

ASSEMBLEE DE CORSE

6 EME SESSION EXTRA-ORDINAIRE DE 2018

26 ET 27 JUILLET 2018

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

**LE SORT DE L'« OUTIL NAVAL »
PROPOSITION DE RENONCIATION A L'ACQUISITION
DES NAVIRES « PAGLIA ORBA » ET « MONTE D'ORO »**

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

I - Suivant délibération n° 16/184 AC en date du 6 septembre 2016, l'Assemblée de Corse a, en substance, approuvé « *en l'état de la résiliation juridictionnelle avec effet au 1^{er} octobre 2016 de la convention de délégation de service public maritime 2013-2023* », le principe de l'acquisition auprès de la SAS MCM des navires « *PAGLIA ORBA* » et « *MONTE D'ORO* » en application des dispositions de l'article 40 du contrat.

Ceci, avec mise à disposition effective desdits navires à compter du 30 septembre 2017, et transfert de propriété avec effet différé à cette dernière date, moyennant un prix global de dix millions d'euros « *net vendeur* ».

Cet acte s'inscrivait dans le prolongement d'échanges entre la Collectivité et la SAS MCM ayant conduit cette dernière à accepter de céder lesdits navires pour ce prix, « *suivant des modalités à définir conjointement* », ainsi que cela ressort de sa correspondance en date du 27 juillet 2016.

II – C'est ainsi qu'aux termes de la délibération, laquelle renvoie expressément sur ce point au contenu du rapport de l'exécutif territorial, l'opération avait vocation à s'inscrire dans le cadre d'une convention de cession devant comporter deux séries de clauses relatives :

- D'une part, à la désignation d'un expert qui aura principalement et en substance pour mission, au contradictoire de la CTC, de l'OTC et de la SAS SCM :
 - D'expertiser les navires à acquérir, dans le mois suivant la signature de l'acte puis à la date de mise à disposition de ceux-ci au profit de la collectivité ;
 - De préciser, le cas échéant, les contraintes techniques qui pèseront sur le propriétaire au jour de la réalisation du transfert de propriété, notamment celles liées à la mise aux normes des navires au regard de la réglementation, en explicitant les incidences, aussi bien sur le plan matériel (Nature et modalités des interventions à réaliser, y compris en termes de durée d'immobilisation des cargos) que financier, s'agissant de leur coût ;

Pour ce faire, l'expert commis décrira dans un premier temps celles résultant des textes actuellement en vigueur et complètera, si

nécessaire, son travail sur la période à courir entre la date de sa première intervention à ce titre et le 30 septembre 2017 pour le cas où ceux-ci viendraient à être complétés ou modifiés d'ici là ;

- D'établir un certificat attestant au jour de la réalisation effective du transfert de propriété, de la conformité de l'état et de la valeur du navire par rapport à l'état constaté lors de son examen initial ;

Cette première série de clauses comportera toutes dispositions utiles afin d'organiser le remplacement de l'expert désigné en cas de force majeure ou défection de ce dernier, pour quelque cause que ce soit.

- D'autre part, à la formalisation de sept conditions suspensives, respectivement liées :

