

ASSEMBLEE DE CORSE

1 ERE SESSION ORDINAIRE DE 2024

REUNION DES 25 ET 26 AVRIL 2024

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

RIVALUTAZIONE DI A DUTAZIONE DI CUNTINUITÀ
TERRITORIALE

REVALORISATION DE LA DOTATION DE CONTINUITÉ
TERRITORIALE

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Le présent rapport vise à présenter les fondements juridiques et économiques de la demande de réindexation de la Dotation de continuité territoriale au titre des contrats de DSP en cours dans le cadre de la desserte aérienne et maritime de la Corse.

Partie I : Historique de la dotation de continuité territoriale

1992 - transfert de la « DCT » à la CdC :

Jusqu'en 1991, la dotation de continuité territoriale (DCT) était versée directement par l'Etat à l'Office des Transports de la Région de Corse (OTRC), ancêtre de l'OTC. Elle était alors indexée sur les tarifs de la SNCF.

La loi du 13 mai 1991 portant statut de la Collectivité territoriale de Corse la transféra à la CdC, conjointement à la responsabilité exclusive de contractualisation avec les transporteurs, de fixation des niveaux de service et des tarifs.

Elle en fit **une composante de la dotation générale de décentralisation (DGD)**, concours servi aux régions et aux départements pour financer la part des dépenses décentralisées non couverte par un transfert de ressources fiscales, dont la loi spécifiait alors qu'elle variait annuellement **selon le taux directeur de l'enveloppe nationale de DGF** :

Article 78-V de la loi du 13 mai 1991, aujourd'hui codifié L. 4425-26 du CGCT :

« L'État 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. »

La loi de 1991 affecta formellement la DCT au financement de la continuité territoriale.

Suite de l'article 78-V :

« Ce concours est consacré à la mise en œuvre des dispositions de l'article 73 de la présente loi. »

À noter : La DCT est la seule dotation de décentralisation attribuée au monde local qui soit affectée. A titre d'illustration, et pour rester dans le champ des transports, la DGD allouée en 2000-2002 aux régions du continent en contrepartie du transfert des

trains express régionaux (TER) fut totalement libre d'emploi.

En 1992, la CdC toucha ainsi sa première DCT, d'un montant de **125,8 M€** (825 MF)¹.

2002 - « Déspécialisation » de la DCT, acte I :

Certaines années, la DCT excédait le coût des compensations versées aux transporteurs. Parallèlement était instauré le PEI, générateur de besoins d'investissement importants.

Dans ce contexte, **la loi sur la Corse du 23 janvier 2002 vint desserrer la contrainte d'affectation.** Elle édicta :

« 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. »

La part excédentaire de la DCT pouvait donc désormais être récupérée par la CDC, sous condition d'emploi.

2009 - Désindexation de la DGD et par la même de la DCT

En 2007, l'Etat entreprit de ralentir la croissance de ses concours globaux aux collectivités : l'indexation mixte inflation + 50 % de la croissance économique céda la place à une indexation sur la seule inflation (puis un gel à partir de 2011).

Pour respecter cette nouvelle norme sans contraindre certaines dotations jugées prioritaires, il fallut en ralentir d'autres.

La DGD fut de celles-ci. Son gel fut instauré, de manière transitoire en 2009, 2010, 2011, puis pérenne aux termes de la loi de finances 2012.

L'article du CGCT relatif à la DCT fut reformulé en conséquence :

Extrait de l'article L. 4425-26 dans sa rédaction issue de la LFI 2012 :

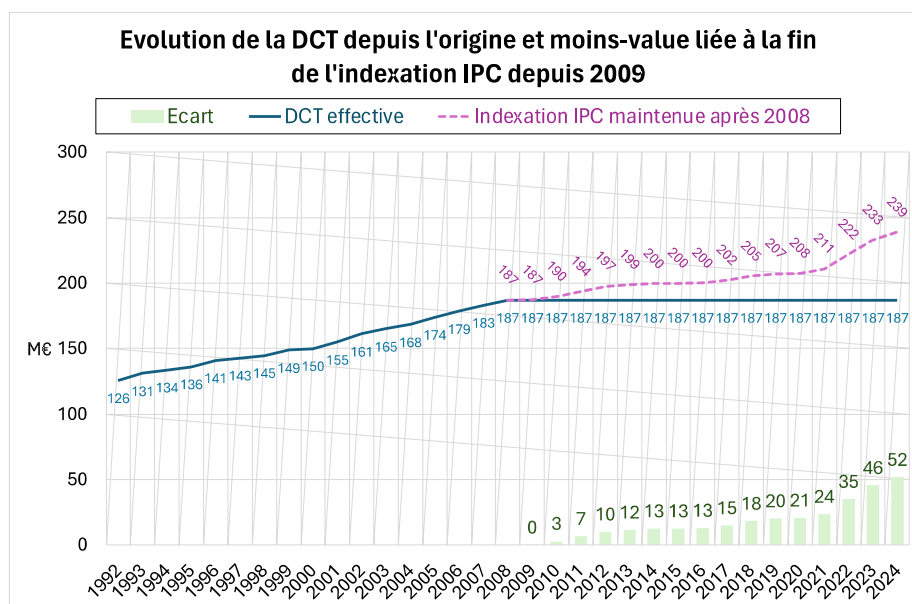
*« L'Etat verse à la Collectivité territoriale de Corse un concours individualisé au sein de la dotation générale de décentralisation de la collectivité territoriale de Corse, intitulé : « dotation de continuité territoriale », dont le montant évolue comme la dotation globale de fonctionnement. **Cette évolution ne s'applique pas à compter de 2009.** »*

Ainsi la DCT qui, en suivant la DGF, avait progressé de 48,7 % entre 1992 et 2008 (+ 2,5 %/an moyens), peu ou prou comme l'indice des prix à la consommation sur la même période (+ 48,8 %), se trouva **crystallisée aux 187,0 M€ atteints en 2008.**

En 2024, la perte de recette de la CdC eu égard à la poursuite d'une indexation IPC² depuis 2008, atteint **53 M€.**

¹ Montant égal, selon la loi, à celui que l'Etat versa pour la dernière fois à l'OTRC en 1991, majoré de l'indice des prix du PIB marchand.

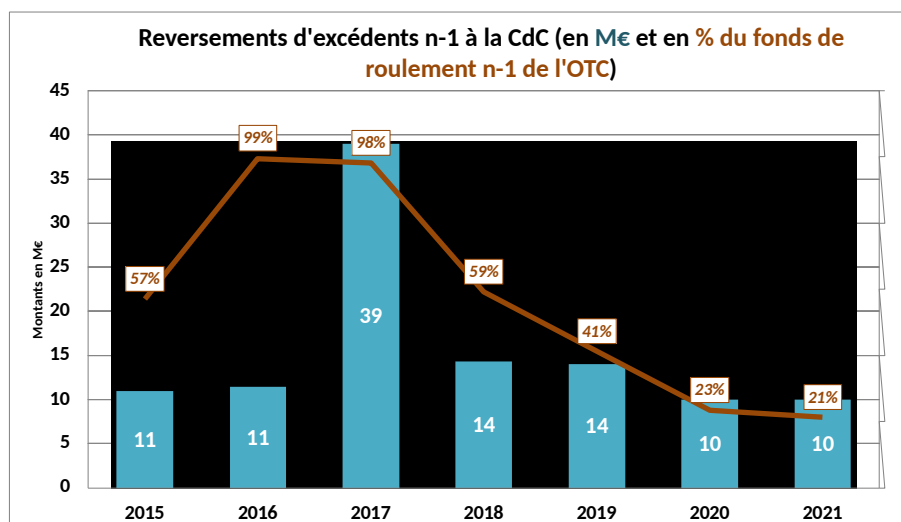
² IPC hors tabacs, calculé en moyenne annuelle.



2017 - « Déspécialisation » de la DCT, acte II :

Préambule : le contexte particulier du milieu des années 2010

À partir du milieu des années 2010, la balance DCT / dépenses OTC s'inversa. Des surplus furent dégagés, dont une part fut reversée à la CdC dans les deux cadres légaux de déspécialisation (celui de 2002 - cf. supra, puis celui de 2017 - cf. infra) : au total 110 M€ sur 7 ans.



Cette embellie procède en partie de la détente des prix énergétiques intervenue à l'époque. Mais sa source première réside dans **des choix de niveau de service et de gestion**. Les dépenses hors le strict champ des DSP ont été réduites d'environ 20 M€ par le choix fait de mettre fin à l'aide sociale maritime (versée aux transporteurs maritimes exploitant des lignes complémentaires sous contrat d'OSP en contrepartie de l'application de tarifs sociaux) ou encore au financement par l'OTC des aides aux acteurs sportifs et culturels.

La seconde étape de « déspecialisation »

Dans ce contexte particulier, la loi de finances pour 2017 du 29 décembre 2016 (article 142), complétée par la loi du 7 mars 2017 ratifiant les ordonnances budgétaires, financières et fiscales applicables à la Collectivité de Corse (article 4), franchit un second pas vers le libre-emploi de la DCT par la CdC.

