

Remise du rapport 2008 par M. LANGLOIS lors de la réunion organisée le 3 décembre 2010 au Centre Léo Lagrange sur le projet de parc national des calanques. Le rapport 2009 ne m'a pas été remis car il n'avait pas encore été présenté en conseil de communauté (séance du 10 décembre 2010).

Jacques SOUDAIN

ANALYSE DE LA DSP DESSERTE MARITIME DU FRIOUL

HISTORIQUE

La DSP (délégation de service public) concernant la desserte maritime du Frioul a été adoptée par le conseil de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole le 22 mai 2006.

La Chambre régionale des comptes, sollicitée par le préfet de région, a émis un avis lors de sa séance du 4 août 2006. La chambre recommande une révision des clauses du contrat qui apparaît singulièrement protecteur pour le délégataire, notamment la formule d'intéressement qui vient contredire l'article 1 du contrat qui stipule que *«le délégataire (...) exploite le service à ses risques et périls»*.

Les réserves étaient notamment justifiées par le fait que la chambre estimait que les chiffres de fréquentation ayant servi de base (310 000 passagers par an) pour la réalisation de l'équilibre économique de la DSP étaient surestimés.

Au vu des rapports établis par Frioul If Express, nous constatons que la fréquentation a été conforme aux hypothèses ayant servi à élaborer les conditions économiques d'équilibre financier de la DSP et même largement dépassée : 379 000 passagers en 2007, 385 000 en 2008, 429 000 en 2009 soit respectivement 22 %, 24 % et 38 % de passagers supplémentaires par rapport aux 310 000 prévus au contrat. Pour autant, grâce au dernier alinéa de l'article 25 de la convention (supprimé par avenant n°4) qui permet de conditionner le reversement à la constance des « moyens graphiqués », il n'y a pas eu de reversement de Frioul If Express à la CUM en 2007 et 2008.

En décembre 2008, un avenant n° 4 a été adopté qui prévoit un mécanisme de contribution financière forfaitaire en faveur de Frioul If Express estimé à 300 000 € HT pour 2008. Un nouveau compte d'exploitation prévisionnel a été établi pour prendre en compte ces dispositions nouvelles (167 692 € de contribution forfaitaire prévus en 2008 et 235 053 € en 2009 sur la base de 5936 rotations par an.)

En octobre 2010, un avenant n° 6 a été adopté prévoyant de confier l'exploitation de la gare maritime du Frioul avec une contribution financière de la CUM d'un montant de 90 000 €.

ANALYSE COMPAREE DES COMPTES ANNUELS DE LA SOCIETE

| ANNEE | C A net | produits | C A CUM | Charges exploitation | Dépenses CUM | Résultat exploitation | Résultat CUM | Bénéfice ou perte |
|--------|---------------|---------------|---------------|----------------------|---------------|-----------------------|---------------|-------------------|
| 2006 | 2 425 544,00 | 2 425 549,00 | 1 890 815,00 | 3 064 994,00 | 2 546 404,00 | -639 445,00 | -655 589,00 | -654 040,00 |
| 2007 | 3 097 942,00 | 3 099 570,00 | 2 996 650,00 | 3 587 186,00 | 4 009 168,00 | -487 616,00 | -1 012 518,00 | -683 506,00 |
| 2008 | 3 264 839,00 | 3 271 383,00 | 3 493 145,00 | 3 173 505,00 | 3 286 792,00 | 97 978,00 | 206 353,00 | 8 797,00 |
| 2009 | 4 267 337,00 | 4 385 763,00 | 3 947 237,00 | 3 209 920,00 | 3 394 687,00 | 1 175 843,00 | 552 550,00 | 1 119 257,00 |
| TOTAUX | 13 055 662,00 | 13 182 265,00 | 12 327 847,00 | 13 035 605,00 | 13 237 051,00 | 146 660,00 | -909 204,00 | - 209 492,00 |

Les colonnes surlignées en jaune correspondent aux chiffres relevés dans les comptes annuels de la société, les colonnes non surlignées correspondent aux chiffres relevés dans les rapports annuels présentés au conseil de communauté.

