services de la Commission, celle-ci a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, (106-2 TFUE) du traité concernant des aides versées à la compagnie Saremar. Ces aides prennent la forme de subventions directes versées à chacune des entreprises du groupe et destinées à soutenir les services de transport maritime assurés par lesdites sociétés, dans le cadre de six conventions conclues en 1991 avec l'État en vue de garantir la prestation de services de transport maritime, dont la majeure partie constitue des services de cabotage entre l'Italie continentale, d'une part, et les îles majeures et mineures italiennes, d'autre part.

La décision de la Commission (2005/163/CE) du 16 mars 2004 sur cette aide arrête que « les aides octroyées par l'Italie à ...Saremar ... à partir du 1er janvier 1992, à titre de compensations de service public, sont compatibles avec le marché commun au titre de l'article 86, paragraphe 2 du traité » en considérant que :

87- Les liaisons maritimes internationales relèvent de champ d'application du règlement (CEE) no 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers. Ce dernier ne prévoit pas expressément la possibilité d'imposer des obligations de service public minimales pour garantir les liaisons maritimes entre États membres ou entre un État membre et un pays tiers.

88- Néanmoins, les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime de 2004 (Communication C(2004) 43 de la Commission) permettent, quant à elles, que des obligations de service public soient imposées ou que des contrats de service public soient conclus lorsqu'un service de transport international est nécessaire pour répondre à des besoins impératifs de transports publics (point 9). Il est également permis que des compensations pour l'exécution de ces services

soient versées à condition qu'elles soient soumises aux règles et procédure prévues par le traité. Le point 9 précité des orientations de 1997 autorisait également des aides visant à compenser des obligations de service public.

89- Dès lors, la Commission constate que la législation communautaire en vigueur admet la possibilité d'avoir des obligations de service public sur des liaisons maritimes autres qu'intérieures à un État membre. Toutefois, en ce qui concerne le marché du transport maritime international, soumis à la concurrence actuelle ou potentielle des autres opérateurs communautaires, les compensations versées aux entreprises concessionnaires s'analysent comme des aides au fonctionnement, que seule l'application de l'article 86, paragraphe 2, permettrait d'autoriser. Celles-ci doivent ainsi être à la fois nécessaires, en ce sens qu'elles répondent à un besoin réel que le jeu des forces du marché ne permet pas de satisfaire, et strictement proportionnées à l'objectif qu'elles poursuivent.

90- Parmi les 5 compagnies régionales du groupe Tirrenia, seules Adriatica et Saremar opèrent sur des lignes internationales, dans le cadre des conventions de service public. Il convient donc d'examiner, pour chacune de ces deux compagnies et pour chacune des liaisons internationales concernées, les raisons pour lesquelles des obligations de service public ont été imparties aux entreprises prestataires et si les compensations versées étaient susceptibles de bénéficier de la dérogation de l'article 86, paragraphe 2, du traité.

91- En ce qui concerne Saremar, la Commission relève que cette compagnie effectue, sur la liaison Sardaigne/Corse (Santa Teresa/Bonifacio), toute l'année, deux voyages journaliers aller et retour au moyen d'une unité mixte d'une capacité totale de 560 passagers et 51 véhicules. Il ressort des informations transmises par les autorités italiennes qu'il s'agit d'une liaison frontalière de courte distance (10 milles marins) et d'intérêt essentiellement local, tant pour les collectivités sardes que pour les collectivités corses voisines. La liaison régulière entre Santa Teresa et Bonifacio permet de garantir la mobilité des travailleurs frontaliers et d'assurer un flux régulier de marchandises entre la Corse du Sud et la région nord de la Sardaigne. Les informations transmises par les autorités italiennes montrent qu'elle répond à cet égard à une demande exprimée par les collectivités locales tant sardes que corses.

92- En période touristique (haute et moyenne saison), Saremar opère en concurrence avec un autre opérateur italien, susceptible de modifier son offre de services en capacité et en fréquences en fonction des données du marché (43). Par ailleurs, cet opérateur n'est pas présent sur la totalité de la basse saison.

