

ASSEMBLEE DE CORSE

DELIBERATION N° 16/099 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE APPROUVANT L'AVENANT N° 3 A LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR LA DESSERTE MARITIME ENTRE LES PORTS CORSES ET CELUI DE MARSEILLE

SEANCE DU 26 MAI 2016

L'An deux mille seize et le vingt-six mai, l'Assemblée de Corse, régulièrement convoquée s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. Jean-Guy TALAMONI, Président de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

ARMANET Guy, BARTOLI Marie-France, BARTOLI Paul-Marie, BERNARDI François, BIANCUCCI Jean, BUCCHINI Dominique, CANIONI Christophe, CASANOVA-SERVAS Marie-Hélène, COLOMBANI Paul-André, COMBETTE Christelle, CORDOLIANI René, FAGNI Muriel, GIACOBBI Paul, GUIDICELLI Lauda, LEONETTI Paul, MONDOLONI Jean-Martin, MURATI-CHINESI Karine, NADIZI Françoise, OLIVESI Marie-Thérèse, PARIGI Paulu Santu, POLI Laura Maria, PONZEVERA Juliette, PROSPERI Rosa, PUCCI Joseph, SANTONI-BRUNELLI Marie-Antoinette, SANTUCCI Anne-Laure, SIMEONI Marie, STEFANI Michel, TALAMONI Jean-Guy, TOMA Jean, TOMASI Petr'Antò, VANNI Hyacinthe

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

M. BENEDETTI François à Mme SIMEONI Marie
Mme BORROMEI Vanina à M. BIANCUCCI Jean
Mme CASALTA Mattea à M. PUCCI Joseph
M. CESARI Marcel à Mme FAGNI Muriel
M. CHAUBON Pierre à Mme BARTOLI Marie-France
Mme FILIPPI Marie-Xavière à M. CANIONI Christophe
Mme GRIMALDI Stéphanie à Mme COMBETTE Christelle
Mme GUIDICELLI Maria à M. GIACOBBI Paul
Mme GUISEPPI Julie à Mme POLI Laura Maria
Mme NIVAGGIONI Nadine à Mme PONZEVERA Juliette
Mme ORSONI Delphine à M. BARTOLI Paul-Marie
M. OTTAVI Antoine à Mme OLIVESI Marie-Thérèse

Mme RISTERUCCI Josette à M. STEFANI Michel
 M. de ROCCA SERRA Camille à MONDOLONI Jean-Martin
 M. ROSSI José à M. TOMA Jean

ETAIENT ABSENTS : Mme et MM.

LACOMBE Xavier, MARIOTTI Marie-Thérèse, SANTINI Ange, TATTI François.

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** le règlement n° 3577/92 du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres,
- VU** le code général des collectivités territoriales, titre II, livre IV, IV^{ème} partie, et notamment son article L. 4424-19,
- VU** le code des Transports,
- VU** l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession et le décret n° 2016-86 du 1^{er} février 2016 relatif aux contrats de concession,
- VU** la convention de délégation de service public de transport maritime conclue le 24 septembre 2013,
- VU** les avenants à la convention n° 1 en date du 4 janvier 2016 et n° 2 en date du 25 février 2016,
- VU** le jugement du tribunal administratif de Bastia du 7 avril 2015,
- SUR** rapport Président du Conseil Exécutif de Corse,
- VU** l'avis n° 2016-17 du Conseil Economique, Social et Culturel de Corse en date du 24 mai 2016,
- SUR** rapport de la Commission du Développement Economique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,
- SUR** rapport de la Commission des Finances et de la Planification,

APRES EN AVOIR DELIBERE**ARTICLE PREMIER :**

APPROUVE les termes de l'avenant n° 3 de la convention de délégation de service public pour la desserte maritime entre les ports corses et celui de Marseille annexé à la présente délibération,

APPROUVE, en conséquence, le mécanisme d'affrètement de la ligne desservant l'île-Rousse entre la CMN et la MCM à compter du 1^{er} juin 2016 et jusqu'au 30 septembre 2016,

APPROUVE le nouveau compte d'exploitation prévisionnel de la délégation de service public, qui se substitue à celui conclu au titre de l'avenant n° 2.

ARTICLE 2 :

DONNE mandat au Président du Conseil Exécutif de Corse pour signer ledit avenant et en assurer l'exécution.

ARTICLE 3 :

La présente délibération fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Collectivité Territoriale de Corse.