- 1) Au contenu du rapport du Commissaire aux apports de la société venderesse ainsi qu'aux conclusions de l'expertise évoquée plus avant afin de s'assurer que le prix de cession proposé par la SAS MCM n'est pas surévalué, même si celui-ci se révèle aujourd'hui inférieur à l'estimation à laquelle a procédé la société BRS, sans avoir toutefois inspecté les navires concernés ;
- 2) A la fourniture, le jour de la réalisation du transfert de propriété, de l'ensemble des documents administratifs nécessaires à l'exécution effective pleine et entière de la vente des navires ;
- 3) A l'absence, au jour de réalisation du transfert de propriété, de toute hypothèque et/ou privilège maritime de premier ou de second rang, ainsi que de toute créances résultant d'actes de consignataires au sens de la Loi du 03 janvier 1969, sur les biens objet de la cession ;
- 4) A l'absence de contraintes techniques au jour de la réalisation du transfert de propriété, notamment liées à la mise aux normes des navires au regard de la réglementation en vigueur, susceptible de peser à cette date sur leur propriétaire que pourrait notamment révéler l'expertise à venir ;
- 5) A l'absence de toute dette sociale de quelque nature que ce soit à la date de réalisation effective du transfert de propriété, pour l'ensemble du personnel affecté à l'exploitation des deux navires vendus ;
- 6) A la possibilité soit de consigner, soit de reporter le paiement du prix de vente des navires pendant un délai minimal de soixante-quinze jours à compter de la publication des actes de transfert au registre des navires ;
- 7) A l'obtention au profit du vendeur d'un certificat établi sous la responsabilité du cabinet d'expertise, ayant procédé à l'examen initial du navire ou de tout autre cabinet qui lui serait substitué, attestant au jour de la réalisation effective du transfert de propriété, de la conformité de l'état et de la valeur du navire par rapport à l'état constaté lors de son examen initial.

III – L'expertise des navires a toutefois été organisée, d'un commun accord entre les parties, en amont de tout protocole finalisé mais suivant les modalités déclinées plus avant, telles que validées par l'assemblée délibérante.

La mission a été confiée au cabinet d'expertises maritimes et fluviales Charles EVRARD, par ailleurs expert judiciaire agréé qui, à cette occasion, a également travaillé sur les contraintes techniques et environnementales liées à l'exploitation de navires rouliers / transport passagers en mer Méditerranée.

IV - Ce dernier a déposé son rapport courant février 2018.

Pour l'expert :

- *« Les navires "PAGLIA ORBA" et "MONTE D'ORO" sont âgés respectivement de 26 ans et 29 ans. Ce sont donc des navires qui s'approchent de leur fin de vie, même s'ils sont bien entretenus, sachant que ce type de navire est généralement déclassé après 30 à 35 ans de service.*
- *En mars 2019 et décembre 2020, les deux navires vont devoir passer des visites poussées, ce qui, potentiellement, pourrait entraîner des coûts non négligeables.*
- *Pour satisfaire à la réglementation relative aux rejets atmosphériques, les navires "PAGLIA ORBA" et "MONTE D'ORO" devront subir des transformations importantes ou, au minimum, des adaptations pour fonctionner avec de nouveaux types de combustibles.*

Dans le premier cas, les investissements seront très importants, et donc non économiquement viables pour des navires de cet âge.

Dans le second cas, les coûts d'exploitation seront sensiblement augmentés par rapport à l'exploitation actuelle.

- *Enfin, pour permettre aux navires de se rendre dans des ports étrangers, (pour arrêts techniques par exemple), il faudrait les équiper de dispositifs de traitement des eaux de ballasts, ce qui entraînerait des investissements supplémentaires.*

Tenant compte de ce qui précède, il apparaît que les navires "PAGLIA ORBA" et "MONTE D'ORO" ne sont pas adaptés dans le cadre d'une prévision d'exploitation à long terme.

Actuellement, la solution permettant une exploitation de navires dans les meilleures conditions de respect de l'environnement et des consommations réduites, consiste à utiliser des navires de dernière génération, adaptés aux nouvelles normes en matière de sécurité et environnement, avec un hydrodynamisme de coque optimisé.

Pour ce type de navire, la propulsion est assurée par des moteurs fonctionnant au GNL, avec possibilité de les brancher sur prises de quai à leur arrivée au port.

Bien entendu, l'exploitation de ce type de navire suppose des aménagements spécifiques et infrastructures portuaires, permettant l'alimentation des navires en électricité et la fourniture de GNL.

Ces solutions sont déjà mises en œuvre, notamment dans les ports du Nord Europe, ce qui permet de disposer de modèles à prendre en compte et, éventuellement, à améliorer. »

V - Les conclusions du cabinet EVRARD conduisent à remettre en cause l'opportunité économique du rachat de ces deux navires par la Collectivité de Corse.