93- Il résulte de ce qui précède que l'objectif, qui relève d'un intérêt public légitime et majeur, d'assurer toute l'année une liaison régulière entre deux régions insulaires de la Communauté en tenant compte des besoins exprimés par les collectivités territoriales concernées, ne pouvait pas être atteint par le simple jeu des forces du marché.

98- S'agissant de vérifier le besoin réel de service public, l'étendue des obligations de service public effectivement imparties aux compagnies régionales concessionnaires et la nécessité d'en compenser le coût, la Commission doit s'assurer si des opérateurs concurrents n'offrent pas des services similaires ou comparables à ceux offerts par les opérateurs publics et qui répondraient aux exigences requises par les autorités italiennes, en effectuant, ligne par ligne, un examen comparatif de l'offre cumulée et de la demande globale de services. Il convient à cet égard de distinguer la situation de chaque entreprise régionale.

112- Sur la ligne «Santa Teresa/Bonifacio» entre la Corse et la Sardaigne, Saremar assure toute l'année des liaisons journalières au moyen d'une unité mixte de moyenne capacité. Un opérateur privé offre des services comparables, limités toutefois à la moyenne et haute saison et ne répondant pas, par conséquent, aux exigences de régularité et de fréquences prévues par la convention.

136- S'agissant de Saremar, la Commission a constaté (considérant 112) que sur la ligne Santa Teresa/ Bonifacio, l'opérateur privé concurrent de Saremar ne répondait pas à l'exigence d'annualité et de régularité du service requis par les autorités italiennes.

5.3 Attente d'une continuité territoriale européenne

Par délibération n° 15/144 du 25 juin 2015 l'Assemblée de Corse autorise le Président du Conseil Exécutif de Corse ou son représentant à élaborer et à mettre en œuvre les projets de coopération territoriale européenne afin de maintenir ou établir des liaisons maritimes régulières avec nos régions voisines transfrontalières afin de tendre vers une continuité territoriale inter-îles.

Par délibérations n° 15/275 et 15/276 du 29 octobre 2015 l'Assemblée de Corse habilite le Président du Conseil Exécutif de Corse ou son représentant, Conseiller Exécutif et Président de l'Office des transports de la Corse à signer et, plus généralement, à prendre toutes dispositions afin d'assurer le maintien et le renforcement des liaisons maritimes entre le Sud de la Corse et le Nord de la Sardaigne

Par délibération n°53/9 du 3 novembre 2015 le Conseil Régional de la Région Autonome de Sardaigne délibère

- de donner mandat à l'Assessorat des Transports de mettre en œuvre toutes les activités nécessaires pour l'élaboration et la réalisation de futurs projets de coopération territoriale dans le cadre de la programmation 2014-2020, finalisés en particulier :
 - a) à la réalisation d'un instrument de gestion conjointe des services de transport transfrontaliers entre les îles, comme par exemple le groupement européen de coopération territoriale (GECT) ;
 - b) à la promotion d'investissements conjoints pour la création de services innovants pour la mobilité transfrontalière ;
 - c) à l'amélioration des infrastructures et des services relatifs aux nœuds portuaires de connexion transfrontalière ;
- d'approuver la lettre de candidature pour la participation au projet Gestion Européenne Conjointe des Connexions et Transports Transfrontaliers pour les Îles –GEECCTT-Îles.

31 mai 2016

DOCUMENT DE TRAVAIL

Contexte

La Corse et la Sardaigne, séparées par un bras de mer de **moins de 20 km de large**, forment un **ensemble insulaire unique en Europe**, accueillant **2 millions d'habitants**.



Contact MOT :

Jonathan BOUDRY
Responsable de l'expertise
juridique
+33 (0)1 55 80 56 90

Ces deux îles bénéficiaient, d'une part et jusqu'au printemps 2016, d'une liaison maritime subventionnée assurant toute l'année le transport de passagers (Bonifacio – Santa-Teresa Gallura en 50 minutes), ainsi que, d'autre part et jusqu'à la fin juin 2016, d'une

liaison maritime de transport de marchandises (Propiano – Porto-Torres en 4 heures).