AJACCIO, le 26 mai 2016

Le Président de l'Assemblée de Corse,

Jean-Guy TALAMONI

ANNEXES

<p style="text-align: center;">RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE</p>

Objet : Conclusion d'un avenant n° 3 à la délégation de service public pour la desserte maritime entre les ports corses et celui de Marseille (adoption du compte d'exploitation définitif pour la période du 7 janvier au 30 septembre 2016)

La convention de délégation de service public sur la liaison entre le port de Marseille et les ports de Corse conclue le 24 septembre 2013 et résiliée au 1^{er} octobre 2016, en application de la décision du tribunal administratif de Bastia du 7 avril 2015.

Cette situation a donné lieu à la mise en œuvre de l'article 43 de la convention de délégation de service public, prévoyant que la résiliation de la convention de l'un des co-titulaires ouvrait une période de reprise provisoire par le co-déléguataire restant (en l'occurrence la CMN), au titre d'une obligation de moyens.

Dans ce contexte, un avenant n° 1 à la convention de délégation de service public a été conclu le 4 janvier 2016, aux fins d'autoriser la CMN à reprendre à son compte l'exécution des services prévus par ladite convention et à subdéléguer des services à la MCM.

La convention de subdélégation a été conclue entre les deux opérateurs le 6 janvier 2016.

Néanmoins, la conclusion de cette subdélégation avec un nouvel opérateur impliquait de définir sur le plan financier un nouveau compte d'exploitation pour les services dont il a la charge et correspondant à ses propres coûts d'exploitation, de façon à définir une contribution versée par l'OTC correspondant strictement aux obligations de service public définies au titre de la convention et pesant sur lui.

Des discussions sont donc intervenues pour établir, dans le cadre de la discontinuité d'exploitation par rapport à la SNCM, les éléments justifiant de la mise en œuvre d'une compensation.

Un deuxième avenant a été conclu le 25 février 2016 afin de prendre en compte des redéfinitions de charges et de coûts, qui apparaissaient d'ores et déjà certains et portant notamment sur l'absence de renouvellement de la flotte et la baisse des coûts de combustible. Le subdéléguataire a également revu son engagement de recettes au regard de ses contraintes d'exploitation.

Ce premier travail a abouti concrètement à une diminution de la contribution de l'ordre de 12 M€ à période équivalente.

Par ailleurs, l'avenant n° 2 a introduit un nouveau mécanisme de contrôle et de reversement des compensations en cas de non justification de leur nécessité, en intégrant une clause de reversement dans l'hypothèse d'un écart de plus de 1% entre les charges et les recettes réellement constatées.

L'Office des Transports de la Corse a poursuivi ce travail de redéfinition des coûts de la délégation de service public, afin de justifier du versement de compensations de service public au plus juste au regard notamment de la nouvelle définition des services entre délégataire et subdélégataire et en tenant également compte d'une recomposition de l'actionnariat du subdélégataire et la recherche en conséquence, en fonction des orientations de cette nouvelle gouvernance, de nouveaux gains d'efficience.

1 - Modification de l'exploitation des services

En qualité de délégataire unique, la Compagnie Méridionale de Navigation est seule responsable de l'ensemble de l'exécution des services. MCM, en tant que subdélégataire, a initialement repris le périmètre des services de l'ex-SNCM.

Les deux compagnies ont étudié la possibilité de modifier les dessertes afin d'assurer une meilleure optimisation des coûts induits par l'exécution des services.

A ce titre, elles ont étudié la possibilité d'une interversion des lignes entre Propriano et Porto-Vecchio, mais ce schéma s'est heurté à des difficultés pratiques tenant à la réaffectation des moyens humains et matériels entre les deux lignes et la difficulté majeure de redéfinir la commercialisation des titres, déjà passablement avancée, ce qui aurait supposé une annulation et une réémission de titres de transport impliquant de grandes difficultés sur le plan technique et un important risque de gêne pour l'ensemble des clients, pouvant conduire à une perte assez sensible sur le plan des recettes.

Une deuxième option a été étudiée, consistant en une reprise de la ligne de l'Ile-Rousse par CMN par le biais d'un contrat d'affrètement auprès de son subdélégataire. Cette solution permet de conserver auprès de la clientèle un fonctionnement n'impliquant pas de bouleversement ou de difficultés, tout en recherchant entre les compagnies les moyens de mieux optimiser les coûts.

Il en résulte pour la MCM une baisse des charges à terre, celle-ci étant néanmoins contrebalancée par l'augmentation de certaines charges pour la CMN, qui assume un risque supplémentaire du fait de cette ligne et suppose de consacrer des moyens supplémentaires en personnel, en commission d'agent général et frais d'assurances.