La possibilité d'affectation des surplus fut élargie : *« à la rénovation ou à la réalisation d'infrastructures routières et ferroviaires ou à des opérations d'investissement s'inscrivant dans le cadre d'un projet global de développement du territoire de la Corse, notamment au titre des politiques publiques menées en faveur des territoires de l'intérieur et de montagne. »*

En est découlée la rédaction consolidée toujours en vigueur aujourd'hui des modalités d'affectation des surplus de DCT :

« Les reliquats disponibles sont affectés en priorité à la réalisation d'équipements portuaires et aéroportuaires destinés au transport et à l'accueil de voyageurs et de marchandises, puis à la rénovation ou à la réalisation d'infrastructures routières et ferroviaires ou à des opérations d'investissement s'inscrivant dans le cadre d'un projet global de développement du territoire de la Corse, notamment au titre des politiques publiques menées en faveur des territoires de l'intérieur et de montagne. »

Cet élargissement des possibilités d'utilisation du reliquat de DCT fut obtenu au titre de la prise en compte de deux facteurs de nature différente :

- L'augmentation du reliquat en l'état de la gestion vertueuse de l'enveloppe de DCT mise en œuvre à compter de décembre 2015 (la gestion antérieure ne permettait de fait aucun reliquat) : exemple des 130 M€ annuels dans le secteur maritime ;
- Le refus du Gouvernement de l'époque d'ouvrir une discussion sur le rattrapage structurel à mettre en œuvre en faveur de la montagne et de l'intérieur, alors même que la non réunion du comité de massif depuis 1985 avait fait perdre des dizaines de M€ à la Corse ;

Après mars 2017, le champ des emplois autorisés de la DCT en sus des compensations maritimes et aériennes est ainsi devenu tellement vaste que la spécialisation peut désormais être considérée comme de façade (à ceci près que le contrôle de légalité conserve des prérogatives de contrôle formel inexistantes ailleurs ...).

2016-2017 - Aller-retour législatif relatif à l'indexation de la DCT sur la TVA nationale

Étape 1 : la loi de finances pour 2017 (article 149)

En loi de finances 2017, l'Etat consentit à remplacer l'inerte DGF des régions par une fraction de TVA nationale, dont la variation réplique tendanciellement la croissance économique en valeur, soit +3% à +3,5%/an. La substitution prenait effet avec un an de décalage, en 2018.

La Corse bénéficia d'un traitement *en apparence* favorable : l'Etat accepta **d'adjoindre à la DGF transformée en TVA l'intégralité de la DGD régionale, soit la DCT (187 M€) et les fractions de DGD fléchées sur d'autres compétences de la CdC (90 M€).**

À vrai dire, ce traitement n'avait rien de spécialement favorable.

La DGF de la CdC, a fortiori après les ponctions de l'État intervenues entre 2014 et 2017³, était alors de loin la plus faible de France métropolitaine. Il y avait à cela une explication majeure : la volumineuse DGD dont les autres régions avaient hérité en 2000-2002 en compensation du transfert déjà évoqué supra de la compétence ferroviaire avait été transformée⁴ en DGF en 2004. Elle fit donc partie de l'assiette en TVA en 2018.

En 2004, c'est au regard de son caractère « affecté » que la DCT échappa à cette globalisation au sein de la DGF.

L'intégration par la LFI 2017 de l'intégralité de la DGD de la CdC, y compris la DCT, aux dotations remplacées par une fraction de TVA ne faisait donc qu'assurer une égalité de traitement entre la Corse et les régions continentales.

Étape 2 : la loi de finances pour 2018 (article 165)

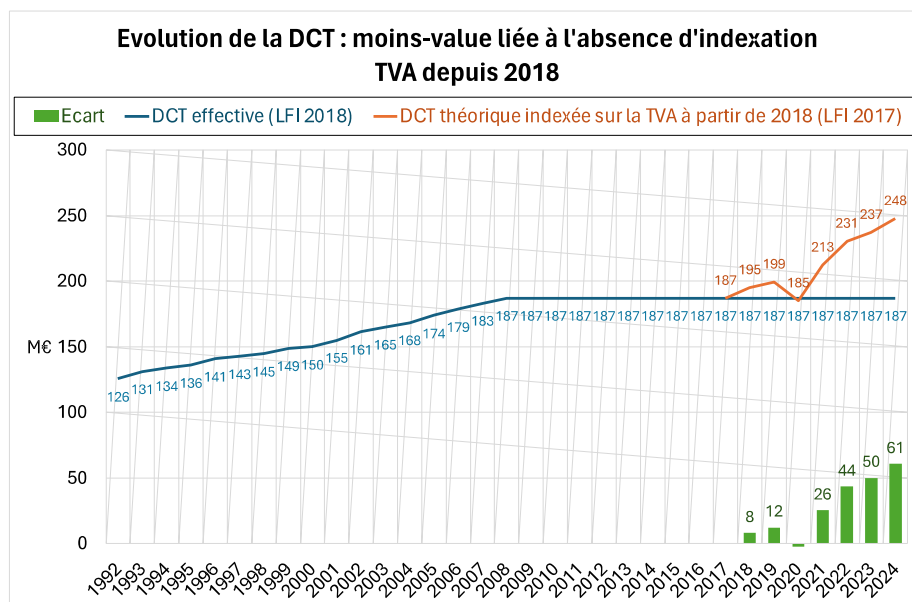
Un an plus tard, à quelques mois de la mise en application de la substitution DGF/DGD - TVA, le Gouvernement se ravisa.

Lors de l'examen de la loi de finances 2018, il fit voter **un amendement excluant la DCT de l'assiette de dotations transformée en TVA.**

7 ans plus tard, le coût de cette perte d'indexation sur la TVA apparaît substantiel. De 2017 à 2024 (inscription LFI), le produit national de TVA a crû de 32,5 %. Ce taux de progression aurait hissé la DCT à **248 M€ en 2024, 61 M€ au-delà des 187 M€ figés** (199 M€ d'écart en cumul 2018-2024).

3 Au point que la Corse devint la seule région de France métropolitaine en situation de « DGF négative ». Une fois la dotation forfaitaire de DGF ramenée à zéro, l'Etat effectua ses ponctions sur les recettes fiscales de la Collectivité. Le prélèvement annuel correspondant (-3,5 M€/an) existe toujours aujourd'hui.

4 A hauteur de 95 %.



La justification du retour en arrière de l'État figure dans l'exposé des motifs de l'amendement gouvernemental⁵ : **en tant que ressource affectée, la DCT être fondue dans une masse plus large.**

Cette justification ne résiste pas à l'analyse :

- En cette fin 2017, comme décrit supra, la déspecialisation de la DCT était déjà largement avancée. Il eût été parfaitement imaginable de la pousser à son terme en banalisant totalement la dotation, qui reste la seule affectée dans l'édifice des dotations d'Etat aux collectivités françaises.
- **Dans un cadre de spécialisation maintenue, donc de volonté de maintien du traçage de la dotation, rien n'aurait interdit de créer une fraction ad hoc de TVA.**
 - o En 2024, la CdC touche non moins de 4 fractions distinctes de TVA nationale (compensatrices respectivement de certaines dotations régionales hors DCT, de la CVAE régionale, de la CVAE départementale et de la TFPB départementale).
 - o En créer une cinquième était techniquement réalisable.

Il est d'ailleurs possible de retourner l'argument du Gouvernement : précisément de par son caractère affecté, la DCT ne saurait être déconnectée des charges principales qu'elle couvre, dont le dynamisme est structurel (cf. parties II et III), méritant par là même une indexation.

⁵ Extrait de l'exposé des motifs de l'amendement :

« (...) La loi de finances pour 2017 a octroyé de nouvelles ressources fiscales dynamiques aux régions : l'article 149 de la LFI pour 2017 a prévu l'affectation à compter de 2018 d'une fraction de TVA aux régions, en contrepartie de la suppression de leur dotation globale de fonctionnement (DGF). La collectivité de Corse ne percevant pas de DGF, c'est le montant de la dotation générale de décentralisation de droit commun qui sera converti en fraction de TVA. (...)

La dotation de continuité territoriale étant une ressource affectée, le cas échéant majoré de sommes versées par toute autre personne publique, et en particulier la Communauté européenne, elle est exclue du mécanisme de conversion en TVA. »

Cette exclusion de la DCT des ressources transformées en TVA contribue à expliquer l'atypisme de la structure de ressources de la CdC et sa conséquences malheureuse : un dynamisme des recettes nettement inférieur à celui des autres régions et départements français, surtout en contexte d'inflation.