Ainsi, l'arrêt de ces liaisons, mais aussi l'incapacité du marché à les assurer durant la « saison d'hiver » (novembre-mars) faute de rentabilité économique, conduisent les deux collectivités à **envisager de mettre en place un service économique d'intérêt général (SIEG)**.

Ce SIEG permettra de rétablir ces liaisons maritimes dès l'automne 2016, afin d'éviter que le trafic maritime fret et passagers entre les deux îles transite par le continent (notamment par les ports de Marseille et de Livourne) durant la saison d'hiver.

Les **enjeux de fret sont particulièrement prégnants**, avec notamment l'approvisionnement de la Corse en matières premières (la fourniture de l'urée notamment destinée à la production d'électricité est importante pour le captage des gaz polluants dans l'île).

Plus largement, ce sont **les échanges commerciaux inter-îles** dans leur ensemble qui se trouvent **affectés** par l'absence de liaisons maritimes continues. Or, la demande de continuité pour le transport de fret maritime inter-îles paraît forte (**Voir Fiche 1 en annexe**).

Quant au **transport de passagers inter-îles**, il souffre d'un **caractère de saisonnalité** qui ne permet pas au marché de s'autoréguler.

Il en résulte une pénalisation des travailleurs transfrontaliers et des visiteurs portant une **atteinte manifeste à la libre circulation des personnes**.

Seule la mise en place d'un service public permettra la réalisation du marché intérieur dans cet espace. **Ces atteintes à la libre circulation des marchandises, des services et des personnes plaident largement en faveur d'une intervention du secteur public afin de pallier l'absence de toute initiative du secteur privé durant la période hivernale.**

Du fait de la nature intrinsèquement transfrontalière de ce SIEG, les deux collectivités autonomes (la Région autonome de Sardaigne ou la RAS et la Collectivité territoriale de Corse ou la CTC, via l'Office des transports de la Corse ou l'OTC) envisagent, conjointement avec les autres acteurs compétents (Etat italien, ...), la constitution d'un **groupement européen de coopération territoriale (GECT)** permettant de gérer des liaisons aériennes et maritimes transfrontalières sur la base du Règlement européen 1082/2006 modifié par le Règlement 1302/2013.

Cette structure ne saurait toutefois, être constituée à l'échéance de l'automne 2016, compte tenu des délais incompressibles d'élaboration et d'approbation des statuts d'un GECT.

C'est pourquoi, afin de combler le besoin de liaisons transfrontalières maritimes corso-sardes durant les deux prochaines saisons d'hiver (de novembre à mars) et en l'absence de toute offre émanant des armateurs privés, **l'Office des transports de la Corse et la Région autonome de Sardaigne recherchent une solution juridique transitoire, en lien avec les deux gouvernements français et**

italien, qui soit compatible avec la jurisprudence et la législation européennes.

L'Office des transports de la Corse a fait appel à la MOT pour une assistance technique et juridique dans ce dossier.

Quel montage juridique transitoire envisagé ?

L'objectif de la démarche est de solliciter les autorités nationales et européennes compétentes afin de dégager une solution opérationnelle pour gérer la période transitoire entre cet automne et la mise en place d'un dispositif pérenne d'organisation de ces lignes par les régions sarde et corse.

Deux paramètres juridiques doivent être examinés et validés par les autorités nationales et européennes compétentes :

- ≡ **la compétence des deux régions** à organiser une ligne de ferry transfrontalière « inter-îles »
- ≡ **leurs modalités juridiques d'organisation** pour mettre en place à titre transitoire la ligne de ferry transfrontalière.

Comment s'assurer de la compétence des collectivités à organiser une ligne de ferry transfrontalière ?

En dehors du groupement européen de coopération territoriale (GECT), la coopération transfrontalière franco-italienne s'appuie sur **l'Accord de Rome du 26 juillet 1993** signé par la France et l'Italie et relatif à la **coopération transfrontalière des collectivités territoriales**.

