



CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 06 OCTOBRE 2025

Rapport d'audit des comptes 2023 de la Délégation de Service Public Maritime

Par délibération n°22/188 AC, en date du 20 décembre 2022, l'Assemblée de Corse approuve le choix du groupement « Corsica Linea - La Méridionale » comme délégataire du service public au titre du lot n° 1 (ligne Ajaccio-Marseille), la compagnie Corsica Linea au titre du lot n° 2 (ligne Bastia-Marseille), du lot n° 4 (ligne Propriano-Marseille), et du lot n° 5 (ligne L'Isula-Marseille), et la compagnie La Méridionale au titre du lot n° 3 (ligne Porticcio-Marseille).

Dans le cadre de l'appui apporté aux auditeurs, le contrôleur de gestion de l'Office exerce une mission d'expertise visant à fiabiliser et valoriser l'information financière. À ce titre, il contribue à la transformation des données en outils d'aide à la décision, participe à l'éclairage des orientations stratégiques et accompagne la direction dans la mise en œuvre de ses politiques et de ses objectifs institutionnels.

Par délibération n° CA 25/2023 votre CA a attribué au groupement Eurocif-Corse Audit le marché de l'audit comptable et financier portant sur l'analyse des comptes d'exploitation et le suivi de la compensation financière allouée aux conventions de DSP maritime entre le port de Marseille et les ports de Corse, pour la période du 01.01.2023 au 31.12.2024.

Les audits de conformité de l'exécution des conventions maritimes ci-après détaillés ont été conduits auprès des délégataires Corsica Linea et La Méridionale sur la période du 01.01.2023 au 31.12.2023.

Les auditeurs ont procédé au contrôle du compte d'exploitation des résultats d'exploitation conventionnés et réalisés.

Le travail porte sur l'analyse des documents transmis par le délégataire, la vérification des comptes, leur cohérence et l'application des principes et articles prévus au titre des conventions de service public par ligne.

Le plan de mission prévoit :

- L'approche générale des travaux ;
- Le programme de travail définissant la nature et l'étendue des diligences estimées nécessaires ;
- La mise en œuvre des procédures consistant à une approche mixte utilisant à la fois des tests de procédures et des contrôles de substance afin d'apprécier les éléments du compte d'exploitation et leurs corrélations avec d'autres données financières, économiques et/ou quantitatives ;
- L'inspection des enregistrements comptables, analytiques et de leurs justificatifs ;
- La vérification des calculs ;
- La réexécution jugée nécessaire des contrôles réalisés à l'origine par la compagnie.



- La réconciliation des coûts analytiques avec la comptabilité :

La compensation est déterminée sur la base de la répartition des coûts et correspond à l'écart entre les coûts et les recettes du Délégataire liés à l'exécution du Service, ce dernier s'étant engagé financièrement vis-à-vis de l'OTC sur l'exploitation prévisionnelle prévue par la convention.

Les travaux effectués sur la comptabilité visent à rapprocher les coûts et les recettes liés au SIEG de ceux des autres services, en cohérence avec la comptabilité analytique et les clés d'imputation retenues. Le rapport annuel du Délégataire compare les données prévisionnelles aux résultats réalisés ; ces travaux ont pour objectif d'identifier et d'expliquer les écarts significatifs constatés.

- Le cadrage des recettes à l'aide des outils de gestion commerciale :

Nos travaux consistent à contrôler les recettes encaissées, sachant que la convention stipule que c'est le Délégataire qui perçoit directement l'ensemble des revenus générés par l'exécution du Service. Cela inclut les recettes issues du transport de fret, celles liées au transport des passagers corses résidents voyageant pour motifs médicaux, les recettes complémentaires provenant notamment des services spécifiques fournis aux convoyeurs de fret ou aux passagers corses résidents voyageant pour motif médical (restauration, bagages, etc.), ainsi que les recettes générées par l'activité commerciale associée.

- Le cadrage de la grille tarifaire avec les extractions billetterie :

Les tarifs fret de l'Annexe 8 de la convention sont examinés, incluant le tarif « Export » pour les produits agricoles, agroalimentaires et industriels élaborés en Corse, le tarif « Export plus » pour les marchandises conçues en Corse à partir de matières premières produites et transformées localement et certifiées par un organisme compétent, ainsi que le tarif « Matières premières » pour les matières premières destinées à la Corse et transformées sur le territoire insulaire. Les tarifs passagers sont quant à eux étudiés selon l'application de la délibération n°19/128AC modifiant le régime des obligations de service public maritime, avec une attention particulière portée sur le processus de vérification des justificatifs présentés par les passagers bénéficiant du tarif résident corse.

