



## CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 16 DECEMBRE 2024

### **Rapport Relatif aux Comités de Suivi Environnementaux, Economiques et Juridiques (CSEEJ) Aériens et Maritimes 2024**

Nous rappelons que les comités de suivi économiques, environnementaux et juridiques (CSEEJ) sont composé des représentants de l'OTC, des compagnies délégataires et des conseils de chaque partie (AMO, cabinet d'audit financier, conseils).

Initialement Comité de Suivi Economique et Juridique (CSEJ), il a été mis en place par l'OTC lors de la période COVID. Il s'est avéré être un outil indispensable de suivi des contrats.

Il a donc, en toute logique, été intégré dans les nouvelles Conventions de Délégation de Service Public en intégrant le volet environnemental qui est devenu un axe de réflexion majeur dans le secteur des transports.

Lors de ce comité sont actualisées les projections financières et sont examinés les éventuels surcoûts, les économies et les recettes à mobiliser en tenant compte de l'évolution des réglementations environnementales.

Le CSEEJ se réunit à minima tous les trimestres afin de suivre la situation économique des contrats.

Il a pour objet d'examiner les états statistiques mensuels ainsi que les CEP actualisés trimestriellement, qui doivent être produits par le Délégué à titre indicatif en tant qu'outils de travail. Les données transmises dans les CEP actualisés sont les données réelles à une date déterminée avec une projection prévisionnelle de l'atterrissage budgétaire de fin d'année.



## 1. Aérien

Les CSEEJ se sont réunis à trois reprises en 2024 : le 15 février 2024, le 11 juillet 2024 et le 2 octobre 2024.

### 1.1 CSEEJ du 15 février 2024

Lors des CSEEJ du 15 février ont été analysées les premières données provisoires de l'atterrissage 2023, afin de reconstituer les résultats par ligne.

Les résultats définitifs des différents contrats ont fait l'objet d'audit final par le cabinet Corse Audit-Walter Allinial, mandaté à cet effet.

### 1.2 CSEEJ du 11 juillet 2024

#### 1.2.1 Lignes Bord à Bord

Les points suivants ont été abordés :

##### Analyse des CEP prévisionnels

Les CSEEJ du 10 juillet 2024 ont mis en exergue, au cumul des 6 lots du bord à bord et pour l'année 2024, une dégradation importante des CEP prévisionnels.

A date, près de 15 M€ de charges supplémentaires sont enregistrées par rapport au prévisionnel.

Les rubriques avec les variations les plus importantes sont les aléas d'exploitation (affrètements...), la maintenance et les frais de structure.

L'essentiel de cette dégradation est concentré sur le 1er trimestre 2024.

Les deux lignes d'Aiacciu vers Marseille et celle de Bastia vers Marseille sont à l'origine de 80% de la dégradation du résultat d'exploitation de l'ensemble du réseau bord à bord.

Le choix de gestion du délégataire de renouveler sa flotte en profondeur, sur une durée très courte a en partie généré des coûts d'affrètement très importants.

En effet, les décalages de livraison d'avions neufs par les constructeurs bien que non prévisibles et la tension mondiale sur la chaîne d'approvisionnement ont impactés d'autant plus ce poste.

Par ailleurs, la remontée en charge des compétences et cadences a également eu des conséquences défavorables sur l'organisation : les temps de formation des pilotes s'allongent en raison de l'accroissement du nombre de pilotes à former à la suite de démissions imprévues sur un marché très tendu.

Des immobilisations d'avions ont également eues lieu pour des raisons techniques.



Malgré le plan d'amélioration économique initié afin d'atteindre l'équilibre économique sur ces dessertes, les coûts restent trop importants.

L'OTC alerte sur ce point qui pourrait mettre en péril, d'une part l'équilibre économique des contrats et, d'autre part, la viabilité économique de la Compagnie si cela perdurait.

### Accréditations et Résidents

L'augmentation de la part des résidents est significative sur l'ensemble des lignes et de manière plus importante sur toutes les routes vers Nice : Aiacciu-Nice +19% et Bastia-Nice +13% par exemple.

Néanmoins le volume total se stabilise autour de 190 000 accrédités.

### Couverture carburant

La conjoncture internationale est peu favorable à la prise de couverture face à un objectif à compter de 2025 situé entre 620-700 € par tonne métrique. Si la tendance du marché est baissière, elle ne permet pas encore d'atteindre ce niveau.

Les niveaux de prix sont bons par rapport aux prévisionnels, cependant la couverture carburant n'est pas assurée pour la durée totale des contrats.

L'impact prévisionnel à date est positif par rapport au marché des couvertures contractées, pour l'ensemble des lots bord à bord.

Il résulte de cette conjoncture qu'un travail permanent, par une politique d'efficacité opérationnelle de la gestion des consommations de carburant, est nécessaire.

## **1.2.2 Lignes Paris-Orly**

Il est à noter que les nouveaux contrats de DSP ont débutés le 25 mars 2024.