Cette modification sera effective pour les mois de juin à septembre.

2 - Finalisation des comptes de la DSP pour la période Janvier - Septembre 2016

De nouvelles discussions sont intervenues avec les compagnies et en particulier avec la MCM, à laquelle il a été demandé de justifier très précisément de ses coûts compte-tenu de son organisation propre par rapport à celle résultant de l'ex-SNCM et de tenir compte des conditions dans lesquelles le rachat des actifs de cette dernière a été effectué lors de la cession entérinée devant le tribunal de commerce de Marseille.

Ce travail d'affinement a porté ses fruits, en tenant compte également de la meilleure visibilité de la MCM sur ses propres comptes et plan d'affaires à la suite de la reprise.

Plusieurs éléments doivent être soulignés.

En premier lieu, il y a lieu de tenir compte du nombre de traversées opérées par la MCM, au regard de la mise en place du contrat d'affrètement avec la CMN sur l'Ile-Rousse, qui supprime mécaniquement une centaine de traversées, soit 10 % du total (837 contre 930 sur période concernée). Cependant, cette baisse du nombre de traversées n'entraîne pas corrélativement une baisse du chiffre d'affaires puisque celui-ci reste presque constant (48,6 M€ contre 50,2 M€, soit 96,7 %), ce qui traduit une hausse de l'objectif de recettes commerciales de la part du subdéléataire.

En second lieu, la MCM a poursuivi un effort particulier sur les postes les plus importants que sont les frais d'équipages et de charges à terre avec une diminution de 10 %. Cette baisse n'est pas mécaniquement due à la baisse du nombre de traversée puisque la ligne Ile-Rousse ne représente pas par elle-même un coût équivalent : le subdéléataire a donc poursuivi un travail de rationalisation de ses coûts.

Enfin, le troisième axe et le plus important en termes de chiffrage a concerné les charges en capital : compte-tenu des conditions d'acquisition des navires, la CTC et l'OTC ont refusé l'application du taux de rémunération du capital par rapport à la valeur vénale estimée des navires pour se baser sur la valeur de bilan desdits navires, c'est-à-dire en tenant compte notamment des provisions pour charges liées au gros entretien et à la mise aux normes de l'outil naval. Ce poste de coût a donc considérablement baissé puisqu'il est passé de 7 M€ pour la période concernée à 2,5 M€, soit une baisse de près des deux-tiers.

Cela étant, la MCM a sur d'autres plans justifié d'une hausse de ses charges et de son risque en sa qualité de nouvelle compagnie qui doit faire face, pour la durée résiduelle de la convention à des aléas plus importants.

D'une part, au titre de l'entretien et de la maintenance, le constat a été fait d'une carence de la SNCM dans les deux années précédant sa cessation d'activité en matière de réalisation des programmes d'entretien et de maintenance, qui nécessite un rattrapage rapide : ce poste, qui conditionne la pérennité de l'outil naval passe donc de 11,1 à 13,7 M€.

D'autre part, en tant que nouvel exploitant, confronté à une exploitation relativement incertaine, il n'est pas paru anormal d'augmenter le pourcentage du poste Marge & Aléas, qui passe d'un taux de 3 à 4 %, restant dans les limites d'une rémunération raisonnable au sens de la jurisprudence nationale et communautaire.

Au final, par rapport à un montant de compensation provisoirement fixé pour la période concernée à 35 M€, le montant définitif s'élève à 28,1 M€, soit une baisse de près de 20 %.

S'agissant des comptes consolidés de la délégation, en intégrant en conséquence l'exploitation du Déléataire CMN et l'impact de l'affrètement sur la ligne de l'Ile-Rousse, le montant de la contribution est ramené à 54,7 M€ à fin septembre, contre 57,5 M€ au titre de l'avenant n° 2.

A titre de comparaison, le montant ramené sur neuf mois dans le cadre des comptes initiaux de la DSP aurait abouti à un versement de 65,2 M€ (hors-jeux de l'indexation).

Il faut rappeler en tout dernier lieu que l'avenant n° 2 a introduit une nouvelle clause destinée à limiter tout risque de surcompensation en prévoyant que toute différence positive de plus de 1 % entre les charges et les recettes entraînera un reversement au profit de l'OTC, de sorte que si les dépenses prévues n'étaient pas réellement exposées d'ici la fin de la DSP, la compensation sera reversée à l'autorité délégante, ce qui sécurise au-delà de la négociation sur les chiffres le mécanisme de compensation des obligations de service public.

Je vous propose de bien vouloir en délibérer.