

ASSEMBLEE DE CORSE

DELIBERATION N° 10/167 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE APPROUVANT LE REEXAMEN DES CONDITONS FINANCIERES ET DE L'OFFRE DE SERVICE DU CONTRAT DE DSP DES CHEMINS DE FER DE LA CORSE SUR LA PERIODE DU 1^{ER} JANVIER AU 31 AOUT 2010 PROTOCOLE TRANSACTIONNEL CTC- SNCF

SEANCE DU 24 SEPTEMBRE 2010

L'An deux mille dix, et le vingt-quatre septembre, 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. Dominique BUCCHINI, Président de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

ANGELINI Jean-Christophe, BARTOLI Marie-France, BASTELICA Etienne, BEDU-PASQUALAGGI Diane, BENEDETTI Paul-Félix, BIANCARELLI Viviane, BIANCUCCI Jean, BUCCHINI Dominique, CASALTA Laetitia, CASTELLANI Michel, CASTELLANI Pascaline, CASTELLI Yannick, CHAUBON Pierre, COLONNA Christine, DONSIMONI-CALENDINI Simone, FEDERICI Balthazar, FEDI Marie-Jeanne, FERRI-PISANI Rosy, FRANCISCI Marcel, GIACOMETTI Josepha, GIOVANNINI Fabienne, GRIMALDI Stéphanie, GUERRINI Christine, HOUEMER Marie-Paule, LACAVE Mattea, LUCCIONI Jean-Baptiste, LUCIANI Xavier, MARTELLI Benoîte, MOSCONI François, NICOLAI Marc-Antoine, NIELLINI Annonciade, NIVAGGIONI Nadine, ORSINI Antoine, ORSUCCI Jean-Charles, PANUNZI Jean-Jacques, SANTONI-BRUNELLI Marie-Antoinette, SCIARETTI Véronique, SIMEONI Gilles, SIMONPIETRI Agnès, SINDALI Antoine, STEFANI Michel, SUZZONI Etienne, TALAMONI Jean-Guy, TATTI François, VANNI Hyacinthe

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

Mme NATALI Anne-Marie à Mme GUERRINI Christine
Mme RISTERUCCI Josette à Mme FEDI Marie-Jeanne
M. de ROCCA SERRA Camille à Mme BEDU-PASQUALAGGI Diane
Mme RUGGERI Nathalie à M. PANUNZI Jean-Jacques
M. SANTINI Ange à M. SUZZONI Etienne
Mme VALENTINI Marie-Hélène à Mme BARTOLI Marie-France.

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales, Titre II, Livre IV - IV^{ème} partie, et notamment ses articles L. 1411-1 et suivants, L. 4421-1 et suivants,
- VU** les articles 2044 et suivants du Code Civil,

VU la convention de délégation de service public pour l'exploitation du Réseau des Chemins de Fer de Corse signée le 6 septembre 2001 par la Collectivité Territoriale de Corse et la SNCF,

SUR rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse,

SUR rapport de la Commission des Finances, de la Planification, des Affaires Européennes et de la Coopération,

SUR rapport de la Commission du Développement Economique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,

CONSIDERANT la demande de réexamen des conditions financières et de l'offre pour l'année 2010,

CONSIDERANT que l'offre de transport contractuelle pour les huit premiers mois de l'année 2010 doit être adaptée au contexte actuel,

CONSIDERANT que la SNCF a accepté de revoir à la baisse la demande de révision financière par courrier en date du 13 juillet dernier,

APRES EN AVOIR DELIBERE

ARTICLE PREMIER :

APPROUVE les clauses du protocole transactionnel entre la CTC et la SNCF, tel qu'annexé à la présente délibération.

ARTICLE 2 :

AUTORISE le Président du Conseil Exécutif de Corse à signer et à mettre en œuvre le protocole transactionnel annexé à la présente délibération.

ARTICLE 3 :

La présente délibération qui pourra être diffusée partout où besoin sera, fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Collectivité Territoriale de Corse.

AJACCIO, le 24 septembre 2010

Le Président de l'Assemblée de Corse,

Dominique BUCCHINI

ANNEXES

**RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL
EXECUTIF DE CORSE**

**REEXAMEN DES CONDITIONS FINANCIERES ET DE L'OFFRE DE SERVICE
DU CONTRAT DE DSP DES CHEMINS DE FER DE LA CORSE
SUR LA PERIODE DU 1^{ER} JANVIER AU 31 AOUT 2010
PROTOCOLE TRANSACTIONNEL CTC- SNCF**

J'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de l'Assemblée de Corse le projet de transaction entre la Collectivité Territoriale de Corse et la SNCF, délégataire.

I - CONTEXTE

La loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse, par son article 15 codifié à l'article L. 4424-24 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), transfère le réseau ferré de Corse «dans le patrimoine de la Collectivité Territoriale de Corse qui en assure l'aménagement, l'entretien, la gestion et, le cas échéant, l'extension».

Dès 2001, la Collectivité Territoriale de Corse (CTC) confie à la SNCF l'exploitation du réseau ainsi que les services routiers de remplacement dans le cadre d'une convention de délégation de service public (DSP) dont l'échéance est fixée au 31 août 2010.

Le service confié correspond aux transports de voyageurs et de marchandises sur les circulations faisant l'objet d'horaires rendus publics ainsi qu'aux activités annexes rattachées au transport notamment la concession des espaces publicitaires ou commerciaux et la location de bâtiments ou de terrains. Le délégataire est libre d'organiser et de commercialiser, en complément, des services occasionnels de voyageurs et de marchandises dans la mesure où cela n'affecte pas le service régulier.

L'actuel contrat de DSP est de type affermage : le délégataire assure l'entretien et la maintenance, la CTC les investissements. Le délégataire assure l'assistance technique pour le suivi de la sécurité des infrastructures, des circulations et des matériels roulants. La Collectivité Territoriale de Corse définit les niveaux de service, la politique tarifaire.