Son rapport met en effet en exergue la nécessité de prendre en compte l'évolution prochaine des normes environnementales concernant les rejets atmosphériques, les rejets des eaux de ballast et les rejets atmosphériques liés à l'émission de particules dans l'air afin d'adapter les navires.

Evolutions qu'il importe d'anticiper compte tenu des conséquences qu'elles pourraient avoir sur les investissements à venir pour la Collectivité de Corse en cas d'acquisition des navires *PAGLIA ORBA* et *MONTE D'ORO*.

VI - S'agissant en premier lieu des contraintes environnementales propres aux rejets atmosphériques, telles que posées par la convention MARPOL ("*marine pollution*") - Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires, adoptée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), entrée en vigueur en 1983 - et postérieurement durcies par l'Union Européenne à travers la Directive 2012/32/CE, la limite aux émissions d'oxyde de soufre provenant de leurs gaz d'échappement sera abaissée à 0,5 % dès 2020, sans possibilité de dérogation.

Elle est actuellement de 1,5%.

VII - Pour ce qui est en second lieu des contraintes environnementales propres aux eaux de ballast, utilisées à bord des navires pour les stabiliser, leur rejet sans traitement peut avoir des conséquences désastreuses sur les écosystèmes locaux compte tenu des milliers de microbes marins ou aquatiques, de plantes et d'animaux qu'elles peuvent contenir.

Dans le but d'éviter toute prolifération d'espèces invasives qui peuvent avoir un réel impact environnemental ou sur la santé publique, l'OMI a adopté la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (convention BWM), signée en 2004 et entrée en vigueur le 08 septembre 2017.

Pour rappel, le coût de la mise aux normes du système de traitement des eaux de ballast imposée par la convention BWM, pour les deux navires *MONTE D'ORO* et *PAGLIA ORBA*, est évalué par l'Expert M. EVRARD comme suit :

	MONTE D'ORO	PAGLIA ORBA
Fournitures	97 600 €	10 300 €
Installation	187 000 €	210 000 €
Budget global	284 600 €	317 300 €
Total 2 navires	601 900 €	

Si, en principe, la convention BWM ne s'applique qu'aux navires effectuant des voyages internationaux, le texte prévoit expressément que l'Etat signataire peut décider que les prescriptions s'imposent également aux navires exploitant des dessertes nationales dès lors qu'il estime que le rejet d'eaux de ballast par de tels navires porterait atteinte ou nuirait à son environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources.

La France a ratifié la convention en 2008 et a même devancé son application, durcissant les règles pour les étendre à tous les navires français opérant des transports nationaux, sans condition de jauge.

Il fait peu de doute que les autorités françaises confirmeront la pleine application, aux navires exploitant les services de desserte maritime entre la Corse et le continent, de la convention BWM publiée au JORF le 20 septembre 2017.

VIII – En ce qui concerne en troisième lieu les contraintes environnementales propres à la pollution de l'air ambiant, l'Union Européenne a adopté diverses dispositions dans le but d'abaisser les émissions de polluants et améliorer la qualité de l'air, parmi lesquels deux directives :

- La directive 2016/2284 du Parlement Européen et du Conseil du 14/12/2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques ;
- La directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ;

En réponse à la Directive européenne n° 2016/2284, le gouvernement français a mis en place un Plan national de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques (Prépa), adopté par l'arrêté du 10 mai 2017 fixant la stratégie de l'État pour réduire les émissions de polluants atmosphériques au niveau national.

