



**Exploitation du transport maritime de passagers et de marchandises au titre de
la continuité territoriale entre les ports de Corse et le continent**

Etude sur la pertinence de la grille tarifaire

lundi 30 avril 2018

SOMMAIRE

I.	Le contexte et la méthode employée	3
1.	Les tarifs pour l'activité « passager »	4
a)	Sous OSP	4
b)	Sous DSP	4
2.	Les tarifs pour l'activité fret	6
a)	Sous OSP	6
b)	Sous DSP	6
II.	Le cadre juridique applicable à la tarification.....	14
A.	Le principe de la fixation du tarif du service public.....	14
B.	Garantir le respect du principe d'égalité entre les usagers (fret et PAX).....	15
1.	Définition.....	15
a)	Traiter également les situations identiques	15
b)	La possibilité d'instituer une tarification différenciée selon les usagers	16
c)	Les exemples de tarifications différenciées autorisées	17
2.	L'application d'une tarification différenciée pour le transport de PAX/fret en Corse	18
a)	La CdC peut-elle instituer une différenciation tarifaire	18
b)	La CdC pourrait-elle étendre les hypothèses de gratuité ?	20
C.	Garantir le respect du principe de proportionnalité entre le tarif et le service rendu	21
1.	Définition.....	21
2.	L'application du principe à la desserte maritime Corse / continent	23
III.	Etude de la structuration des coûts	24
A.	Pour le transport routier de marchandises	24
B.	Pour le transport maritime	28
C.	La pertinence de la grille tarifaire	39
	Annexes.....	44

I. Le contexte et la méthode employée

L'intérêt de la présente étude relative à la tarification est primordial pour une double raison :

- d'une part, elle conditionne l'équilibre économique futur de l'exploitation mais également, au moins en partie, de l'activité économique de l'île, en particulier sur le fret
- d'autre part, elle constitue par elle-même une obligation de service public, étant susceptible de s'appliquer à tout transport maritime régulièrement effectué, ce qui renforce la nécessité de l'établir sur la base d'estimations précises et réalistes.

Enfin, comme toute tarification, elle doit prendre en compte la réalité parfois complexe de l'organisation des transports, en particulier au niveau du fret, au titre de la typologie des marchandises (liquides, solides, valeur ajoutée, densité, dangerosité, ...), qui doit se traduire in fine par un tarif lisible, adapté et non discriminant. Même si on précisera que les compagnies maritimes ne sont pas en mesure de proposer une typologie voire une hiérarchisation des différentes catégories de marchandises transportées, une remorque pouvant contenir plusieurs palettes de marchandises différentes, liées aux opérations de groupage / dégroupage.

Il faut également prendre en compte les contraintes juridiques liées à la tarification (voir II.).

La tarification objet de la présente étude s'entend du tarif appliqué par les compagnies maritimes aux clients et usagers des services de desserte maritime entre la Corse et le continent. Les clients et usagers comprennent :

- pour l'activité « passager » des compagnies, des passagers résidents en Corse ou non, souhaitant bénéficier d'une installation ou non, et dotés d'un véhicule ou non
- pour l'activité « fret », des remorques ou des mètres linéaires de marchandises acheminés depuis et vers la Corse, accompagnés d'un chauffeur ou non.

En raison des liens forts existant entre les modalités d'organisation de la desserte maritime Corse-Continent et la compétitivité de l'économie Corse, une analyse de la grille tarifaire se pose donc en préalable logique d'une organisation performante du dispositif de continuité territoriale.

Il est rappelé qu'actuellement, deux dispositifs de tarification coexistent :

- la tarification issue du régime unilatéral d'obligations de service public tel qu'institué par la délibération n° 13/263 AC de l'Assemblée de Corse du 20 décembre 2013
- la tarification issue de la convention de délégation de service public conclue avec Corsica Linea et la Méridionale concernant la desserte entre Marseille et les 5 ports corses et qui expire le 31 mai 2019 (ou au 30 septembre 2019 si elle est prolongée de 4 mois).

Pour mémoire, les tableaux ci-dessous présentent les tarifs actuellement pratiqués pour les deux activités « passager » et fret, les points de divergence entre régimes figurant en orange.

1. Les tarifs pour l'activité « passager »

a) Sous OSP

Aller simple par personne (ou unité)		Tarifs résidents corses € HT (maxima)
Passage	Adulte	35
	Enfant	20
Installation	Cabine hublot	51
	Cabine intérieure	46
	Fauteuil	7
Véhicule (1)	Inférieur ou égal à 4,5 m	46
	Entre 4,5 m et 5 m	51
	Supérieur à 5 m	56

b) Sous DSP

Des tarifs différenciés sont appliqués entre :

- Les passagers résidents qui peuvent avoir accès aux tarifs de base et contraint (tarif moins élevé mais accompagné de conditions plus strictes, voir infra)
- Les passagers non-résidents pour lesquels une seule grille tarifaire est proposée.

Aller simple par personne (ou unité)		Tarifs résidents corses € HT (maxima)
Passage	Adulte	35
	Enfant	18
Installation	Cabine hublot	49
	Cabine intérieure	45
	Fauteuil	7
Véhicule (1)	Inférieur ou égal à 4,5 m	44
	Entre 4,5 m et 5 m	49
	Supérieur à 5 m	54

Aller simple par personne (ou unité)		Tarifs Résidents contraints (€)
Passage	Adulte	25
	Enfant	14
Installation	Cabine hublot	34
	Cabine intérieure	32
	Fauteuil	5
Véhicule ⁽¹⁾	Inférieur ou égal à 4,5 m	31
	Entre 4,5 et 5 m	34
	Supérieur à 5 m	38

On rappellera que :

- Sont éligibles au tarif « résident », toutes les personnes justifiant de leur domicile principal, ayant acheté un billet en Corse et effectuant la première traversée au départ d'un port insulaire ;
- En outre, un tarif résident contraint est proposé, non remboursable et non modifiable, mais faisant l'objet d'un abattement de 30%.

Tarifs Non-résidents corses (€)					
Aller simple par personne (ou unité)	Tarif mini ⁽²⁾	Tarif mini ⁽²⁾	Tarif mini ⁽²⁾	Tarif maxi	
	Basse Saison Du 03/11/16 Au 30/03/17	Moyenne Saison Du 31/03/17 au 22/06/17 Et du 04/09/17 au 30/09/17	Haute Saison Du 23/06/17 Au 03/09/17	Toutes saisons	
Passage	Adulte	19	26	33	76
	Enfant	12	15	19	40
Installation	Cabine hublot	37	46	54	140
	Cabine intérieure	32	37	43	120
	Fauteuil	4	5	6	10
Véhicule ⁽¹⁾	Inférieur ou égal à 4,5 m	24	39	55	163
	Entre 4,5 m et 5 m	25	42	60	175
	Supérieur à 5 m	29	47	66	203

2. Les tarifs pour l'activité fret

De la même manière, le tarif fret appliqué varie suivant le régime :

a) Sous OSP

Pour un trajet	Tarifs fret (€ HT)
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	42.5
Voiture dite de commerce ²⁾	
Inférieur à 4 m	146
Entre 4 et 4,5 m	160
Supérieure à 4,5 m	175

b) Sous DSP

Pour un trajet	Tarifs fret (€ HT)
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	40
Le mètre linéaire « Export » ou « Matière première » ¹⁾	20
Le mètre linéaire "Export plus" ¹⁾	15
Voiture dite de commerce ²⁾	
Inférieur à 4 m	146
Entre 4 et 4,5 m	160
Supérieure à 4,5 m	175

On soulignera la mise en place de tarifs spécifiques durant la saison 2016-2017¹ :

- Un tarif « export » pour les liaisons Corse-Continent applicable aux productions agricoles agroalimentaires et aux produits manufacturés ou industriels réalisés en Corse ;
- Un tarif « Export plus » applicable au transport de marchandises élaborées en Corse à partir de matières premières produites et transformées en Corse certifiées par un organisme compétent ;
- Un tarif « Matières premières » pour des liaisons Corse-Continent applicable au fret des matières premières à destination de la Corse et destinées à être transformées en Corse, à la condition que l'acquéreur n'en soit pas le consommateur final.

De manière générale, concernant le tarif fret de base, il a progressivement été revu à la baisse ces dernières années, suivant la volonté de la Collectivité de Corse, qui a toujours souhaité réduire le handicap de l'insularité en Corse, au bénéfice de la population locale et son économie. Historiquement en effet, « *en application des dispositions de l'article 73 de la loi du 13 mai 1991, la Collectivité Territoriale de Corse définit, sur la base du principe de continuité territoriale, destiné à atténuer les*

¹ Assemblée de Corse, délibération n°17/245 AC de l'Assemblée de Corse portant règlement pour le traitement des tarifs export, export plus et matières premières dans le cadre du transport maritime de fret, 28 juillet 2017, 31 pages

contraintes de l'insularité, les modalités d'organisation des transports maritimes et aériens entre l'île et toute destination de la France continentale, en particulier en matière de desserte et de tarifs² ». Plus précisément, « à l'origine, la continuité territoriale est gérée directement par l'Etat et s'applique uniquement aux transports maritimes. Elle consiste à pratiquer un tarif comparable à ceux des transports terrestres³ ».

Ainsi, actuellement, le tarif fret maritime en Corse s'élève à 42.50 € le mètre linéaire sous le régime d'OSP et 40 € dans le cadre de la DSP. A titre de comparaison, les tableaux ci-dessous présentent une estimation du tarif au mètre linéaire de la distance maritime entre Corse et Continent (3 cas seront proposés infra), en supposant qu'elle soit équivalente à la distance terrestre :

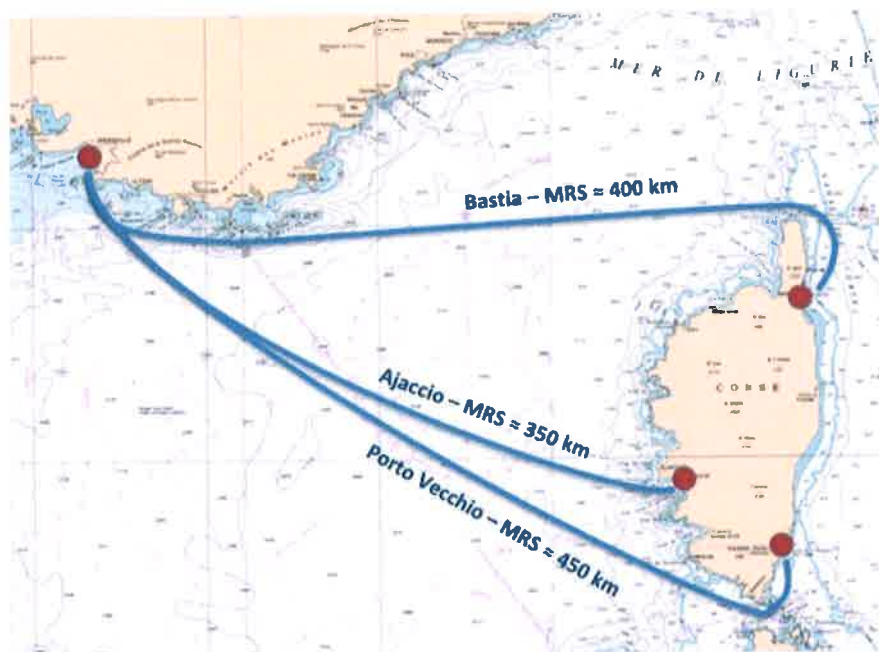


Figure 1 fond de carte SHOM

Figure 1. Distance maritime entre Marseille et 3 ports Corses : Bastia, Ajaccio et Porto-Vecchio⁴

	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio
Distance	350 km	400 km	450 km
Temps de référence (pour l'application du terme horaire)	7,8 h	8,7 h	9,5 h
Prix de revient équivalent routier (avec péage)	441 €	494 €	547 €

Tableau 1. Estimation du prix de revient équivalent routier avec péage⁵

² https://www.corse.fr/La-continuite-territoriale_a434.html

³ Ibidem

⁴ Source : Odyssée Développement, Note d'analyse sur les aspects routiers de la desserte maritime Corse / Continent, Collectivité Territoriale de Corse, décembre 2016, 20 pages

⁵ Source : Ibidem

	Ajaccio	Bastia	Porto Vecchio
Prix de vente équivalent routier	468 €	494 €	580 €
Prix au mètre linéaire (sur la base d'une remorque standard)	35 €/ml	39 €/ml	43 €/ml

Tableau 2. Estimation du tarif au mètre linéaire⁶

Le tableau ci-dessus présente donc une estimation de ce que pourrait être le tarif du fret routier pour des distances équivalant les distances maritimes Bastia-Marseille, Ajaccio-Marseille et Porto-Vecchio-Marseille. Ces estimations reposent bien entendu sur des hypothèses de travail notamment retenues par le Comité National Routier. L'encadré ci-dessous décrit la méthode de calcul⁷ adoptée :

Le calcul du prix de revient est issu de la somme de 3 types de coûts :

- Le coût kilométrique comprenant les coûts liés au carburant, pneumatiques, entretien-réparations, péages. Il est estimé à 0.456 € le kilomètre ;
- Le coût horaire conducteur comprenant sa rémunération, les cotisations employeurs, frais de déplacement. Il est estimé à 19.69 € de l'heure ;
- Le coût fixe journalier comprenant le financement et renouvellement du véhicule, les assurances, la taxe à l'essieu, les coûts indirects de structure. Il est estimé à 162.79 € pour une journée de 10 heures.

En outre, la vitesse moyenne retenue pour les calculs est de 60 km/h.

Il est à noter que 2 heures ont été ajoutées dans le calcul du terme horaire, correspondant aux temps de chargement / déchargement.

Par ailleurs, les distances maritimes concernées correspondent à du cabotage régional.

Enfin, le taux de marge retenu pour le calcul du prix de vente est de 6%.

