

AVISU CESEC 2026-01¹ ***AVIS CESEC 2026-01***

*Rilativu à e
Relatif aux*

Cunclusioni di l'auditu di i conti 2023 di a delegazione di servizi publicu marittimu 2023-2029²

Conclusions de l'audit des comptes 2023 de la délégation de service public maritime 2023-2029

Vu le Code général des Collectivités territoriales, notamment ses articles L. 4422-34 à L. 4422-37, R.4422-4 à R. 4425-6 ;

Vistu *u Codice generale di e Cullettività Territoriale, in particolare i so articuli L. 4422-34 à L. 4422-37, R.4422-4 à R. 4425-6* ;

Vistu a lettera di präsentazione di u 15 di ghjennaghju u 2026 di u Sgiò Presidente di u Cunsigliu Esecutivu di Corsica chì dumanda l'avisu di u Cunsigliu Ecunomicu, Suciale, di l'Ambiente e Culturale di Corsica rilativu à e **Cunclusioni di l'auditu di i conti 2023 di a delegazione di servizi publicu marittimu 2023-2029** ;

Vu la lettre de saisine du 15 janvier 2026 par laquelle Monsieur le Président du Conseil Exécutif de Corse demande l'avis du Conseil Economique Social, Environnemental et Culturel de Corse sur les *Conclusions de l'audit des comptes 2023 de la délégation de service public maritime 2023-2029* ;

Après avoir entendu, Monsieur Jean-Felix ACQUAVIVA, Président de l'Office des Transports de la Corse ;

À nant' à u rapportu di Marie-Désirée MARCELLINI-NICOLAI, per a cummissione sviluppu ecunomicu, turisimu, affari suciali, impiegù, è pruspettiva, adunita ghjovi u 22 di ghjennaghju di u 2026 ;

Sur rapport de Marie-Désirée MARCELLINI-NICOLAI, pour la commission développement économique, tourisme, affaires sociales, emploi et prospective, réunie jeudi 22 janvier 2026 ;

¹ Avis adopté à l'unanimité
Votants : 47

² Rapport AC 2026/E1/007

***U Cunsigliu Ecunomicu, Suciale, di l'Ambiente e Culturale di Corsica
Adunitu in seduta pienaria u 27 di ghjennaghju di u 2026, in Aiacciu
Prununzia l'avisu chì seguita***

I. Le Cadre Juridique et l'Organisation des Liaisons :

La desserte maritime entre les ports de Corse et Marseille est régie par des conventions de délégation de service public « ligne par ligne » d'une durée de sept ans, débutant au 1er janvier 2023.

L'Assemblée de Corse a confié l'exploitation de ces cinq lots à deux compagnies :

- **Corsica Linea** gère seule les liaisons vers Bastia (Lot 2), Propriano (Lot 4) et L'Île-Rousse (Lot 5).
- **La Méridionale** assure la liaison vers Porto-Vecchio (Lot 3).
- **Le Groupement Corsica Linea - La Méridionale** opère conjointement la ligne Ajaccio-Marseille (Lot 1).

Ce service public inclut le transport de passagers et de marchandises.

Le document est un rapport de présentation relatif à l'audit des comptes de l'exercice 2023, année charnière puisqu'elle marque le début de la nouvelle Convention de Délégation de Service Public (DSP) maritime 2023-2029.

L'audit, confié au groupement « Eurocif-Corse Audit », a pour mission de vérifier la sincérité des comptes d'exploitation fournis par les délégataires.

L'objectif de cet audit est triple :

1. Vérification de la sincérité : S'assurer que les rapports d'activité annuels fournis par les compagnies correspondent strictement à leur comptabilité analytique.
2. Contrôle de la "Non-Surcompensation" : Vérifier que les aides publiques versées n'excèdent pas ce qui est strictement nécessaire pour couvrir le coût du service public, conformément au droit européen.
3. Ajustement financier : Déterminer les montants définitifs des compensations après prise en compte des recettes réelles et des variations des coûts (notamment le carburant).

II. Analyse de l'Activité et du Service Fait :

L'audit confirme que les obligations de service public (nombre de traversées, capacités offertes) ont été globalement respectées par les deux compagnies.

Le taux de réalisation des traversées est excellent, les rares annulations étant justifiées par des cas de force majeure (météo) ou des arrêts techniques réglementaires.