Bien que la société Frioul If Express soit une société dédiée uniquement à la desserte maritime du Frioul (sauf quelques activités propres très limitées) on constate des différences importantes de chiffres.

En 2006, cette différence peut s'expliquer par l'intégration du MAPA (marché à procédure adaptée) ayant précédé la DSP. Elle s'explique nettement moins pour les années ultérieures d'autant que les différences s'aggravent d'année en année. Sur l'ensemble de la période 2006 / 2009 le résultat d'exploitation issu de la comptabilité affiche un excédent de 146 600,00 €, la perte comptable, compte tenu des produits et charges exceptionnels, s'élève à 209 492,00 € alors que le total des pertes selon les rapports annuels présentés à la CUM s'élève à 909 204,00 € !

Ayant déjà fait remarquer ces différences importantes, il nous avait été répondu que celles-ci s'expliquaient par les opérations intervenues entre la clôture de l'exercice et la date de réalisation du compte rendu à la CUM. Certes nous constatons ainsi une augmentation de ressources en 2008 probablement liée à l'intégration dans le rapport CUM de la participation financière de 300 000 € payée en 2009 au titre de 2008 mais au total la différence entre les chiffres de la comptabilité de l'entreprise et ceux des rapports à la CUM reste importante. La même remarque vaut pour les dépenses. Enfin nous constatons qu'en 2009, à la clôture de l'exercice, les créances (803 095 €) sont supérieures aux dettes (715 582 €).

Evidemment, cela a un impact sur les résultats avec, là encore, des différences importantes qui s'élèvent de 700 000 € à plus d'un million selon que l'on prend en compte le résultat d'exploitation ou le bénéfice ou perte de l'entreprise en cumulé sur la période 2006/2009.

Au-delà des différences observées sur les chiffres globaux, on constate toujours une différence importante entre les dépenses de personnel indiqués dans le rapport à la CUM (salaires 1 033 376 € + charges 147 737 €) et ceux figurant dans le compte de résultat (salaires 872 087 € + charges 48 247 €) même si on tient compte des dettes (personnels 85 423 € + sécurité sociale 68 660 €).

Il est par ailleurs étrange de constater que même en prenant les chiffres du rapport à la CUM, les dépenses de personnel sont inférieures aux prévisions figurant à l'avenant n° 4 instituant une

contribution financière de la CUM au profit de FIE, notamment justifiée par un renchérissement du coût salarial.

UNE RENTABILITE INTERESSANTE EN 2009

| 2009 | CHIFFRE D'AFFAIRES | RESULTAT | % |
|--|--------------------|----------------|--------|
| STE DES TRANSPORTS DEPARTEMENTAUX DU GARD | 15 039 603,00 € | 284 260,00 € | 1,89% |
| VEOLIA TRANSPORT MEDITERRANEE | 8 105 000,00 € | 2 498 000,00 € | 30,82% |
| REGIE MIXTE TRANSPORTS TOULONNAIS | 51 274 084,00 € | 852 131,00 € | 1,66% |
| STE NOUVELLE TRANSPORTS AGGLO NICOISE | 101 414 269,00 € | 20 719,00 € | 0,02% |
| CIE FERROVIAIRE SUD France | 10 413 246,00 € | 295 140,00 € | 2,83% |
| STE AUTOCARS SABARDU | 12 097 640,00 € | 497 771,00 € | 4,11% |
| CIOTABUS | 3 027 278,00 € | 214 196,00 € | 7,08% |
| AUTOBUS AURELIENS | 5 302 000,00 € | - 3 000,00 € | -0,06% |
| AUTOCARS ALIZES | 12 481 000,00 € | 675 000,00 € | 5,41% |
| AUTOCARS BLANC | 4 065 478,00 € | 479 409,00 € | 11,79% |
| TRANS PROVENCE | 7 901 000,00 € | 853 000,00 € | 10,80% |
| STE VAROISE DE TRANSPORTS | 8 396 266,00 € | 833 819,00 € | 9,93% |
| CARS DU PAYS D AIX | 8 350 090,00 € | 265 415,00 € | 3,18% |
| AUTOBUS AIXOIS | 22 979 332,00 € | 27 922,00 € | 0,12% |
| BUS DE L ETANG DE BERRE | 12 176 000,00 € | 204 000,00 € | 1,68% |
| FRIOUL IF EXPRESS | 4 267 000,00 € | 1 119 257,00 € | 26,23% |
| TOTAUX | 287 289 286,00 € | 7 997 782,00 € | 2,78 % |