- Vérification de l'application des modalités de calcul de la compensation financière maximale d'exploitation et d'investissement (CFEI) :

La compensation se décompose en deux composantes. La CFE correspond aux charges d'exploitation liées à la réalisation du Service (hors charges de carburant et hors rotations supplémentaires), déduction faite des recettes issues de l'exploitation du Service définies à l'article 31. La CFI correspond aux dotations aux amortissements et/ou aux redevances de crédit-bail et/ou aux coûts d'affrètement du navire affecté à l'exécution du Service.



En complément de la vérification de la correcte table de répartition analytique, les auditeurs évalueront l'écart éventuel entre le calcul basé sur la clé d'imputation mentionnée en Annexe 9 et le calcul fondé sur une clé issue de la réalité de l'exploitation (coûts et recettes réels, exploitation réelle des navires, etc.).

- Application des réfactions pour traversées non effectuée :

La convention prévoit que toute traversée non réalisée, quelle qu'en soit la cause, entraîne une réfaction de compensation équivalente à l'économie obtenue par le Délégataire sur les charges d'exploitation et d'investissement (REFACcFE1), du fait de la non-réalisation du Service (charges variables économisées – recettes liées au Service).

- Calcul des modalités d'indexation :

À compter de 2024, les modalités d'indexation sont définies comme suit : $CFEn+1 = CFEn \times (0,85 \ln+1 / 12023 + 0,15)$

Avec $\ln+1$ = Indice annuel des prix à la consommation – Base 2015 – Ensemble des ménages – France métropolitaine – Ensemble hors énergie (INSEE, Identifiant 001765617).

- Analyse des charges de combustible relatives à la DSP :

L'analyse porte sur le mécanisme de couverture des coûts de carburant et sur l'impact de l'écart avec le coût réel. Elle inclut le calcul de la compensation financière liée aux charges de carburant (CFC), correspondant aux charges assumées par le Délégataire dans le cadre de la convention. L'application de la clé d'imputation prévue dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9) permet de déterminer le montant de la compensation financière forfaitaire. Enfin, les réfactions pour traversées non effectuées équivalentes à l'économie réalisée par le Délégataire sur les charges de carburant (REFACcARB) sont également calculées en cas d'absence de Service.

- Application des modalités de calcul de la compensation maximale pour les Rotations supplémentaires (CFsup) :

Les périodes concernées pour chaque année civile sont les suivantes : d'avril à juin et de septembre à octobre (CFsup P1), et de juillet à août (CFsup P2). Chacune des compensations maximales par rotation supplémentaire comprend trois composantes : le CFEsup, correspondant aux charges d'exploitation liées à la réalisation d'une rotation supplémentaire (hors charges de carburant), nettes des recettes générées par cette rotation ; le CFIsup, correspondant aux dotations aux amortissements, aux redevances de crédit-bail ou aux coûts d'affrètement du navire affecté aux rotations supplémentaires ; et le CFCsup2023, correspondant aux charges de carburant.

- Vérification du respect de la clause de Bénéfice raisonnable :

Le Bénéfice Raisonnab le est défini conformément aux règles d'encadrement de l'Union européenne relatives aux aides d'État sous forme de compensations de Service public. Il correspond au ratio Résultat Courant Avant Impôt et intérêts / chiffre d'affaires sur le périmètre SIEG, tel que calculé dans l'Annexe 9 du contrat. Il sera



- Vérification du respect de la clause de Contrôle de surcompensation :

Les auditeurs s'assureront que la compensation financière versée par l'OTC au Délégataire ne conduit pas à une surcompensation des obligations de service public au-delà du coût net de leur exécution, tout en tenant compte d'un bénéfice raisonnable.

Les principes généraux, applicables à la méthodologie analytique d'établissement des comptes d'exploitation, retenus par les délégataires pour 2023 sont :

- les volumétries traversées / fret / PAX / autos ;
- les recettes ;
- les charges ;
- les comptes de résultats mensuels.