Le délégataire s'est engagé sur une offre (horaires cibles).

Les résultats économiques et financiers prévisionnels, servant de base à l'établissement du montant de la contribution forfaitaire versée par la collectivité, sont fondés sur la réalisation de la production exprimée en Train-Km voyageurs et sur l'évolution du prix moyen du voyageur kilomètre. Ils sont également fonction de deux hypothèses d'investissement de la CTC établies lors de la conclusion du contrat : respectivement à hauteur de 22,9 M€ HT ou de 106,7 M€ HT. La convention prévoit que les parties se rapprocheront afin de définir de nouvelles modalités d'investissements et leurs conséquences financières si le scénario de 106,7 M€ n'a pas été notifié, par lettre recommandée à la SNCF, avant le 31 décembre 2004.

L'exploitation et le contrôle du service représentent un budget annuel de fonctionnement d'environ 21 millions d'euros pour la Collectivité dont 12,3 M€ de contribution forfaitaire, 7,5 M€ de subvention couvrant la redevance reversée par l'exploitant et environ 1,2 M€ d'indemnités prévues par le contrat (assistance expertise et contrôle).

Le délégataire assume le risque sur les charges, ainsi que celui sur les recettes. La contribution forfaitaire que lui verse la CTC finance le déficit d'exploitation prévisionnel et non réel.

II - LA DEMANDE DE LA SNCF DE REEXAMEN DES CONDITIONS FINANCIERES

Par courrier du 26 janvier 2010, la Direction locale de la SNCF a transmis à la CTC le devis conventionnel 2010 pour la période du 1^{er} janvier au 31 août 2010, ainsi qu'une annexe faisant état du caractère non viable du modèle économique du contrat en raison de coûts supplémentaires dont il est demandé la prise en charge par la CTC pour un montant global de 2,680 M€.

En réponse du 24 février 2010, la CTC a accepté le devis 2010 à hauteur de l'offre de référence de 1 055 000 Train-Km et demandé à la SNCF de transmettre une proposition motivée s'inscrivant dans le cadre de la révision des conditions financières prévue par l'article 38 du contrat de DSP.

Après divers échanges et par courrier en date du 8 mai 2010, la SNCF a fourni les éléments complémentaires sur sa demande de révision des conditions financières :

- prise en charge des coûts supplémentaires pour un montant total réévalué à **2,446 M€**,
- en matière d'offre de transport, intention de revoir à la baisse le niveau initialement proposé : 815 000 Train-Km pour une année pleine, soit **524 000 Train-Km sur la période du 1^{er} janvier au 31 août 2010**.

Cette demande a été examinée par les services de la CTC lors d'une réunion tenue le 10 mai 2010 avec la direction des CFC, sous l'égide de Monsieur le Conseiller exécutif chargé des transports.

Après une réunion tenue le 20 mai 2010 entre le Président du Conseil exécutif de Corse et M. Jean-Pierre Farandou, Directeur Général de SNCF Proximités, la SNCF a transmis par courrier du 28 mai 2010, une nouvelle proposition sur sa demande de révision des conditions financières :

- prise en charge des coûts supplémentaires d'un montant total de **1,633 M€ sur la période du 1^{er} janvier au 31 août 2010**,
- offre de transport (cars de substitution compris): maintien du niveau proposé : 815 000 Train-Km sur une année pleine, soit **524 000 Train-Km du 1^{er} janvier au 31 août 2010**. Si cet objectif n'est pas atteint, le délégataire demande que ne soient pas appliquées les dispositions contractuelles de pénalités prévues en cas de non réalisation de l'offre de service.

III - LA POSITION DE LA CTC

Les motifs avancés par la SNCF dans ses différents courriers sont :

- le déséquilibre manifeste du contrat,
- le caractère irréaliste de l'offre contractuelle établie lors de la conclusion du contrat en 2001.

Les coûts supplémentaires portent notamment sur les charges de personnel et sur les charges de structure :

- contraintes législatives, réglementaires, voire judiciaires,
- mise en place d'une astreinte des agents,
- maintien des saisonniers en période estivale,
- renforcement des compétences techniques et managériales: recrutement de cadres et d'agents de maîtrise et de conduite,
- conséquences de la négociation annuelle obligatoire menée avec les représentants du personnel en 2009,
- charges de structure : intéressement non contractuel appliqué par la maison mère du délégataire (SNCF Proximité) sur ses directions régionales.

La CTC a examiné les motifs de la demande de révision des conditions financières et la nature des charges supplémentaires, au regard des hypothèses justifiant une révision des conditions financières du contrat stipulées à l'article 38 du contrat de DSP et de la jurisprudence des juridictions administratives réduisant la portée des révisions des conditions financières au cas d'aléas divers venant bouleverser l'économie du contrat de manière temporaire, ce qui permet la poursuite du contrat à des conditions financières révisées par les parties (théorie de l'imprévision).

Le bouleversement de l'équilibre économique du contrat en défaveur de délégataire n'est pas manifeste sur la période 2002 à 2009 inclus : L'analyse des comptes confiée en 2009 à Finances Consult fait état d'un résultat net cumulé de 2002 à 2009 positif dégagé par le délégataire (+ 1,431 M€) avec toutefois un résultat négatif sur l'exercice de 2009 (- 1,184 M€) dû à l'application par la maison-mère du délégataire, pour la première fois en 2009, d'un intéressement non contractuel sur le chiffre d'affaire dégagé par la direction locale des CFC (incluant la contribution versée par la CTC) d'un montant de 1,070 M€ et répertorié dans les comptes sous l'intitulé «charges de structure».