Il est symptomatique d'observer que, en 2022, **la TVA, poste dynamique et protecteur contre de l'inflation, représente seulement 20 % des recettes de fonctionnement de la CdC contre 55% dans les régions continentales et 35 % dans le total consolidé régions + départements⁶.**

Partie II : L'augmentation des coûts constatés dans les comptes des délégataires en 2023 et pour les années futures

Les compensations versées aux délégataires pour la période 2023-2029 pour les DSP maritimes et pour la période 2024-2027 pour les nouvelles DSP aériennes prises en compte dans la prospective financière de l'OTC sont **les montants plafonds contractuels** issus des comptes d'exploitation prévisionnels en annexe des contrats :

- Soit 109 M€/an pour les DSP maritimes,
- Soit 121,5 M€/an pour les DSP aériennes.
- Soit un **total de 230 M€/an** versés aux délégataires.

Pour autant, l'analyse des comptes et des coûts des délégataires en 2023 et du prévisionnel actualisé 2024 **font déjà état de surcoûts significatifs par rapport aux comptes d'exploitation prévisionnels** qui seront, au plus tard, répercutés à l'OTC lors des futures générations de DSP.

L'augmentation des coûts concernant les DSP maritimes :

Les contrats de délégation de service public concernant la desserte maritime de Corse ont été signés avec deux compagnies délégataires, Corsica Linea et La Méridionale, et sont entrés en vigueur en janvier 2023, pour une durée de 7 ans.

En raison d'un contexte économique marqué par une inflation importante, les coûts présentés par les candidats dans leurs offres étaient déjà fortement supérieurs à ceux des précédentes DSP.

Néanmoins, et ce alors que nous entrons seulement dans la deuxième année du contrat, des surcoûts majeurs sont déjà présentés par les compagnies dans les comptes réalisés 2023 et dans l'actualisation des prévisions pour 2024. Ces informations sont recueillies lors de la tenue des comités de suivi juridique économique et environnementaux chaque trimestre.

Ces surcoûts concernent en particulier :

1. Les coûts de personnel

⁶ Pour les besoins de ce calcul, les CVAE départementales, touchées pour la dernière fois en 2022 avant d'être transformées par des fractions de TVA en 2023, est précisément agrégée aux fractions de TVA.

2. Les charges d'exploitation, dont certains postes ont connu une inflation très supérieure aux prévisions (manutention.....)
3. Les charges de carburant, en raison de l'entrée en vigueur progressive des ETS à partir de 2024

Le surcoût en 2023 par rapport aux prévisions du contrat s'établit à 21,3 M€ sur l'ensemble des lots de la DSP maritime, tandis que les prévisions des coûts en 2024 font état d'un surplus de **24 M€** sur cet exercice. Pour les exercices suivants, la tendance qui se dessine est la même, avec un surcoût supplémentaire lié à la montée en charge progressive des ETS (qui devraient représenter un surcoût de 19,0M€ en 2026 par rapport au contrat).

Les coûts totaux (périmètres SIEG et non-SIEG confondus) des 5 lots de la DSP maritime sont présentés dans le tableau ci-après.

	Budget 2023	Réel 2023	Ecart (en €)	Ecart (en %)
Personnel navigant	€ (44 250 166)	(50 479 156)	(6 228 990)	14,1 %
Personnel sédentaire (à terre)	€ (16 272 196)	(20 856 119)	(4 583 923)	28,2 %
Total coûts de personnel	€ (60 522 363)	(71 335 275)	(10 812 912)	17,9 %
Frais commerciaux passagers	€ (6 430 816)	(7 422 847)	(992 031)	15,4 %
Frais commerciaux autos	€ (2 380 827)	(2 687 760)	(306 933)	12,9 %
Frais commerciaux fret	€ (5 390 235)	(4 506 974)	883 261	- 16,4 %
Total frais commerciaux	€ (14 201 877)	(14 617 580)	(415 703)	2,9 %
Manutention	€ (37 494 139)	(38 208 654)	(714 515)	1,9 %
Frais de ports	€ (10 221 818)	(11 804 770)	(1 582 952)	15,5 %
Entretien passagers	€ (2 622 744)	(3 293 795)	(671 051)	25,6 %
Vivres (à commercialiser)	€ (3 697 257)	(4 948 500)	(1 251 243)	33,8 %
Vivres pour l'équipage	€ (2 334 814)	(2 341 044)	(6 229)	0,3 %
Approvisionnements	€ (6 769 421)	(8 973 426)	(2 204 005)	32,6 %
Communication	€ (1 363 455)	(1 617 926)	(254 472)	18,7 %
Assurances	€ (3 651 275)	(3 917 908)	(266 633)	7,3 %
Informatique	€ (2 201 263)	(2 722 894)	(521 631)	23,7 %
Impôts et taxes	€ (1 712 563)	(1 831 364)	(118 802)	6,9 %
Frais de structure société délégataire	€ (6 906 735)	(9 208 991)	(2 302 256)	33,3 %
Maintenance et entretien	€ (24 035 928)	(27 978 842)	(3 942 915)	16,4 %
Coût d'affrètement des navires	€ (29 355 006)	(32 174 541)	(2 819 535)	9,6 %
Coût de mise à disposition des navires	€ (11 321 245)	(9 263 501)	2 057 744	- 18,2 %
Total charges	€ (143 687 662)	(158 286 157)	(14 598 495)	10,2 %

d'exploitation

Total charges carburant € (57 018 123) (52 478 513) 4 539 610 - 8,0 %

Total coûts € (275 430 025) (296 717 526) (21 287 501) 7,7 %

Les coûts totaux sur la DSP maritime en 2023 sont supérieurs de 8 % aux prévisions des contrats, ce qui représente un surcoût total de 21,3M€.

Il est à noter que les recettes totales sont en légère hausse (+ 5 %) par rapport aux prévisions des contrats, ce qui représente 7,8 M€.

Le déséquilibre financier par rapport aux prévisions des contrats s'établit donc à 13,5 M€ sur l'exercice 2023.

Les coûts relevant du périmètre SIEG des 5 lots de la DSP maritime sont présentés dans le tableau ci-après.

	Budget	Réel	Ecart (en €)	Ecart (en %)
Personnel navigant	€ (32 595 201)	(37 634 814)	(5 039 613)	15,5 %
Personnel sédentaire (à terre)	€ (11 938 711)	(15 425 007)	(3 486 296)	29,2 %
Total coûts de personnel	€ (44 533 912)	(53 059 821)	(8 525 909)	19,1 %
Frais commerciaux passagers	€ (927 924)	(1 234 145)	(306 221)	33,0 %
Frais commerciaux autos	€ (274 630)	(347 040)	(72 411)	26,4 %
Frais commerciaux fret	€ (5 164 042)	(4 288 741)	875 301	- 16,9 %
Total frais commerciaux	€ (6 366 596)	(5 869 926)	496 669	- 7,8 %
Manutention	€ (35 927 672)	(36 381 477)	(453 805)	1,3 %
Frais de ports	€ (7 679 224)	(8 828 010)	(1 148 786)	15,0 %
Entretien passagers	€ (231 606)	(357 012)	(125 406)	54,1 %
Vivres (à commercialiser)	€ (422 502)	(657 984)	(235 482)	55,7 %
Vivres pour l'équipage	€ (1 742 828)	(1 785 951)	(43 123)	2,5 %
Approvisionnements	€ (5 045 097)	(6 770 836)	(1 725 739)	34,2 %
Communication	€ (105 425)	(163 383)	(57 959)	55,0 %
Assurances	€ (2 735 910)	(2 930 385)	(194 474)	7,1 %
Informatique	€ (1 641 106)	(2 058 031)	(416 925)	25,4 %
Impôts et taxes	€ (1 271 080)	(1 382 478)	(111 398)	8,8 %
Frais de structure société délégataire	€ (5 097 029)	(6 861 143)	(1 764 113)	34,6 %
Maintenance et entretien	€ (17 625 884)	(20 600 337)	(2 974 453)	16,9 %
Coût d'affrètement des navires	€ (22 073 095)	(24 029 107)	(1 956 012)	8,9 %
Coût de mise à disposition des navires	€ (8 247 211)	(6 713 025)	1 534 186	- 18,6 %
Total charges	€ (109 845 670)	(119 519 158)	(9 673 489)	8,8 %

d'exploitation

Total charges carburant SIEG	€	(42 200 615)	(39 170 265)	2 526 979	- 6,0 %
-------------------------------------	---	--------------	--------------	-----------	---------

Total coûts	€	(202 946 793)	(217 619 171)	(15 175 749)	7,5 %
--------------------	---	---------------	---------------	--------------	-------

Les coûts relevant du périmètre SIEG sur la DSP maritime en 2023 sont supérieurs de 8% aux prévisions des contrats, ce qui représente un surcoût total de 15,2M€.

Il est à noter que les recettes relevant du périmètre SIEG sont stables par rapport aux prévisions des contrats.

Le déséquilibre financier sur le périmètre SIEG par rapport aux prévisions des contrats s'établit donc à 15,2 M€ sur l'exercice 2023.