Ce travail d'estimation permet ainsi de mettre en exergue la concordance du tarif fret actuellement pratiqué dans le cadre des régimes d'OSP et de DSP (respectivement 42.50 et 40 € le mètre linéaire), avec le tarif fret équivalent terrestre (situé entre 35 € et 43 € le mètre linéaire suivant les trajets), et ce en se basant sur les indications en termes de coûts proposées par le Comité National Routier.

⁶ Source : Ibidem

⁷ Source : Ibidem



Figure 2. Distance maritime entre Toulon et les ports Corses⁸



Figure 3. Distance maritime entre Nice et les ports Corses⁹

	Distance en km
Marseille Bastia	400
Marseille Ajaccio	350
Marseille Porto-Vecchio	450
Toulon Bastia	330
Toulon Ajaccio	276
Toulon Porto-Vecchio	365
Nice Bastia	233
Nice Ajaccio	246
Nice Porto-Vecchio	346

Toutefois, un certain nombre de paramètres peut venir encore accroître le coût du transport maritime, pour un transporteur routier opérant des liaisons Corse-continent, comme la nature des chargements, la possibilité de limiter les retours à vide, ou encore l'intensité concurrentielle pesant sur le marché. A cet égard, force est de constater que :

⁸ Source : Rapport d'étude sur la desserte portuaire

⁹ Source : Ibidem

- S'il n'existe pas de données permettant d'identifier la nature des chargements, l'on sait que 75% des produits consommés proviennent de l'extérieur. En outre, d'après les propos recueillis auprès de la Corsica Linea, la majeure partie des produits importés serait des produits alimentaires, des matériaux de construction... en somme à l'image des grandes entreprises identifiées sur le marché insulaire
- S'agissant des retours à vide, le déséquilibre des échanges ne laisse aucun doute sur le fait que la majeure partie des retours est réalisée à vide, pour un départ depuis le continent, augmentant encore le coût global du trajet maritime : ainsi, d'après un des transporteurs routiers interrogés, les seules périodes pour lesquelles les retours à vide sont limités, coïncident avec le salon de l'agriculture ou encore la période de commercialisation des clémentines Corses, soit les mois de novembre et décembre
- Enfin, globalement, la filière du transport routier en Corse reste très émietlée (73% des entreprises emploient moins de 5 salariés en 2015), à l'exclusion des quelques entreprises structurées, telles que Rocca, FILAC, SETEC ou encore STEB. On précisera néanmoins que même pour des structures comme la STEB, l'intensité capitalistique qui pèse sur l'activité est élevée et supérieure à la moyenne sectorielle (en 2015 : l'intensité capitalistique¹⁰ est de 1.30 contre 0.74 pour son secteur en moyenne en France).

Ces spécificités du marché sont de nature à fragiliser toute une profession qui doit faire face à une intensité concurrentielle forte en provenance de l'extérieur, et ce alors même que la plupart des professionnels transporteurs routiers sont en réalité de toutes petites structures dotées de marges de manœuvre réduites sur le plan tarifaire, face à des grands noms du transport international. **Ces nouvelles contraintes pesant sur les professionnels du secteur routier de marchandises seraient de nature à justifier la pratique du tarif équivalent terrestre « plancher », soit un tarif maritime fret a minima de l'ordre de 35 € le mètre linéaire.**

Pour juger de la pertinence de la grille tarifaire en vigueur, il convient tout d'abord de bâtir :

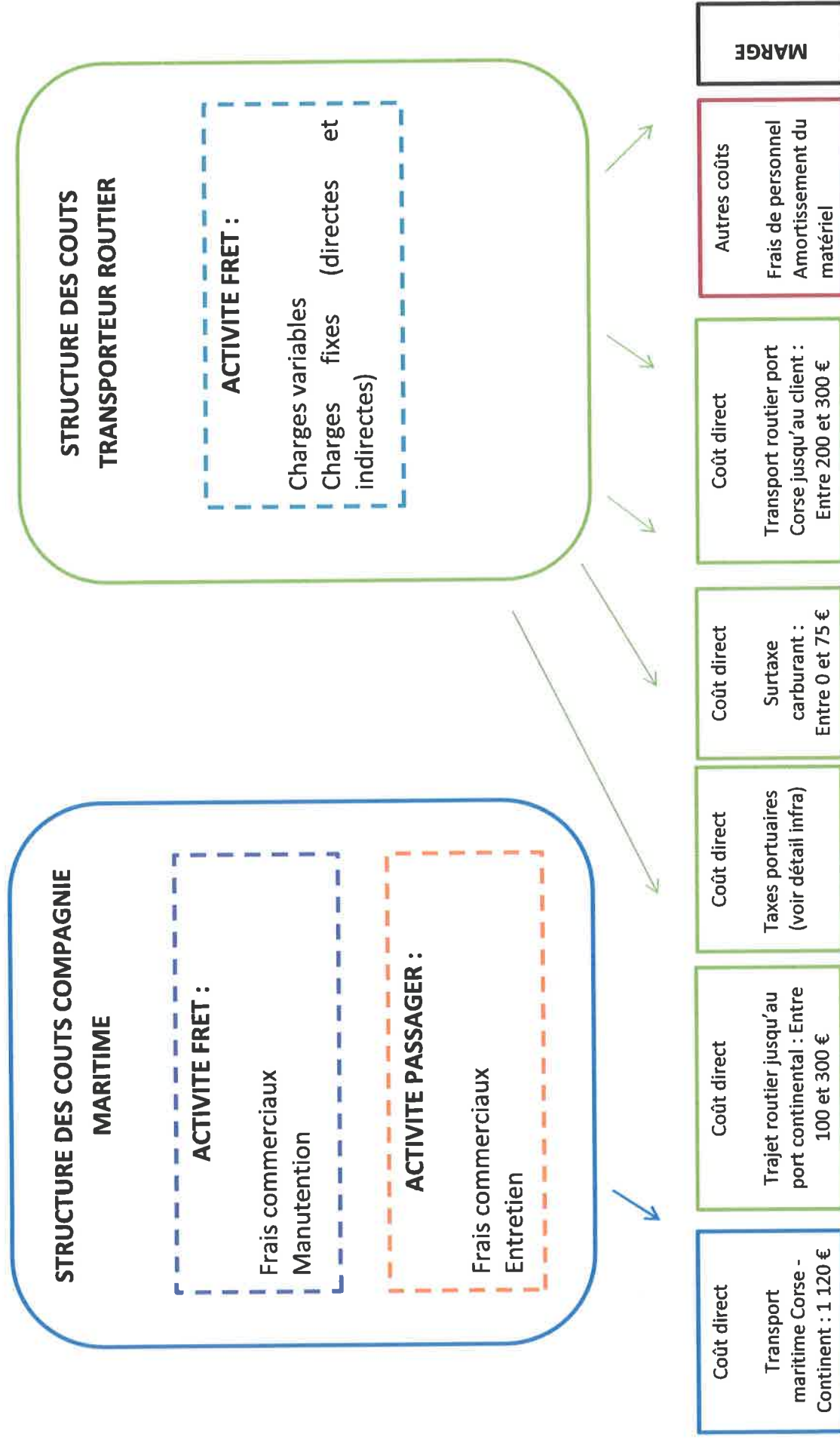
- une structure des coûts, en distinguant fret et passager, qui permet d'établir la performance des compagnies maritimes, d'une part
- une structure des coûts du fret propre aux transporteurs routiers, qui circonscrit clairement l'impact de la précédente.

La confrontation entre le coût pour un transporteur routier, direct (par exemple le coût du transport maritime) et indirect (rupture de charges, ...), - lié au transport maritime et les prix actuellement pratiqués par les compagnies, permettra d'identifier alors les marges de manœuvre possibles, dans le but notamment de réduire l'impact du coût du transport maritime sur le coût du fret facturé aux usagers¹¹, comme de préparer l'estimation du financement public à mobiliser (Cf. Etude sur les modes de gestion).

Le schéma ci-dessous reprend la démarche méthodologique empruntée :

¹⁰ Mesurée par le rapport entre les immobilisations corporelles brutes et la valeur ajoutée

¹¹ On rappellera que le niveau de vie sur l'île y est plus élevé, avec un niveau général des prix à la consommation des ménages hors loyers, en mars 2015, supérieur par rapport à ceux pratiqués en France de Province (de l'ordre de +3.6%, et en particulier pour les produits alimentaires +8.7%, d'après une enquête INSEE). Dans le même temps, le PIB par habitant, même s'il progresse ces dernières années, reste en deçà de la moyenne Française (26 432 € contre 32 736 € pour la France métropolitaine en 2014).



COUT GLOBAL DU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES POUR UN USAGER : env 2 000 €

Une estimation globale a été proposée, par 4 des 5 principaux transporteurs routiers en Corse interrogés, en matière de coût global du transport maritime pour un usager – grande distribution, entreprises de négoce de matériaux... en somme tous les clients des transporteurs routiers - dans le cadre de l'activité fret. Cette estimation aux alentours des 2 000 € (pour une remorque) comprend :

- Le coût du transport maritime qui pèse sur le transporteur routier : facturé environ 560 € l'aller simple, un aller-retour est donc estimé à 1 120 €, pour un trajet Corse-Marseille, même si le tarif varie quelque peu en fonction du port Corse tenant compte de la distance maritime plus ou moins courte (voir tableau supra)
- Le coût lié aux trajets routiers, sur le continent et en Corse, pour parvenir au port ou au client final selon le sens du trajet
- Le coût lié aux taxes portuaires qui varient non seulement entre ports Corses et ports continentaux, mais également entre ports continentaux (voir tableau infra). S'agissant des taxes portuaires pour la Corse, ils s'élèvent à 3.98 € pour les ports de Corse du Sud (redevance sureté) et 3.99 € pour ceux de Haute-Corse
- Le coût lié à la surtaxe carburant qui fluctue bien entendu en fonction de l'évolution des cours
- Un certain nombre de coûts indirects (ressources humaines, immobilisation de la remorque...).

D'après les propos recueillis auprès d'un des transporteurs routiers, le taux de marge est estimé à 6%, correspondant à l'hypothèse de calcul retenue précédemment dans le cadre du calcul du prix de vente équivalant routier.

A titre complémentaire, le tableau ci-dessous offre donc une comparaison des coûts sur la base des informations collectées auprès des transporteurs routiers qui ont accepté de nous communiquer leurs données, entre un acheminement depuis le port de Marseille et un acheminement depuis le port de Toulon :

	Marseille	Toulon
Transport routier entrepôt continent - port continental	Entre 200 et 300 €	Entre 400 et 550 €
Transport maritime AR	1 120 €	Entre 1 156 et 1 246 €
Frais fixes port continental	4.40 € de frais fixes	7.50 € toutes taxes portuaires (redevance sureté)

Pour chacun des cas de figure étudiés, la comptabilité analytique la plus fine possible a été analysée, considérant que :

- dans le cas des compagnies maritimes, cette comptabilité tiendra difficilement compte de la distinction entre passager résident et passager non résident. Si cette distinction semble aisée en matière de tarif appliqué à l'usager, elle est inenvisageable sur le plan des dépenses, étant donné qu'un passager, générera le même type de coûts.

En pratique, il est impossible de dire, en matière de frais commerciaux par exemple, ce qui relève d'un passager résident de ce qui relève d'un passager non résident. En outre, les deux compagnies maritimes ont elles-mêmes mis en garde contre une construction intellectuelle

de ce type, considérant au surplus, qu'à l'heure actuelle, on ne saurait dire si tous les passagers résidents optent pour un tarif résident. De ce fait, une partie des flux résidents pourrait échapper aux statistiques

- il n'a pas été possible de distinguer dans les différents types de coûts, la typologie des marchandises, les acteurs eux-mêmes n'étant pas en mesure de nous proposer une typologie des marchandises transportées et leur poids respectif, même si l'alimentaire prédomine vraisemblablement
- qu'il s'agisse de la structure des coûts pour les compagnies maritimes ou bien les transporteurs routiers, les conseils ont tenté d'affecter de la manière la plus fine possible les différents postes de dépenses, notamment pour les compagnies maritimes, certaines ne pouvant au final être rangées par destination.

Pour construire cette structure des coûts, les conseils ont travaillé avec la participation :

- des deux compagnies maritimes délégataires
- de 4 transporteurs routiers qui ont accepté de communiquer leurs données certaines très détaillées, d'autres plus globales et basées sur des estimations : FILAC, STEB, Casincaise, et SETEC. 4 réunions de travail ont été organisées, en plus, des échanges de mail et des points téléphoniques.

La structure des coûts ci-après décrite a été élaborée à partir des informations collectées auprès des acteurs et basées également sur des hypothèses de travail (III.).

II. Le cadre juridique applicable à la tarification

A. Le principe de la fixation du tarif du service public

Concernant les délégations de service public (régime conventionnel de service public), l'article 32 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, qui reprend l'article L. 1411-2 du CGCT, précise que le contrat de concession, et notamment celui de délégation de service public, « *détermine les tarifs à la charge des usagers et précise l'incidence sur ces tarifs des paramètres ou indices qui déterminent leur évolution* ».

En application de l'article L. 4221-1 pour les régions, seul l'organe délibérant de la collectivité territoriale délégante est compétent pour instaurer et fixer le tarif de la redevance pour service rendu que constitue le tarif d'un service public.

Il revient exclusivement à la collectivité délégante de fixer les tarifs et les modalités de leur évolution, le délégataire n'étant pas compétent en la matière (CAA de Nantes, 3 février 2012, req. n° 10NT00378¹²).

Il a même récemment été jugé que l'absence de ces informations tarifaires dans une convention de délégation est constitutive d'une faute de la collectivité (CAA de Marseille, 7 novembre 2016, req. n° 14MA04055).

Le tarif décidé par l'autorité délégante s'impose à l'exploitant délégataire, qui doit l'appliquer dans ses relations commerciales avec les usagers (clients).