Cet accord permet aux collectivités territoriales françaises et italiennes situées au moins en partie dans une zone de 25 kilomètres de part et d'autre de la frontière franco-italienne de coopérer dans une liste limitée de domaines.

L'article 2 de cet accord liste la collectivité territoriale de Corse dans les collectivités territoriales concernées, ainsi que toutes les régions italiennes frontalières (y compris la Sardaigne).

L'article 3 prévoit notamment que les **collectivités locales françaises et italiennes peuvent conclure des accords et arrangements de coopération transfrontalière dans le domaine des transports, « dans les limites des compétences qui leur sont reconnues en droit national ».**

La possibilité des collectivités à coopérer dans le domaine des transports maritimes est, par conséquent, **conditionnée par les dispositions existant dans le droit interne français et italien.**

Côté français, conformément au Code des transports, la CTC ne dispose de la compétence transport inter-île qu'à partir du 1^{er} janvier 2017. Pour l'année 2016, c'est le département de Corse-du-Sud qui

est compétent sur le fondement des articles L5431-1 et suivants du CGCT relatifs aux transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles. Pour que la CTC puisse intervenir dès l'automne 2016, elle doit signer une délégation de compétence avec le Conseil départemental de Corse-du-Sud (sur le fondement de l'article L. 1111-8 du CGCT) lui permettant d'agir au nom et pour le compte de celui-ci. **(voir Fiche 2 en annexe)**

Côté italien, l'Etat a clairement manifesté sa volonté d'accompagner la RAS dans cet enjeu de continuité transfrontalière. Avec une référence spécifique aux « services de cabotage d'intérêt régional majeur », la Région autonome de Sardaigne sera compétente quant à la continuité territoriale maritime. Dans l'exercice de cette compétence, la région pourra conclure une convention avec les autorités corses afin de mettre en place des OSP ou des contrats de service public **(voir Fiche 3 en annexe)**.

Pour rappel, le choix à faire entre l'adoption d'OSP ou la signature d'un contrat de service public dépend des résultats d'une évaluation du nombre d'opérateurs locaux intéressés pour assurer les liaisons maritimes corso-sardes.

Les autorités italiennes préparent actuellement leur courrier diplomatique à envoyer à la France ; courrier qui pourrait être suivi d'une réponse française.

Il appartiendra ensuite aux deux collectivités de conclure une convention d'organisation du service de transport maritime de fret et de passagers.

Quelles modalités possibles d'organisation de la ligne de ferry transfrontalière à l'automne 2016?

L'organisation par deux régions d'une ligne de ferry « inter-îles » transfrontalière constitue un **projet inédit à l'échelle européenne, pour lequel il n'existe pas encore de texte dédié**.

L'Accord de Rome constitue la base légale de la coopération transfrontalière mais ne contient aucune disposition de mise en œuvre d'un SIEG transfrontalier, renvoyant soit au droit interne, soit aux engagements internationaux des Etats signataires.

Les textes régissant l'organisation d'une ligne de ferry en interne sur le territoire d'un seul Etat, par une collectivité organisatrice, relèvent soit :

- ≡ du **droit interne**, à l'instar des dispositions françaises et italiennes nationales précitées,
- ≡ du **droit européen**, notamment du règlement (CEE) n°3577/92 du Conseil concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États

membres (cabotage maritime) qui prévoit la possibilité de définir des obligations de service public ;

- ≡ du **Protocole n°26 du TFUE** et de la **jurisprudence européenne** qui régissent les SIEG.

La question se pose de savoir comment les adapter au contexte de la ligne de ferry transfrontalière, à l'échéance de l'automne 2016 et pour une période transitoire avant la mise en place d'un dispositif pérenne.

Deux scénarios peuvent être étudiés et évalués :

- ≡ hypothèse 1 : adoption d'un **régime d'obligations de service public transfrontalière** sous réserve de la manifestation d'un nombre suffisant d'opérateurs locaux intéressés pour assurer les liaisons maritimes de fret et de passagers sur toute l'année ;
- ≡ hypothèse 2 : mise en place d'un **SIEG par voie contractuelle**, selon des modalités à définir en lien avec les autorités nationales et européennes.