Si la plupart des postes de coûts ont été impactés à la hausse par la tendance inflationniste récente, certains postes en particulier sont à l'origine de la hausse importante observée :

- Les coûts de personnel sont en hausse de 19 % par rapport aux prévisions du contrat, soit une hausse de 8,5 M€ sur le périmètre SIEG pour l'ensemble des lots. Les délégataires expliquent ces hausses par des renégociations salariales ayant abouti à des revalorisations plus importantes que prévues dans le contrat ainsi qu'à un besoin en personnel supplémentaire dû à une activité accrue. La hausse est répartie entre le personnel navigant et sédentaire comme suit :
 - + 16 % sur le personnel navigant, soit + 5,0 M€ ;
 - + 29 % sur le personnel sédentaire, soit +3,5M€.
- Les coûts de maintenance et d'entretien des navires sont également en hausse de 17 % par rapport aux prévisions des contrats, soit une hausse de 3,0 M€ sur le périmètre SIEG pour l'ensemble des lots. Les délégataires expliquent cette hausse par l'inflation observée sur ce poste ainsi que par l'avarie grave d'un navire ayant dû être remplacé, engendrant ainsi des coûts non prévus.
- Les frais de structure des sociétés délégataires sont également en hausse de 35 % par rapport aux prévisions des contrats, soit une hausse de 1,8 M€ sur le périmètre SIEG pour l'ensemble des lots. Les délégataires expliquent ces hausses par des frais de gestion en forte augmentation.
- De même, les frais d'approvisionnement sont en hausse de 34 % par rapport aux prévisions des contrats, soit une hausse de 1,7 M€ sur le périmètre SIEG pour l'ensemble des lots. Les délégataires expliquent cette hausse par une inflation sur ce poste très supérieure aux prévisions, en particulier concernant les lubrifiants (prix multiplié par 2,5 en trois ans) et la soude nécessaire au fonctionnement des scrubbers.

- Enfin, la hausse des coûts d'affrètement est en grande partie compensée par la baisse des coûts de mise à disposition des navires, ce qui correspond à des modifications du plan de flotte.

Les coûts relevant du périmètre SIEG des 5 lots de la DSP maritime sont présentés dans le tableau ci-après. La comparaison porte sur les prévisions **pour l'exercice 2024** du contrat par rapport aux dernières prévisions pour ce même exercice.

	2024 Contrat	2024 Prévisions actualisées	Ecart (en €)	Ecart (en %)
Personnel navigant	€ (33 162 236)	(40 586 872)	(7 424 636)	22,4 %
Personnel sédentaire (à terre)	€ (12 082 521)	(15 246 002)	(3 163 482)	26,2 %
Total coûts de personnel	€ (45 244 757)	(55 832 874)	(10 588 117)	23,4 %
Frais commerciaux passagers	€ (932 881)	(1 264 410)	(331 529)	35,5 %
Frais commerciaux autos	€ (276 027)	(320 493)	(44 467)	16,1 %
Frais commerciaux fret	€ (5 186 198)	(4 637 693)	548 506	- 10,6 %
Total frais commerciaux	€ (6 395 106)	(6 222 596)	172 509	- 2,7 %
Manutention	€ (36 078 530)	(37 996 398)	(1 917 868)	5,3 %
Frais de ports	€ (7 705 426)	(9 260 500)	(1 555 074)	20,2 %
Entretien passagers	€ (233 165)	(421 851)	(188 686)	80,9 %
Vivres (à commercialiser)	€ (425 001)	(654 769)	(229 769)	54,1 %
Vivres pour l'équipage	€ (1 743 102)	(2 142 895)	(399 794)	22,9 %
Approvisionnements	€ (5 016 253)	(7 616 686)	(2 600 432)	51,8 %
Communication	€ (106 923)	(166 472)	(59 549)	55,7 %
Assurances	€ (2 751 232)	(3 029 223)	(277 991)	10,1 %
Informatique	€ (1 689 107)	(2 199 238)	(510 131)	30,2 %
Impôts et taxes	€ (1 302 385)	(1 655 159)	(352 774)	27,1 %
Frais de structure société délégataire	€ (5 187 527)	(6 902 569)	(1 715 042)	33,1 %
Maintenance et entretien	€ (19 428 662)	(20 235 153)	(806 491)	4,2 %
Coût d'affrètement des navires	€ (20 130 692)	(22 527 674)	(2 396 982)	11,9 %
Coût de mise à disposition des navires	€ (8 721 448)	(6 654 778)	2 066 670	- 23,7 %
Total charges d'exploitation	€ (110 519 453)	(121 463 365)	(10 943 913)	9,9 %
Total charges carburant SIEG	€ (40 741 373)	(43 279 094)	(2 632 729)	6,5 %
Total coûts	€ (202 900 688)	(226 797 930)	(23 992 250)	11,8 %

Les coûts relevant du périmètre SIEG sur la DSP maritime en 2024 devraient être

supérieurs de 12 % aux prévisions des contrats, ce qui représente un surcoût total de 24,0 M€.

Il est à noter que les recettes relevant du périmètre SIEG seraient en hausse de 4 % par rapport aux prévisions des contrats, soit un surplus de 3,9 M€.

Le déséquilibre financier sur le périmètre SIEG par rapport aux prévisions des contrats devrait donc s'élever à 20,1 M€ sur l'exercice 2024.

Si l'ensemble des postes seraient en hausse par rapport aux prévisions initiales du contrat, certains postes sont en grande partie responsables de l'augmentation observée :

- Les coûts de personnel devraient augmenter de 10,6 M€ (+ 23 %) par rapport aux prévisions du contrat, avec des hausses de + 22 % sur le personnel navigant et + 26 % sur le personnel sédentaire.
- Les coûts d'approvisionnements devraient également augmenter de 2,6 M€ (+ 52 %) par rapport aux prévisions du contrat.
- Les frais de maintenance devraient augmenter de 1,9 M€ (+ 5 %) par rapport aux prévisions du contrat.
- Les frais de structure des sociétés délégataires devraient augmenter de 1,7 M€ (+ 33 %) par rapport aux prévisions du contrat.
- Les frais de ports devraient augmenter de 1,6 M€ (+ 20 %) par rapport aux prévisions du contrat.
- Les coûts de maintenance et d'entretien devraient augmenter de 0,8 M€ (+ 4 %) par rapport aux prévisions du contrat.
- La hausse des coûts d'affrètement est en grande partie compensée par la baisse des coûts de mise à disposition des navires, ce qui correspond à des modifications du plan de flotte.

Malgré une baisse des prix du carburant par rapport à la date de signature du contrat de DSP, les coûts associés ont vocation à augmenter en raison de la mise en place des ETS.

Les coûts de carburant sont également en hausse par rapport aux prévisions du contrat pour 2024 : + 7 %, soit un surcoût de 2,6 M€.

Deux effets se combinent sur ce poste et se compensent partiellement :

1. Au moment de la signature des contrats de DSP, le coût de carburant était environ à son pic, en raison d'une conjoncture économique défavorable. Les délégataires ont donc mis en place des stratégies de couverture des prix de leurs carburants.
Néanmoins, les coûts du carburant ont finalement baissé au cours de l'année 2023, ce qui explique l'économie de 2,5 M€ réalisée sur le périmètre SIEG sur

les charges de carburant en 2023, par rapport aux prévisions plus prudentes qui avaient été réalisées.

2. La mise en place des ETS, de façon progressive à partir de l'exercice 2024 (directive n° 2003/87/UE), implique une hausse majeure du poste du carburant sur la DSP. Dès 2024, et malgré la baisse des prix du carburant présentée au premier point, le coût du carburant sur le périmètre SIEG est donc supérieur aux prévisions de 2,6 M€.

La directive prévoit une progressivité dans les obligations de restitution des quotas : 40 % en 2024, 70 % en 2025 et 100 % à partir de 2026.

Les dernières estimations du coût supplémentaire lié aux ETS entre 2024 et 2029 sont présentées dans le tableau ci-dessous, pour l'ensemble des lots et sur les deux périmètres (SIEG et non-SIEG), la répartition des ETS entre ces deux périmètres n'étant pas encore fixée :

En k€		2024	2025	2026	2027	2028	2029
Montant des ETS (périmètres SIEG et non-SIEG confondus)		6 999	12 893	18 959	18 877	19 702	20 782

L'augmentation des coûts des DSP aériennes par rapport à la moyenne 2020-2023 :

L'augmentation des coûts des compagnies aériennes opérant des dessertes en France métropolitaine et notamment sur les liaisons des DSP aériennes corses est particulièrement significative sur les rubriques suivantes :

1. Les coûts liés à la décarbonation du secteur aérien
2. Les coûts de carburant (prix matière)
3. Les redevances de navigation aérienne

De manière plus générale, tous les postes de coûts sont en progression en raison d'une inflation élevée, notamment les ressources humaines à haut niveau de qualification, très utilisées dans le secteur aérien.

Enfin, les évolutions du service public aérien visant à améliorer la continuité territoriale et l'attractivité du territoire et à l'impérieuse nécessité de qualité de service au « résident » (médical...) ont également conduit à une hausse des compensations financières, telles que la baisse du « tarif résident » mise en œuvre depuis 2020 et l'amélioration des dessertes de bord à bord sur les aéroports de Calvi et Figari à compter de 2024. Les aéroports précités constituant le maillon essentiel de l'aménagement et du développement des microrégions Balagne et Extrême-Sud.