Lors de la réunion du 10 mai 2010 évoquée précédemment, la direction des CFC confirme que l'établissement de Corse a dégagé un résultat cumulé de 1,431 M€ sur la période 2002-2009 inclus. Après retraitement de l'intéressement non contractuel appliqué par la maison-mère du délégataire en 2009, le résultat net cumulé 2002-2009 dégagé par le contrat de DSP est ainsi de + 2,500 M€, avec un résultat net pour l'année 2009 légèrement négatif (- 208 K€) incluant l'application par la CTC des pénalités pour non réalisation de l'offre contractuelle en 2008 (206 K€).

Le caractère irréaliste de l'offre contractuelle avancé par le délégataire doit être pris en compte : Les dernières évolutions relatives aux nouveaux matériels conduisant à l'immobilisation de l'ensemble des AMG depuis le 19 février 2010 rendent inapplicable le plan de transport correspondant à l'offre conventionnelle de 1 055 000 Train-Km (annexe 7 du contrat) pour 2010.

En conséquence, en application de l'article 5.3.1 et de l'annexe 8 point 1.a) du contrat, la CTC et le délégataire doivent trouver un accord pour évaluer les impacts financiers des aléas sur l'équilibre du contrat si ces aléas entraînent une évolution de +/- 5 % de l'offre de transport conventionnelle.

Par courrier du 1^{er} juillet 2010, la CTC a proposé à la Direction Générale de SNCF Proximités, d'aboutir à un accord amiable sur sa demande de prise en charge de coûts supplémentaires pour un **montant total arrêté à 1,309 M€** et une offre de transport fixée à **556 588 Train-Km sur la période du 1^{er} janvier au 31 août 2010**.

Cette proposition de la CTC a été acceptée par la Direction Générale de SNCF Proximités par courrier du 13 juillet 2010.

IV - ELEMENTS DE LA TRANSACTION (valant pour la période du 1^{er} janvier au 31 août 2010)

La CTC propose une transaction sur la révision des conditions financières et de l'offre de transport du contrat, au titre de son article 38 sur la période du 1^{er} janvier au 31 août 2010, sur les bases suivantes :

IV A - SUR LES COÛTS SUPPLEMENTAIRES

■ **Les contraintes législatives, réglementaires voire judiciaires** : poste évalué par la SNCF dans ses courriers du 8 et 26 mai 2010 à 775 K€

Il est proposé un partage à 50/50 de l'évolution de la masse salariale entre les 8 premiers mois de 2009 et de 2010.

⇒ Le montant à la charge de la CTC est ainsi de 388 K€ HT.

■ **L'astreinte des agents CFC** : poste évalué par la SNCF dans ses courriers du 8 et 26 mai 2010 à 229 K€

La mise en place d'une astreinte doit participer à une amélioration de la qualité du service public, en assurant une meilleure gestion des situations de crise.

La CTC prend en charge la totalité des coûts directs résultant des astreintes en 2010, laissant à la charge de la SNCF le coût des heures supplémentaires en cas d'intervention, en raison des économies dégagées sur la mise en œuvre de services routiers de substitution.

⇒ Le montant à la charge de la CTC est de 206 K€ HT.

■ **Le recrutement de saisonniers pendant la période estivale** : poste évalué par la SNCF à 117 K€ dans son courrier du 8 mai puis ramené à 58 K€ dans son courrier du 26 mai

Le besoin en recrutement de saisonniers n'étant pas remis en cause, il paraît difficile au vu du peu d'éléments justificatifs transmis de rattacher ce poste à l'un des cas stipulés dans l'article 38 du contrat.

⇒ La CTC ne prend pas en charge ce poste.

■ **Le renforcement du cadre d'organisation** : poste évalué par la SNCF le 8 mai à 480 K€ puis ramené à 377 K€ le 26 mai

La SNCF souhaite mettre en œuvre le recrutement de 10 cadres et agents de maîtrise.

La CTC accepte une refacturation au réel (sur la base de justificatifs : copies contrat de travail et feuilles de paye) sur la période concernée par la transaction, des personnels déjà embauchés et du dirigeant BOT, pour un montant prévisionnel évalué à 309 K € HT.

■ **Les dépenses relatives à la Négociation Annuelle Obligatoire de 2009** : poste évalué par la SNCF à 132 K€

Ce coût représente actuellement 11 K€ par mois.

Les parties s'accordent sur un partage à 50/50 du surcoût constaté à 88 K€.

⇒ Le montant à la charge de la CTC est de 44 K€ HT.

■ **Les charges de structure** (intéressement non contractuel) : poste évalué par la SNCF le 8 mai à 1 070 K€ puis ramené à 62 K€ le 26 mai

La CTC accepte la prise en charge de ce poste sur cette nouvelle base.

⇒ Le montant à la charge de la CTC est de 62 K€ HT.

■ **Substitutions routières**

A l'occasion des comités de suivi de la DSP en date du 22 avril 2010 et du 3 mai 2010, la direction des CFC a sollicité la prise en charge des coûts d'affrètement des autocars de substitution, rendus nécessaires suite à l'immobilisation des nouveaux autorails et au déficit en matériel roulant qui en résulte.

La prise en charge de ces substitutions routières a été proposé par la CTC à hauteur de 300 K€ HT, et accepté par la SNCF.

La CTC prend en charge ce poste au réel dans la limite des coûts qui seront constatés et sur la base des justificatifs qui seront remis par la SNCF : factures des entreprises prestataires.

■ **Elaboration par les CFC du Règlement de Sécurité d'Exploitation (RSE)**

Les chemins de fer locaux dits «chemins de fer secondaires» assurant un service public régulier de transport de personnes relèvent du titre VI du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés (décret STPG) et sont soumis plus particulièrement aux dispositions de l'article 28.

Selon cet article, l'exploitant d'un système de transport public guidé élabore un règlement de sécurité de l'exploitation (RSE), qui est transmis, pour approbation, au

Préfet du département dans lequel est implanté le système, par l'autorité organisatrice des transports.