Hypothèse 1 : Mise en place d'OSP transfrontalières

La mise en œuvre d'OSP transfrontalières pour la ligne de ferry transfrontalière permettrait d'assurer la permanence du lien maritime Corse-Sardaigne sans fausser le jeu de la concurrence.

Cette hypothèse doit néanmoins être écartée pour l'année 2016, en l'absence de base légale pour des OSP transfrontalières, non prévues par le règlement n°3577/92 et compte tenu, d'une part, des délais de mise en place (adoption et information préalable des armateurs avant le dépôt de leurs offres annuelles) et de l'absence de toute offre privée en hiver sur les services Corse-Sardaigne (**Voir Fiche 4 en annexe**).

Hypothèse 2 : mise en place d'un SIEG transfrontalier

L'organisation de ce SIEG dès la saison hivernale 2016/2017 pourrait s'appuyer sur les dispositions des droits internes français et italien ainsi que sur le droit européen.

Sur la base d'une convention de coopération signée dans le cadre de l'Accord de Rome du 26 novembre 1993, la RAS et la CTC pourraient mettre en place un **service de transport maritime transfrontalier à titre transitoire afin de pallier l'absence d'offres privées durant la saison hivernale**, en respectant :

- ≡ les dispositions de l'Accord de Rome, qui prévoient que la convention détermine le droit applicable à la mise en œuvre du projet qu'elle définit,
- ≡ les dispositions des droits internes français et italien concernant la mise en place de service de transports maritimes,

- ≡ la législation et la jurisprudence européennes sur les SIEG, notamment les suites de l'arrêt Altmark de la CJUE du 24 juillet 2003.

Concernant la mise en place de ce service, avec la disparition de la compagnie publique sarde, la SAREMAR, les deux régions doivent trouver un opérateur extérieur :

- ≡ soit en achetant la prestation auprès de cet acteur extérieur en contrepartie d'un prix **dans le cadre d'un marché public**,
- ≡ soit en transférant le risque d'exploitation à cet opérateur dans le cadre d'un **contrat de type « délégation de service public »** ou DSP.

Il est important de noter que le droit interne, comme le droit européen, n'impose pas une procédure particulière mais laisse à l'autorité organisatrice le soin de choisir la formule juridique la plus appropriée.

L'objectif des deux régions étant de dégager une solution transitoire dans l'attente de la mise en place d'une solution pérenne (de type GECT), **le recours à une DSP pluriannuelle apparaît peu adapté compte tenu de la durée de ce type de contrat, mais aussi du risque d'exploitation qu'elle met à la charge de l'opérateur** ; risque qui, rappelons-le, compte tenu des spécificités des liaisons concernées, entraîne de telles pertes pour les compagnies maritimes gestionnaires qu'elles restreignent généralement leurs rotations à la seule saison estivale, voire elles abandonnent définitivement le service (cf. ligne Propriano-Porto-Torres non desservie à partir de septembre 2016).

Par conséquent, à titre transitoire, les deux régions pourraient lancer un **marché de prestations de services de transport maritime**, soit régi par le droit français dans le cadre du nouveau code des marchés publics (Ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics entrée en vigueur le 1^{er} avril 2016, ainsi que le Décret d'application n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics), soit régi par le droit italien (code des contrats publics d. lgs. 12 avril 2006, n. 163, en attente de substitution par le nouveau code approuvé par le Conseil des Ministres le 2 mars 2016).

Annexes

Fiche 1 : Enjeux économiques des services corso-sardes

La Corse et la Sardaigne, séparées par un bras de mer de **moins de 20 km de large**, forment un **ensemble insulaire unique en Europe**, accueillant **2 millions d'habitants sur un territoire plus étendu que celui de la Slovaquie**. Outre leur proximité géographique et leur poids démographique, ces deux îles-régions se caractérisent également par leur relatif **éloignement du continent** européen.