Les surcoûts totaux, par rapport à la période 2020-23, sont évalués en moyenne annuelle à + 56 M€, dont 75 % (+ 42 M€) de surcoûts subis et 25 % (14 M€) liés à des décisions du territoire pour l'amélioration du service public aérien.

Surcoûts en moyenne annuelle	m€
Décarbonation du secteur aérien	12
Carburant (prix matière)	6
Redevances de navigation	2
Inflation (sur autres postes de coûts)	22
Amélioration du service public aérien	14
TOTAL	56

⇒ **Evolution des coûts liés à la décarbonation du secteur aérien**

Les obligations du secteur sont régies par deux réglementations différentes

- **Le système d'échange de quotas d'émissions européen : SEQE-UE ou EU ETS - European Emissions Trading System**

Depuis 2012, les compagnies sont soumises à la directive européenne 2008/101/CE intégrant les activités aériennes dans le système d'échange de quotas d'émission européen de gaz à effet de serre :

- Il s'agit d'un système de plafonnement et d'échanges de quotas d'émissions mis en place pour les vols intra-européens.

Dans ce système, les compagnies aériennes doivent mesurer leurs émissions et rendre chaque année autant de quotas d'émissions que leurs émissions vérifiées.

- Dans le cadre de l'accord politique du 7 décembre 2022 entre le conseil de l'Union européenne et le Parlement européen *sur « la révision des règles du système européen d'échange de quotas d'émission (SEQE-UE) applicables au secteur de l'aviation »*, les quotas gratuits accordés au secteur de l'aviation seront intégralement supprimés en 2026 et les quotas seront entièrement soumis au système d'enchères à partir de 2026.

(le groupement Air Corsica-Air France et Air Corsica a précisé dans ses offres disposer de quotas gratuits équivalents à 40 % du total des quotas nécessaires à son activité pour l'année 2024 et à 25 % en 2025).

- Le marché, assez stable depuis sa création, s'est trouvé perturbé en 2021 par les choix réglementaires en sortie de pandémie.

Le prix du quota, qui était d'environ de 30 €/tonne en janvier 2021, varie en 2023 entre 80 et 95 € la tonne.

Le marché du quota carbone demeure haussier et est renforcé tant par la reprise du transport aérien que par l'application de réglementations similaires dans d'autres secteurs d'activité.

- **Le mécanisme de compensation instauré par l'article 147 de la loi Climat et résilience**

L'article 147 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 *portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets* (dite loi Climat et résilience) oblige les compagnies aériennes à compenser les émissions de gaz à effet de serre de leurs vols intérieurs. Cet article a été complété par un décret d'application publié le 27 avril 2022.

Cette obligation de compensation des émissions de gaz à effet de serre s'applique aux exploitants d'aéronefs soumis au système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE-UE) : les vols Corse-continent (vols intérieurs métropolitains) sont ainsi inclus dans le périmètre de cet article de loi.

Calendrier et modalités d'application

Pour l'année 2022, les exploitants d'aéronefs concernés par le dispositif devaient compenser 50 % de leurs émissions. Ce pourcentage passe à 70 % en 2023 pour concerner l'ensemble de leurs émissions dès 2024.

De plus, le pourcentage minimum d'émissions réduites ou séquestrées par des projets situés dans l'Union européenne est fixé à 20 % pour les émissions de 2022, 35 % pour les émissions de 2023, 50 % pour les émissions de 2024. Pour les émissions de 2025 et des années suivantes, le pourcentage devra être d'au moins 50 % et sera déterminé par révision de l'arrêté du 26 avril 2022, au plus tard le 30 juin 2024.

Les taxes induites par les obligations de la « loi climat et résilience » sur le carburant durable

Depuis le 1^{er} janvier 2022, la loi « Climat et résilience » impose aux transporteurs aériens l'utilisation d'un pourcentage réglementaire d'avitaillement en carburant durable (SAF), pour les vols nationaux métropolitains. Ces produits n'étant pas encore forcément disponibles dans tous les aéroports, les obligations se matérialisent par une surcharge facturée par les essenciers à ce titre dite TIRUERT. Cette surcharge correspond en 2023 à 1 % d'inclusion réglementaire de carburant durable en moyenne par les essenciers sur l'ensemble des avitaillements. Ce pourcentage va s'accroître à 1,5 % en 2024 et sera de 2 % à compter de 2025 dans la cadre de l'application d'obligations, non plus françaises, mais européennes au titre de la mise en œuvre du règlement « ReFuelEU Aviation ». Les montants unitaires facturés par les avitailleurs suivent donc une tendance haussière pour les années futures.

⇒ **Evaluation des surcoûts attachés au mécanisme de compensation mis en place par le système d'échange européen SEQE-UE et par l'article 147 de la loi Climat et résilience**

Les coûts relatifs aux réglementations SEQE-UE et à la loi Climat et Résilience sont **évalués à plus de 77 M€ sur la durée totale des prochaines DSP**, tels qu'évalués par les candidats retenus pour l'exploitation des DSP Corse-Continent de la période 2024-2027.

Coûts décarbonation (DSP Corse-continent)

en M€	référence	année	année	année	année	Cumul	Moyenne
	2022	2024	2025	2026	2027	2024-27	2024-27
EU-ETS	5,7	7,9	11,3	15,7	16,1	51,0	12,8
Climat résilience	0,9	3,4	4,0	4,1	4,3	15,9	4,0
Carburant durable (Tiruert)	0,7	1,4	3,0	3,0	3,0	10,3	2,6
Total	7,3	12,7	18,3	22,8	23,4	77,2	19,3
Surcoût annuel		5,3	11,0	15,5	16,1	47,9	12,0

Le coût total de « décarbonation » s'établit à 19 M€ en moyenne annuelle sur la période 2024-2027, soit un surcoût de + 12 M€ par rapport à 2022 (évalué à 7 M€).

Les coûts sont en forte progression d'une année sur l'autre avec l'effet de la suppression progressive des quotas gratuits et la montée en puissance des obligations réglementaires :

Ainsi, sur l'année 2027 (année 4 de la DSP), le coût de décarbonation dépassera les 23 M€ en 2027, soit un surcoût de + 16 M€ par rapport à 2022.

Ces surcoûts correspondent aux dispositions réglementaires actuelles et sont susceptibles d'être encore plus élevés dans les années futures, avec une éventuelle prise en compte des effets hors CO² sur le climat, jugés au moins aussi importants que les seuls effets du CO².

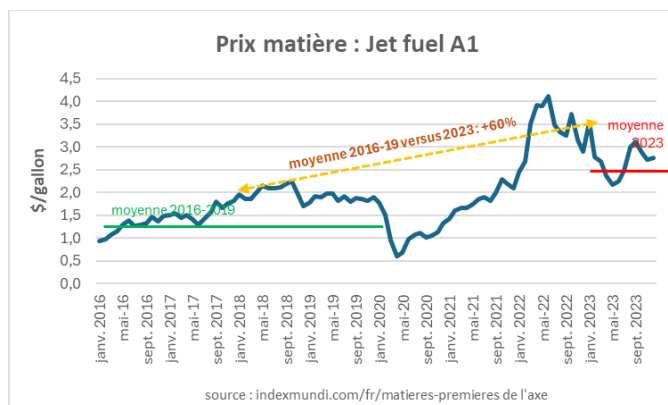
L'accord de révision des règles du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQUE-UE) de la Commission Européenne prévoit en effet qu'elle mettra en œuvre un système de surveillance, de déclaration et de vérification pour les effets hors CO² de l'aviation à partir de 2025.

D'ici à 2027, la Commission présentera un rapport sur cette base et, d'ici à 2028, après une analyse d'impact, elle présentera une proposition visant à remédier aux effets hors CO².

⇒ **Evaluation des surcoûts de carburant (Jet Fuel A1)**

Les prix matière du carburant aéronautique (Jet fuel A1) sont très volatiles et ont enregistré des variations importantes à la hausse depuis le début du conflit russo-ukrainien.

Les prix moyens du Jet A1 sur l'année 2023 ont été supérieurs de plus de 60 % aux niveaux moyens enregistrés sur la période 2016-2019 et de + 30 % par rapport à la période 2020-2022.



Les comptes d'exploitation des DSP de la période 2020-2023 ont été établis sur un prix matière carburant de 580 € par tonne métrique.

En considérant une hypothèse favorable d'évolution avec un léger reflux des prix moyens du carburant aérien dans les prochaines années (période 2024-2027) par rapport à 2023, qui est également l'hypothèse retenue par les candidats retenus pour l'exploitation des DSP, **le surcoût carburant s'établirait à un niveau de l'ordre de + 17 %** (680 €/tonne métrique contre 580 € précédemment).