Les points suivants ont été abordés :

### Coûts

Il n'y a pas d'alertes particulières sur les coûts d'Air France. On relève des effectifs sur Orly qui ont baissé mais des frais commerciaux et de distribution qui sont en forte hausse.

### Accréditations et Résidents

Le niveau est bien supérieur sur les 4 lignes par rapport aux CEP initiaux.

Le trafic non-résident est à la baisse : -12% au cumul des 4 DSP Corse-Paris Orly, avec -13% et -19% respectivement sur les lignes AJA-ORY et BIA-ORY.



L'objectif demeure de maximiser la recette vol et donc le couple remplissage/prix unitaire de la manière la plus optimale afin d'améliorer le compte de résultat.

### Couverture carburant

Pour 2024, Air Corsica est couvert à 65% et rien au-delà. Compte tenu du marché, il est compliqué pour l'heure de couvrir 2025.

Quant à Air France, la couverture est de 75% sur 2024.

A la lecture de l'article 23.2.2 des conventions, le Délégué s'est engagé à optimiser les besoins en carburant des 12 mois de l'année N+1 sur une année glissante. Cette flexibilité est rendue nécessaire afin d'optimiser au maximum ce poste.

### Organisation

Des capacités supplémentaires en pointe été ont été affectées sur certaines dessertes.

Par ailleurs, Air France annonce transférer l'exclusivité de l'activité cargo à Air Corsica. Cela n'aura que peu d'impact sur l'exploitation car Air France avait une part très faible de cette activité. Cependant il y aura un impact positif sur les coûts (-120 k€ annuel de prestations forfaitaires).

## **1.3 CSEEJ du 2 octobre 2024**

### **1.3.1 Lignes Bord à Bord**

Les points suivants ont été abordés :

#### Analyse des CEP prévisionnels

Le délégataire a présenté ses projections pour chacun des lots qui globalement sont positives. Cependant, une dégradation importante est à noter due à l'augmentation des coûts.

L'analyse des surcoûts liés aux affrètements, fournie par les délégataires, montre un impact négatif très important sur les CEP.

L'OTC, sur la base des éléments reçus, a demandé au délégataire de lui fournir les explications sur les points suivants des écarts majeurs constatés :

- Modification d'ampleur de la distribution du volume des passagers par typologie clientèle ;
- Hausse des coûts de maintenance totaux d'Air Corsica entre les deux actualisations de ces coûts.

Il en ressort que l'actualisation produite par le délégataire pour ce CSEEJ reflète plus précisément la réalité de la répartition des coûts lot par lot, corrigeant ainsi la précédente actualisation.



## Accréditations et Résidents

Le trafic résident est en forte hausse, à contrario du trafic non-résident qui est en retrait sensible.

### Couverture carburant

Le risque marché est maîtrisé pour la quasi-totalité du volume sur le Bord à Bord pour les années 2024 et 2025.

Les volumes couverts le sont à des prix inférieurs ou égaux aux hypothèses retenues dans les CEP initiaux.

### **1.3.2 Lignes Paris-Orly**

Les points suivants ont été abordés :

#### Coûts

Comme pour le Bord à Bord, les coûts liés aux charges sont bien plus élevés que dans les prévisions initiales.

Le volume de Chiffre d'affaires est quant à lui très nettement supérieur à la prévision grâce notamment à la hausse du prix moyen du coupon non-résident.

Cependant, la performance économique n'est pas atteinte.

## Accréditations et Résidents

Le trafic « résident » est en progression très significative.

### Couverture carburant

Air Corsica :

Les volumes couverts sont bien engagés sur 2024 (65% sur l'année et 83% sur le 4ème trimestre 2024) et 2025 (72%) ; ils démarrent pour 2026 (24%).

Les volumes couverts par Air Corsica le sont à des prix inférieurs ou égaux aux hypothèses retenues dans les CEP initiaux.

Air France :

Les couvertures AF sont finalisées sur la DSP pour 2024 (75% des volumes) et 2025 (décidées en septembre 2024 pour 100% des volumes).

Aucune décision n'a été prise à date pour les années 2026 et 2027.



## Environnement

S'agissant de la première année d'exploitation et XK étant en plein renouvellement de sa flotte, le volet environnemental sera abordé au prochain CSEEJ. Il est demandé des axes de réflexions sur l'impact des réglementations environnementales qui prendront effet progressivement de 2025 à 2050.

Pour pallier l'empreinte carbone, seule la taxe carbone est actuellement collectée. Cependant pour la certification SAF (sustainable aviation fuel), la loi prévoit un calendrier avec une évolution de l'utilisation de carburant durable, de 2% en 2025 jusqu'à 70% en 2050.

Il faudra être vigilants sur l'impact des éventuels coûts supplémentaires que pourrait générer leur utilisation.

## **2. Maritime**

Les CSEEJ se sont réunis à trois reprises en 2024 : le 14 février 2024, le 3 juillet 2024 et le 9 octobre 2024.