Aux fins de satisfaire aux prescriptions légales dans les délais impartis, les CFC ont donc missionné la société INEXIA pour la rédaction du RSE.

L'article 24 du contrat de DSP prévoit la réalisation par les CFC d'études en matière d'assistance technique nécessaires pour le suivi de la sécurité du réseau, études financées par la CTC sous forme de dotation annuelle inscrite dans le compte d'exploitation prévisionnel du contrat.

⇒ La CTC accepte de prendre en charge ce poste pour un montant arrêté à 25 305 € HT.

Au final, le montant total pris en charge par la CTC sur la période du 1^{er} janvier au 31 août 2010, valant indemnité transactionnelle est donc de :

- **1 309 000 € HT au titre de la contribution versée par la CTC pour l'équilibre du service,**
- **25 305 € HT au titre des frais engagés par la SNCF pour les prestations intellectuelles d'élaboration du règlement de sécurité de l'exploitation.**

IV B - SUR L'OFFRE DE TRANSPORT

Lors de la réunion du 10 mai 2010, la CTC a demandé à la SNCF d'étudier la mise en œuvre d'une offre estivale équivalente à celle constatée en août 2008 soit 71 648 Train-Km au lieu des 56 000 Train-Km proposés par la SNCF.

Le délégataire confirme qu'il maintient l'objectif annuel précédent de 815 000 Train-Km, soit pour la période du 1^{er} janvier au 31 août 2010, 524 000 Train-Km, y compris les cars de substitution.

En l'état, la proposition de la SNCF ne permet pas à la CTC de s'assurer du niveau de service, qui sera mis en œuvre par le délégataire sur la période estivale 2010, alors que la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs dite «LOTI» oblige l'Autorité organisatrice des transports à définir le niveau de service attendu. Elle modifie les conditions de partage du risque d'exploitation, la CTC ne pouvant plus pénaliser le délégataire si ce dernier ne met pas en œuvre le service ferroviaire ou de substitutions routières attendu. Il est à noter que le contrat prévoit une clause de revoyure en cas d'aléa anormal conduisant à une évolution de +/- 5 % de l'offre. Enfin, cette proposition ne garantit pas suffisamment la CTC vis-à-vis d'une réclamation ultérieure sur les pertes de recettes.

La CTC considère que le maintien d'un niveau d'offre contractuel estival 2010 similaire à l'année 2008 se justifie pleinement puisque le délégataire dispose du même parc de matériels en service qu'à l'été 2008.

Les modalités de réalisation de l'offre 2010 seraient ainsi les suivantes :

- 280 137 Train-Km de janvier à avril : offre réelle mise en œuvre par les CFC,

- 137 000 Train-Km de mai à juin ; offre proposée par le délégataire,
- 139 451 Train-Km de juillet au 31 août : offre identique à celle mise en œuvre en juillet et août 2008 (au lieu de 112 000 train-Km proposé par la SNCF).

Le niveau d'offre contractuel modifié à 556 588 Train-Km a été proposé par la CTC et accepté par la SNCF.

L'offre cible modifiée pour la période du 1^{er} janvier au 31 août 2010 est donc arrêtée à 556 588 train-km.

L'ensemble des éléments de la contre-proposition de la CTC en date du 1^{er} juillet 2010 a été accepté par la SNCF par lettre du 13 juillet 2010.

Il est proposé d'établir un protocole transactionnel qui vaudra transaction au sens des articles 2044 et suivants du Code Civil et aura autorité de la chose jugée entre les parties.

Le financement de cette transaction se fera par imputation sur les crédits inscrits à l'autorisation d'engagement AE 1411F1 (BS 2010).

CONCLUSION

Je vous propose :

- 1) D'APPROUVER** les clauses du protocole transactionnel entre la CTC et la SNCF, tel qu'annexé au présent rapport,
- 2) DE M'AUTORISER** à signer et à mettre en œuvre ledit protocole transactionnel.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

<p style="text-align: center;">PROTOCOLE TRANSACTIONNEL ENTRE LA SNCF ET LA COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE</p>

ENTRE :

La Collectivité Territoriale de Corse, sise à 22 cours Grandval, BP 215, 20187 Ajaccio Cedex 01, représentée par Monsieur Paul GIACOBBI, Président du Conseil Exécutif de Corse dûment habilité à l'effet des présentes, en vertu de la délibération n° 10/167 AC de l'Assemblée de Corse du 24 septembre 2010,

Ci-après dénommée «**la CTC**»

De première part,

ET

La Société Nationale des Chemins de Fer Français, Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 552 049 447, dont le siège social est à Paris (75014), 34 rue du Commandant Mouchotte, représenté par Monsieur Jean-Pierre FARANDOU, Directeur Général de SNCF Proximités, dûment habilité à cet effet

Ci-après dénommée «**SNCF**»

De deuxième part,

La SNCF et la CTC sont également dénommées individuellement une «**Partie**» ou collectivement les «**Parties**».

IL EST PREALABLEMENT EXPOSE CE QUI SUIT :

1°) Le contexte contractuel

Par son article 24, la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse a transféré le réseau ferré de Corse dans le patrimoine de la Collectivité Territoriale de Corse, qui en assure l'aménagement, l'entretien, la gestion et le cas échéant, l'extension.

En 2001, la Collectivité Territoriale de Corse a confié à la SNCF l'exploitation du réseau ainsi que les services routiers de remplacement dans le cadre d'une convention de délégation de service public dont l'échéance est fixée au 31 août 2010.

Le service confié correspond aux transports de voyageurs et de marchandises sur les circulations faisant l'objet d'horaires rendus publics ainsi qu'aux activités annexes rattachées au transport notamment la concession des espaces publicitaires ou commerciaux et la location de bâtiments ou de terrains. Le délégataire est libre d'organiser et de commercialiser, en complément, des services occasionnels de voyageurs et de marchandises dans la mesure où cela n'affecte pas le service régulier.