Cette obligation est d'ailleurs reprise à l'article L. 4424-20 du CGCT relatif à la desserte maritime Corse / continent et au champ de compétence de l'OTC :

"En prenant en considération les priorités de développement économique définies par la collectivité territoriale de Corse, l'office des transports de la Corse conclut avec les compagnies désignées pour l'exploitation des liaisons mentionnées à l'article L. 4424-19 des conventions de délégation de service public qui définissent les tarifs, les conditions d'exécution et la qualité du service ainsi que les modalités de contrôle".

Concernant le régime unilatéral d'obligations de service public, le tarif est également fixé par l'autorité organisatrice du service et il s'impose, *a fortiori*, à tous les opérateurs à qui s'appliquent les sujétions de service public.

Concernant la desserte maritime Corse / continent, le tarif du service public propre au régime unilatéral d'OSP issu de la délibération n° 13/263 AC du 20 décembre 2013 s'impose à toutes les compagnies maritimes (cf. I.).

Il ne fait pas de doute que la Collectivité de Corse dispose d'un très large pouvoir pour fixer la grille tarifaire qui s'applique à la desserte maritime Corse / continent. Néanmoins, elle n'est pas entièrement libre dans la fixation de cette grille.

¹² "Considérant que ladite convention fixe, notamment, dans ses articles 40, 41, 42 et 56 et dans son annexe 31, conformément aux dispositions précitées de l'article L. 1411-2 du code général des collectivités territoriales, les tarifs applicables aux usagers, qui ont été établis par la commune, ainsi que leurs modalités d'indexation ; qu'aucune de ces dispositions réglementaires n'a pour objet ou pour effet de donner compétence à la société délégataire pour la détermination de ces tarifs (...)".

Dans tous les cas, le tarif doit être établi selon des critères objectifs et rationnels, dans le respect du principe d'égalité entre les usagers du service public, de proportionnalité et des règles de la concurrence.

Les contraintes juridiques liées à la tarification des services de transport maritime Corse / continent, que ce soit pour le transport de passagers ou de marchandises, sont doubles :

- il importe de garantir le respect du principe d'égalité des usagers (transporteurs routiers, acteurs économiques, particuliers etc) **(B.)**
- il importe de garantir le respect du principe de proportionnalité entre le prix du service et son coût. Le prix doit correspondre à une contrepartie pour l'utilisateur **(C.)**.

B. Garantir le respect du principe d'égalité entre les usagers (fret et PAX)

La tarification du transport maritime de passagers et de marchandises doit en premier lieu respecter le principe d'égalité entre les usagers car il constitue un des éléments fondamentaux de la notion même de service public.

Concernant le transport maritime Corse / continent, il est précisé que les usagers sont :

- les passagers qui achètent un billet auprès d'une compagnie maritime et qui utilisent les services de transport afférents
- les acteurs économiques (transporteurs routiers, commerçants, artisans, grande distribution etc) qui achètent un billet auprès d'une compagnie maritime et qui utilisent les services de transport de marchandises afférents à titre professionnel.

On distingue donc deux catégories d'usagers, les uns "*particuliers*" (PAX), les autres "*professionnels*" (fret).

1. Définition

a) Traiter également les situations identiques

Application du principe général de l'égalité des citoyens devant la loi et les charges publiques, le principe d'égalité devant les services publics a une valeur constitutionnelle, tirée de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen (DDHC). Il vaut pour les services publics administratifs¹³ comme pour les services publics industriels et commerciaux¹⁴.

Le principe d'égalité signifie que toutes les personnes répondant aux conditions pour accéder au service doivent en profiter effectivement. Mais cette égalité coïncide aussi et surtout avec l'égalité devant les charges publiques, c'est-à-dire devant les tarifs.

¹³ CE, sect., 9 mars 1951, *Sté des concerts du conservatoire*, req. n° 92004.

¹⁴ CE, 1^{er} avril 1938, *Sté L'alcool dénaturé*, Rec. CE 1938, p. 337.

Le tarif du service peut être identique pour tous les usagers mais il peut aussi comporter des variations reposant soit sur une différence de situation, soit sur une nécessité d'intérêt général.

A titre d'exemple, le Conseil constitutionnel, par une décision n° 2013-666 du 11 avril 2013, a censuré les dispositions de la loi visant à préparer la transition vers un système énergétique sobre et portant diverses dispositions sur la tarification de l'eau et sur les éoliennes qui prévoyaient un dispositif de bonus-malus sur les consommations domestiques d'énergies de réseau (électricité, gaz naturel et chaleur en réseau) à partir du calcul d'une quantité annuelle d'énergie appelée « volume de base ».

Le dispositif projeté était contesté en particulier au motif qu'il conduisait à rompre l'égalité entre consommateurs d'énergie en fonction de leur localisation au sein d'une même commune, de leur situation personnelle selon qu'ils demeurent ou non à leur domicile, de la nature et la surface de leur logement ou du type de consommation d'énergie employée pour le chauffage. Ces dispositions, dans la mesure où elles méconnaissaient le principe d'égalité devant les charges publiques, ont été déclarées contraires à la Constitution.

Le Conseil constitutionnel a par ailleurs jugé à cette occasion que « *le principe d'égalité ne fait pas obstacle à ce que soient établies des impositions spécifiques ayant pour objet d'inciter les redevables à adopter des comportements conformes à des objectifs d'intérêt général, pourvu que les règles qu'il fixe à cet effet soient justifiées au regard desdits objectifs* »¹⁵.

b) La possibilité d'instituer une tarification différenciée selon les usagers

La jurisprudence a dégagé un certain nombre de cas dans lesquels la pratique de tarifs différenciés selon les usagers a été admise.

Si une différenciation tarifaire est permise, il n'est jamais obligatoire pour une collectivité publique de faire varier les tarifs selon les catégories d'usagers, sauf si la loi l'impose. La collectivité territoriale peut appliquer un tarif unique pour toutes les catégories d'usagers sans distinction. Elle n'est pas contrainte de traiter différemment des situations différentes (CE, ass., 28 mars 1997, *Sté Baxter*, req. n° 179049).

La jurisprudence admet que soient fixés « *des tarifs différents applicables, pour un même service rendu, à diverses catégories d'usagers d'un service ou d'un ouvrage public* », mais celles-ci doivent être justifiées, à moins qu'elles ne résultent d'une loi, soit par « *des différences de situation appréciables entre les usagers* », soit par « *une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service ou de l'ouvrage* » (CE, 10 mai 1974, *Denoyez et Chorques*, Rec. p. 274).

Dans ce cas d'espèce, a été considéré comme injustifiée une modulation tarifaire fondée sur une simple différence de lieu de résidence, n'entraînant pas pour autant des sujétions de nature différente pour les usagers concernés. En l'occurrence, la différenciation tarifaire, pour l'usage du bac de l'île de Ré, entre les usagers résidant sur l'île et ceux résidant sur le continent a été jugée illégale, mais pas une différenciation entre les résidents de la Charente-Maritime et ceux d'autres départements.

Si des différenciations tarifaires sont possibles, elles doivent être justifiées par des critères objectifs. Une collectivité publique peut instaurer des tarifs différentiels dans trois cas :

- elle y est autorisée par la loi

¹⁵ Conseil constitutionnel, décision n° 2013-666 DC du 11 avril 2013.

- elle est justifiée par l'intérêt général
- il existe une différence de situation objectivement appréciable entre les usagers.

Le principe d'égalité ne signifie pas que tous les individus doivent toujours être traités de la même façon.

Cette position du juge administratif est régulièrement confirmée :

- « la tarification des services rendus par un service public industriel et commercial ne peut, sans porter atteinte au principe d'égalité des usagers du service public, prévoir des tarifs différents selon les catégories d'usagers qu'à la condition que ces différences soient justifiées par des considérations d'intérêt général en rapport avec l'exploitation du service ou fondées sur des différences objectives de situation des usagers concernés »¹⁶
- dans la mesure où les tarifs applicables aux usagers résidant hors de la commune excédaient le prix de revient du service fourni, la commune n'était pas fondée à se plaindre de ce que le tribunal administratif ait annulé la délibération fixant les tarifs¹⁷

C'est donc seule l'existence de catégories d'usagers qui peut être à l'origine d'un traitement différent : la nécessité d'intérêt général ne permettant nullement que puissent être traités de manière différente des usagers se trouvant dans une même situation, car la différence de traitement doit toujours être adéquate à ce qui la justifie.

La différence de situation appréciable doit être affectée d'un certain degré d'intensité, sinon la création d'une catégorie particulière d'usagers se trouve entachée d'illégalité. La différence de situation doit toujours être appréhendée par rapport à l'objet et aux finalités du service public.

Par exemple, il a été jugé que si la tarification d'un service de distribution d'eau pouvait décroître en fonction du volume consommé, elle ne pouvait varier, en revanche, selon le degré de ressources des usagers¹⁸. Cette discrimination étant en effet sans rapport avec l'objet du service¹⁹.

c) Les exemples de tarifications différenciées autorisées

De cet état du droit positif issu de la jurisprudence administrative, il ressort que les différenciations suivantes sont notamment possibles :

- **l'usage régulier du service** peut justifier la fixation d'un tarif préférentiel. Le caractère régulier ou occasionnel d'usager du service peut conduire à fixer des tarifs différents si cela impose des

¹⁶ CE, 12 juillet 1995, *Commune de Maintenon*, req. n° 147947.

¹⁷ CE, 2 avril 1997, *Commune de Montgeron*, req. n° 124883.

¹⁸ CE 17 décembre 1982, *Préfet de la Charente-Maritime*, req. n° 23293.

¹⁹ Autres exemples de discrimination illicite : discrimination entre les usagers d'un abattoir selon la provenance des viandes (CE, 10 mars 1976, *Ville de Toulon*, req. n° 93047), entre les usagers d'un conservatoire de musique selon le montant des revenus de la famille (CE, 26 avril 1985, *Ville de Tarbes c/Association des parents d'élèves anciens et anciennes élèves de l'école nationale de musique de Tarbes*, req. n° 41169), ou encore la prise en compte du lieu de domicile dans celui demandé aux usagers d'une cantine scolaire (CE, 5 octobre 1984, *Commissaire de la République du département de l'Ariège*, req. 47875), d'une école de musique (CE, 31 mai 1985, *Commune de la Ciotat*, req. n° 55911) ou d'une halte-garderie (CE 31 mai 1985, *Commune d'Aubagne*, req. n° 55910).

sujétions particulières au service. Le Conseil d'État a admis que, au regard du système retenu d'approvisionnement d'une cantine scolaire, impliquant la préparation des repas 48 heures à l'avance, les parents ne réservant pas à l'avance les repas de leurs enfants font peser sur le service public une sujétion particulière qui justifie la fixation d'un tarif plus élevé que le tarif ordinaire applicable aux parents des enfants qui fréquentent en permanence la cantine²⁰

- **le lieu de résidence de l'utilisateur** peut justifier l'application d'un tarif préférentiel. Le juge reconnaît la pertinence du critère de la résidence lorsque le fonctionnement du service fait appel à un financement par le budget de la collectivité. Tel est le cas, par exemple, pour une école de musique²¹ et une crèche²², pour les enfants domiciliés dans la commune. Par ailleurs, il a été reconnu qu'un tarif préférentiel était légal pour un pont à péage à l'égard des résidents permanents de l'île desservie mais pas pour les personnes y possédant une simple résidence d'agrément (CE, 10 mai 1974, n° 88032)
- **la situation de l'utilisateur par rapport au lieu de destination.** En matière de transport routier scolaire, a été admise la différenciation tarifaire selon que l'élève est obligé ou non de suivre l'enseignement de sa spécialité dans un établissement hors secteur. Si le secteur académique comprend un établissement dispensant cette spécialité et que l'élève suit sa scolarité dans un établissement "spécialisé" hors secteur, l'indemnité tarifaire ne prendra en compte que le trajet entre le domicile et l'établissement de secteur²³.

Très récemment encore, il a été jugé qu'un tarif différencié entre des plaisanciers et des résidents de l'île desservie pour un service de desserte maritime était légal (CAA de Marseille, 13 juin 2016, req. n° 15MA00808, à propos de la desserte des îles du Frioul, au large de Marseille).

2. L'application d'une tarification différenciée pour le transport de PAX/fret en Corse

Il convient de rappeler que le principe d'égalité est apprécié globalement, par rapport à l'équilibre financier global de la concession, et non dans le détail de chaque spécificité de la marchandise ou de la personne transportée.

a) La CdC peut-elle instituer une différenciation tarifaire

Comme rappelé au I., la CdC a institué des tarifs différenciés, tant pour le transport de passagers, que pour le transport de marchandises, en régimes d'OSP et de CDSP.

Concernant les passagers, la grille tarifaire diffère selon les critères suivants :

- le lieu de résidence du passager (résident corse ou pas)
- l'âge du passager (adulte ou enfant)
- le confort d'installation (cabin hublot ou intérieure, fauteuil)

²⁰ CE, 9 mars 1998, *Ville de Marignane*, req. n° 158334.

²¹ CE, 20 mars 1987, *Commune de La Ciotat*, req. n° 68507.

²² CAA de Bordeaux, 19 mars 2003, *Commune de Lavarat*, req. n° 98BX02088.

²³ CE, 4 mai 1998, *Département de Côte d'Or*, req. n° 160752.

- la dimension du véhicule de tourisme
- la date d'achat du billet, la période du trajet et les conditions commerciales (billet non modifiable et non remboursable) pour les tarifs résidents corses "contraints".