Concernant le trafic passagers et le fret : On observe une stabilité du fret, moteur économique de la DSP, tandis que le trafic passagers subit une pression concurrentielle plus forte, mais reste conforme aux trajectoires prévues dans les contrats de délégation.

III. Focus sur la compagnie « Corsica Linea » (Lots 1, 2, 4 et 5) :

L'année 2023 a été financièrement complexe pour Corsica Linea, marquée par un effet ciseau entre charges croissantes et recettes stables.

- Dérive des coûts : Les charges ont augmenté de 22 M€ par rapport au budget initial. L'inflation (6% contre 2% prévus) a pesé lourdement sur les frais de personnel et de maintenance.
- Le poste Carburant : Bien que la compagnie ait reçu 30,2 M€ de compensation, l'audit a identifié une "économie de carburant" de 1,59 M€ (la dépense réelle a été moindre que la prévision ajustée).
- Résultat Final : Malgré un déficit net d'exploitation de 19,6 M€, l'application des clauses contractuelles de partage des risques et des économies sur certains postes aboutit à un reliquat en faveur de la Collectivité de 1,1 M€.

IV. Focus sur la compagnie « La Méridionale » (Lots 1 et 3) :

La situation de La Méridionale présente des spécificités comptables notables en 2023.

- Rentabilité : Contrairement à sa partenaire, elle dégage un excédent d'exploitation de 1,8 M€. Le Lot 1 (Ajaccio) est particulièrement performant avec une marge commerciale de 5,5 M€.
- Ajustements de dotations : L'audit a longuement analysé les amortissements des navires. Un changement de durée d'amortissement a impacté les comptes à hauteur de 1,9 M€, mais les auditeurs ont veillé à ce que ce changement n'augmente pas artificiellement le besoin de subvention.
- Restitution Importante : En combinant les économies de carburant (554 k€) et les ajustements de recettes/dépenses, la compagnie doit restituer 3,01 M€.

V. Conformité aux Clauses Spécifiques :

L'audit s'est également penché sur des mécanismes de contrôle rigoureux :

- Le Bénéfice Raisonnables : Le contrat prévoit que le bénéfice net ne peut dépasser un certain pourcentage (2,13%). L'audit confirme que ce plafond n'est jamais atteint en 2023, les compagnies étant soit en perte, soit en équilibre fragile sur le périmètre DSP.
- Engagements Écologiques : L'audit valide les efforts effectués dans le cadre de la transition énergétique.

Conclusion : Impact pour la Collectivité de Corse

L'issue de ce conseil d'administration est la validation d'une recette globale de 4 111 541 € pour la Collectivité de Corse.

Ce montant n'est pas une amende, mais le résultat de la régularisation contractuelle annuelle : il prouve que le mécanisme de contrôle de la DSP fonctionne, en récupérant les sommes versées en trop lorsque les coûts réels sont inférieurs aux prévisions de début d'année.

Concernant le rapport présenté devant la commission du développement économique élargie, le CESECC émet les observations suivantes :

Tout d'abord, **le CESECC entend** que, conformément à l'article L. 3131-5 du code de la commande publique, le délégataire d'un service public a l'obligation, chaque année, de produire un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du contrat ainsi qu'une analyse de la qualité du service ; ce rapport permettant à l'autorité délégante d'apprécier les conditions d'exécution du service public.

Sur ce point, et afin d'avoir une idée plus précise et une analyse plus affinée, **le CESECC souhaiterait**, en complément de l'audit, disposer de la totalité des rapports et bilans annuels fournis par les délégataires **et entend** la volonté de M. le conseiller exécutif de communiquer des compléments d'information plus précis afin d'apprécier au mieux la conjonction des chiffres et les modes de calculs.

Le CESECC prend note des explications données concernant la forte différence entre les montants des remboursements demandés à la « Corsica Linea » (1,1 M€) et à « La Mérisionale » (3 M€).

Cet écart résulterait d'une différence entre la méthode de dotation aux amortissements et de rémunération du capital déclinés dans les comptes d'exploitation prévisionnels présentés lors des appels d'offres et ce qui a été modifié, dans l'intervalle, par « La Mérisionale » au nom de son groupe CMA-CGM ; mise en place d'une autre méthode de rémunération du capital non conforme à la CDSP.