Les **enjeux de fret** sont **particulièrement prégnants entre la Corse et la Sardaigne**, avec notamment l'approvisionnement de la Corse en matières premières (la fourniture de l'urée notamment destinée à la production d'électricité est importante pour le captage des gaz polluants dans l'île). Plus largement, ce sont **les échanges commerciaux inter-îles** dans leur ensemble qui se trouvent **affectés** par l'absence de liaisons maritimes continues.

Faute de service stable et suffisant, beaucoup de transporteurs préfèrent allonger leur parcours en empruntant le réseau routier sinueux et fortement engorgé l'été. Ainsi, les **hausse de prix inévitables** engendrées tant par **l'augmentation des délais de livraisons**, que par les **effets** conséquents de cette situation **sur l'environnement**, entraînent **des pertes de commerce** considérables.

Pour toutes ces raisons, la demande pour le transport maritime inter-îles paraît forte. En témoignent notamment **les chiffres de fret transporté entre les deux principaux ports corses et sardes entre 2011-2015**. En effet, sur la ligne Propriano-Porto Torres, la mise en place par la seule compagnie opérante **d'une troisième rotation hebdomadaire à la fin de l'année 2011 a eu un effet de levier** sur la fréquentation de la ligne l'année suivante avec une augmentation des tonnages nets transportés de 59,09%.

Par la suite, **la diminution des rotations** à partir du début 2014, avant l'annonce dès 2015 de l'abandon de la ligne en 2016 ont **entraîné des baisses successives et significatives de la fréquentation**, respectivement de 17,80% en 2014 et de 52,95% en 2015, au moment de l'annonce de l'arrêt de la liaison. Malgré une légère répercussion du trafic sur la ligne Bonifacio-Santa-Teresa, le port de Bonifacio restant inadapté à l'embarquement de marchandises, elle est largement insuffisante pour compenser la perte de commerce au niveau total des deux îles.

Quant au **transport de passagers inter-îles**, il souffre d'un **caractère de saisonnalité** qui ne permet pas au marché de s'autoréguler. Les chiffres de la fréquentation de la ligne passagers principale Bonifacio-Santa-Teresa pour l'année 2013 font apparaître une très **nette concentration du trafic sur la période allant d'avril à octobre**, représentant ainsi les $\frac{3}{4}$ de la fréquentation annuelle. Partant, la période de novembre à mars, ne couvrant qu' $\frac{1}{4}$ des besoins de transport annuel, entraîne **un déficit d'exploitation très dissuasif pour les opérateurs potentiels**.

Fiche 2 : Compétence de la Collectivité territoriale de Corse

Conformément au droit français, les collectivités territoriales sont admises à agir en matière d'organisation des transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens depuis le continent et/ ou entre îles sur le fondement de différentes dispositions, notamment du Code des transports et du Code général des collectivités territoriales. Qu'en est-il pour les liaisons maritimes corso-sardes ?

- ≡ **Les articles L4424-18 et L4424-19 du Code général des collectivités territoriales** : ils organisent la compétence de la CTC en matière d'organisation des transports maritimes et aériens. Or, ces dispositions ont été adoptées dans le but d'atténuer les contraintes de l'insularité sur la base du principe de continuité territoriale avec la France continentale. Par conséquent, ces dispositions **ne s'appliquent pas aux liaisons maritimes corso-sardes**.
- ≡ **L'article L5431-1 du Code des transports** : il régit « les transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles » dont il confère l'organisation au département, à l'exclusion des îles qui font partie du territoire d'une commune continentale, pour lesquelles la commune concernée est compétente. Or, l'article L5431-4 du Code des transports prévoit explicitement qu'en Corse cette compétence du département s'exerce « sans préjudice » de la compétence de la CTC relative à la continuité territoriale (articles L4424-18 et L4424-19).