L'actuel contrat de DSP est de type affermage : le délégataire assure l'entretien et la maintenance, la CTC les investissements. Le délégataire assure l'assistance technique pour le suivi de la sécurité des infrastructures, des circulations et des matériels roulants. La Collectivité territoriale de Corse définit les niveaux de service, la politique tarifaire.

Le délégataire s'est engagé sur une offre (horaires cibles).

Les résultats économiques et financiers prévisionnels, servant de base à l'établissement du montant de la contribution forfaitaire versée par la collectivité, sont fondés sur la réalisation de la production exprimée en Train Km voyageurs et sur l'évolution du prix moyen du voyageur kilomètre. Ils sont également fonction de deux hypothèses d'investissement de la CTC établies lors de la conclusion du contrat : respectivement à hauteur de 22,9 M€ HT ou de 106,7 M€ HT. La convention prévoit que les parties se rapprocheront afin de définir de nouvelles modalités d'investissements et leurs conséquences financières si le scénario de 106,7 M€ n'a pas été notifié, par lettre recommandée à la SNCF, avant le 31 décembre 2004.

Le délégataire SNCF s'est engagé sur ces résultats financiers traduits dans un compte d'exploitation prévisionnel (CEP) sur la période du contrat, objet des annexes 7 et 7 bis du contrat selon l'hypothèse d'investissement de la CTC en vigueur : annexe 7 applicable à l'hypothèse d'investissement de 22,9 M€ HT, annexe 7 bis applicable à l'hypothèse d'investissement de 106,7 M€ HT. A ce jour, le CEP du contrat servant à établir le montant de la contribution forfaitaire conventionnelle de la CTC est celui de l'annexe 7, en l'absence de prise en compte par les parties de l'hypothèse d'investissement fondant l'application de l'annexe 7 bis. Le paiement par la CTC de la contribution forfaitaire conventionnelle fait l'objet d'acomptes mensuels déterminés lors de la présentation du devis en janvier de l'année considérée, puis d'une réactualisation en fin d'exercice comptable lors de la facture définitive transmise par la SNCF.

Le délégataire assume le risque sur les charges, ainsi que celui sur les recettes. La contribution forfaitaire que lui verse la CTC finance le déficit d'exploitation prévisionnel et non réel.

2°) La demande de la SNCF de réexamen des conditions financières

Par courrier du 26 janvier 2010, la Direction locale des CFC a transmis à la CTC le devis conventionnel 2010 pour la période du 1^{er} janvier au 31 août 2010 ainsi qu'une annexe faisant état du caractère non viable du modèle économique du contrat en raison de coûts supplémentaires dont il est demandé la prise en charge par la CTC pour un montant global de 2,680 M€.

En réponse du 24 février 2010, la CTC acceptait le devis conventionnel 2010 et précisait à la direction des CFC que l'examen du financement par la CTC de charges d'exploitation nouvelles devait faire l'objet d'une demande motivée s'inscrivant dans le cadre de la révision des conditions financières dont les modalités sont fixées par l'article 38 du contrat de DSP.

Par courrier du 26 mars 2010, la SNCF transmet sa demande officielle de révision des conditions financières au titre de l'article 38 du contrat de DSP, soit :

- une prise en charge de coûts d'exploitation supplémentaires (charges de personnel et charges de structure) **pour un montant total de 2,680 M€**, sans précision de la période concernée,

- un réajustement à la baisse du niveau de l'offre de service : **815 000 Train-Km voyageur pour une année pleine.**

Par courrier en date du 8 mai 2010, la SNCF fournit les éléments complémentaires sur sa demande de révision des conditions financières :

- prise en charge des coûts supplémentaires pour un montant total réévalué à **2,446 M€ arrêté au 31 août 2010**,

- en matière d'offre de transport, intention de revoir à la baisse le niveau proposé le 26 mars 2010 : 815 000 Train-Km voyageurs pour une année pleine, soit **524 000 Trains-Km voyageurs, sur la période du 1^{er} janvier au 31 août 2010.**

Cette demande est examinée par les services de la CTC lors d'une réunion du 10 mai 2010 sous l'égide de Monsieur le Conseiller exécutif délégué aux transports avec la direction des CFC.

Après une réunion du 20 mai 2010 entre le Président du Conseil exécutif et M. Jean-Pierre Farandou, Directeur Général de SNCF Proximités, la SNCF transmet par courrier du 28 mai 2010, une nouvelle proposition sur sa demande de révision des conditions financières :

- prise en charge des coûts supplémentaires d'un montant total de **1,633 M€ sur la période du 1^{er} janvier au 31 août 2010**,

- offre de transport (cars de substitution compris) : maintien du niveau proposé : 815 000 Train-Km voyageur sur une année pleine, soit **524 000 Train-Km voyageur du 1^{er} janvier au 31 août 2010.** Et si cet objectif n'est pas atteint, pas d'application des dispositions contractuelles de pénalités en cas de non réalisation de l'offre de service.

3°) La position de la CTC

Les motifs avancés par la SNCF dans ses différents courriers sont :

- le déséquilibre manifeste du contrat,
- le caractère irréaliste de l'offre contractuelle établie lors de la conclusion du contrat en 2001.

Les coûts supplémentaires portent sur les charges de personnel et sur les charges de structure

- contraintes législatives, réglementaires, voire judiciaires,
- mise en place d'une astreinte des agents,
- maintien des saisonniers en période estivale,
- renforcement des compétences techniques et managériales: recrutement de cadres et d'agents de maîtrise et de conduite,

- conséquences de la négociation annuelle obligatoire menée avec les représentants du personnel en 2009,
- charges de structure : intéressement non contractuel appliqué par la maison mère du délégataire (SNCF Proximité) sur ses directions régionales.