Le CESECC s'interroge néanmoins sur cet écart notable entre les deux compagnies, alors même que la « Corsica Linea » est titulaire de plus de lots, **et souligne** le fait que la compagnie « La Mérisionale » a introduit un contentieux devant le tribunal administratif de Bastia afin de contester cette différence de montant.

D'un point de vue global,

Le CESECC s'inquiète concernant les différents opérateurs qui sont de plus en plus contraints dans leurs schémas économiques et rencontrent d'importantes difficultés à supporter les cahiers des charges ; le rapport souligne d'ailleurs qu'ils ne retirent pas de réels profits de leur exploitation.

Le CESECC considère qu'il conviendrait de mieux expliciter cela auprès de l'opinion publique.

Ces difficultés, qui vont s'accentuer au fil des ans (2024, 2025, 2026 etc.), doivent être prises en considération (respect des ETS, fiscalité, concurrence exacerbée etc.) de manière urgente.

Elles vont entraîner, à terme, une dégradation importante des comptes des compagnies et représentent un grand danger qui pourrait engendrer un écroulement du système et altérer la viabilité des opérateurs ; les entreprises étant cernées entre un cahier des charges contraignant et des obligations toujours plus difficiles à assumer.

Cette tendance, si elle se confirme, fait peser un risque certain sur la DSP en cours qui doit normalement se terminer en 2029.

Aussi, **le CESECC s'interroge fortement** sur la pérennité assurée de ce système jusqu'à échéance.

Relativement à la dotation de continuité territoriale, **le CESECC entend** que les négociations avec l'Etat devraient permettre d'obtenir un abondement de 60 M€ pour cette année ; même si rien n'est encore certain à ce stade.

Néanmoins, **il ne peut s'empêcher d'être à nouveau inquiet** qu'un système pérenne contractualisé ne soit toujours pas mis en place avec l'Etat afin de porter le montant global de la DCT annuelle à un niveau correspondant aux coûts actualisés des dessertes maritimes et aériennes.

Figée depuis 2010, l'absence d'indexation constitue une perte mécanique de recettes considérable, alors qu'elle doit financer un service public dont les coûts augmentent de façon exponentielle.

Par ailleurs, sur le transfrontalier, **le CESECC prend note** du projet de groupement européen de coopération territoriale avec la Ligurie-Sardaigne et la Toscane sur la desserte aérienne et maritime et du fait que la Confédération italienne des armateurs maritimes veut faire front commun avec la Corse pour adapter au système insulaire, le système de la directive ETS.

D'un point de vue environnemental, **si le CESECC reconnaît** les efforts faits afin d'améliorer l'empreinte carbone, **il s'interroge**, concernant la société « Corsica Linea » qui est présentée dans le rapport comme en conformité avec les normes SECA grâce aux navires équipés de scrubbers, sur le fait de savoir si tous les bateaux de la flotte sont équipés de scrubbers à boucles fermées.

Néanmoins, sur ce point, **le CESECC considérant** que l'utilisation de scrubbers, seraient-ils fermés, n'est pas la solution la plus vertueuse afin de limiter efficacement la pollution des rejets de fumées toxiques, **souhaite** que les compagnies desservant la Corse, dans le cadre de la DSP, se dotent du filtre à particule au bicarbonate de sodium semblable à celui mis en place, avec succès, sur le navire de « La Méridionale » le « Piana » qui détruit les SOX et les particules fines et ultrafines très polluantes.

Dans le même ordre d'idée, **le CESECC demande** que, faute d'électrification à l'heure actuelle des ports corses et dans l'attente d'un projet d'alimentation à l'hydrogène

permettant de la réaliser, soit engagée une réflexion visant à trouver une alternative moins polluante.

A ce titre, **le CESECC rappelle**, le procédé testé et expérimenté en 2019 par la compagnie « La Méridionale », de production d'électricité pour les bateaux à quai obtenue à partir de gaz naturel GNL alimentant un groupe électrogène.

Par ailleurs, **le CESEC attire l'attention** sur son avis 2022-16 concernant la procédure de délégation de service public pour la desserte maritime 2023-2029 et plus particulièrement sur sa demande d'une meilleure prise en compte des données environnementales inhérentes à la pollution des navires et à la capacité de les appréhender en fonction des exigences grandissantes des normes en matière de réduction des pollutions.