### **2.1 CSEEJ du 14 février 2024**

Les CEP mis à jour ont été analysés.

#### Coûts

Pour Corsica Linea les points suivants sont retenus :

- Les années 2022 et 2023 ont été marquées par de fortes inflations ce qui a eu des effets sur les coûts de manutention. Ces coûts non anticipés apparaissent difficilement négociables avec les dockers du port de Marseille.
- Augmentation structurelle des coûts.
- Sous-estimation des frais de personnel dans les CEP contractualisés.

Un plan d'action est mis en place pour faire des économies sur les charges d'exploitation.

Pour la Méridionale :

- Il a été demandé une présentation des coûts du personnel.
- 2 éléments favorables sont soulignés à savoir, un coût de manutention favorable et une révision du plan d'amortissement adéquat avec un amortissement des navires sur 35 ans (au lieu de 20 ans).

Une mise à jour de clés de répartition a été demandée aux deux délégataires.



## ETS (Système d'échange de quota d'émissions de gaz à effet de serre – Directive de l'Union Européenne)

Une méthode sur les ETS va être définie avec les opérateurs. Des réunions spécifiques sont programmées lors de ce CSEEJ pour avancer sur ce point.

Une projection financière jusqu'à la fin du contrat est prévue.

Il est important que le consommateur final en Corse soit le moins impacté possible par le surcoût.

### Couverture carburant

Sur la partie combustible, des efforts importants dans la gestion des consommations ont été faits.

A ce titre, la Corsica Linea pense pouvoir réaliser une économie notable sur ce poste.

### Environnement

La totalité des navires de la flotte dédiée à la DSP correspond à minima à la réglementation environnementale en vigueur.

## **2.2 CSEEJ du 3 juillet 2024**

### Coûts

L'activité globale est de nouveau encourageante.

Cependant, l'envol de certains coûts liés à l'inflation gangrène les contrats.

La problématique des mouvements sociaux et la récurrence des aléas météo sont également à prendre en compte.

Afin d'éviter de mobiliser la totalité des traversées supplémentaires (10 rotations pour le lot1 Aiacciu et 30 rotations pour le lot 2 Bastia prévues aux contrats), l'OTC propose un travail spécifique sur le volet des traversées reprogrammables.

### ETS

Les ETS ont fait l'objet de réunions spécifiques. Les trois réunions de cadrage ont permis de dégager plusieurs scénarios comme présenté lors du CA du 8 juillet 2024.

### Couverture carburant

La Corsica Linea a d'ores et déjà couvert le GNL pour 2025-2026.

La Méridionale couvrira pour 2025 comme prévu contractuellement.



## Environnement

La mise en place de la zone SECA est évoquée. L'impact sur la flotte sera à priori minime car il ne devrait concerner que le lot 5 (L'Isula avec le Monte d'Oro).

### **2.3 CSEEJ du 9 octobre 2024**

#### Coûts

Pour Corsica Linea :

Afin de faire des économies sur les traversées supplémentaires, conformément aux dispositions prises dans les contrats de DSP, l'OTC a demandé sur la ligne Bastia/Marseille de supprimer quelques traversées (dans le respect du nombre de traversées obligatoires tel que défini dans l'annexe 1 du contrat), en période dite creuse lorsque est constatée une baisse d'activité, afin de les reprogrammer sur des semaines en pic d'activité.

L'activité Fret, bien que globalement supérieure à l'année précédente, n'est pas à la hauteur des prévisions contractualisées.

Pour La Méridionale :

L'OTC note une dérive concernant les charges de structure et demande que des efforts soient réalisés sur ce poste précis.

#### ETS

Les cours des ETS sont à la baisse avec des effets positifs sur les passagers et les combustibles.

#### Couverture carburant

Des économies sont faites par la Corsica Linea grâce au GNL.

La couverture carburant de La Méridionale étant réalisée par CMA CGM semble satisfaisante.

#### Environnement

L'impact des réglementations environnementales sur l'exécution des contrats a été présentée par les délégataires, ainsi que des pistes de réflexion pour compenser les pertes colossales envisagées.

#### Clause de revoyure 2025

Ce CSEEJ a permis de poser les jalons de cette clause, en évoquant certaines pistes de réflexions qui feront l'objet de rencontres spécifiques en 2025.





### **3. Conclusion**

L'objectif principal des missions dévolues à l'OTC est d'assurer le maintien de la continuité territoriale et de son périmètre de service public tant dans le secteur aérien que dans le secteur maritime.

Dans le maritime, le contexte contentieux étant très pesant, il est d'autant plus important d'être vigilants sur les initiatives prises par les opérateurs.

En outre, l'OTC dont l'une des obligations est aussi de s'assurer de l'équilibre économique des contrats, demeure très préoccupé au regard des données financières présentées par l'ensemble des délégataires, en particulier dans le secteur aérien.

**Je vous prie de bien vouloir en prendre acte.**