Par conséquent, le Ministère de l'intérieur français estime que ces deux compétences s'exercent par des collectivités différentes et ne se chevauchent pas. **Le département de Corse-du-Sud est compétent en matière de desserte des îles, au nombre desquelles la Sardaigne.** Toutefois, en vertu de l'article 15 de la loi NOTRe, la CTC se substituera au département de Corse-du-Sud pour l'organisation des transports maritimes, le 1er janvier 2017. En attendant, une **délégation de compétence** entre le conseil départemental de Corse-du-Sud et la collectivité territoriale de Corse pourrait être conclue (sur le fondement de l'article L1111-8 du CGCT) pour trois mois, permettant à celle-ci d'agir au nom et pour le compte du département concerné par la desserte maritime.

Fiche 3 : Compétence de la Région autonome de Sardaigne

Le cadre juridique des liaisons maritimes entre la Sardaigne et la Corse doit être analysé à la lumière de la répartition des compétences entre l'Etat italien et la Région autonome de Sardaigne, prévue par le droit italien sur la base de l'article 117 de la Constitution.

En ce qui concerne les transports, le Décret-loi n°422 de 1997 est la référence, puisqu'il transfère aux régions les compétences en matière de transport public local, ainsi qu'il prévoit la différence entre services d'intérêt national (restant gérés par l'Etat) et les services relevant du **niveau régional ou infrarégional**.

Les services de transport public local d'intérêt national sont définis à l'article 3 de ce décret-loi. Parmi eux figurent « les services de transport maritime, **à l'exception des services de cabotage qui concernent majoritairement le cadre régional** ».

Les **régions à statut spécial**, comme la Sardaigne, peuvent se voir octroyées certaines compétences (ainsi que le transfert des biens et ressources concernés), sous réserve des dispositions particulières à leurs statuts et de normes spécifiques de mise en œuvre (art. 1, co. 3, D. lgs. n. 422 del 1997).

Les statuts de la Région autonome de Sardaigne prévoient (art. 6) que la Région puisse exercer des fonctions administratives dans les matières sur lesquelles elle dispose d'une compétence législative. Ces mêmes statuts lui attribuent une compétence législative en matière de « **lignes maritimes et zones de cabotage entre les ports et les aéroports de la région** » (art. 4, f).

Toujours en ce qui concerne la répartition des compétences, la Loi régionale n°21 de 2005 concernant le cadrage et l'organisation du transport public local en Sardaigne, prévoit (art. 8) que « la région, **en matière de transport public d'intérêt régional et local**, en lien avec la planification des transports de l'Etat, exerce les fonctions de programmation, de financement, de coordination, d'orientation, de contrôle et de suivi ».

Historiquement, les liaisons maritimes entre la Sardaigne et la Corse étaient considérées comme des lignes d'intérêt national, entrant ainsi dans le champ des lignes subventionnées, avec les liaisons entre la Sardaigne et les Îles Mineures.

La société Saremar S.p.A., appartenant au groupe Tirrenia, a opéré les services de liaison avec les Îles Mineures de la Région Sardaigne et avec la Corse. Elle en était chargée par l'article 15 de la loi n°856 de 1986 et par une convention conclue avec l'Etat italien en 1991, pour une durée de 20 ans, prévoyant une compensation d'équilibre financier du service.

L'Etat italien (Présidence du Conseil des Ministres, Ministère des Infrastructures et des Transports, Ministère de l'Economie et des Finances) et la Région autonome de Sardaigne ont conclu le 3 novembre 2009 un « **Accord de programme-cadre** » pour la **régulation du service public de cabotage maritime régional** et de

transfert à titre gratuit de la société Saremar SpA à la RAS. Cet accord prévoyait en outre la prolongation de la convention de 1991.

L'accord, validé par la loi n°135 de 2009 (art. 19 ter), prévoyait une dotation fixe annuelle de l'Etat versée à la Région en compensation, ainsi que l'engagement de la RAS à contribuer, dans les limites de ses capacités financières, à la couverture des charges du service public. Cet accord a cessé de produire ses effets le 30 juillet 2012 (art. 1, comma 5-bis, Legge n. 163 del 2010).