Cette différenciation tarifaire paraît conforme au droit positif dans la mesure où :

- les différenciations tarifaires décidées par la CdC sont justifiées par des motifs d'intérêt général difficilement contestables :
 - o elles garantissent l'accès à la desserte maritime Corse /continent à tous les usagers, quel que soit leur niveau de revenus
 - o elles garantissent le respect du principe de continuité territoriale en fixant des tarifs particuliers au transport de marchandises corses à l'exportation (manufacturés ou pas)
- les différenciations tarifaires décidées par la CdC sont justifiées par des différences objectives de situation entre les usagers :
 - o la qualité de résident corse / non corse : les résidents corses étant susceptibles d'utiliser plus souvent les transports maritimes (pour se rendre sur le continent, en vacances, pour des raisons professionnelles etc), ils ne sont pas placés dans la même situation que les autres usagers. Les autres usagers utilisent les transports maritimes pour se rendre en Corse à titre occasionnel (CAA de Marseille, 13 juin 2016, req. n° 15MA00808, à propos de la desserte des îles du Frioul).
 - o adulte / enfant : le niveau de revenus entre ces deux catégories d'usagers justifie à l'évidence une différenciation tarifaire
- les différenciations tarifaires décidées par la CdC sont toutes liées à l'objet de la DSP : la desserte maritime de la Corse :
 - o le confort d'installation en cabinet est lié à l'activité de transport des passagers, il s'agit des conditions d'exécution des prestations fournies par les compagnies maritimes
 - o la taille des véhicules de tourisme des passagers justifie une différenciation tarifaire car un taux important de passagers voyage avec son véhicule.
- les différenciations tarifaires décidées par la CdC constituent la contrepartie d'un service rendu :
 - o la localisation de la cabine (hublot ou intérieure) est une modalité particulière d'exécution du contrat de transport conclu entre la compagnie et l'utilisateur. Il s'agit d'une prestation supplémentaire facultative qui améliore le confort du passager et constitue la contrepartie d'un "service" supplémentaire qui justifie un prix différent
 - o la taille des véhicules de tourisme justifie une différenciation tarifaire car la contrainte d'exploitation pour la compagnie maritime n'est pas la même. Le volume occupé par le véhicule conditionne directement la place disponible sur le navire. Le niveau et la qualité de prestation offerts par la compagnie ne sont pas identiques.

b) La CdC pourrait-elle étendre les hypothèses de gratuité ?

Actuellement, la CdC et l'OTC n'ont prévu aucune hypothèse de tarification "*gratuite*" pour les usagers. Il existe bien un tarif résident contraint, non remboursable et non modifiable, mais il fait l'objet d'un abattement de 30 % et non d'une gratuité.

La CdC pourrait-elle envisager l'instauration d'une gratuité du service pour certaines catégories d'usagers (étudiants résidents corses, personnes âgées etc) ?

Il s'agirait en réalité de l'application d'une tarification "différenciée", pour laquelle il est renvoyé aux développements précédents.

Pour autant, si ces hypothèses de gratuité venaient à être étendues, la question des conséquences de cette gratuité du service public pour certaines catégories d'usagers serait susceptible d'avoir des conséquences sur la nature juridique de la concession.

Si le service de transport maritime devenait gratuit pour tout ou partie des usagers, pourrait-on encore qualifier le contrat conclu entre la CdC et la compagnie maritime de concession de service public ?

La question a été posée en matière de transports publics et a été tranchée par le tribunal administratif de Marseille dans une ordonnance rendue le 6 décembre 2011, *Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile*.

La problématique repose sur la définition du contrat de délégation de service public, définition qui s'est affinée au fil de la jurisprudence et a été inscrite à l'article L. 1411-1 du CGCT tel qu'issu de l'article 58 de l'ordonnance du 29 janvier 2016 :

« Une délégation de service public est un contrat de concession (...) conclu par écrit, par lequel une autorité délégante confie la gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

La part de risque transférée au délégataire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le délégataire ne doit pas être purement nominale ou négligeable. Le délégataire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service ».

La notion de risque d'exploitation, de risque financier supporté par le délégataire sous l'influence du droit communautaire et de la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne est devenue peu à peu l'élément déterminant d'identification des délégations de service public vis-à-vis des marchés publics. La notion de risque apparaît désormais comme le critère déterminant de la concession, dont la délégation de service public fait désormais partie.

Dès lors peut-on se poser la question suivante : le risque économique ou l'aléa d'exploitation que doit supporter le délégataire étant devenu consubstantiel à la notion de délégation de service public, comment concilier cette obligation avec l'existence d'un service public en tout ou partie gratuit ?

Pour le Tribunal administratif de Marseille : « la circonstance que le délégataire ne perçoive plus de recettes liées au paiement par les usagers de titres de transport est, en l'espèce, sans incidence sur l'économie globale du contrat et sur l'existence d'un risque d'exploitation pour le délégataire ».

Dans la mesure où la perception de recettes tirées de la vente des titres de transport a été remplacée pour le délégataire par la perception d'une compensation financière, variable en fonction de la fréquentation, l'existence d'un risque d'exploitation pour le délégataire n'est pas remise en cause et partant, le contrat peut bien être qualifié de délégation de service public.

Il en ressort qu'il n'existe pas d'antinomie de principe entre gratuité du service et délégation de service public, à la condition toutefois que l'analyse de l'économie globale du contrat révèle, en cette circonstance, l'existence d'un risque économique pour le délégataire du service public. Autrement dit, la rémunération du délégataire sur les usagers du service n'est pas la seule condition de l'existence d'un aléa économique mais la présence de cet aléa constitue bien le critère d'identification de la délégation de service public par rapport à un marché.

En l'espèce, il ne s'agirait pas pour la CdC d'étendre la gratuité du service à tous les usagers et à toutes les catégories de marchandises mais seulement à certaines d'entre elles.

Les conséquences d'une telle gratuité, **partielle**, sur la qualification de la concession seraient sans aucune portée car l'exploitant continuerait de supporter un risque économique, un aléa d'exploitation substantiel concernant les autres passagers / marchandises.

En tout état de cause, cette gratuité partielle ne signifierait pas la suppression de tout risque économique pour l'exploitant dans la mesure où la compensation financière qui serait versée par la CdC en contrepartie de cette gratuité pourrait elle-même reposer sur le niveau de trafic constaté ou sur le nombre de passagers effectivement transportés.

Aussi, dans l'hypothèse d'une gratuité partielle de certains services, le risque de requalification de la concession de service public de transport maritime en marché public serait très faible, voir inexistant.

C. Garantir le respect du principe de proportionnalité entre le tarif et le service rendu

1. Définition

Le principe de proportionnalité du prix au service rendu à l'utilisateur a notamment été affirmé par le Conseil d'État dans un arrêt du 30 septembre 1996 :

"les tarifs des services publics à caractère industriel et commercial, qui servent de base à la détermination des redevances demandées aux usagers en vue de couvrir les charges du service, doivent trouver leur contrepartie directe dans le service rendu aux usagers ». En l'espèce, il avait été jugé que le tarif était illégal en tant qu'il comportait la répercussion de droits d'usage versés par le concessionnaire à la commune *"sans contrepartie directe dans les prestations fournies par le service"*²⁴.

²⁴ CE 30 septembre 1996, *Société stéphanoise des eaux*, req. n° 156176 et n° 156509, Lebon p. 355.

Il se traduit par une interdiction de financer autre chose que le service public lui-même. Le juge vérifie néanmoins plus l'existence que la valeur de cette contrepartie.

Le Conseil d'Etat privilégie la règle d'équivalence entre le tarif et la valeur de la prestation à celle du plafonnement :

"Considérant que, pour être légalement établie -et, en particulier, ne pas revêtir le caractère d'une imposition dont seul le législateur pourrait fixer les règles- une redevance pour service rendu doit essentiellement trouver une contrepartie directe dans la prestation fournie par le service ou, le cas échéant, dans l'utilisation d'un ouvrage public et, par conséquent, doit correspondre à la valeur de la prestation ou du service ;

que, si l'objet du paiement que l'administration peut réclamer à ce titre est en principe de couvrir les charges du service public, il n'en résulte pas nécessairement que le montant de la redevance ne puisse excéder le coût de la prestation fournie ;

qu'il s'ensuit que le respect de la règle d'équivalence entre le tarif d'une redevance et la valeur de la prestation ou du service peut être assuré non seulement en retenant le prix de revient de ce dernier, mais aussi, en fonction des caractéristiques du service, en tenant compte de la valeur économique de la prestation pour son bénéficiaire ;

*que, dans tous les cas, le tarif doit être établi selon des critères objectifs et rationnels, dans le respect du principe d'égalité entre les usagers du service public et des règles de la concurrence"*²⁵.

Le montant d'une redevance peut excéder le coût de la prestation (abandon de la règle du plafonnement), mais doit correspondre à la valeur de celle-ci (règle d'équivalence). Pour sa fixation, l'administration peut prendre en compte, comme avant, le prix de revient du service, mais aussi d'autres paramètres.

La proportionnalité entre le tarif et le coût s'apprécie au niveau global et non pas à celui de la facture de chacun des usagers.

Il été jugé que, compte tenu notamment des charges fixes qu'entraînent l'utilisation saisonnière des terrains de camping isolés et leur dispersion dans l'île d'Oléron, le montant de la redevance pour l'enlèvement des ordures ménagères a pu, sans que soient méconnues les dispositions de l'article L. 233-78 du Code des communes [CGCT, art. L. 2333-76], aux termes desquelles la redevance doit être « *calculée en fonction de l'importance du service rendu* », être fixé au même niveau pour un terrain de camping isolé comportant trois installations et pour un foyer de résidents permanents²⁶.

La légalité du tarif au regard du principe de proportionnalité est appréciée au moment de l'adoption du tarif, c'est-à-dire en cas de délégation au moment de son attribution. Une fois le tarif établi, il est applicable et légal même si les conditions d'exécution évoluent.

²⁵ CE, 16 juillet 2007, req. n° 293229.

²⁶ CE 4 juin 1986, *Association des propriétaires des terrains pour les loisirs en Oléron c/Sivom d'Oléron*, req. n° 44988.

2. L'application du principe à la desserte maritime Corse / continent

La grille tarifaire actuellement applicable aux services de desserte maritime Corse / continent respecte le principe de proportionnalité du prix au service rendu et le prix payé par l'utilisateur est en adéquation avec la qualité de service fournie par les compagnies.

A titre d'exemple, l'étude relative au mode de financement public traite de la comparaison entre le tarif "*transport maritime*" et le tarif "*équivalent routier*".

Il est démontré que le niveau de tarif du mètre linéaire fixé à 40 € correspond à un tarif équivalent routier moyen qui serait supporté par les transporteurs routiers.

Le niveau de tarif est proportionné au service rendu par les compagnies pour desservir la Corse par la voie maritime.

III. Etude de la structuration des coûts

A. Pour le transport routier de marchandises

La structure des coûts présentée ci-dessous est consolidée.

Il s'agit d'une synthèse issue de l'agrégation de l'ensemble des données, des comptabilités construites individuellement pour **chacune des 4 sociétés de transport routier étudiées**. La présentation sous une forme agrégée a été privilégiée pour ne pas remettre en cause la confidentialité des données.

Les informations se basent sur le dernier exercice comptable disponible (avant dernière colonne), soit l'exercice 2016.

Ce tableau est volontairement simplifié compte tenu de la qualité des informations collectées.

A titre de précision, le coût unitaire présenté dans le tableau infra représente le coût unitaire pour une remorque (unité principalement utilisée chez les transporteurs routiers). Toutefois, la dernière colonne du tableau présentera le même niveau d'information, exprimé cette fois ci, en mètre linéaire. L'hypothèse retenue est la suivante :

- 1 remorque représente environ 14 mètres de linéaire
- 1 remorque peut contenir environ 33 palettes

Il s'agit là d'ordres de grandeur proposés par les transporteurs routiers interrogés.

Chiffre d'affaires		Coût Unitaire (remorque)	%	Total 2016	Coût Unitaire (équivalent ML)
Charges variables	Frais de personnel	2 336 €	100%	60 056 925 €	167 €
	Combustibles	297 €	13%	7 631 706 €	21 €
	Autres achats hors combustibles	143 €	6%	3 680 804 €	10 €
	Impôt, taxe et versements assimilés	108 €	5%	2 786 797 €	8 €
	Coût du transport maritime ²⁷	20 €	1%	505 713 €	1 €
		939 €	40%	24 151 301 €	67 €
CHARGES VARIABLES (A)		1 508 €	65%	38 756 321 €	108 €
MARGE SUR COUT VARIABLE		829 €	35%	21 300 604 €	59 €
Charges fixes	Dotations aux Amortissements et Provisions ²⁸	24 €	1%	629 221 €	2 €
	CHARGES FIXES DIRECTES (B)	24 €	1%	629 221 €	2 €
COUT SPECIFIQUE (A + B)		1 532 €	66%	39 385 542 €	109 €
MARGE SUR COUT SPECIFIQUE		804 €	34%	20 671 383 €	57 €
Charges fixes indirectes	Charges financières ²⁹	0 €	0%	11 848 €	0 €
	Charges de structure ³⁰	755 €	32%	19 421 262 €	54 €
CHARGES FIXES INDIRECTES (C)		756 €	32%	19 433 110 €	54 €
Cout de revient (A + B + C)		2 288 €	98%	58 818 652 €	163 €
Résultat analytique ³¹		48 €	2%	1 238 273 €	3 €

²⁷ Il s'agit des sommes versées aux compagnies maritimes par les transporteurs routiers en moyenne pour acheminer leurs remorques

²⁸ Les dotations aux amortissements sont relatives aux valeurs de dépréciation constatées à destination de matériels roulants mais également aux aménagements et constructions réalisés ; les dotations aux provisions relèvent principalement de provisions constatées sur les comptes clients