La CTC a examiné les motifs de la demande de révision des conditions financières et la nature des charges supplémentaires, au regard des hypothèses justifiant une révision des conditions financières du contrat stipulées à l'article 38 du contrat de DSP CFC et de la jurisprudence des juridictions administratives réduisant la portée des révisions des conditions financières au cas d'aléas divers venant bouleverser l'économie du contrat de manière temporaire, ce qui permet la poursuite du contrat à des conditions financières révisées par les parties (théorie de l'imprévision).

Le bouleversement de l'équilibre économique du contrat en défaveur de délégataire n'est pas manifeste sur la période 2002 à 2009 inclus.

L'analyse des comptes 2009 confiée à Finances Consult fait état d'un résultat net positif cumulé de 2002 à 2009 dégagé par le délégataire(+ 1,431 M€) avec toutefois un résultat négatif sur l'exercice de 2009 (- 1,184 M€) dû par l'application par la maison-mère du délégataire pour la première fois en 2009 d'un intéressement non contractuel sur le chiffre d'affaire dégagé par la direction locale des CFC (incluant la contribution versée par la CTC) d'un montant de 1,070 M€ et répertorié dans les comptes sous l'intitulé «charges de structure» (voir ci-après). Lors de la réunion du 10 mai 2010 évoquée précédemment, la direction locale des CFC confirme que l'établissement de Corse a dégagé un résultat cumulé de 1,431 M€ sur la période 2002/2009 inclus. Après retraitement de l'intéressement non contractuel appliqué par la maison-mère du délégataire en 2009, **le résultat net cumulé 2002-2009 inclus dégagé par le contrat de DSP est ainsi de + 2,500 M€** avec un résultat net pour l'année 2009 légèrement négatif (- 208 K€) incluant l'application par la CTC des pénalités pour non réalisation de l'offre contractuelle en 2008 (206 K€).

Le caractère irréaliste de l'offre contractuelle avancé par le délégataire doit être pris en compte.

Les dernières évolutions relatives aux nouveaux matériels conduisant à l'immobilisation de l'ensemble des AMG depuis le 19 février 2010 rendent inapplicable le plan de transport correspondant à l'offre conventionnelle de 1 055 000 Train-Km (annexe 7 du contrat) pour 2010.

En conséquence, en application de l'article 5.3.1 et de l'annexe 8 point 1 a) du contrat, la CTC et le délégataire doivent trouver un accord pour évaluer les impacts financiers des aléas sur l'équilibre du contrat si ces aléas entraînent une évolution de +/- 5 % de l'offre de transport conventionnelle.

Par courrier du 1^{er} juillet 2010, la CTC propose à la Direction Générale de SNCF Proximités d'aboutir à un accord amiable, sur sa demande de prise en charge de coûts supplémentaires pour un **montant total arrêté à 1,309 M€ incluant le surcoût de la mise en œuvre des transports routiers de substitution** et une offre de transport fixée à **556 588 Train-Km voyageur, sur la période du 1^{er} janvier au 31 août 2010.**

Cette proposition de la CTC est acceptée par la Direction Générale SNCF Proximités par courrier du 13 juillet 2010.

EN CONSEQUENCE, IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 - Objet

Le présent protocole a pour objet de définir les conditions dans lesquelles les Parties entendent mettre en œuvre la révision des conditions financières et de l'offre de transport au titre de l'article 38 du contrat de délégation de service public, pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 août 2010.

Article 2 - Coûts supplémentaires pris en charge par la CTC sur la période du 1^{er} janvier au 31 août 2010

Conformément aux discussions intervenues entre les Parties, celles-ci conviennent de la prise en charge par la CTC des éléments suivants :

2.1 - Les contraintes législatives, réglementaires voire judiciaires (poste évalué par la SNCF dans ses courriers du 8 et 26 mai 2010 à 775 K€).

Les éléments auxquels la SNCF fait référence sont pour partie :

- la conséquence d'un conflit social interne à la SNCF dû, notamment, aux pratiques salariales de la société délégataire,
- les conséquences d'un jugement prud'homal sur les modalités d'intégration des primes dans le calcul du SMIC ayant conduit à une réévaluation à la hausse du salaire de base de certaines catégories d'agents.

Les parties s'accordent sur un partage à 50/50 de l'évolution de la masse salariale entre les 8 premiers mois de 2009 et de 2010.

Le montant à la charge de la CTC est ainsi de 388 K€ HT.

2.2 - L'astreinte des agents CFC (poste évalué par la SNCF dans ses courriers des 8 et 26 mai 2010 à 229 K€).

La mise en place d'une astreinte devrait participer à une amélioration de la qualité du service public.

La CTC prend en charge la totalité des coûts directs résultant des astreintes en 2010, laissant à la charge de la SNCF le coût des heures supplémentaires en cas d'intervention en raison des économies dégagées sur la mise en œuvre de services routiers de substitution.

Le coût à la charge de la CTC est de 206 K€ HT.

2.3 - Le recrutement de saisonniers pendant la période estivale (poste évalué par la SNCF à 117 K€ dans son courrier du 8 mai puis ramené dans son courrier du 26 mai à 58 K€).

Le besoin de recrutement de saisonniers n'étant pas remis en cause, il paraît difficile au vu du peu d'éléments transmis de rattacher ce poste à l'un des cas stipulés dans l'article 38 du contrat.

La CTC ne prend pas en charge ce poste.

2.4 - Le renforcement du cadre d'organisation (poste évalué par la SNCF le 8 mai à 480 K€ ramené le 26 mai à 377 K€).

La SNCF souhaite mettre en œuvre le recrutement de 10 cadres et maîtrise (le collège cadre et maîtrise compte actuellement 30 agents) et de 8 agents de conduite.