Si l'on excepte la Société VEOLIA Transport Méditerranée dont l'objet n'est pas le transport mais le conseil en gestion, la société Frioul If Express est, des sociétés de transport du groupe VEOLIA dans la région, celle qui enregistre en 2009 la meilleure rentabilité commerciale avec 26 % quand la rentabilité moyenne de l'ensemble s'élève à 2,78 %.

MODIFICATION LIEES AU VENT

3 jours de perturbations liées au vent (3 pour le J. de Thézac, 0 pour le G. Sez nec)

13 jours 2007,

18 jours en 2008,

23 jours en 2009.

EN CONCLUSION

Nous constatons près de 400 000 € de réparation des navires en 2009 (225 066 € en 2007, 202 773 € en 2008), soit plus du double de ce qui était prévu au budget. Espérons qu'il ne s'agit-là que d'une dépense exceptionnelle plutôt qu'une dépense liée à la qualité des navires, ce qui poserait la question de leur reprise à leur valeur résiduelle comptable au bout de 12 ans, à la fin de la DSP, sur la base d'un amortissement sur 30 ans, telle qu'elle devrait apparaître dans la comptabilité de l'entreprise.

Nous constatons, après 3 ans et demi d'existence de la DSP que l'hypothèse initiale basée sur 310 000 passagers transportés par an, qui devait assurer une rémunération du prestataire d'environ 200 000 € par an, sans intervention de la CUM autre que les compensations tarifaires, se traduit en réalité, avec 429 000 passagers transportés et une contribution forfaitaire de la CUM de 303 000 € en 2008, 467 000 € en 2009, qui a dû dépasser les 500 000 € en 2010, auxquels il faudra rajouter à l'avenir 90 000 €, coût d'exploitation estimé de la gare maritime du Frioul (avenant n° 6), par un très confortable bénéfice pour la société Frioul If Express et, en comparaison, un très modeste intéressement de la CUM aux excédents de recettes en 2009, d'autant plus qu'il n'est pas tenu compte de la contribution financière de la CUM dans les recettes pour le calcul du reversement . S'il en avait été tenu compte, l'intéressement de la CUM se serait élevé à 454 165 € au lieu de 107 701 € ce qui aurait laissé à la société Frioul If Express une marge de 206 086 € (selon les chiffres du rapport à la CUM) conforme aux prévisions budgétaires de 211 702 € surtout si on tient compte du surcoût de 200 000 € d'entretien des bateaux en 2009.

En ce sens, on peut estimer que les craintes exprimées par la Chambre régionale des comptes, malgré une fréquentation de la ligne bien supérieure aux hypothèses de départ, sont bien réelles, surtout après les avenants 4 et 6 au contrat initial. On peut aussi regretter que la CUM ait été aussi prompte à répondre aux demandes de VEOLIA, et accepté une surcharge financière appelée à devenir de plus en plus lourde, dans le même temps où elle augmentait les tarifs des usagers du port de 60 % pour économiser quelques milliers d'euro et refusait l'application d'un tarif adapté pour nos familles.

Cette situation amène à regretter que l'exploitation en régie, initialement prévue, n'ait pu aboutir et s'interroger sur la pertinence de la poursuite de l'exploitation de cette desserte dans le cadre d'une DSP qui, non seulement ne fait courir aucun risque au prestataire mais lui assure au contraire une

très confortable rémunération qui, si les évolutions actuelles se confirment, se transformera rapidement en véritable rente de situation.