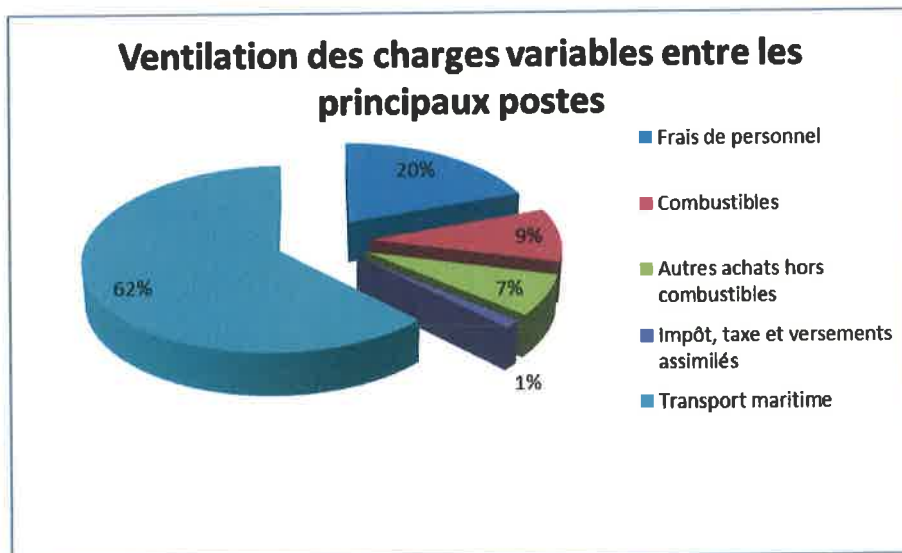
²⁹ Les charges financières représentent les charges d'intérêt lié aux emprunts et dettes financières contractées auprès d'établissements de crédit

³⁰ Elles englobent toutes les charges externes à l'exception des frais relatifs aux coûts du transport maritime et aux combustibles qui ont été intégrés dans les 1^{ères} lignes du tableau : on retrouve principalement dans ce poste les frais liés aux locations diverses de matériel long terme et aux crédits baux contractés

³¹ Le résultat analytique représente le bénéfice gagné ou la perte subie par un transporteur routier

Quelques clés de lecture :

- Le tableau présente ensuite une série de coûts, en distinguant, pour le transporteur routier, ce qui relève des charges variables et des charges fixes. En particulier :
 - ✓ Les frais de personnel sont considérés comme une charge variable, étant donné que les ressources humaines fluctuent en toute logique au gré de l'évolution du volume d'affaires ;
 - ✓ Les autres achats hors combustibles comprennent les achats de matières premières et autres approvisionnements en dehors des frais relatifs au carburant ;
 - ✓ Le transport maritime qui correspond ici au coût du transport maritime moyen (estimé pour les uns et réels pour les autres) ;
 - ✓ Les charges de structure englobent notamment des charges relatives aux divers crédits baux contractés et aux locations long terme.
- Le chiffre d'affaires 2016 a été calculé en agrégeant les chiffres d'affaires réalisés par chacun des opérateurs, qui font partie des piliers du secteur (il manque à ce stade les informations relatives à la société Rocca qui n'a pas souhaité communiqué d'informations). Si l'on croise la ligne du chiffre d'affaires consolidé, avec la colonne coût unitaire, on obtient alors le chiffre d'affaire réalisé par les transporteurs routiers lorsqu'il achemine une remorque. Autrement dit, **chaque remorque génère 2 336 € de chiffre d'affaires** – prix payé par le client final propriétaire de la marchandise - ce qui concorde avec l'estimation à 2 000 €, proposée par les transporteurs routiers, lors des rencontres individuelles et présentées supra



Concrètement, on peut dire que l'acheminement d'une remorque génère des charges variables à hauteur de 1 508 €.

La marge sur coût variable, qui se définit comme la différence entre le chiffre d'affaires et l'ensemble des charges variables nécessaires à l'élaboration de ce chiffre d'affaires, est estimée à 829 € pour une remorque, correspondant à un taux de marge de l'ordre de 35%. Autrement dit, après prélèvement des charges variables, il reste 35% du chiffre d'affaires réalisé. Ce taux varie suivant les structures étudiées, mais globalement, oscille entre 33% et 40%, reflétant ainsi la diversité des niveaux de performance. **On retiendra le poids prépondérant du transport maritime, suivi loin derrière des frais de personnel. Il représente en effet 62% du total des charges variables à lui seul (voir figure ci-dessus).**

Concernant les charges fixes, elles se répartissent entre charges fixes directes et indirectes. S'agissant des 1^{ères}, le poste des dotations aux amortissements a été retenu, dont le montant rapporté au nombre

de remorque est relativement faible, témoignant d'une politique d'investissement modeste et d'un parc de matériel vieillissant.

Le coût spécifique est obtenu par la somme des charges variables et des charges fixes directes : avec un taux estimé à 34%, il s'avère très proche de la marge sur coût variable.

Par la suite, en termes de charges fixes indirectes, on retrouve :

- Des charges financières très faibles, se faisant l'écho de l'absence d'emprunt ou des faibles montants d'emprunt engagés ;
- Des charges de structure notables témoignant de l'intensité capitalistique importante pour cette profession.

Au final, le coût de revient calculé, permet ainsi de conclure que chaque remorque transportée coûte à un transporteur routier, en moyenne, 2 288 €.

Dès lors, la différence entre le chiffre d'affaires réalisé et le coût de revient, donne le résultat (positif ou négatif) dégagé lors de chaque acheminement de remorque. Suivant ce calcul, un transporteur routier gagne environ 48 € par remorque, ce qui constitue son bénéfice pour chaque opération.

A titre de précision complémentaire, le tableau infra propose une estimation du coût de la traction par route d'une remorque pour différents trajets réalisés en Corse ; ces informations ont été communiquées par les transporteurs routiers interrogés :

	CASINCAISE	STEB	FILAC	SETEC
AJACCIO - BASTIA	580,00 €			550,00 €
AJACCIO - ILE ROUSSE	700,00 €			650,00 €
AJACCIO - PORTO VECCHIO	580,00 €		580,00 €	400,00 €
AJACCIO - PROPRIANO	260,00 €		300,00 €	250,00 €
BASTIA - ILE ROUSSE	300,00 €	450,00 €	250,00 €	250,00 €
BASTIA - PORTO VECCHIO	580,00 €		500,00 €	500,00 €
BASTIA - PROPRIANO	800,00 €			700,00 €
PORTO VECCHIO - ILE ROUSSE	800,00 €			800,00 €
PORTO VECCHIO – PROPRIANO	260,00 €			250,00 €
PROPRIANO - ILE ROUSSE	950,00 €			

B. Pour le transport maritime

Ce même travail de comptabilité analytique a été réalisé pour chacune des deux compagnies maritimes délégataires, dans le but notamment de mesurer les marges de manœuvre possibles, pour la Collectivité de Corse, tant du point de vue du montant de financement public à mobiliser (Cf. Rapport sur les modes de gestion et sur le besoin de financement public), que des possibilités d'évolution des tarifications.

Les conseils ont souhaité distinguer dans ce travail de décomposition de la structure des coûts, l'activité fret, de l'activité passager. Or, les modèles économiques des opérateurs, basés sur une approche globale des coûts, ne permettent pas d'affecter fidèlement les différents types de postes, à chacun des deux grands types d'activités. Ainsi, les rares postes ayant pu être affectés ont été repris dans les tableaux proposés ci-dessous, décrivant la structure des coûts des deux compagnies ; à l'instar des frais commerciaux, des frais de manutention du fret et des frais d'entretien passagers. **Il est à noter que cette structure des coûts a été construite sur la base des recommandations de la compagnie maritime La Mériidionale.** D'après les propos recueillis, compte tenu de la difficulté d'affecter les postes – comme les combustibles, l'équipage,... - à l'activité fret ou l'activité passager (quelle quote-part retenir ?), la plupart d'entre eux figure dans les charges fixes.

a) La structure des coûts de la Corsica Linea

Cette structure des coûts a été élaborée sur la base des informations contenues dans le compte de résultat pour la période allant du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017.

Corsica Linea	Du 1er oct 2016 au 30 sept 2017	%
Recettes Fret	45 541 489 €	100%
Frais commerciaux	2 644 142 €	6%
Manutention	17 832 126 €	39%
Marge s/coût variables	25 065 221 €	55%
Nb mètres linéaires	1 050 218	
Marge s/coût variables unitaire (au mètre linéaire)	23,87 €	
Recettes Passagers	33 962 067 €	100%
Frais commerciaux	6 548 172 €	19%
Entretien passagers	1 269 435 €	4%
Marge s/coût variables	26 144 460 €	77%
Nb Passagers	336 980	
Marge s/coût variables unitaire	77,58 €	
Total recettes	79 503 556 €	100%
Charges non imputables		
Combustibles	16 217 317 €	20%
Frais de ports	5 458 115 €	7%
Assurances flotte	1 416 229 €	2%
Equipage	24 944 512 €	31%
Entretien + appro navires	18 447 141 €	23%
Frais de structure	23 828 307 €	30%
Charges de capital	8 912 266 €	11%
Total charges non imputables	99 223 887 €	125%
Nb de traversées	1 286	
Coût charges fixes par traversée	77 157 €	
Coût global	127 517 762 €	
(contrôle 1+2+3)	-48 014 206 €	
CdRA EBIT avant contribution	-48 014 211 €	-60%

Ce 1^{er} travail permet de mettre en avant d'ores et déjà plusieurs enseignements :

- Concernant la partie des charges qu'il est possible d'affecter à l'activité fret ou passager, on retiendra que pour l'activité fret, 45% du chiffre d'affaires, est absorbé par les coûts variables, révélant notamment le poids des charges liées aux opérations de manutention (87% des charges variables pour l'activité fret) ;
- S'agissant de l'activité de transport de passagers, le taux de marge est ici supérieur de l'ordre de 77% contre 55% pour l'activité fret. Ce constat semble peu surprenant puisqu'il dévoile des équilibres économiques bien connus d'une compagnie de transport maritime. Ces équilibres auront un impact sur la politique commerciale conduite et surtout sur la politique tarifaire mise

en place par les différentes compagnies suivant les choix opérés en matière d'offres commercialisées entre activité fret et activité passager ;

- Dans notre cas, et compte tenu de son statut de délégataire du service public, 57% des recettes proviennent de l'activité fret où pourtant le taux de marge reste inférieur à celui de l'activité passager ;
- S'agissant enfin des autres charges, qu'il est impossible d'imputer à l'activité fret ou à l'activité passager, elles se composent majoritairement des charges liées à l'équipage (personnel naviguant) – représentant un quart du total de ces charges non imputables - et des frais de structure non négligeables pour le moins (24% du total de ces charges), et qui comprennent le personnel sédentaire et les frais de structure à proprement parler. Ainsi, cette dernière catégorie de charges dévoile surtout le poids de ces autres charges non directement liées à une activité ou à l'autre, mais qui pour autant, sont supérieures aux recettes dégagées, témoignant d'un résultat d'exploitation (EBIT) avant contribution largement déficitaire. On soulignera également le poids des charges liés à l'achat de combustibles (16%) et des autres charges de maintenance et d'entretien notamment.

Au total, chaque traversée coûte en termes de charges fixes à la compagnie maritime Corsica Linea plus de 77 000 € toute ligne confondue, le coût variant d'une ligne à l'autre (le détail ligne par ligne est présenté en annexe) :

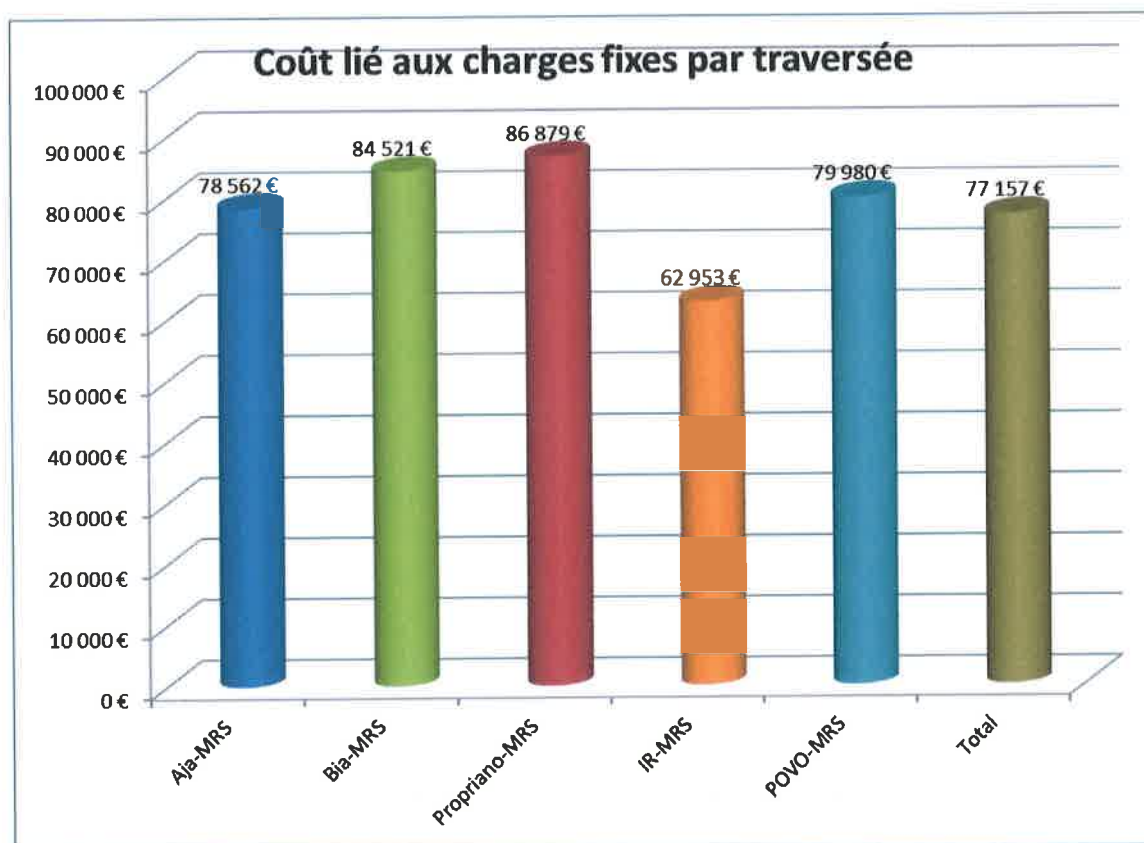


Figure 4. Coût des charges fixes par traversée présenté par ligne pour la Corsica Linea pour la période du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017

Une fois présentée cette structure des coûts, il semble alors intéressant de la confronter aux tarifs pratiqués, tant pour l'activité fret que pour l'activité passager :

i. L'activité fret

Dans le but de reconstituer le coût global de l'activité fret pour la compagnie maritime, intégrant à la fois charges variables et charges fixes, les charges fixes ont été imputées au prorata des recettes réalisées par l'activité, ici l'activité fret, à défaut de connaître la ventilation précise des coûts pour le fret et pour le passager. S'agissant du montant de la subvention, il a été obtenu par déduction entre coût global et recettes générées par l'activité fret.