A- CORSICA LINEA

I. Analyse des volumétries du délégataire

Les auditeurs ont analysé les données mensuelles 2023 et comparé les données issues du délégataire avec celles externes mises à disposition par l'Observatoire des transports de Corse de la DREAL Corse.

L'analyse valide la cohérence des volumes passagers ainsi que les données fret de l'exercice civil 2023 de Corsica Linea avec l'historique ainsi qu'avec les autres paramètres analysés (nombre de traversées et fret par traversée) pour la DSP.

II. Optimisation environnementale

Le délégataire met en œuvre un plan d'actions au titre de la RSE portant notamment sur la valorisation du capital humain et la préservation de l'environnement. En particulier, le délégataire optimise les consommations des navires exploités et donc les rejets de CO₂, SO_x, NO_x et particules sur la base d'actions environnementales figurant à l'annexe 7 de la convention. Il assure le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

Corsica Linea assure une navigation conforme aux normes SECA grâce à cinq navires équipés de scrubbers, tout en préparant la transition vers la propulsion au GNL. Parallèlement, trois de ses navires ont été adaptés pour la connexion électrique à quai.

La compagnie est conforme à la réglementation maritime européenne EU MRV applicable depuis le 1^{er} janvier 2018.

Les efforts d'optimisation et gestion des facteurs d'influence (départ à l'horaire, réduction de la vitesse des navires, réfection du silicium sur toute la flotte, investissements divers) portent leurs fruits avec une forte amélioration de la performance énergétique.



III. Analyse des traversées et des écarts

Les perturbations rencontrées sur les lignes ont été justifiées (mouvements sociaux, causes météorologiques, avaries...).

L'analyse permet de conclure à la cohérence entre les sources de données de traversées et le déclaratif d'exploitation sur les points suivants :

- Traversées réalisées ;
- Affectation des navires.

IV. Analyse par lot

Un focus a été fait sur les points marquants 2023, dont les impacts justifient les écarts réalisé - budget entraînant un déficit tous lots de 17,5 M€ alors que l'atterrissement initial prévoyait un déficit de 2 M€. Le déficit CEP 2023 s'inscrit dans le prévisionnel à 7 ans comme un déficit de démarrage absorbé sur la durée totale de la Convention DSP.

1- Approche par les recettes

Les auditeurs ont dans un premier temps cadré les données du réalisé inscrites dans le rapport d'activité avec la gestion commerciale de la compagnie pour les recettes périmètres SIEG et hors périmètres SIEG.

L'analyse portée valide les chiffres issus du réalisé présenté par la compagnie.

Volumes SIEG

Ils ont analysé les baisses des prévisions entre ce qui était prévu au contrat pour les recettes SIEG FRET en ML et ce qui a été réalisé par la compagnie.

L'impact de la baisse d'activité FRET sur le résultat de la DSP est estimé selon les auditeurs à 2,01M€ contre 2,6M€ selon la compagnie dans son rapport d'activité, soit un impact total de 0,591K€.

Application du tarif conventionné pour le Fret

Les auditeurs ont dans un premier temps cadré les recettes FRET comprises dans les recettes SIEG puis dans un deuxième temps ils ont effectué un test complémentaire sur les recettes FRET, en remontant aux éléments probants permettant la comptabilisation de ces recettes dans le compte d'exploitation de la compagnie.

A partir du fichier 3 « CA FRET » de la compagnie sur la période 2023, 20 écritures ont été sélectionnées. Pour chaque écriture, les auditeurs sont remontés à la facturation et au bon de transport afin de s'assurer de la correcte application du tarif fret en fonction des mètres linéaires transportés pour les lignes de la DSP.

Vérification du tarif résident

Le tarif passager distingue dans la convention une application d'un tarif résident destiné aux passagers qui voyagent depuis la Corse vers le continent pour des raisons médicales.

Les auditeurs ont obtenu du délégataire l'export de la billetterie et ont testé les billets résident en remontant aux pièces justificatives ayant permis d'appliquer sur ces billets le tarif résident conventionné.

Les billets résidents testés n'ont pas démontré d'anomalie concernant le tarif appliqué. Concernant la procédure appliquée pour les billets résidents, il est demandé à chaque passager d'attester sur l'honneur être résident corse et entrer dans les conditions d'applications du tarif résident.