Sur 18 conducteurs comptabilisés en 2001, seulement 13 sont actuellement habilités à la conduite. A ce jour, 4 cadres et maîtrises ont été recrutés et 8 agents de conduite devaient être embauchés au 1^{er} juin 2010.

La CTC accepte une refacturation au réel sur la période concernée par la transaction des personnels déjà embauchés et du dirigeant BOT. Le coût prévisionnel est évalué à 309 K€ HT.

La CTC prend en charge ce poste au réel dans la limite des éléments de rémunération qui seront constatés et sur la base des justificatifs qui seront remis par la SNCF : copies contrat de travail et feuilles de paye.

2.5 - Les dépenses relatives à la Négociation Annuelle Obligatoire de 2009 (poste évalué par la SNCF à 132 K€).

Ce coût représente actuellement 11 K€ par mois.

Les parties s'accordent sur un partage à 50-50 du surcoût constaté à 88 K€.

Le coût à la charge de la CTC est de 44 K€ HT.

2.6 - Les charges de structure (intéressement non contractuel).

Ce poste ne figure pas dans la lettre de la SNCF du 28 mars 2010.

Dans son courrier du 8 mai 2010, la direction locale des CFC fait état d'une erreur des services financiers expliquant la facturation par la SNCF dans les comptes de 2009 d'un montant de 1,070 M€, ce qui correspond à un forfait de 4,80 % sur le chiffre d'affaires du contrat incluant la contribution versée par la CTC.

Dans son courrier du 28 mai 2010, la SNCF a revu à la baisse le taux et l'assiette d'application des frais de structure réduits ainsi à 2,5 % des recettes conventionnelles hors contribution de la CTC, soit 62 K€ sur la période concernée par la transaction contre 713 K€ proposés initialement.

Le montant ainsi réduit est du même ordre que pour l'année 2009 tel qu'il apparaissait dans le compte des charges tenu par les CFC au vu de l'analyse des comptes 2009 confiée à Finances Consult. Mais ce poste ne figure pas dans le compte d'exploitation prévisionnel de la DSP.

Le coût à la charge de la CTC est de 62 K€ HT.

2.7 - Substitutions routières

A l'occasion des comités de suivi de la DSP en date du 22 avril 2010 et du 3 mai 2010, la direction des CFC a sollicité la prise en charge des coûts d'affrètement d'autocars de substitution.

La prise en charge des substitutions routières à hauteur de 300 K€ a été proposé par la CTC et acceptés par la SNCF.

Le coût supplémentaire prévisionnel à la charge de la CTC lié aux substitutions routières entre le 1^{er} mars et le 31 août est de 300 K€ HT.

La CTC prend en charge ce poste au réel dans la limite des coûts qui seront constatés et sur la base des justificatifs qui seront remis par la SNCF : factures des entreprises prestataires.

2.8 - Elaboration par les CFC d'un Règlement de Sécurité d'Exploitation (RSE)

Les chemins de fer locaux dits « chemins de fer secondaires » assurant un service public régulier de transport de personnes relèvent du titre VI du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés (décret STPG) et sont soumis aux dispositions de l'article 28.

Selon l'article 28 de ce décret, l'exploitant d'un système de transport public guidé élabore un règlement de sécurité de l'exploitation (RSE) qui est transmis pour approbation au préfet par l'autorité organisatrice des transports.

L'arrêté du 23 mai 2003 décrit en son annexe 5 le contenu du RSE.

Le règlement précise les mesures de maintenance et d'exploitation nécessaires pour assurer pendant toute la durée d'exploitation du système, la sécurité des usagers, des personnels d'exploitation et des tiers.

Il prévoit également :

- un dispositif permanent de contrôle et d'évaluation du niveau de sécurité par analyse, surveillance, essais et inspections,
- les normes de qualité à mettre en œuvre pour l'exécution des tâches de sécurité.

Cette mission ne relève pas du forfait prévu à l'article 24 du contrat de DSP pour la réalisation par d'études en matière d'assistance technique nécessaires pour le suivi de la sécurité du réseau, études financées par la CTC sous forme de dotation annuelle inscrite dans le compte d'exploitation prévisionnel du contrat, le RSE étant un document de portée générale sur les modalités d'exploitation du réseau ferré corse.

La SNCF a remis à la CTC par courrier daté du 21 avril 2010 une proposition technique et financière.

Aux fins de satisfaire aux prescriptions légales intervenues postérieurement à la signature de la convention de DSP, la SNCF a donc missionné sa filiale INEXIA pour la rédaction du RSE pour un montant de 25 305 K€ HT.

Le délai nécessaire à la passation d'un avenant étant incompatible avec le délai réglementaire de transmission du RSE fixé au 31 mai 2010, la SNCF a engagé les frais nécessaires et a remis à la CTC le RSE ainsi réalisé.

La CTC prend en charge le coût d'élaboration du Règlement de Sécurité d'Exploitation des Chemins de Fer de la Corse, pour un montant supplémentaire arrêté à 25 305 € HT.

2.9 - Le montant total de prise en charge par la CTC sur la période du 1^{er} janvier au 31 août 2010 valant indemnité transactionnelle est évalué à :

- **1 309 000 € HT au titre de la contribution versée par la CTC pour l'équilibre du service, dont :**
 -
 - **700 000 € HT** valant indemnité transactionnelle **définitive** au titre des articles 2.1, 2.2, 2.5, 2.6 du présent protocole,
 - **609 000 € HT** valant indemnité réelle **provisoire** dont le montant sera réévalué selon les modalités définies aux articles 2.4 et 2.7 du présent protocole.
- **25 305 € HT** au titre des frais engagés par la SNCF **pour les prestations intellectuelles d'élaboration du règlement de sécurité de l'exploitation, valant indemnité transactionnelle définitive.**

Article 3 - Détermination de l'offre de transport

Lors de la réunion du 10 mai 2010, la CTC demande à la SNCF d'étudier la mise en œuvre d'une offre estivale équivalente à celle constatée en août 2008 soit 71 648 Train-Km voyageur au lieu des 56 000 Train-Km voyageur proposés par la SNCF.

