

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE BASTIA**

N° 1801011

SAS CORSICA FERRIES

M. Hanafi Halil
Rapporteur

M. Hugues Alladio
Rapporteur public

Audience du 7 novembre 2019
Lecture du 21 novembre 2019

135-04-02-03

15-05-23

65-06

C+

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le tribunal administratif de Bastia

Vu la procédure suivante :

Par une requête et un mémoire enregistrés les 27 septembre 2018 et 29 juillet 2019, la société par actions simplifiées (SAS) Corsica Ferries, représentée par Me Ayache, avocat, demande au tribunal :

1°) d'annuler la délibération n° 18/266 AC du 27 juillet 2018 de l'assemblée de Corse approuvant les obligations de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre les ports de Marseille, Toulon, Nice et les ports de Corse ;

2°) de mettre à la charge de la collectivité de Corse la somme de 5 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

.....

Par deux mémoires en défense enregistrés les 17 avril et 10 mai 2019, la collectivité de Corse, représentée par Me Cloix, avocat, conclut au rejet de la requête et à ce qu'une somme de 5 000 euros soit mise à la charge de la société Corsica Ferries au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

.....

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime) ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de M. Hanafi Halil, conseiller ;
- les conclusions de M. Hugues Alladio, rapporteur public,
- et les observations de Me Ayache, avocat de la société Corsica Ferries et celles de Me Cloix, avocat de la collectivité de Corse.

Considérant ce qui suit :

1. Par une délibération n° 18/266 AC du 27 juillet 2018, l'assemblée de Corse a approuvé les obligations de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre les ports de Marseille, Toulon, Nice et les ports de Corse à compter du 1^{er} octobre 2019. Puis par une délibération n° 19/128 AC du 25 avril 2019, elle a décidé de modifier le périmètre des obligations de service public issues de la précédente délibération. La société Corsica Ferries demande l'annulation de la délibération du 27 juillet 2018.

Sur l'exception de non-lieu opposée par la collectivité de Corse :

2. Un recours pour excès de pouvoir dirigé contre un acte administratif n'a d'autre objet que d'en faire prononcer l'annulation avec effet rétroactif. Si, avant que le juge n'ait statué, l'administration abroge l'acte attaqué, cette circonstance prive d'objet la requête formée à son encontre, à la double condition que cet acte n'ait reçu aucune exécution pendant la période où il était en vigueur et que la décision procédant à son abrogation soit devenue définitive.

3. Il ressort des termes même de la délibération attaquée que celle-ci n'était applicable qu'à compter du 1^{er} octobre 2019. Elle n'a ainsi reçu aucune exécution avant l'entrée en vigueur de la nouvelle délibération du 25 avril 2019, laquelle, qui n'a fait l'objet d'aucun recours contentieux, est devenue définitive. Dès lors, la collectivité de Corse est fondée à soutenir que les conclusions de la requête sont devenues sans objet en tant qu'elles sont dirigées à l'encontre des prescriptions initialement fixées par la délibération du 27 juillet 2018 et modifiées par la délibération du 25 avril 2019.

Sur le surplus des conclusions à fin d'annulation :

4. En premier lieu, la nouvelle délibération du 25 avril 2019 supprime les prescriptions imposées par les obligations de service public issues de la délibération attaquée du 27 juillet 2018 s'agissant de l'augmentation du nombre de rotations entre les ports du continent et les ports corses, de l'alignement des tarifs imposés au titre des obligations de service public avec les tarifs imposés dans le cadre de la future délégation de service public, de la fixation d'un nombre minimal de rotations hebdomadaires qui devront être réalisées sans escale ou encore de l'exonération pour les compagnies délégataires du nombre minimal de rotations prévues par les

obligations de service public. Dès lors, le moyen tiré de la méconnaissance de l'article 4 et du neuvième considérant du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992, en tant qu'il est dirigé contre ces prescriptions abrogées dans les conditions rappelées aux points 2 et 3 du présent jugement, est inopérant.

5. En deuxième lieu, aux termes de l'article 9 du règlement (CEE) du Conseil du 7 décembre 1992 relatif à l'application du principe de libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres : « *Avant d'adopter les dispositions législatives, réglementaires ou administratives en application du présent règlement, les États membres consultent la Commission. Ils l'informent de toute mesure ainsi adoptée.* ».

6. Il ressort des pièces du dossier, et notamment de la lettre adressée par la Commission européenne à la France le 30 octobre 2018, que les autorités françaises ont consulté la Commission avant l'adoption de la délibération litigieuse et lui ont notamment transmis des projets de délibérations par voie électronique le 18 juillet 2018. Par suite, le moyen tiré du défaut de consultation préalable de la Commission doit être écarté.

7. En troisième lieu, d'une part, aux termes de l'article L. 4424-19 du code général des collectivités territoriales : « *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. (...)* ». Aux termes de l'article L. 4424-20 du même code : « *Sous la forme d'un établissement public de la collectivité territoriale de Corse à caractère industriel et commercial, l'office des transports de la Corse, sur lequel la collectivité exerce son pouvoir de tutelle, a les missions ci-après définies. / 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. / L'office répartit la partie des crédits mentionnés à l'article L. 4425-26 destinée à la mise en œuvre des articles L. 4424-18 et L. 4424-19 entre les deux modes de transports aérien et maritime, sous réserve que cette répartition reste compatible avec les engagements contractés dans le cadre des conventions conclues avec les concessionnaires et qu'elle n'affecte pas, par elle-même, l'équilibre financier de ces compagnies. / L'office assure la mise en œuvre de toute autre mission qui pourrait lui être confiée par la collectivité territoriale de Corse dans la limite de ses compétences. Il peut, par convention signée avec la collectivité territoriale de Corse, assurer pour son compte la gestion de tout ou partie des reliquats de crédits de la dotation de continuité territoriale mentionnés à l'article L. 4425-26. (...)* ». Enfin, aux termes de l'article L. 5331-6 du code des transports : « *L'autorité investie du pouvoir de police portuaire est : (...)* 2° *Dans les autres ports maritimes relevant de l'Etat, l'autorité administrative ; (...)* 4° *Dans les autres ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité ou du groupement compétent ; (...)* ».