Cela correspond à un surcoût annuel de + 6 M€, pour l'ensemble des 12 dessertes aériennes Corse-continent (DSP).

⇒ **Evaluation des surcoûts des redevances de navigation**

Les redevances de navigation comprennent les éléments suivants :

- Les redevances DGAC (redevances pour services terminaux de la circulation aérienne)
- Les redevances Eurocontrol (redevances de route - survol aérien)
- Les autres redevances telles que les redevances de certification et de surveillance au titre des agréments octroyés

Avec l'effondrement du trafic pendant la période de la Covid-19 et jusqu'à recouvrer des niveaux identiques à la période de référence (année 2019), les revenus de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) se sont écroulés ; pour reconstituer ses capacités financières, la DGAC a sensiblement révisé à la hausse les redevances de navigation aérienne en 2022.

- Redevance pour services terminaux de la circulation aérienne : + 12 %
- Redevance de route : + 24 %

Le surcoût annuel moyen au titre des redevances de navigation sur la période 2024-2027 par rapport à la période 2020-2023 **est évalué à 2 M€**.

⇒ **Impact de l'inflation sur les autres postes de charges**

Les années 2022 et 2023 ont enregistré des niveaux d'inflation en France très élevés (source INSEE, respectivement + 5,2 % et + 4,9 %) et le niveau attendu pour l'année courante 2024 oscille autour de 3 %.

L'inflation entre 2019 et 2023 s'établit à + 12,7 %.

Appliquée au total des autres postes de charges (hormis ceux précédemment traités - décarbonation, carburant, redevances de navigation - ainsi que les coûts avions), **l'inflation représente un surcoût annuel évalué à 22 M€.**

⇒ **Impact de l'amélioration de la continuité territoriale aérienne**

Globalement, le surcoût relatif à l'amélioration de la continuité territoriale s'établit à + 14 M€.

- La nouvelle grille tarifaire « Résident » mise en œuvre sur les DSP 2020-2023 représente un surcoût correspondant à une mesure sociale s'adressant à la population corse, dans un environnement économique où le coût de la vie est supérieur et le revenu moyen est inférieur à ceux des autres départements français.

Ce tarif résident permet d'améliorer les conditions sociales économiques du territoire.

Le surcoût annuel de cette mesure est évalué à 12 M€ (après réévaluation des tarifs résidents à compter de 2024 à hauteur de + 5 € par aller-retour vers Marseille ou Nice et de + 10 € vers Paris).

- À compter de début 2024, les OSP ont été révisées sur les dessertes de Calvi vers Marseille et Nice, afin de permettre une amplitude comprise entre 7 et 10 heures à Marseille ou Nice.

Cette évolution, nécessitant un avion supplémentaire pour son exploitation, génère un surcoût annuel de l'ordre de 2 M€.

Partie III : Quelle indexation pertinente au regard des besoins dans le futur ?

Aperçu rétrospectif de l'OTC entre 2009 et 2024 (estimé) :

Si le niveau de DCT figé à 187 M€ était suffisant pour faire face aux compensations versées aux délégataires entre 2014 et 2020, il n'en fut pas toujours ainsi :

- **Entre 2009 et 2013**, les compensations versées aux délégataires + les charges de structures étaient en effet en moyenne **7 M€ supérieures à la DCT** reçue, ce qui générait des déficits d'exploitation. Le montant de dotation affecté au secteur maritime s'élevait en 2010 à :
 - **131 529 389 €**
 - **et en moyenne à 120 000 000 € entre 2011 et 2013.**
- **Entre 2014 et 2020**, grâce aux mesures décidées par l'OTC et la CdC mentionnées en partie 1, mais aussi grâce à des négociations plus fréquentes de contrats courts, à compter de 2016 l'OTC a pu dégager un **excédent annuel** récurrent d'en moyenne **17 M€/an**, ayant permis, entre autres des versements totaux ou partiels à la CdC (110 M€ en cumulés).

À ce montant, il convient de rajouter la prise en charge par l'OTC du surcout « Covid » à hauteur d'environ 20 M€.

- 1) À compter de 2016, la politique rigoureuse menée à l'égard des compagnies délégataires de par la mise en place d'une comptabilité analytique dédiée et d'un rapprochement systématique avec la comptabilité générale au sein de chacune des entreprises, a permis à l'autorité déléguée (CdC/OTC) de payer le juste cout du service.
- 2) Par ailleurs un contrôle strict de l'exécution du service, avec des procédures formalisées, a été mis en œuvre.

Ces deux composantes, intégrées dans de véritables phases de négociations plus fréquentes en remettant l'autorité déléguée dans son rôle d'organisateur et de décideur du périmètre et de l'exécution des contrats de service public ont permis de réduire les montants de compensation, essentiellement pour le maritime, et permettant ainsi d'améliorer la qualité de service aux usagers.

Le montant de compensation nécessaire à l'exécution du service public maritime s'est ainsi établi à :

- **99 344 M€ en 2014,**
- **101 222 M€ en 2015,**
- **71 981 M€ en 2016,**
- **85 713 M€ en 2017,**
- **83 460 M€ en 2018,**
- **93 872 M€ en 2019.**

Lesdits montants de compensation étant à rapprocher des montants versés entre 2010 et 2014.

En ce qui concerne ce point plus particulièrement, il convient de noter la baisse effective du tarif fret maritime dès 2017 de 46 à 40 euros HT le ML, **pour atteindre 35 euros en 2019** avec une clause de contrat de couverture carburant empêchant ainsi toute fluctuation de ce montant sur la durée du contrat de DSP.

Un retour du tarif fret à 40 euros HT à compter de 2023 et ce malgré la forte inflation permet néanmoins d'être en deca du tarif de 2015.

L'on soulignera également la **baisse historique des tarifs « résident »** en ce qui concerne la desserte aérienne soit 99 € TTC pour le « bord à bord » et 150 € pour Paris Orly.

Les baisses tarifaires pour chacun des secteurs se sont accompagnées d'une amélioration du périmètre :

- pour le maritime un service garanti par des fréquences plus importantes et une sécurisation juridique,
- pour l'aérien des horaires adaptés, plus de fréquences et de sièges offerts.

À noter également le développement d'un dialogue permanent avec les délégataires ainsi qu'avec les différents acteurs économiques, institutionnels et sociaux soit à travers la tenue de rencontres dédiées et ou la mise en œuvre d'une comitologie formalisée. En l'occurrence des comités de suivi opérationnels hebdomadaires et comités économiques environnementaux et juridiques chaque trimestre.

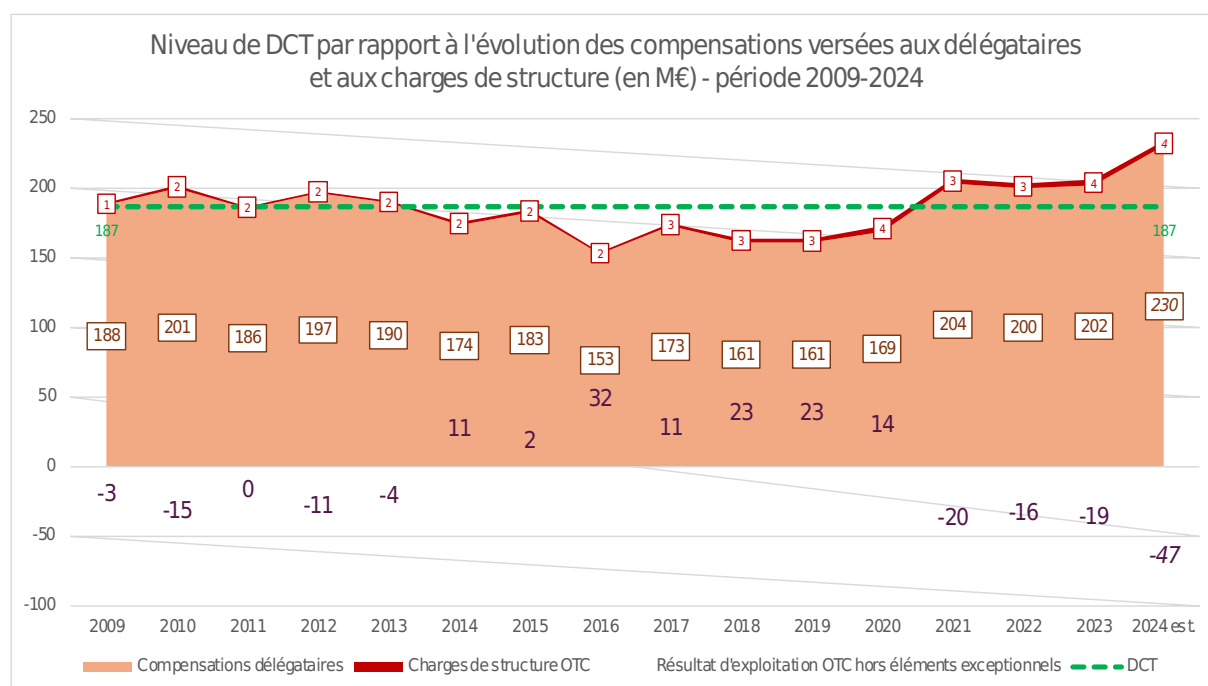
Mais à compter de 2021, le niveau figé de DCT de 187 M€ ne suffit plus structurellement à couvrir les compensations versées aux délégataires :

- Période 2021-2023, avec les nouvelles conventions de DSP aériennes 2021-2023, et les nouvelles conventions DSP maritimes 2023-2029, qui intègrent l'envol de l'inflation (notamment sur les carburants) à compter de la mi-2021, tout change.

