



**COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE
ASSEMBLEE DE CORSE**

3EME SESSION EXTRAORDINAIRE POUR 2016

REUNION DES 26 ET 27 MAI

N° 2016/E3/027

**REPONSE DE M. Jean-Félix ACQUAVIVA, Conseiller exécutif
A LA QUESTION ORALE DEPOSEE PAR M. Paul-Marie BARTOLI au nom du groupe
« PRIMA A CORSICA »**

OBJET : Budget de l'Office des Transports

Monsieur le Conseiller,

Avant d'aborder la problématique de financement du budget supplémentaire telle que prévue au protocole, je tiens à vous rappeler le cadre financier et juridique autorisant la reprise des excédents constatés au budget de l'office des transports par la collectivité.

Le budget primitif 2016 prévoit une recette d'un montant de 17 M€ au titre de l'excédent prévisionnel 2016 de l'Office des Transports de la Corse.

Si comme indiqué, ce reliquat était porté à 33 M€, le montant de la recette complémentaire, soit 16 M€, sera inscrite, en section de fonctionnement, au chapitre 938 « Transports ».

Cette recette complémentaire ne pourra en aucun cas contribuer à baisser le recours à l'emprunt du fait qu'elle doit, comme le stipule l'article L.4425-4 du CGCT, être affectée à une dépense spécifique relevant de la section d'investissement et permettant le financement des infrastructures portuaires et aéroportuaires.

L'article L.4425-4 du CGCT prévoit que :

*« L'Etat verse à la collectivité territoriale de Corse un concours individualisé au sein de la dotation générale de décentralisation de la collectivité territoriale de Corse, intitulé : « dotation de continuité territoriale », dont le montant évolue comme la dotation globale de fonctionnement... Ce concours est consacré à la mise en œuvre des dispositions des articles [L. 4424-18](#) et L. 4424-19... **Les reliquats disponibles sont affectés à la réalisation d'équipements portuaires et aéroportuaires destinés au transport et à l'accueil de voyageurs et de marchandises.** »*

Ainsi, « L'accord pour l'exercice budgétaire 2016 » signés entre les groupes politique, prévoit au point 3, la possibilité de financer les dépenses à prévoir au budget supplémentaire « *par le reliquat de l'OTC au titre de la DCT, ceci dans le respect du dispositif légal actuel* », dispositif légal tel que décrit ci-dessus.

Je confirme que suite à votre amendement lors du Conseil d'administration de l'OTC, le 27 avril 2016, le « reliquat » et non « l'excédent », pour être en conformité avec les textes législatifs de 1991 et 2002, sera sous toutes réserves de 33.266.777 €.

Vous rappelez que l'excédent 2014 a permis de rembourser, je le précise, après adoption des comptes administratif et de gestion en 2015, l'avance de 11 M€ consentie avec la Collectivité territoriale de Corse. Il est bon de rappeler qu'au titre de l'exercice 2015, le solde d'exécution était déficitaire de 7.821.532 € et a été couvert par différents reports des exercices 2013 et 2014 ce qui explique l'excédent constaté, de 11.445.589 € en outre un rattachement de charges est intervenu à hauteur de 10 M€.

Certes, ces différents excédents et ce depuis 2013, résultent de trois facteurs : l'arrêt des versements de l'aide sociale suite au rapport de la Chambre régionale des comptes, l'arrêt des versements de la contribution au titre du service complémentaire suite à la décision de la Commission européenne et de la Cour européenne de justice, mais aussi pour les retenues pour « services non faits » de par les grèves de la SNCM.

L'on constatera donc que ce sont, sauf pour les grèves, les instances de contrôle et juridictionnelles qui ont permis de réaliser des excédents passés.

Pour ce qui est de la DSP maritime 2013-2023 annulée pour diverses irrégularités, la sanction juridictionnelle étant malheureusement la règle, certes des mécanismes étaient prévus mais n'étaient pas mis en œuvre lors de notre arrivée en décembre, loin s'en faut.