Dans la catégorie Transport et mobilité, un des objectifs est de « *Réduire les émissions de polluants atmosphériques du transport maritime et fluvial* », décliné sous forme de quatre mesures :

- Élaborer une feuille de route pour réduire les émissions polluantes liées aux navires ;
- Limiter le soufre dans les carburants marins et renforcer les contrôles de la qualité des carburants ;
- Mettre en place de nouvelles zones à basses émissions ;
- Développer le branchement des navires et bateaux à quai et les infrastructures GNV (article 86 de la loi pour l'économie bleue) pour le transport maritime et fluvial ;

Ce « *Prépa* » présenté en 2016 a fait l'objet d'un avis défavorable du Conseil d'État, qui a donné jusqu'au 31 mars 2018 au gouvernement français pour transmettre à la Commission européenne un plan capable de réduire rapidement la pollution de l'air.

En février 2018, le Ministre de la Transition écologique et solidaire Nicolas Hulot a déposé un nouveau plan, celui-ci se baserait fortement sur le Prépa 2017 en ajoutant de nouvelles mesures.

La directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe a pour sa part été adoptée en vue de réduire les émissions de particules polluantes dans l'atmosphère.

L'activité de transport maritime est susceptible d'avoir directement un impact sur la qualité de l'air, par les rejets de particules polluantes (dioxyde d'azote notamment) dues à la combustion du fioul utilisé par les navires.

Le 15 février 2017, la Commission européenne a adressé un dernier avertissement à cinq États, dont la France, au motif que ces pays n'ont pas remédié aux infractions répétées aux limites en matière de pollution atmosphérique fixées pour le dioxyde d'azote (NO₂).

Si la plupart des émissions proviennent de la circulation routière, elles sont également dues au transport maritime, lorsque les navires restent à quai dans les ports.

Pour ceux qui ne sont pas branchés à l'électricité à quai ou au GNL (gaz naturel liquéfié), ils émettent un volume important de particules polluantes qui contribuent à réduire la qualité de l'air ambiant aux abords des ports.

La directive 2008/50/CE fixe des valeurs limites pour les polluants atmosphériques, notamment le dioxyde d'azote.

En cas de dépassement de ces valeurs limites, les États membres sont tenus d'adopter et de mettre en œuvre des plans relatifs à la qualité de l'air qui prévoient des mesures appropriées visant à mettre fin à cette situation dans les plus brefs délais.

C'est pourquoi les autorités françaises se sont engagées à promouvoir le GNL dans les ports français.

L'avis motivé adressé par la Commission européenne à l'État français concerne des infractions persistantes aux valeurs limites fixées pour le NO2 concernant 19 zones de qualité de l'air, notamment Marseille.

IX - Il résulte de ce qui précède que l'évolution à venir des normes environnementales en matière d'émissions de polluants dans l'air et en mer conforte la nécessité d'une mise à niveau des navires, laquelle supposerait – ainsi que le démontre de manière incontestable M. EVRARD - des investissements importants de la part de la Collectivité de Corse si elle en faisait l'acquisition.

X – A l'évidence, la quatrième condition suspensive explicitée à travers le rapport du Président du Conseil Exécutif, validée par l'assemblée à travers sa délibération n° 16/184 AC en date du 6 septembre 2016, à savoir :

« L'absence de contraintes techniques au jour de la réalisation du transfert de propriété, notamment liées à la mise aux normes des navires au regard de la réglementation en vigueur, susceptible de peser à cette date sur leur propriétaire que pourrait notamment révéler l'expertise à venir »

n'est manifestement pas susceptible d'être levée.

XI – Il est ainsi proposé à l'Assemblée de Corse de renoncer purement et simplement à l'acquisition des navires « PAGLIA ORBA » et « MONTE D'ORO ».

Ceci, à partir du moment où les contraintes techniques ci-dessus déclinées apparaissent manifestement de nature à induire pour la Collectivité une charge financière disproportionnée au regard de l'ancienneté de ces navires.

Lesquels pourraient, comme le précise le rapport EVRARD, tout au plus être encore exploités pendant seulement neuf ans pour le « PAGLIA ORBA » et six ans pour le « MONTE D'ORO ».

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.