8. D'autre part, aux termes du point 3.2 des obligations de service public annexées à la délibération attaquée : « *(...) L'hyper saisonnalité de la desserte implique une régulation propre à assurer la fluidité du trafic dans les ports de Corse en période estivale afin de préserver la sécurité des ports et des navires. / En conséquence, six mois au moins avant le*

1^{er} janvier de l'année n d'exploitation, les programmes et les horaires sont déposés auprès de l'Office des Transports de la Corse, sous un format excel exploitable, sans cellules verrouillées et permettant de procéder à des extractions. Le fichier transmis est conforme au modèle figurant en annexe 1 des présentes obligations de service public. / Après s'être rapproché de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Corse, l'Office des Transports de la Corse se réserve la possibilité de demander des adaptations au programme (horaires) justifiées par la nécessité de fluidifier les rotations des navires de grande capacité dans les ports quelles que soient les compagnies concernées (déléataires de service public, compagnies sous OSP, compagnies de croisière, etc.). / Ces demandes d'adaptation seront communiquées dans le délai d'un mois suivant la notification des programmes par la compagnie. (...) ».

9. Il résulte des dispositions citées au point précédent qu'en chargeant l'office des transports de la Corse (OTC) de réunir les programmes et horaires des traversées envisagées par les compagnies maritimes et de leur demander des adaptations à ces programmes, la collectivité de Corse a entendu confier à cet office une mission relevant de sa compétence en application des dispositions des articles L. 4424-19 et L. 4424-20 du code général des collectivités territoriales rappelées au point 7 ci-dessus. La société requérante n'est donc pas fondée à soutenir que la délibération attaquée a été prise en méconnaissance de ces dispositions. Et elle n'est pas davantage fondée à soutenir que la délibération attaquée confierait à l'OTC l'exercice du pouvoir de police portuaire en méconnaissance de la répartition des compétences fixée par les dispositions de l'article L. 5331-6 du code des transports, dès lors que cette délibération n'a ni pour objet, ni pour effet, de lui conférer une telle mission de police portuaire.

10. En quatrième lieu, aux termes de l'article 4 du règlement (CEE) du Conseil du 7 décembre 1992 : « 1. Un État 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 État 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. / 2. S'ils imposent des obligations de service public, les États 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. (...) ».

11. En l'espèce, les obligations de service public annexées à la délibération attaquée se bornent à prévoir, ainsi que cela a déjà été rappelé au point 8 ci-dessus, que « les programmes et les horaires sont déposés auprès de l'Office des Transports de la Corse » qui « se réserve la possibilité de demander des adaptations au programme (horaires) justifiées par la nécessité de fluidifier les rotations des navires de grande capacité dans les ports ». Ces obligations n'ont pas pour objet, et ne sauraient avoir pour effet, de conférer un quelconque pouvoir de contrainte à l'OTC, qui ne pourra, le cas échéant, ainsi que le fait valoir la collectivité de Corse dans ses écritures en défense, que saisir l'autorité administrative compétente investie du pouvoir de police portuaire en cas de risque d'atteinte à la sécurité des ports et des navires. Dans ces conditions, la société requérante n'est pas fondée à soutenir que la collectivité de Corse a institué un régime d'autorisation préalable pour la prestation de services de cabotage maritime.

12. Il résulte de tout ce qui précède que la société Corsica Ferries n'est pas fondée à demander l'annulation de la délibération n° 18/266 AC du 27 juillet 2018 de l'assemblée de Corse.

Sur les conclusions relatives aux frais d'instance :

13. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge de la collectivité de Corse, qui n'est pas la partie perdante dans la présente instance, la somme que la société Corsica Ferries demande au titre des frais exposés par elle et non compris dans les dépens. Et il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge de la société Corsica Ferries la somme que la collectivité de Corse demande sur le fondement des mêmes dispositions.

D E C I D E :

Article 1^{er} : Il n'y a pas lieu de statuer sur les conclusions de la requête en tant qu'elles sont dirigées à l'encontre des prescriptions initialement fixées par la délibération du 27 juillet 2018 et modifiées par la délibération du 25 avril 2019.

Article 2 : Le surplus des conclusions de la requête de la société Corsica Ferries est rejeté.

Article 3 : Les conclusions de la collectivité de Corse présentées au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 4 : Le présent jugement sera notifié à la société Corsica Ferries et à la collectivité de Corse. Copie en sera transmise à la préfète de Corse.

Délibéré après l'audience du 7 novembre 2019, à laquelle siégeaient :

M. Bernard Chemin, président ;
M. Timothée Gallaud, premier conseiller ;
M. Hanafi Halil, conseiller.

Lu en audience publique, le 21 novembre 2019.

Le rapporteur,

Le président,

H. HALIL

B. CHEMIN

Le greffier,

J. BINDI