Avec le transfert de la société Saremar du groupe Tirrenia à la RAS (loi n°166 de 2009), il avait été prévu une privatisation de la société.

Cette privatisation ne s'est jamais faite et la société Saremar a cessé ses activités le 31 mars 2016, un opérateur privé prenant le relai pour les liaisons Sardaigne – Îles Mineures, dans le cadre d'une contractualisation avec la RAS après mise en concurrence.

Toutefois, la liaison avec la Corse ne figure pas dans ce contrat. Par conséquent, l'Etat italien s'engage à confier à la RAS la capacité d'assurer pour son compte les liaisons maritimes de fret et de passagers avec la Corse.

Pour ce faire, les autorités nationales ont convenu de verser à la RAS la dotation correspondante, mais aussi de s'assurer que la RAS puisse conclure une convention avec la Corse. Dans cette dernière optique, les autorités italiennes préparent une lettre diplomatique à envoyer à la France. Cette démarche permettra l'échange de lettres entre les autorités nationales compétentes afin de rendre l'Accord de Rome de 1993 pleinement applicable aux liaisons maritimes transfrontalières.

L'Etat italien a clairement manifesté sa volonté d'accompagner la RAS dans cet enjeu de continuité transfrontalière. Avec une référence spécifique aux « services de cabotage d'intérêt régional majeur », **la Région autonome de Sardaigne sera compétente quant à la continuité territoriale maritime. Dans l'exercice de cette compétence, la région pourra conclure une convention avec les autorités corses afin de mettre en place des OSP ou des contrats de service public.**

Pour rappel, le choix à faire entre l'adoption d'OSP ou la signature d'un contrat de service public dépend des résultats d'une évaluation du nombre d'opérateurs locaux intéressés pour assurer les liaisons maritimes corso-sardes

Fiche 4 : Hypothèse détaillée de mise en place d'une OSP corso-sarde

Actuellement, le régime des OSP, tel que défini par le règlement n°3577/92 (Cabotage maritime), ne concerne que les services de transports maritimes internes à un Etat membre, y compris les services entre îles.

Dans le cadre des services entre la Corse et la Sardaigne, seul s'applique le règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986, portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers.

Il ne contient aucune disposition sur des services de transports organisés par des autorités régionales.

La mise en œuvre d'une OSP transfrontalière pour la ligne de ferry transfrontalière permettrait d'assurer la permanence du lien maritime Corse-Sardaigne sans fausser le jeu de la concurrence, en s'appuyant sur l'ensemble des armateurs privés intervenant déjà sur ces services transfrontaliers, principalement en été. Cette OSP pourrait prendre la forme d'une délibération identique de la CTC et de la RAS.

Force est de constater cependant que deux données principales ne permettent pas la mise en place d'OSP pour les liaisons maritimes corso-sardes.

D'une part, il y a le problème du temps nécessaire à l'entrée en vigueur des OSP compte tenu du besoin urgent de mise en place des lignes du service. En effet, ces OSP **ne pourraient pas s'appliquer dès l'automne 2016, dans la mesure où les armateurs doivent être préalablement informés de leur contenu pour l'intégrer dans leur offre annuelle**. En pratique, même si les OSP étaient adoptées courant 2016, **elles ne pourraient s'appliquer qu'à partir de la saison 2017/2018**.

La mise en œuvre d'un tel dispositif nécessite également de trouver une base légale pour la délibération de chaque région sur ces OSP, **délibérations qui ne manqueraient pas d'être contestées devant les tribunaux par les armateurs privés compte tenu des nouvelles contraintes qu'elles vont générer**.

D'autre part, la pratique actuelle fait formellement état d'une défaillance du secteur privé pendant la saison hivernale. En d'autres termes, il n'y a pas suffisamment d'opérateurs privés intéressés par les lignes maritimes à l'année de manière à pouvoir justifier la mise en place d'OSP.

En conclusion, le dispositif OSP n'est pas adapté à la demande des autorités corses et sardes de mise en place d'un service de liaisons maritimes hivernales de fret et de passagers.