2- Approche par les charges

Le délégataire dans son rapport d'activité justifie une part des écarts sur les postes de charge d'exploitation entre le réalisé et le budget de l'ordre de 3.4 M€, du fait d'une hypothèse inflationniste à 2 % dans le budget présenté alors que l'inflation de la période a été de l'ordre de 6% en moyenne.

Cette hausse des prix impacte les charges d'exploitation hors combustibles, affrètement et coût de mise à disposition des navires de 3.514M€ selon les calculs des auditeurs.

L'analyse de la compagnie délégataire dans son rapport d'activité est donc cohérente avec les calculs des auditeurs et la réalité.

3- Focus auditeurs

Les auditeurs ont vérifié les données des charges de manutention présentes dans le rapport d'activité et la part de la dérive des coûts dans l'écart total entre ce qui était prévu au contrat et ce qui a été réalisé.

Le surcout de la manutention s'explique par la facturation de la manutention sur le port de Marseille.

Les montants inscrits dans le rapport d'activité pour les charges de manutention correspondent bien aux montants des coûts de manutention SIEG.

V. Economie des lignes

L'analyse de l'économie du lot comparée au budget conventionné est segmentée SIEG, hors SIEG et global.

Les auditeurs ont regroupé les trois composantes de compensation afin de faire ressortir les excédents ou insuffisances de compensation d'équilibre.

1/ Contrôle de l'application des clés de répartition

Réception par le préfet

Publication : 06/10/2025

Pour l'autorité compétente par délégation

 Les auditeurs ont procédé au contrôle au respect des clés de répartition contractualisées sur le lot. Ils confirment une absence d'écart sur l'ensemble des lots à l'exception du Lot 1 où l'écart d'application concerne le coût combustible.

Après vérification avec Corsica Linea, il s'agit d'une erreur dans la formule de calcul Excel. Cet écart est sans incidence sur le Global à compenser.

2/ Vérification du respect de la clause de Bénéfice raisonnable

Le Bénéfice Raisonnables correspond au ratio du Résultat Courant Avant Impôt et intérêts sur le périmètre SIEG sur le chiffre d'affaires sur le périmètre SIEG.

Sur 2023, ce ratio est négatif (-40%)

3/ Vérification du respect de la clause de Contrôle de la surcompensation

Les auditeurs attestent une absence de surcompensation sur l'ensemble des lots.

Analyse de l'économie globale des lots

L'analyse de l'économie du lot comparée au budget conventionné est segmentée SIEG, hors SIEG et global.

L'économie globale des lots est déficitaire de 19,6 M€ soit un écart de déficit 16,7 M€ par rapport au déficit initialement budgétisé.

Les recettes bonifiées de 5,8 M€ (+5%) n'absorbent pas 22 M€ de charges supplémentaires.

	Global budget	Global REEL		
Total Recettes	116 254 065	122 102 546	5 848 481	5%
Total charges d'exploitation	-121 761 310	-142 007 971	20 246 660	17%
Résultat exploitation	-5 507 245	-19 905 425		
Compensation exploitation	20 748 951	20 568 351		
Excédent	15 241 706	662 926		
Insuffisance				
 Total cout investissement	 -31 298 108	 -34 644 473	 3 346 365	 11%
Compensation investissement	23 521 153	23 521 153		
Excédent				
Insuffisance	-7 776 955	-11 123 320		
 Total charges carburant	 -40 523 961	 -38 931 993	 -1 591 969	 -4%
Compensation carburant	30 242 348	29 735 648		
Excédent				
Insuffisance	-10 281 613	-9 196 345		
 Total				
Excédent			-2 816 863	
Insuffisance			-19 656 739	

VI.

Focus sur le coût carburant

Pour l'autorité compétente par délégation



Les auditeurs ont établi plusieurs axes de contrôle :

- Le cadrage des annexes contractualisées avec les données budget 2023 reportées dans les tableaux de reporting annuels ;
- Le calcul à partir des volumétries réelles appliquées aux couts contractuels ;
- Le traitement des écarts entre budget et réalisé ;
- L'impact de la couverture carburant.

Pour l'ensemble des lots, le carburant n'est compensé que sur la partie SIEG, soit pour 2023 une compensation globale de 30,242 M€ pour un besoin SIEG estimé de 30,157 M€, et un besoin Global de 40,523 M€.