L'avenant n°1 à la CDSP portant subdélégation était établi sur la base d'un compte prévisionnel d'exploitation à l'identique que l'initial sur un montant de compensation de 104 M€. Nous nous sommes attelés à appliquer la règle, en l'occurrence les conventions, et il vous est proposé ce jour un avenant n°3. Le résultat obtenu, sous réserve du vote dudit avenant, ramène la contribution à 73,5 M€. Soit une économie de 30,5 M€. Force est de constater que c'est bien par notre action depuis Janvier 2016 et tendant à obtenir la discontinuité que l'économie d'enveloppe a pu être réalisée.

Vous comprendrez bien, Monsieur le Conseiller, que notre détermination à mettre en œuvre de manière effective les contrats est bénéfique pour notre Collectivité, mais aussi pour les acteurs maritimes qui trouvent enfin leurs rapports avec la CTC/OTC concernant le service public, assainis.

L'aérien, il est vrai, permet aussi de réaliser des économies. Certes, nous aurions pu aller plus loin. In fine, l'économie réalisée en cumulant le bord à bord et la desserte d'Orly est, en moyenne, de 2 M€ par an, soit 8 M€ pour la période 2016-2020. Je rappelle que la Chambre régionale des comptes, dans son avis de mars 2013, avait essentiellement ciblé la convention de DSP aérienne dont bénéficiait Air France sur Paris-Orly en parlant de « surenchérissement ». Pour mémoire, 41,5 M€ annuel. Nous sommes aujourd'hui à 35 M€ par an moyen sur Paris-Orly, ce qui constitue la juste compensation. Sur le bord à bord, le passage de 33 à 37 M€ est fondé sur un meilleur tarif pour les résidents, ce qui est profondément respectable au titre du principe de continuité territoriale.

Cofremar !!! Un nouveau dossier, caractéristique d'une gestion catastrophique et hasardeuse. La CRC, en mai 2013, constate l'impossibilité juridique pour l'OTC de financer la Cofremar et donc les entreprises exportatrices. Le Conseil d'administration de l'OTC ne délibère qu'en avril 2015 pour une notification à Cofremar à la fin du mois de novembre 2015. Les entreprises bénéficiaires n'ont pas été informées, ont continué à transmettre leurs dossiers à l'OTC et à inscrire des recettes prévisionnelles à leurs bilans.

Le coût de cette gestion catastrophique pour l'OTC, s'élève à environ 7 M€. A ce jour, nous étudions les voies et moyens de régler ce dossier.

Vous me demandez, Monsieur le Conseiller en conclusion de votre question, si je compte utiliser l'article L.4425-4 du CGCT. Je vous réponds Oui, mais dans le cadre législatif qui prévoit l'affectation des crédits « à la réalisation d'équipements portuaires et aéroportuaires destinés au transport et à l'accueil de voyageurs et marchandises, comme précisé ci-dessus.

Cette utilisation venant financer des dépenses nouvelles affectées ne viendra pas diminuer le besoin de recours à l'emprunt.

Par contre, les mesures d'économie déclinées au sein de l'administration et qui porteront notamment sur la gestion des moyens devront permettre quant à elles de financer une partie des crédits nouveaux. A ce jour, et toute chose égale par ailleurs, les premières mesures permettent de mettre en évidence une diminution des crédits réalisés au chapitre 011 « charges à caractère général » supérieure à 15%.

Enfin, et dans l'optique d'une optimisation de nos moyens il nous faudra aussi, Monsieur le Conseiller, faire évoluer le texte législatif, outre de renommer les « reliquats » en « excédents » (article 38.L de 1991/2002) et modifier le même article 38 en reprenant les termes de l'article 15 qui prévoit « créer, aménager, étendre le périmètre » et rendre également éligible tout équipement maritime et/ou ferroviaire lié à l'exploitation d'une infrastructure portuaire et aéroportuaire.

Je vous remercie.