En effet, malgré les efforts faits en la matière par les compagnies délégataires distinguées par le label « Green Marin Europe » ces dernières vont devoir acquitter une taxe écologique qui va creuser leur déficit budgétaire et remettre en cause la viabilité de la DSP elle-même.

Relativement aux ETS (directive du 10 mai 2023), et concernant le système d'échange de quotas d'émission de l'Union Européenne visant à encourager la réduction des émissions de gaz à effet de serre (tarification des volumes des gaz qui peuvent être émis par les compagnies maritimes et restriction des volumes années après années), **le CESECC**, même s'il est attentif aux arguments avancés visant à démontrer que ce dispositif est extrêmement difficile à respecter pour de petites compagnies en termes d'investissement et qu'il n'était pas en vigueur au moment où elles ont répondu à l'appel d'offre, **ne peut que rappeler** que cette directive européenne a été adoptée en 2023 et qu'il a été pourtant régulièrement rassuré (dans le cadre de ses précédents avis et questionnements) par la CDC concernant le respect et l'anticipation de ce dispositif par les opérateurs.

Les compagnies, qui devront s'acquitter cette année d'une somme comprise entre 15 et 16 M€, répercutent déjà – et cela est dommageable - ce coût sur les usagers avec une augmentation du tarif du mètre linéaire de fret de 5 € sur les ports principaux et de 8,50 € sur Porto Vecchio.

Si le **CESECC entend sur ce point** les arguments de M. le conseiller exécutif visant à mettre en place, et à négocier, une exonération et un système de décarbonation plus approprié à l'insularité et aux DSP, **il ne peut qu'être inquiet** que ces exonérations, si elles venaient à voir le jour, pour des motifs juridiques et face au principe d'égalité, ne s'appliquent *in fine* à toutes les compagnies (hors insularité et hors DSP) ; ce qui aurait un impact catastrophique sur la santé des habitants et sur la lutte contre le dérèglement climatique.

De plus, **il considère** qu'il conviendrait, plutôt que d'une exonération totale, de s'orienter et de négocier une nouvelle méthode de taxation adaptée, construite avec les différents opérateurs économiques et sociaux selon une temporalité progressive, **même s'il est conscient** de l'importance de la crise actuelle et des risques croissants de déstabilisation du système.

En effet, **le CESECC est convaincu** qu'une exonération totale produirait un effet pervers (non prise en compte des efforts de certains) et que les progrès perçus jusqu'ici en termes

de décarbonation seraient nécessairement impactés ; cela serait, de surcroit, en contradiction avec le principe « pollueur / payeur ».

Concernant la somme récoltée reversée par l'Union européenne à l'Etat (15 à 16 M€), **le CESECC partage** la vision selon laquelle celle-ci devrait être redistribuée localement et servir la décarbonation en Corse afin que les compagnies se dotent de flottes propres et que la CDC, propriétaire des ports, procède à leurs aménagements frugaux en énergie et en production GES.

Enfin, **le CESECC réaffirme à nouveau** que le critère environnemental décliné dans l'audit en optimisation environnementale doit constituer à court terme un axe qui doit guider les choix stratégiques à opérer en matière de politique des transports.

Parallèlement, alors que la reconnaissance du périmètre est aujourd'hui acquise, **le CESECC entend** qu'une réflexion est menée afin d'assurer la maîtrise de la continuité territoriale et des outils d'exercice dans un contexte où le système DSP « classique » semble s'essouffler.

Société d'investissement CDC / opérateurs, partenariat public/privé, compagnie régionale ; il convient désormais d'étudier le champ des possibilités et d'ouvrir la voie à l'évolution du schéma actuel afin d'éviter la chute des opérateurs, de préserver les deniers publics et de garantir aux usagers un service efficient au meilleur coût.

Pour conclure, **le CESECC souhaiterait** convenir d'une réunion destinée à aborder plus en profondeur les différents points évoqués, et les perspectives d'avenir et d'évolution(s), avec M. le conseiller exécutif en charge des transports tant cette question est d'importance capitale pour la Corse et ses habitants.

Le CESEC prend acte du rapport relatif aux conclusions de l'audit des comptes 2023 de la délégation de service public maritime 2023-2029.

La Présidente,



Marie-Jeanne NICOLI