Fret	Du 1er oct 2016 au 30 sept 2017
Charges variables	20 476 268 €
Imputation charges fixes	56 837 754 €
Coût global	77 314 022 €
Subvention	31 772 533 €
Recettes	45 541 489 €
Nb de mètres linéaires	1 050 218
Equivalent remorque	75 016
Coût unitaire ml	74 €
Coût unitaire remorque	1 031 €
Prix facturé au mètre linéaire	43 €
Subvention au mètre linéaire	30 €

Il existe un écart entre le prix facturé au mètre linéaire, ici reconstitué à partir d'hypothèses de travail (dans le tableau ci-dessus) et les tarifs inscrits aux régimes d'OSP et de DSP : la principale hypothèse de travail étant la répartition de l'enveloppe de compensation entre activité fret et activité passager, effectuée au prorata des recettes, et ce alors même qu'elle est calculée à partir de 3 postes :

- Versement d'une compensation au titre de l'exploitation ;
- Versement d'une compensation au titre du carburant ;
- Versement d'une compensation au titre de l'investissement.

Néanmoins, même si l'hypothèse de travail retenue a ses limites, eu égard à l'écart constaté entre le tarif reconstitué par les conseils et les tarifs sous OSP ou DSP, il n'en reste pas moins que ces 3 tarifs restent relativement proches, permettant donc d'attester des équilibres généraux de l'enveloppe attribuée par la Collectivité de Corse, et du soutien de la Collectivité apportée au bénéfice de l'activité fret.

De ce travail, il en ressort que le coût global (charges fixes et charges variables incluses) au mètre linéaire pour la compagnie maritime est estimé à près 74 €. Sur cette base, le prix facturé représente alors 58% de ce coût, le reliquat étant soldé par la compensation consentie par la Collectivité de Corse.

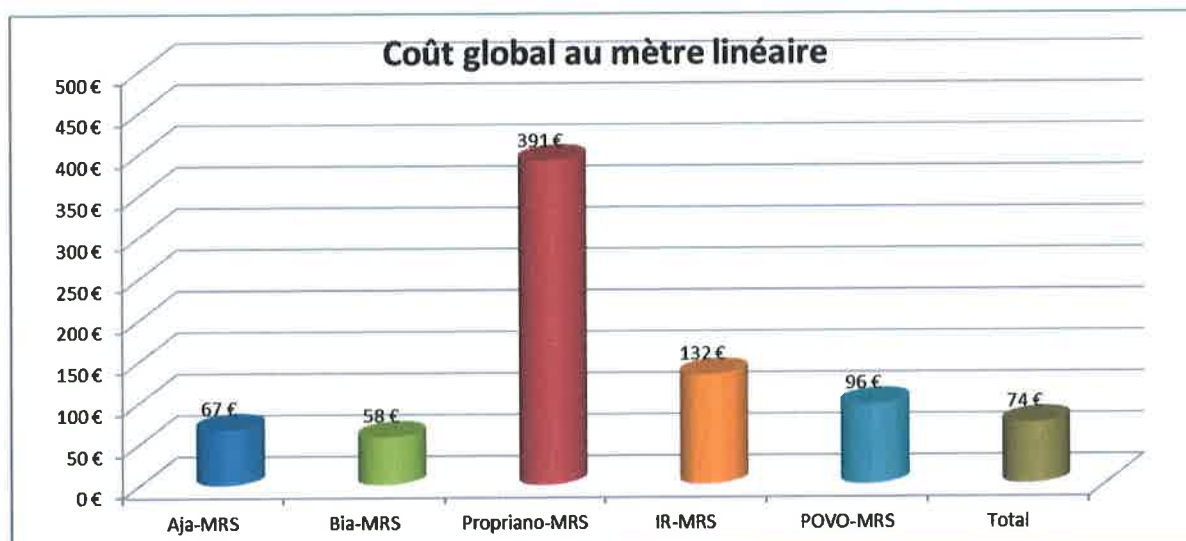
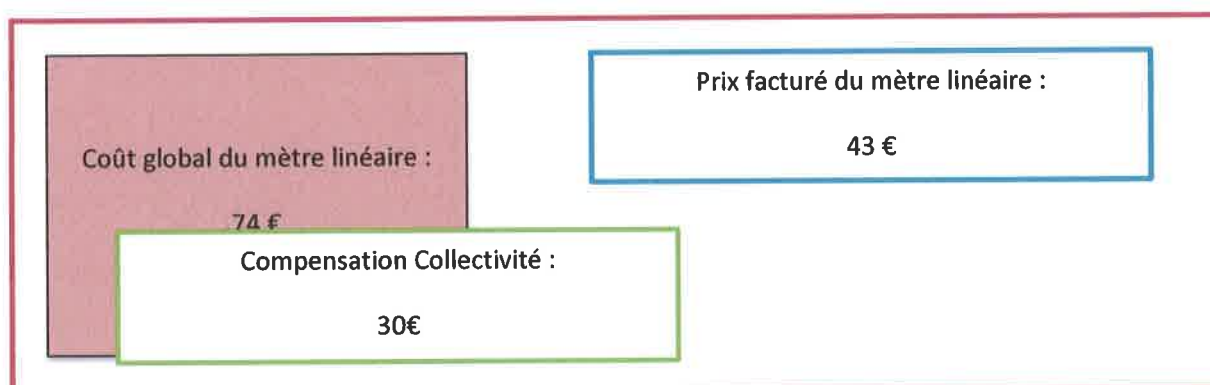


Figure 5. Coût global au mètre linéaire du fret pour la Corsica Linea par ligne



Le tableau ci-dessous propose un comparatif pour les ports dit secondaires en termes de coût endossé par la compagnie maritime pour l'acheminement du fret, et en parallèle, le montant de la compensation consenti pour chacune des lignes :

Corsica Linea	Propriano-MRS	IR-MRS	POVO-MRS
Coût unitaire ml	391 €	132 €	96 €
Coût unitaire remorque*	5 480 €	1 853 €	1 346 €
Subvention fret estimée	85 556 €	8 185 622 €	8 492 137 €
Subvention totale	130 €	11 963 712 €	10 916 881 €

* Equivalent remorque (1 remorque = 14 mètres linéaires)

Ce tableau a respecté les mêmes principes méthodologiques que ceux mis en place dans le cadre de l'approche globale de la compagnie ; le détail des calculs est présenté en Annexe 1.

ii. L'activité passager

Cette même méthode analytique a été reproduite pour l'activité passager, en essayant de mettre en place une approche différenciée entre les tarifs pratiqués par les compagnies maritimes, distinguant tarif résident et tarif non-résident.

Il en ressort un coût global pour la Corsica Linea minoré pour l'activité passager de l'ordre de 50 millions d'euros pour l'exercice allant du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017, contre plus de 77 millions d'euros s'agissant de l'activité fret.

Ces coûts globaux se font ici l'écho des résultats obtenus sur le plan unitaire supra, et notamment d'un meilleur taux de marge pour l'activité passager. Le poids des charges fixes, quoi qu'estimées, semble majoré pour l'activité passager. **Au total, chaque passager transporté coûte à la Corsica Linea environ 149 €.**

A titre d'illustration, le prix facturé par la compagnie pour un résident et le montant de la subvention corolaire fournit des résultats totalement absurdes, attestant de la mauvaise comptabilisation des passagers dit « résident ». Les deux compagnies maritimes confirment la difficulté à ventiler les passagers entre résident et non résident, déclarant que la totalité des passagers résidents n'était pas comptabilisée dans les flux de passagers résidents.

Passager		Du 1er oct 2016 au 30 sept 2017
Recettes	Charges variables	7 817 607 €
	Imputation charges fixes	42 386 133 €
	Coût global	50 203 740 €
	Subvention	12 605 869 €
	Total	33 962 067 €
	Non-résidents	30 124 675 €
	Résidents	3 837 392 €
	Total	336 980
	Non-résidents	298 904
	Résidents	38 076
Passagers Nb	Subvention	12 605 869 €
	Coût unitaire passager	149 €
	Prix facturé résident	-182 €
	Subvention passager	331 €

Considérant ici que l'enveloppe de compensation au titre du passager, calculée sur la base d'hypothèses de travail explicitées supra, ne concerne que le passager résident, qu'il bénéficie d'un tarif résident ou d'un tarif résident contraint, les résultats obtenus permettent de tirer au moins deux enseignements :

- Manifestement, les flux de résidents ne sont pas correctement comptabilisés par les compagnies, ce qui résulte vraisemblablement d'un problème de déclaration de la part des usagers. En pratique, d'après les propos recueillis auprès de la Méridionale, un résident optera pour un tarif non résident s'il est moins cher par rapport au tarif résident
- De surcroît, la procédure de contrôle mise en place par les compagnies n'est pas efficace.

b) La structure des coûts de la Méridionale

Une même structure des coûts a été élaborée pour la compagnie maritime la Méridionale, sur la base des informations contenues dans le compte de résultat pour la période allant du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017.

Méridionale	Du 1er oct 2016 au 30 sept 2017	%
Recettes Fret	34 464 668 €	100%
Frais commerciaux	1 911 402 €	6%
Manutention	10 570 886 €	31%
Marge s/coût variables	21 982 380 €	64%
Nb mètres linéaires	808 537	
Marge s/coût variables unitaire (au mètre linéaire)	27,19	
Recettes Passagers	29 754 759 €	100%
Frais commerciaux	6 849 114 €	23%
Entretien passagers	2 147 697 €	7%
Marge s/coût variables	20 757 948 €	70%
Nb Passagers	259 910	
Marge s/coût variables unitaire	79,87	
Total recettes	64 219 427 €	100%
Charges non imputables		
Combustibles	12 269 737 €	19%
Frais de ports	3 973 073 €	6%
Assurances flotte	1 295 453 €	2%
Equipage	18 623 126 €	29%
Entretien + appro navires	13 350 882 €	21%
Frais de structure	16 029 382 €	25%
Charge de capital	14 120 000 €	22%
Total charges non imputables	79 661 653 €	124%
Nb de traversées	1 045	
Coût charges fixes par traversée	76 231 €	
Coût global	101 140 752 €	
(contrôle 1+2+3)	-36 921 325 €	
CdRA EBIT avant contribution	-36 921 325 €	-57%

Précisions complémentaires :

- Les recettes fret comprennent principalement les recettes liées à la vente du billet de transport pour l'acheminement de la remorque, mais également, d'autres recettes correspondant aux recettes convoyeurs (supplément cabine) ;
- Les frais commerciaux relatifs aux activités de fret comprennent principalement les taxes marchandises (douanes) et les frais d'avaries de transport de marchandises (remorque ou marchandise abimées) ;

- Les frais de manutention comprennent les frais liés à l'achat ou de la location de matériels pour les opérations de manutention, ou plus globalement, les opérations de manutention ;
- Les frais commerciaux liés à l'activité « passager » comprennent des frais liés aux assurances, taxes, commissions billets... ;
- L'entretien « passagers » comprend les frais relatifs aux travaux d'entretien, travaux de blanchissage, contrôle hygiène...

On retiendra ici :

- Concernant l'activité fret, qu'environ **36% du chiffre d'affaires généré par cette activité sont consommés par les charges variables (contre 45% pour la Corsica Linea), témoignant ainsi de la rentabilité de cette entreprise et de sa capacité à couvrir une partie de ses charges variables grâce au chiffre d'affaires généré**
- S'agissant de l'activité de transport de passagers, le taux de marge est en revanche inférieur à celui de Corsica Linea, ces deux écarts soulignant la différence de business model entre les compagnies
- Dans notre cas, **54% des recettes proviennent de l'activité fret**
- S'agissant enfin des charges fixes, on retrouve les principaux postes de charges que représentent les charges d'équipage et les frais de structure ; également les charges de capital liées aux dotations aux amortissements des navires ici majorées. On soulignera enfin le poids des charges liées à l'achat de combustibles (15% et 16% pour la Corsica Linea pour mémoire).

Au total, chaque traversée coûte en termes de charges fixes à la Mériidionale plus de 76 000 € toute ligne confondue ; le coût variant d'une ligne à l'autre (le détail des calculs ligne par ligne est présenté en annexe), comme en atteste le graphique infra.

Ici encore, le résultat d'exploitation sans compensation restera largement déficitaire.

A titre de comparaison, le tableau ci-dessous offre un regard sur les coûts des charges fixes, ligne par ligne, pour chacune des compagnies maritimes. Si bien entendu, ce coût varie en fonction du nombre de traversées, ce tableau propose néanmoins quelques éléments de comparaison s'agissant des deux ports principaux : ainsi, avec un nombre de rotations / traversées identique, on peut constater un écart de coût non négligeable entre les deux compagnies, particulièrement pour la ligne Marseille-Bastia.

De même, on soulignera des écarts notables pour des liaisons à destination de ports secondaires comme Marseille-Porto-Vecchio environ 10 000 € d'écart.