Le coût carburant cumulé réalisé (SIEG et Hors SIEG) est de 38,931 M€ pour une compensation SIEG ajustée par le délégataire à 29,735 M€ (avec réajustement correspondant aux réfactions de 506 700 €).

L'économie global du coût carburant entre le coût estimé et le coût réel est de 1,591 M€ entraînant un delta à reporter sur l'activité commerciale de 9.196 M€.

VII. Focus sur l'investissement

Le coût Investissement correspond au coût d'affrètement des navires et au Coût de mise à disposition des navires. Il n'est compensé que sur la partie SIEG.

Pour 2023 il correspond à un montant de compensation global de 23,521M€

VIII. Traversées supplémentaires

Les auditeurs se sont assurés que les recettes et les coûts des traversées supplémentaires ne sont pas incluses dans le reporting 2023.

Les auditeurs ont contrôlé les traversées réalisées supplémentaires avec les autorisations OTC.

L'analyse réalisée par le Délégant sur le prix de référence du carburant, calculé mensuellement en intégrant le stock de début de mois à la consommation de FO 3,5 % et de DO, met en évidence un prix inférieur à celui précédemment retenu pour la consommation mensuelle.

Les écarts observés sont de -4,2 % en avril, -0,4 % en mai, -1,3 % en juin, -3,3 % en juillet et -3,8 % en août, ce qui accroît le solde à restituer à l'Office, porté à 211 766 €.



Tous navires confondus, il y a eu 107 traversées hors DSP réalisées par le Délégataire sur la Corse pour un total de recette de 4 153 459 M€.

La cohérence DSP / Hors DSP est validée.

X. Rapprochement rapport d'activité avec les comptes annuels certifiés par le Commissaire Aux Comptes

Les attestations analytiques du commissaire aux comptes ayant pour base l'arrêté comptable certifié 2023, confortent l'approche des auditeurs.

Les travaux d'audit ont permis le cadrage des éléments financiers transmis dans le rapport d'activité 2023 avec les données externes et celles extraites de la comptabilité générale et de la comptabilité analytique et du système de gestion commerciale.

Les auditeurs concluent à l'absence d'anomalies significatives de nature à invalider les rapports d'activités des lots à la charge du délégataire Corsica Linea.

Les écarts constatés dans le cadre de ces travaux ne remettent pas en cause l'économie des lignes par lot ainsi que les montants de compensations calculés par le délégataire.

Conclusions et propositions financières :

Les travaux d'audit ont permis le cadrage des éléments financiers transmis dans le rapport d'activité 2023 avec les données externes et celles extraites de la comptabilité générale et de la comptabilité analytique et du système de gestion commerciale.

- Contrôle de la cohérence des données mensuelles (pax et fret) avec les données externes de l'observatoire des transports de la Corse de la DREAL ;
- Analyse de l'optimisation environnementale du délégataire : empreinte carbone, respect de la règlementation européenne EU MRV, mesure de l'efficacité énergétique des navires affectés à la DSP et mesure de la performance ;
- Analyse des écarts de traversées programmées /réalisées et qualification avec justificatifs des perturbations enregistrées ;
- Contrôle de cohérence des données de traversées du rapport d'exécution avec les données issues de la base journalière de la période de référence ;
- Contrôle de cohérence des affectations DSP des navires par ligne ;
- Focus sur les arrêts techniques ;
- Le rattachement des recettes à la DSP à partir du SI de gestion commerciale par ligne SIEG et hors SIEG et analyse des écarts ;
- Le contrôle du passage de la comptabilité générale à l'économie des lots est vérifié ;
- L'application des tarifs conventionnés est validée y compris tarifs résidents ;
- Analyse des économies des lignes par lot ;
- Focus sur postes de charges et analyse de l'impact de l'inflation ;
- Contrôle de l'application des clés de répartition conventionnées ;
- Rapprochements clé conventionnées – réel ;
- Contrôle de la cohérence des standards de couts entre le DSP et le hors ;

- Vérification du respect de la clause de bénéfice raisonnable ;**
Vérification du respect de la clause de contrôle de la surcompensation ;
 - Cadrage des surcouts carburant avec consommation et la couverture carburant ;
 - Focus sur la compensation investissements et contrôle de l'impact des permutations
 - Focus sur les traversées supplémentaires ;
 - Les attestations du commissaire aux comptes obtenu le 2 juillet 2024.