Une DCT figée à 187 M€ est désormais structurellement insuffisante, matérialisant un déficit moyen de 18 M€/an.

- Enfin, l'année 2024 devrait connaître à nouveau une accélération de l'augmentation des compensations, notamment aériennes avec les nouveaux contrats négociés pour la période 2024-2027 d'environ **+ 30 M€**.

Ce qui porterait le déficit annuel à 47 M€ en entraînant une impasse budgétaire massive.



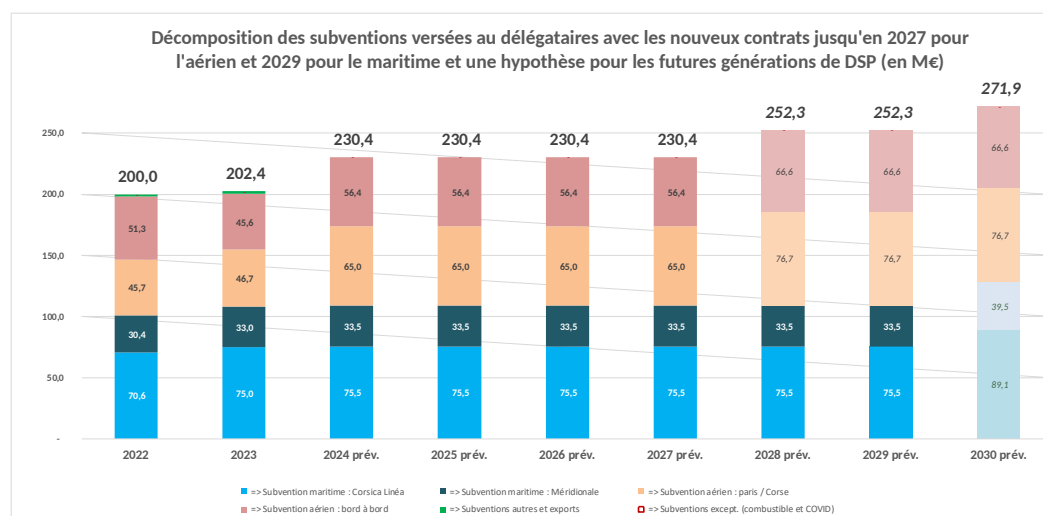
*C'est pour pallier ce risque d'impasse budgétaire que les lois de finances rectificatives de 2022 et loi de finances de fin de gestion de 2023 ont **abondé de manière exceptionnelle la DCT**, respectivement de **+ 33 M€** et de **+ 40 M€**. Mais ce dispositif n'est pas sécurisant pour l'OTC et la CdC car non pérenne.*

Il permet certes d'équilibrer le BP 2024 en reportant l'excédent passé ainsi générer mais ne résout pas l'impasse budgétaire mécanique qui resurgirait dès 2025.

Une prospective financière non tenable même avec une DCT figée à 227 M€, soit le niveau de 2023 incluant les 40 M€ de dotation exceptionnelle :

Les hypothèses sur les évolutions des compensations aux délégataires sont les suivantes :

- Les compensations lissées plafonds négociées avec les deux délégataires maritimes sur la période 2023-2029 (109 M€/an) et en cours de négociations avec les délégataires aériens pour la période 2024-2027 (121,5 M€/an). Soit un montant annuel moyen lissé de 230,5 M€/an.
- Pour l'après 2027 pour l'aérien et l'après 2029 pour le maritime, il est pris une hypothèse que les futurs contrats prendront en compte des surcoûts de **+ 20 M€ pour le maritime et de + 22 M€ pour l'aérien** (augmentation strictement proportionnelle au maritime) conformément aux dérapages des coûts des délégataires d'ores et déjà matérialisés dans la partie 2 :
 - o *Ce qui aboutirait à des montants globaux de compensation passant de 230 M€ à 252 M€ en 2028 et de 252 M€ à 272 M€ en 2030. Soit + 42 M€ de surcoûts intégrés entre 2028 et 2030 par rapport aux DSP actuelles.*

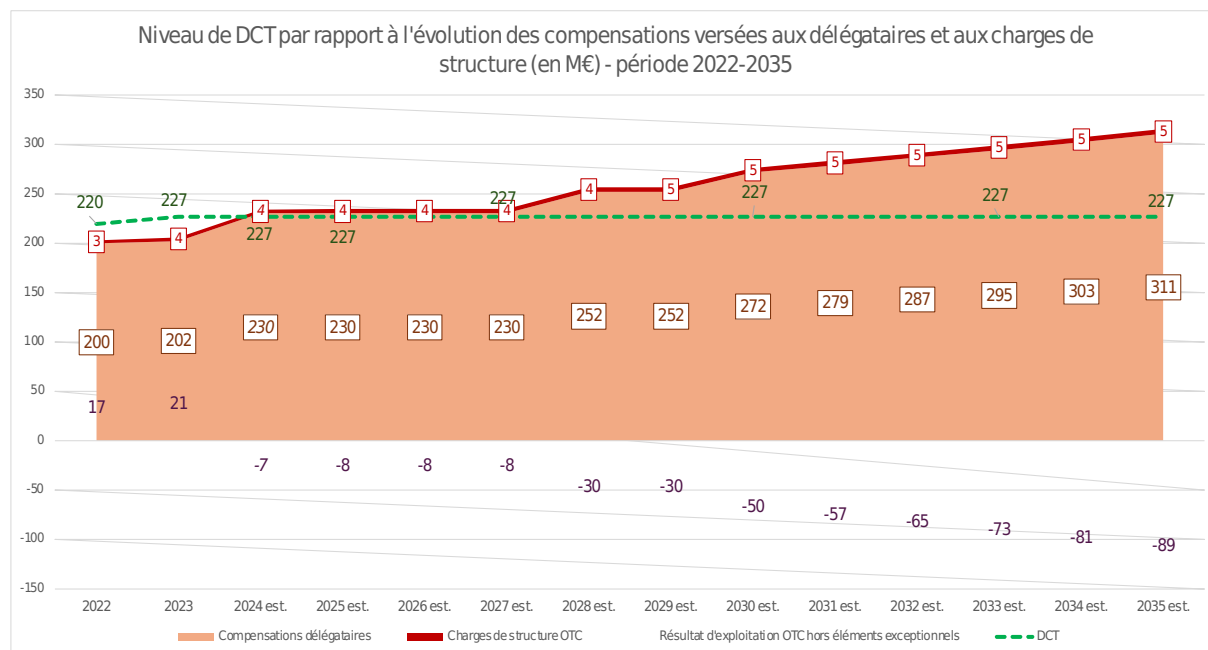


- Pour l'après 2030, il est fait l'hypothèse d'une indexation des compensations sur l'inflation (ICP) + 1 % en raison de la nature des charges à couvrir pour les délégataires se composant pour près d'un tiers par du carburant et pour 20 % de la masse salariale évoluant peu ou prou comme la valeur ajoutée.

Il ressort qu'une DCT qui serait de 227 M€/an ne suffirait pas dès 2024 pour faire face aux compensations et aux charges de l'OTC :

- Sur la période 2024-2027, une DCT à 227 M€ ne couvrirait pas les 230 M€ de compensations plafonds et les charges de structure de l'OTC (4 M€/an). **Un déficit annuel de l'ordre de 8 M€** en moyenne serait ainsi caractérisé.

- Sur la période 2028-2029, le **déficit annuel serait de 30 M€** du fait de la hausse des compensations estimées sur la future génération de DSP aériennes.
- À compter de 2030, le déficit annuel serait d'au moins **50 M€** et augmenterait de 7 M€/an en moyenne par la suite.