Coût charge fixes par traversée	Corsica Linea	Mériidionale
Aja-MRS	78 562 €	71 322 €
Bia-MRS	84 521 €	95 051 €
Propriano-MRS	86 879 €	58 789 €
IR-MRS	62 953 €	0 €
POVO-MRS	79 980 €	90 852 €
Total	77 157 €	76 231 €

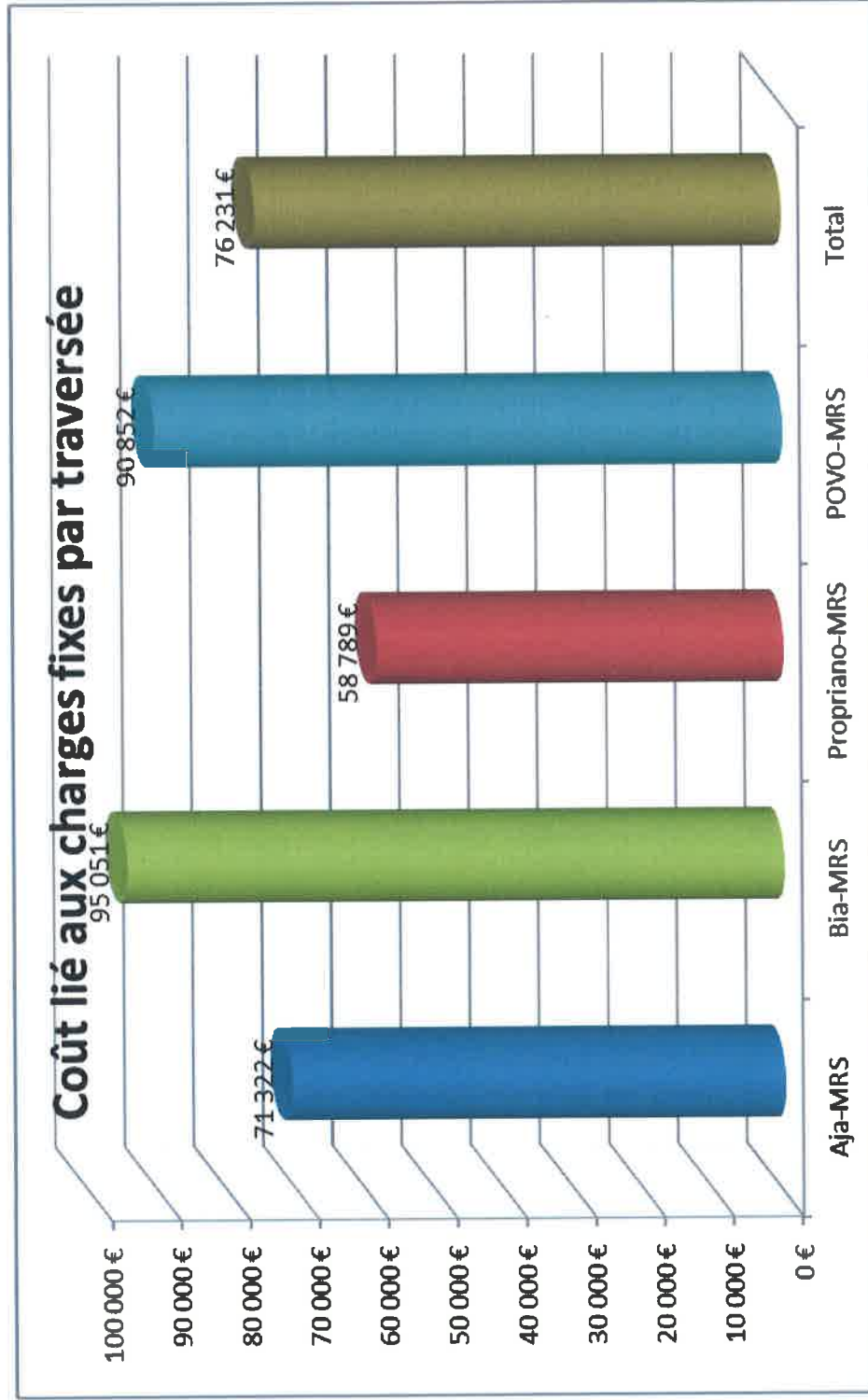


Figure 6. Coût des charges fixes par traversée présenté par ligne pour la Méridionale pour la période du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017

Une fois présentée cette structure des coûts, il semble alors intéressant de confronter cette première structure des coûts, aux tarifs pratiqués, tant pour l'activité fret que pour l'activité passager :

i. L'activité fret

La même méthode de comptabilité analytique a été reproduite pour la Mériidionale :

Fret	Du 1er oct 2016 au 30 sept 2017
Charges variables	12 482 288 €
Imputation charges fixes	42 752 054 €
Coût global	55 234 342 €
Subvention	20 769 674 €
Recettes	34 464 668 €
Nb de mètres linéaires	808 537
Equivalent remorque	57 753
Coût unitaire ml	68 €
Coût unitaire remorque	956 €
Prix facturé au mètre linéaire	43 €
Subvention au mètre linéaire	26 €

De ce travail, il en ressort que le coût global (charges fixes et charges variables incluses) au mètre linéaire pour la compagnie maritime est estimé à 68 € contre près 74 € pour la Corsica Linea. On précisera toutefois que la compagnie Corsica Linea met à disposition un cargo mixte supplémentaire dans le cadre de sa mission de délégataire du service public.

Sur cette base, le prix facturé représente environ 63% de ce coût, le reliquat étant soldé par la compensation consentie par la Collectivité de Corse.

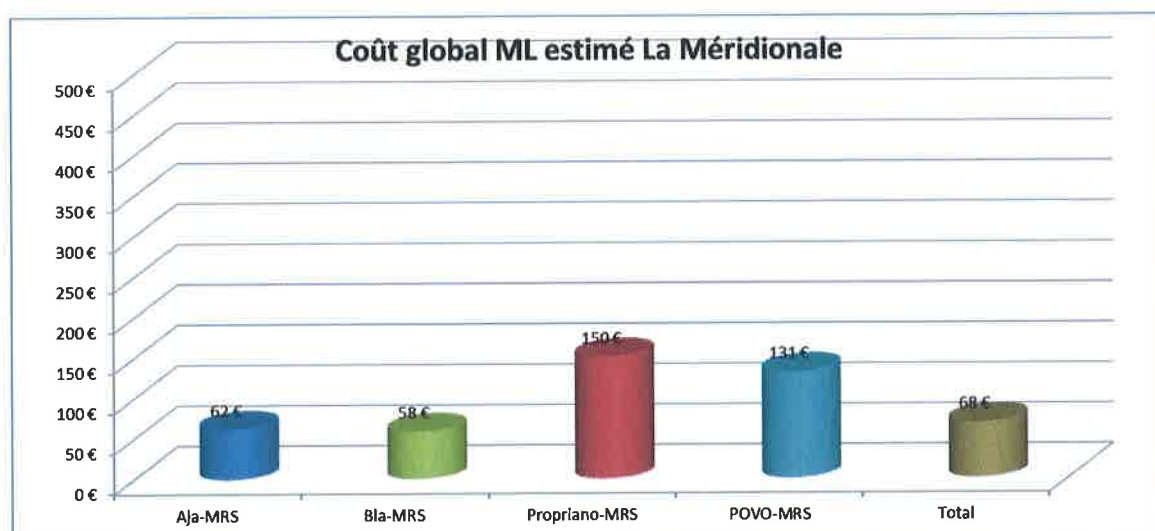


Figure 7. Coût global au mètre linéaire du fret pour la Mériidionale par ligne

Coût global du mètre linéaire : 68 €	Prix facturé du mètre linéaire : 43 €
	Compensation Collectivité : 26 €

Le tableau ci-dessous propose un comparatif pour les ports dit secondaires en termes de coût endossé par la compagnie maritime pour l'acheminement du fret, et en parallèle, le montant de la compensation consenti pour chacune des lignes :

Méridionale	Propriano-MRS	POVO-MRS
Coût unitaire ml	150 €	131 €
Coût unitaire remorque*	2 104 €	1 836 €
Subvention fret estimée	7 768 191 €	502 108 €
Subvention totale	10 645 826 €	467 375 €

* Equivalent remorque

Ce tableau a respecté les mêmes principes méthodologiques que ceux mis en place dans le cadre de l'approche globale de la compagnie ; le détail des calculs est présenté en Annexe 2.

On notera que ces montants – liaison Porto-Vecchio-Marseille – font ressortir un écart entre subventions effective et théorique, qui ressort de l'imputation des charges indirectes au prorata du chiffre d'affaires. Aucun élément analytique pertinent sur l'impact de chaque activité sur ces charges n'ayant été mis à disposition, la règle mise en place par les conseils souligne le déséquilibre du subventionnement des activités.

ii. L'activité passager

A l'image des résultats obtenus pour la Corsica Linea, le coût global de transport de passagers pour La Méridionale reste inférieur à celui calculé pour le fret, lié notamment au coût de manutention non négligeable pour le fret. **Au total, chaque passager transporté coûte pour la Méridionale environ 177 € (pour mémoire 149 € pour la Corsica Linea).**

A nouveau, il n'a pas été possible d'obtenir des calculs fiables s'agissant du prix facturé aux passagers résidents et de l'impact lié à la compensation financière mise en place par la Collectivité.

Passager		Du 1er oct 2016 au 30 sept 2017
Recettes	Charges variables	8 996 811 €
	Imputation charges fixes	36 909 599 €
	Coût global	45 906 410 €
	Subvention	13 661 624 €
	Total	29 754 759 €
	Non-résidents	25 977 553 €
	Résidents	3 777 206 €
	Total	259 910
	Non-résidents	226 916
	Résidents	32 994
Passagers Nb	Subvention	13 661 624 €
	Coût unitaire passager	177 €
	Prix facturé résident	-237 €
	Subvention passager	414 €

C. La pertinence de la grille tarifaire

a) La grille tarifaire « passager »

S'agissant des possibilités d'évolution des tarifs concernant les passagers, le décompte des passagers résidents est manifestement erroné et fausse les imputations de subvention : cette situation rend illisible la grille tarifaire actuelle et la contribution de la Collectivité de Corse à la charge supportée par les usagers. Ainsi, l'analyse réalisée conduit à des incohérences :

- Un prix facturé par les compagnies aux usagers négatif pour les deux compagnies maritimes ;
- Un niveau de prix identique pour les résidents et les non-résidents : ainsi, si l'on rapporte le montant global des recettes au nombre de passagers, le prix facturé est semblable pour les deux catégories de passagers :
 - ✓ Environ 100 € pour le passager résident et pour le passager non-résident pour la Corsica Linea ;
 - ✓ Environ 114 € pour le passager résident et pour le passager non-résident pour la Mériidionale.

Ces estimations en matière de tarification reposaient sur l'hypothèse de travail (confirmée par les données transmises par les deux compagnies maritimes) suivante :

- 11,30 % des passagers ayant traversé avec la Corsica Linea, durant la période du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017, étaient résidents en Corse (soit 38 079 passagers) ;
- 12.69% pour la Mériidionale (soit 32 994 passagers).

Il semble alors intéressant d'identifier la proportion de résidents dans les passagers maritimes qui permettra, ceteris paribus :

- d'arriver à une tarification nulle et non plus négative (hypothèse 1) ;
- d'atteindre la tarification à 35 € telle qu'inscrite dans les conventions d'OSP et de DSP (hypothèse 2).

Corsica Linea	Hypothèse 0	Hypothèse 1	Hypothèse 2
Nombre total de passagers	336 980	336 980	336 980
Part des résidents	11,30%	25,10%	32,70%
Nombre de passagers résidents	38 079	84 582	110 192
Prix facturé résident	-182 €	0,00 €	35,00 €

La Mériidionale	Hypothèse 0	Hypothèse 1	Hypothèse 2
Nombre total de passagers	259 910	259 910	259 910
Part des résidents	12,69%	29,80%	37,00%
Nombre de passagers résidents	32 994	77 453	96 167
Prix facturé résident	-238 €	0,00 €	35,00 €

A l'aune des tableaux présentés supra, pour atteindre le prix réellement facturé par les compagnies pour un résident, soit 35 € pour un adulte, il aurait fallu que la part des résidents représente environ 33% des passagers totaux accueillis par la Corsica Linea et 37% pour la Mériidionale (ce qui d'après les propos recueillis auprès de la Mériidionale, est impossible à atteindre durant la haute saison, et surestimé durant la basse saison, plutôt de l'ordre de 30%) ;

b) La grille tarifaire fret

A l'heure actuelle, deux principaux tarifs sont appliqués en matière de fret. Pour mémoire :

- 42.5 € le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel sous OSP ;
- 40 € sous DSP, hors tarifs spécifiques « Export » et « Import » qui font l'objet d'une expérimentation.

Il est à noter que ce tarif a évolué.

S'agissant des possibilités d'évolution des tarifs concernant le fret, les équilibres des compagnies maritimes, fragiles, n'offrent aucune marge de manœuvre en matière de baisse des tarifs pour les compagnies car seule la contribution de la Collectivité permet d'équilibrer les comptes. Dès lors, une baisse des tarifs pour les compagnies maritimes entraînera mécaniquement une hausse du montant de la contribution, et vice versa.

Ainsi, le tableau infra propose une vision consolidée de la structure des coûts actuelle pour les compagnies délégataires :

Fret	Du 1er oct 2016 au 30 sept 2017
Charges variables	32 958 556,00 €
Imputation charges fixes	99 580 069,24 €
Coût global	132 538 625,24 €
Subvention	52 532 468,24 €
Recettes	80 006 157,00 €
Nb de mètres linéaires	1 858 755
Equivalent remorque	132 768
Coût unitaire ml	71,31 €
Coût unitaire remorque	998,27 €
Prix facturé au mètre linéaire	43,04 €
Compensation au mètre linéaire	28,26 €

De cette vision consolidée, il est possible d'estimer la contrepartie en termes de compensation à consentir pour couvrir le coût global actuel du mètre linéaire pour les compagnies, soit environ 71 € ; le scénario retenu est celui du scénario 3 proposé dans le cadre de l'étude relative aux modes de gestion de la desserte, qui considère donc que le besoin de service public intègre uniquement l'activité fret. Dans ce cadre, l'équivalent en termes de compensation à consentir s'élèverait à :

Scénario 3	Variante A : 40 € le ml	Variante B : 35 € le ml
Coût unitaire ml	71 €	71 €
Prix facturé au mètre linéaire	43 €	35 €
Compensation au mètre linéaire	28 €	36 €

Dans l'hypothèse d'une nouvelle tarification du fret à 35 € le mètre linéaire, ce qui correspond à titre de rappel à une estimation « plancher » en matière d'équivalent routier, le montant de la compensation au mètre linéaire devrait augmenter de 29% (contre +33% à 35% suivant le schéma SEMOP ou DSP qui prend en compte des coûts majorés liés aux investissements notamment).