Les auditeurs retiennent comme montants de restitution au titre de 2023 le total de 1 102 919 euros par le délégataire Corsica Linea au bénéfice du délégant :

LOT 1	-	218 064
LOT 2	-	933 922
LOT 2 + CFC	-	211 766
LOT 2 + CFE	-	66 409
LOT 4	-	84 135
LOT 5	<hr/>	411 376
	-	1 102 919

B- LA MERIDIONALE

I. Analyse des volumétries du délégataire

Le même process a été utilisé par les auditeurs, à savoir une comparaison issue des données transmises par le délégataire avec celles externes de la DREAL Corse.

Les données passagers sur Ajaccio sont cohérentes et donc validées.

Les écarts mensuels sont significatifs sur Porto-Vecchio, et l'écart cumulé atteint 8 %.

Les données FRET en mètres linéaires du délégataire sont acceptées par les auditeurs pour les lots 1 et 3.

II. Optimisation environnementale

Le délégataire a précisé les trois projets d'expérimentation visant à réduire à l'impact environnemental de la desserte maritime :

1. Etude et construction de deux navires neufs
2. Etude du remplacement du bulbe du navire Piana
3. Etude du remplacement des hélices du navire Piana

La Méridionale est en conformité avec les normes nationales et internationales et s'efforce d'optimiser par différents moyens les consommations de ses navires et les rejets de CO₂, SO_x, NO_x et particules sur la base d'actions environnementales dans le respect de la convention de l'article 23.RSE et des actions présentées à l'Annexe 7 de la convention.

Les auditeurs n'ont pas relevé d'éléments significatifs de nature à remettre en cause la régularité de la démarche et la sincérité des actions environnementales.

Pour l'autorité compétente par délégation



III. Analyse des traversées et des écarts

Les modifications d'exploitation sont justifiées par des évènements externes ou des problèmes techniques.

L'analyse valide le nombre de traversées réalisées et l'affectation des navires.

IV. Analyse par lot

Un focus a été réalisé sur les points marquants 2023, dont les impacts justifient les écarts réalisé - budget entraînant un excédent tous lots de 1,8 M€ alors que l'atterrissement initial prévoyait un excédent de 726 K€.

Les travaux ont ciblé les éléments significatifs qui justifient les écarts de réalisation.

1- Approche par les recettes

Les auditeurs ont dans un premier temps cadré les données du réalisé inscrites dans le rapport d'activité avec la gestion commerciale de la compagnie pour les recettes périmètres SIEG et hors périmètres SIEG.

Volumes SIEG

Les auditeurs relèvent un écart total non significatif de 18k€, les recettes SIEG des lots 1 et 3 présentent dans les comptes d'exploitation du délégataire sont conformes à la gestion commerciale de la billetterie « recettes SIEG ».

2- Approche par les charges

Pour le lot 1, la ligne présente une insuffisance SIEG de recette (-1,6 M€) pour un supplément budgétaire de dépense d'exploitation de 1%.

Sur la partie commerciale, la bonification de recettes (+3,1 M€) couvre les surcharges (+1,2M€).

Le lot 3 présente une insuffisance SIEG de recette (-100 K€) pour un supplément budgétaire de dépense d'exploitation de 1,264 M€.

Sur la partie commerciale, la bonification de recettes (+589 K€) ne couvre pas les surcharges de coûts (+785 K€).

V. Economie des lignes

L'analyse de l'économie du lot comparée au budget conventionné est segmentée SIEG, hors SIEG et global.

Les auditeurs ont regroupé les trois composantes de compensation afin de faire ressortir les excédents ou insuffisances de compensation d'équilibre.

Réception par le préfet de police de Paris
Publication : 06/10/2025
Concernant le lot 1, la rentabilité d'exploitation hors SIEG réalisée de 5,493 M€ permet de couvrir les insuffisances de compensation investissement et carburant.

Pour l'autorité compétente par délégation

Le prévisionnel atterrissait budgétairement à un déficit de 0,260 M€, l'excédent réalisé est de 1,779 M€.



Concernant le lot 3, le résultat d'exploitation hors SIEG réalisée de 3,120 M€ reste inférieur au prévisionnel et ne permet pas d'atteindre l'excédent global d'exploitation de 986 K€.