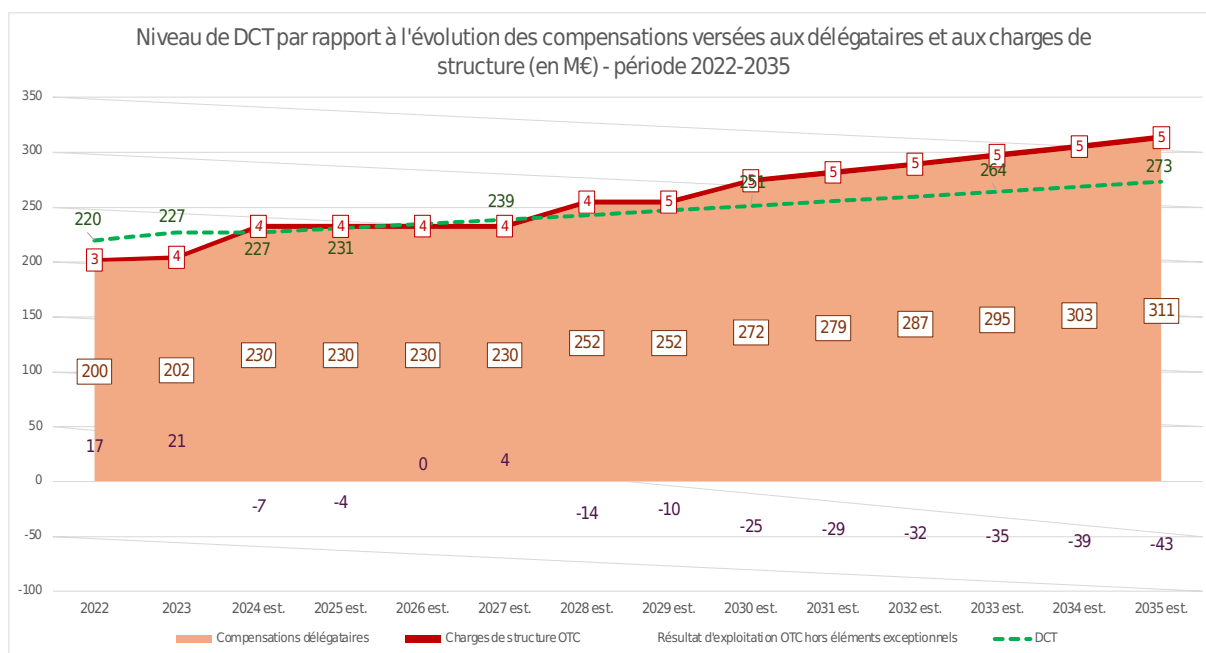
Une prospective financière qui nécessitera une indexation de la DCT sur une ressource plus dynamique que la seule inflation :

Une DCT qui serait indexée sur la seule inflation (IPC) ne suffirait pas non plus à équilibrer l'exploitation de l'OTC sur le long terme, c'est-à-dire à compter de 2028 :

- Jusqu'en 2027 inclus, du fait de compensations aux délégataires plafonnées à 230 M€/an en moyenne, le résultat d'exploitation moyen serait légèrement négatif mais proche de 0 et absorbable par les excédents passés reportés.
- Mais à compter de 2028 et encore plus à compter de 2030, les nouveaux surcoûts anticipés pour les futures générations de DSP vont surpasser les montants de DCT indexés sur l'inflation, engendrant mécaniquement un déficit de l'ordre de 12 M€ en moyenne annuelle entre 2028 et 2030 et dépassant après cette date les 30 M€/an.

L'inflation IPC prise en compte est l'IPC de décembre n-1 à décembre n, soit + 2 % en 2024 et + 1,7 %/an après (soit les hypothèses de la Banque de France de décembre 2023).

Prospective simplifiée 2022-2035 de l'OTC avec une DCT indexé sur l'inflation IPC à compter de 2025 :

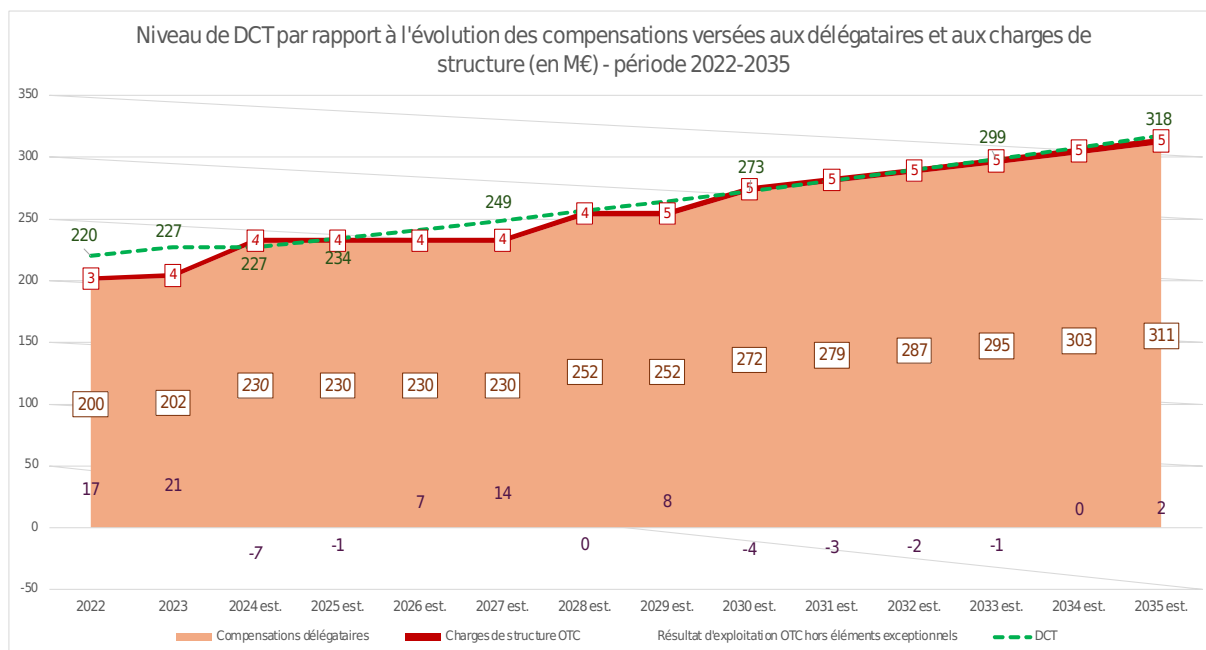


Une DCT indexée sur la TVA à compter de 2025 (plus dynamique que la seule inflation car peu ou prou proche de l'inflation + la croissance économique en volume, soit légèrement au-delà de + 3 %/an en moyenne), **permettrait tout juste d'équilibrer la section de fonctionnement sur les années futures, sans réelles marges de manœuvres :**

- **En 2024**, avec une DCT non encore indexée de 227 M€, l'OTC devrait faire face à des coûts de DSP de 230 M€ + 4 M€ de charges de structure, ce qui matérialiserait un déficit d'exploitation de - 7 M€. Déficit de l'année couvert cependant par les résultats de fonctionnement reportés de 2023.
- **Entre 2025 et 2027**, la DCT indexée passerait de 234 M€ en 2025 à 249 M€ en 2027, contre des dépenses d'exploitation toujours plafonnées à 234 M€ (230 M€ de compensations des délégataires et charges de structure), engendrant un résultat d'exploitation moyen positif de 7 M€/an.
- **À compter de 2028**, les augmentations de compensations anticipées pour les futures générations de DSP aériennes et maritimes seront tout juste couvertes par la dynamique de TVA. Le résultat d'exploitation pivotant autour de 0, variant de - 4 M€ à + 8 M€ selon les années.

L'indexation de la DCT sur la TVA n'est donc qu'un minimum pour faire face aux dérives des coûts d'ores et déjà anticipables pour les futures générations de DSP sur un périmètre constant.

Prospective simplifiée 2022-2035 de l'OTC avec une DCT indexé sur la TVA comme la DGD des autres Régions à compter de 2025 :



Outre les résultats, l'indexation de la DCT (qui, comme rappelé en partie I, a une nature de DGD) sur la TVA serait **cohérente avec les autres régions** qui ont vu, depuis 2018, la quasi-intégralité de leur DGD (intégrée en 2004 à leur DGF) transformée en TVA.

Conclusion et attentes de la Collectivité

Les compléments exceptionnels de dotation de continuité territoriale (DCT) accordés par l'Etat en LFR 2022 (33 M€) et LFFG 2023 (40 M€) ont opportunément permis de faire face à l'inflation des compensations versées aux transporteurs au titre de 2022-2023-2024.

Mais ils n'ont en aucune manière réglé le double-problème de fond :

- À l'issue de l'épisode d'inflation des dernières années et compte tenu de la montée en puissance de la fiscalité environnementale, le montant *récurrent* des compensations à verser aux délégataires dépasse désormais de plus de 40 M€ à la DCT figée depuis 2009 (187 M€).
- À service constant, les compensations, de par leur contenu en personnel, en impôts environnementaux, ... sont structurellement évolutives, à un rythme supérieur à celui de l'indice des prix à la consommation (IPC).

Dans ces conditions, la Collectivité de Corse attend de l'État :

1. qu'il pérennise le complément de 40 M€ décidé en 2023, pour porter la DCT des 187 M€ en vigueur depuis 15 ans à 227 M€ en valeur 2024 ;
2. qu'il indexe ce versement sur un indice qui ne pourra se limiter à l'IPC ou à l'IPCH.

la spécialisation du concours, c'est-à-dire le maintien du traçage de la dotation, devra être maintenue afin de garantir la spécificité du principe de continuité territoriale et le cadre spécifique (CDSP) de sa mise en œuvre.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.