Ce qu'il faut retenir :

S'agissant du fret :

- La grille tarifaire actuelle pour le trafic roulant ou conventionnel (de 40 € et 42.50 € le mètre linéaire suivant le régime), se situe encore dans la fourchette « haute » de l'estimation de son équivalent routier (estimé entre 35 € et 43 € suivant les trajets depuis le port de Marseille vers les ports Corses)
- On retiendra également la mise en place des tarifs export, export plus, ou matières premières, destinés à soutenir l'économie productive locale, en limitant le préjudice de l'insularité
- En effet, l'acheminement d'une remorque coûte pour un transporteur routier basé en Corse, en moyenne 2 288 €, et environ, 40% de ce coût est attribuable au coût direct du transport maritime (c'est-à-dire la facture réglée aux compagnies maritimes). A ce coût très facilement identifiable, s'ajouteront d'autres types de coûts tels que les ressources humaines mobilisées

- Face au poids que représente le coût du transport maritime, dans la structure des coûts d'un transport routier, les conseils n'ont pu que difficilement aller, plus en avant, dans leur réflexion, étant donné l'absence d'une comptabilité analytique détaillée des compagnies maritimes, distinguant l'activité fret de l'activité passager
- Toutefois, dans ce modèle économique, 56% des recettes réalisées par les compagnies délégataires, émanent de l'activité fret, durant la période allant du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017
- Globalement, les conseils ont néanmoins pu détecter, sur la base de leurs hypothèses de travail, un taux de marge inférieur pour l'activité fret (comparativement à l'activité passager) pour les deux compagnies délégataires ; le principal poste de charges variables étant les opérations de manutention
- Reste qu'en l'absence d'une comptabilité analytique plus fine, l'essentiel des charges et des coûts, est englobé, dans les charges fixes, et donc non imputés à une activité ou à une autre. Parmi les principaux postes de charges pour les compagnies, on retiendra les charges liées au personnel naviguant, les frais de structure (dans lesquels on retrouve notamment le personnel sédentaire), et les frais de combustible
- S'agissant des possibilités d'évolution des tarifs, les équilibres des compagnies maritimes, fragiles, n'offrent aucune marge de manœuvre en matière de baisse des tarifs pour les compagnies car seule la contribution de la Collectivité permet d'équilibrer les comptes. Dès lors, une baisse des tarifs pour les compagnies maritimes entraînera mécaniquement une hausse du montant de la contribution, et vice versa.

S'agissant du passager :

- On soulignera la mise en place de plusieurs tarifs dit résident, mais dans les faits, ces tarifs ne bénéficient qu'à un flux limité de passagers (13% des flux passagers pour la Méridionale et 11% pour la Corsica Linea)
- L'un des principaux enseignements issus de cette analyse de la grille tarifaire reste à notre sens les carences en matière de comptabilisation des flux passagers résidents : une partie de ces flux échappe incontestablement aux statistiques, et à notre connaissance, les compagnies elles-mêmes, sont dans l'incapacité d'estimer justement, ce flux
- Une des explications probables pour justifier cette perte de flux comptabilisés comme passagers résidents, provient du niveau de tarif résident, qui reste parfois plus élevé par rapport aux autres tarifs proposés par les compagnies ; dès lors, le passager même résident privilégiera le tarif le moins élevé
- De surcroît, la procédure de contrôle mise en place par les compagnies n'est pas efficace
- S'agissant des possibilités d'évolution des tarifs, le décompte des passagers résidents manifestement erroné, fausse les imputations de la compensation : cette situation rend illisible la grille tarifaire actuelle et la contribution de la Collectivité de Corse à la charge supportée par les usagers.

De manière générale, ce travail d'analyse a permis de mettre en exergue que :

- la comptabilité analytique actuelle des compagnies ne permet pas de distinguer les différents coûts imputables à l'activité passager ou à l'activité fret ;
- De même, la décomposition actuelle de l'enveloppe de compensation ne fait pas apparaître distinctement la compensation versée au titre de l'activité fret, et celle, au titre de l'activité passager ;
- Dans l'hypothèse d'un besoin de service public réduit à l'activité fret uniquement, et d'une baisse du tarif fret de 40 € le mètre linéaire à 35 €, le montant de la compensation au mètre linéaire devrait augmenter d'environ 29% d'après nos estimations.

Quelques pistes de recommandations :

- Des marges de manœuvre qui invitent à réviser le tarif fret à la baisse pour se situer autour de la valeur tarifaire « plancher », soit 35 € le mètre linéaire, pour répondre aux objectifs politiques à l'origine du dispositif de continuité territoriale (« Elle consiste à pratiquer un tarif comparable à ceux des transports terrestres ») ; mais aussi et surtout, pour répondre aux contraintes majorées supportées par les transporteurs routiers par rapport à leurs homologues du continent (intensité capitalistique, retours à vide,...)
- La possibilité d'inscrire dans le prochain cahier des charges l'obligation de construire une comptabilité analytique détaillée, en distinguant activité fret / activité passager
- La mise en place d'un système de contrôle pour s'assurer que le bénéfice lié à la réduction du tarif fret profitera au client final (relevé de prix, observatoire,...)
- Dans l'hypothèse du maintien du périmètre de service public à destination du passager, tendre vers un tarif résident unique
- Dans l'hypothèse du maintien du périmètre de service public à destination du passager, la baisse du tarif résident (eu égard aux résultats issus du test de marché notamment), pour inciter les passagers à privilégier le tarif résident
- La possibilité pour les compagnies maritimes, en charge des obligations de service public, d'informer le passager résident, de tarifs plus attractifs, en cas de tarif promotionnel par exemple, permettant de baisser le coût global du transport (et ce même si ces tarifs préférentiels n'offrent pas les mêmes avantages que le tarif résident)
- Dans l'hypothèse du maintien du périmètre de service public à destination du passager, la mise en place d'un système de contrôle pour s'assurer de la bonne utilisation du tarif résident (et de la bonne comptabilisation des flux)
- Dans l'hypothèse du maintien du périmètre de service public à destination du passager, la construction d'une enveloppe de compensation qui distingue l'aide octroyée au titre du fret et l'aide octroyée au titre du passager.

Annexes

Annexe 1. Les résultats analytiques ligne par ligne pour la Corsica Linea

Annexe 2. Les résultats analytiques ligne par ligne pour la Méridionale

Annexe 1. Les résultats analytiques ligne par ligne pour la Corsica Linea du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017

Corsica Linea	Aja-MRS	Bia-MRS	Propriano-MRS	IR-MRS	POVO-MRS
Recettes Fret	14 897 687 €	19 070 125 €	15 828 €	4 185 077 €	7 372 772 €
Frais commerciaux	955 869 €	925 101 €	275 €	282 840 €	480 057 €
Manutention	5 664 784 €	7 333 635 €	1 577 €	1 954 669 €	2 877 461 €
Marge s/coût variables	8 277 034 €	10 811 389 €	13 976 €	1 947 568 €	4 015 254 €
Nb mètres linéaires	341 714	449 772	259	93 442	165 031
Marge s/coût variables unitaire	24,22	24,04	53,96	20,84	24,33
Recettes Passagers	9 428 648 €	10 142 107 €	9 492 €	4 786 841 €	9 594 979 €
Frais commerciaux	2 111 858 €	1 957 557 €	2 015 €	867 249 €	1 609 493 €
Entretien passagers	441 765 €	424 104 €	6 675 €	170 379 €	226 512 €
Marge s/coût variables	6 875 025 €	7 760 446 €	802 €	3 749 213 €	7 758 974 €
Nb Passagers	94 554	104 922	97	48 618	88 789
Marge s/coût variables unitaire	72,71	73,96	8,27	77,12	87,39
Total recettes	24 326 335 €	29 212 232 €	25 320 €	8 971 918 €	16 967 751 €
Combustibles	4 591 720 €	5 568 318 €	27 310 €	2 039 634 €	3 990 335 €
Frais de ports	1 500 216 €	1 376 786 €	17 524 €	1 136 786 €	1 426 803 €
Assurances flotte	388 573 €	435 117 €	2 816 €	245 347 €	344 376 €
Equipage	7 353 224 €	6 499 903 €	42 456 €	5 203 942 €	5 844 987 €
Entretien + appro navires	5 159 612 €	5 228 630 €	43 095 €	3 863 456 €	4 152 348 €
Frais de structure	6 328 689 €	7 629 049 €	36 476 €	4 931 734 €	4 902 359 €
Charge de capital	3 353 246 €	4 112 500 €	4 080 €	269 007 €	1 173 433 €
Total charges non imputables	28 675 280 €	30 850 303 €	173 757 €	17 689 906 €	21 834 641 €
Nb de traversées	365	365	2	281	273
Coût charges fixes par traversée	78 562 €	84 521 €	86 879 €	62 953 €	79 980 €
(contrôle 1+2+3)	-13 523 221 €	-12 278 468 €	-158 979 €	-11 993 125 €	-10 060 413 €
CdRA EBIT avant contribution	-13 523 222 €	-12 278 467 €	-158 982 €	-11 993 126 €	-10 060 414 €

Fret Corsica Linea	Aja-MRS	Bia-MRS	Propriano-MRS	IR-MRS	POVO-MRS
Charges variables	6 620 653 €	8 258 736 €	1 852 €	2 237 509 €	3 357 518 €
Imputation charges fixes	16 425 868 €	17 671 772 €	99 532 €	10 133 190 €	12 507 391 €
Coût global	23 046 521 €	25 930 508 €	101 384 €	12 370 699 €	15 864 909 €
Subvention	8 148 834 €	6 860 383 €	85 556 €	8 185 622 €	8 492 137 €
Recettes	14 897 687 €	19 070 125 €	15 828 €	4 185 077 €	7 372 772 €
Nb de mètres linéaires	341 714	449 772	259	93 442	165 031
Equivalent remorque	24 408	32 127	19	6 674	11 788
Coût unitaire ml	67 €	58 €	391 €	132 €	96 €
Coût unitaire remorque	944 €	807 €	5 480 €	1 853 €	1 346 €
Prix facturé au mètre linéaire	44 €	42 €	61 €	45 €	45 €
Subvention au mètre linéaire	24 €	15 €	330 €	88 €	51 €

Annexe 2. Les résultats analytiques ligne par ligne pour la Méridionale du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017

Méridionale	Aja-MRS	Bia-MRS	Propriano-MRS	POVO-MRS
Recettes Fret	12 974 941 €	18 170 157 €	3 091 386 €	228 184 €
Frais commerciaux	851 509 €	849 757 €	198 672 €	11 464 €
Manutention	3 982 659 €	5 370 532 €	1 132 717 €	84 978 €
Marge s/coût variables	8 140 773 €	11 949 868 €	1 759 997 €	131 742 €
Nb mètres linéaires	305 225	425 469	72 273	5 570
Marge s/coût variables unitaire	26,67	28,09	24,35	23,65
Recettes Passagers	10 156 849 €	12 167 170 €	7 275 013 €	155 727 €
Frais commerciaux	2 423 866 €	2 599 679 €	1 784 876 €	40 693 €
Entretien passagers	735 772 €	887 613 €	500 676 €	23 636 €
Marge s/coût variables	6 997 211 €	8 679 878 €	4 989 461 €	91 398 €
Nb Passagers	89 379	107 017	61 713	1 801
Marge s/coût variables unitaire	78,29	81,11	80,85	50,75
Total recettes	23 131 790 €	30 337 327 €	10 366 399 €	383 911 €
Combustibles	3 666 348 €	5 566 875 €	2 844 435 €	192 079 €
Frais de ports	1 217 819 €	1 358 098 €	1 321 371 €	75 785 €
Assurances flotte	342 826 €	570 880 €	355 182 €	26 565 €
Equipage	6 395 816 €	7 180 843 €	4 681 241 €	365 226 €
Entretien + appro navires	5 022 522 €	3 323 098 €	4 795 073 €	210 189 €
Frais de structure	5 896 904 €	7 893 912 €	1 995 035 €	243 531 €
Charge de capital	3 490 370 €	8 800 000 €	1 761 926 €	67 704 €
Total charges non imputables	26 032 605	34 693 706	17 754 263	1 181 079
Nb de traversées	365	365	302	13
Coût charges fixes par traversée	71 322 €	95 051 €	58 789 €	90 852 €
(contrôle 1+2+3)	-10 894 621 €	-14 063 960 €	-11 004 805 €	-957 939 €
CdRA EBIT avant contribution	-10 894 621 €	-14 063 960 €	-11 004 805 €	-957 939 €

Fret La Méridionale	Aja-MRS	Bia-MRS	Propriano-MRS	POVO-MRS
Charges variables	4 834 168 €	6 220 289 €	1 331 389 €	96 442 €
Imputation charges fixes	13 970 930 €	18 619 086 €	9 528 188 €	633 850 €
Coût global	18 805 098 €	24 839 375 €	10 859 577 €	730 292 €
Subvention	5 830 157 €	6 669 218 €	7 768 191 €	502 108 €
Recettes	12 974 941 €	18 170 157 €	3 091 386 €	228 184 €
Nb de mètres linéaires	305 225	425 469	72 273	5 570
Equivalent remorque	21 802	30 391	5 162	398
Coût unitaire ml	62 €	58 €	150 €	131 €
Coût unitaire remorque	863 €	817 €	2 104 €	1 836 €
Prix facturé au mètre linéaire	43 €	43 €	43 €	41 €
Subvention au mètre linéaire	19 €	16 €	107 €	90 €