1/ Contrôle de l'application des clés de répartition

Les auditeurs ont procédé au contrôle au respect des clés de répartition contractualisées sur le lot. Ils confirment une absence d'écart sur le lot 1.

Pour le lot 3, les écarts constatés ne sont pas significatifs et sont sans incidence sur le global.

2/ Vérification du respect de la clause de Bénéfice raisonnable

Le Bénéfice Raisonnables correspond au ratio du Résultat Courant Avant Impôt et intérêts sur le périmètre SIEG sur le chiffre d'affaires sur le périmètre SIEG.

Sur 2023, ce ratio est nul sur le lot 1 et négatif sur le lot 3.

3/ Analyse sur l'économie globale des lots

L'activité SIEG qui budgétait un excédent de 418 K€, est à l'équilibre à 29 K€. Ce résultat tient compte du changement de méthode comptable de durée des navires dont l'impact SIEG est de -1,928 M€.

La mali budgétaire sur les recettes de -1,647 M€ (-10 %) est compensé par le boni comptable sur le coût d'utilisation des navires.



	SIEG BUDGET	SIEG REEL		
Pour l'autorité compétente par délégation	17 261 536	15 613 858	-1 647 678	-10%
Total Recettes				
Total charges d'exploitation	-20 915 375	-21 031 328	115 953	1%
Résultat exploitation	-3 653 839	-5 417 470		
Compensation exploitation	4 072 147	3 994 947		
Excédent	418 307			
Insuffisance		-1 422 524		
Coût de mise à disposition des navires	-6 204 900	-4 276 587		
Total cout investissement	-6 204 900	-4 276 587	-1 928 313	-31%
Compensation investissement	6 204 900	6 204 900		
Excédent		1 928 313		
Insuffisance				
Total charges carburant	-5 157 037	-5 591 331	434 294	8%
Compensation carburant	5 157 037	5 115 037		0
Excédent	0			
Insuffisance		-476 293		
Total				
Excédent	418 307			
Insuffisance		29 496		

VI. Focus sur le coût carburant

Rappel des axes de contrôle :

- Le cadrage des annexes contractualisées avec les données budget 2023 reportées dans les tableaux de reporting annuels ;
- Le calcul à partir des volumétries réelles appliquées aux couts contractuels ;
- Le traitement des écarts entre budget et réalisé ;
- L'impact de la couverture carburant.

Le carburant n'est compensé que sur la partie SIEG, soit pour 2023 une compensation globale de 11,958 M€ pour un besoin SIEG estimé de 11,958 M€, et un besoin Global de 16,494 M€.

Le coût carburant réalisé cumulé est de 15,939 M€ pour une compensation ajustée par le délégataire à 11,580 M€ suivant application du mécanisme de réfaction.

L'économie global du coût carburant est de 554 K€ entraînant un delta à reporter sur l'activité commerciale de 4,359 M€.

VII. Focus sur l'investissement

Le coût Investissement, sur 2023, est compensé au global à hauteur de 6,799 M€.

VIII. Traversées supplémentaires

Sans Objet

IX. Contrôle de l'activité hors DSP

Pour l'autorité compétente par délégation



Les auditeurs ont conclu à l'absence d'éléments de nature à remettre en cause la répartition DSP/HDSP.

X. Conclusions et propositions financières

Les travaux d'audit ont permis le cadrage des éléments financiers transmis dans le rapport d'activité 2023 avec les données externes et celles extraites de la comptabilité générale et de la comptabilité analytique et du système de gestion commerciale.

Les auditeurs concluent à l'absence d'anomalies significatives de nature à invalider les rapports d'activités des lots à la charge du délégataire La Méridionale.

Les écarts constatés dans le cadre de ces travaux ne remettent pas en cause l'économie des lignes par lot ainsi que les montants de compensations calculés par le délégataire.

Conclusions et propositions financières :

Au même titre que pour Corsica Linea, les travaux d'audit effectués pour la Méridionale ont permis de cadrer les éléments financiers présentés dans le rapport d'activité 2023 avec les données externes ainsi qu'avec celles issues de la comptabilité générale, de la comptabilité analytique et du système de gestion commerciale. Les auditeurs retiennent comme montants de restitution au titre de 2023 le total de 3 008 622 euros par le délégataire La Méridionale au bénéfice du délégant :

LOT 1	- 2 035 087
LOT 3	- 973 536
<hr/>	
	- 3 008 622

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.