Le délégataire confirme qu'il maintient l'objectif précédent de 815 000 Train-Km voyageurs/an, soit pour la période du 1^{er} janvier au 31 août 2010, 524 000 Train-Km voyageurs, y compris les cars de substitution.

En l'état, la proposition de la SNCF ne permet pas à la CTC de s'assurer du niveau de service qui sera mis en œuvre par le délégataire sur la période estivale 2010, alors que la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs dite «LOTI» oblige l'Autorité organisatrice des transports à définir le niveau de service attendu. Elle modifie les conditions de partage du risque d'exploitation, la CTC ne pouvant plus pénaliser le délégataire si ce dernier ne met pas en œuvre le service ferroviaire ou de substitutions routières attendu. Il est à noter que le contrat prévoit une clause de revoiture en cas d'aléa anormal conduisant à une évolution de +/- 5 % de l'offre. Enfin, cette proposition ne garantit pas suffisamment la CTC vis-à-vis d'une réclamation ultérieure sur les pertes de recettes.

La CTC considère que le maintien d'un niveau d'offre contractuel estival 2010 similaire à l'année 2008 se justifie pleinement puisque le délégataire dispose du même parc de matériels en service qu'à l'été 2008.

Les modalités de réalisation de l'offre 2010 seraient ainsi les suivantes :

- 280 137 Train-Km de janvier à avril : offre réelle mise en œuvre par les CFC,
- 137 000 Train-Km de mai à juin : offre proposée par le délégataire,
- 139 451 Train-Km de juillet au 31 août : offre identique à celle mise en œuvre en juillet et août 2008 (au lieu de 112 000 train-Km proposé par la SNCF).

Par ailleurs, à l'occasion des comités de suivi de la DSP en date du 22 avril 2010 et du 3 mai 2010, la direction des CFC a sollicité la prise en charge des coûts d'affrètement d'autocars de substitution.

Le niveau d'offre contractuel modifié à 556 588 Train-Km a été proposé par la CTC et accepté par la SNCF.

L'offre cible modifiée pour la période du 1^{er} janvier au 31 août 2010 est donc arrêtée à 556 588 Train-Km.

Article 4 - Modalités financières

Après l'expiration des délais de recours contentieux touchant à la délibération de l'Assemblée de Corse relative au présent protocole, la SNCF adressera à la CTC :

- une facture d'un montant de **700 000 € net majoré des frais réels engagés selon les modalités définies aux articles 2.4 et 2.7 au titre du** montant supplémentaire définitif de la contribution forfaitaire versée par la CTC pour le fonctionnement du service public du réseau des CFC pour la période du 1^{er} janvier 2010 au 31 août 2010 ; la TVA ne s'appliquant pas à une indemnité ne constituant pas la contrepartie d'une livraison de biens ou d'une prestation de services réalisée par le Délégué du profit de la Collectivité Territoriale de Corse,
- une facture d'un montant de **25 305,00 € HT soit de 30 264,78 € TTC** au titre de l'indemnité transactionnelle définitive relative à la prestation d'élaboration du RSE des CFC, la TVA s'appliquant s'agissant d'une subvention de fonctionnement, aux taux en vigueur.

La CTC procèdera au paiement sous 30 jours à compter de la réception de chaque facture de la SNCF et des justificatifs exigés aux articles 2.4 et 2.7 du présent protocole.

A défaut de paiement intégral dans le délai prévu pour leur règlement, les sommes dues seront majorées de plein droit, sans qu'il soit besoin d'une mise en demeure, d'intérêts moratoires calculés sur la base du taux légal d'intérêt de la Banque de France en vigueur à la date d'émission de la facture de la SNCF. Ces intérêts sont calculés à partir du premier jour suivant l'expiration du délai de paiement précité jusqu'à la date de paiement effectif de la facture. Le paiement des intérêts est exigible immédiatement.

Article 5 - Validité de la transaction

Le présent protocole constitue une transaction au sens des articles 2044 et suivants du code civil. Il a l'autorité de la chose jugée en dernier ressort en vertu de l'article

2052 du même code et ne pourra être attaqué en vertu des dispositions de l'article 2054 du code civil. Les parties conviennent que la présente transaction ne pourra donner lieu à rescision quand bien même il s'avérerait ultérieurement qu'elle a été conclue en exécution d'un titre nul.

Le présent protocole prend effet à compter de sa transmission au contrôle de légalité et de sa notification à la SNCF.

Les parties déclarent réciproquement renoncer définitivement et irrévocablement à toutes les réclamations, financières ou autres, auxquelles elles ont pu prétendre avant la signature du présent protocole, et renoncer à exercer tout recours gracieux ou contentieux devant quelque instance que ce soit, pour tout point objet du présent protocole, dès l'extinction définitive des voies de recours contre le présent protocole et les décisions l'approuvant, et notamment dès l'extinction définitive des voies de recours du Préfet dans le cadre de son contrôle de légalité.

Article 6 - Frais, honoraires et autres dépenses

Chaque Partie conserve à sa charge les frais, honoraires et toutes autres dépenses qu'elle a pu engager dans le cadre de la négociation et de l'établissement du présent accord transactionnel.

Article 7 - Compétence

Toute contestation qui surviendrait relativement à la conclusion, l'interprétation ou l'exécution du présent protocole entre les parties relèverait de la compétence exclusive du Tribunal Administratif de Bastia.

Fait en trois exemplaires originaux dont un pour chaque Partie.

A Ajaccio, le

Pour la CTC

Paul GIACOBBI, Président du Conseil Exécutif de Corse

Pour la SNCF

Jean-Pierre FARANDOU, Directeur Général de SNCF Proximités