



Délégations de service public relatives au transport de marchandises (incluant les matières dangereuses) et de passagers au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et Marseille  
01 octobre 2019 - 31 décembre 2020

Critères d'évaluation des offres

# Table des matières

Critères d'évaluation des offres .....	1
Critère 1 : Valeur technique de l'offre .....	3
<b>Sous critère 1</b> : Qualité technique des navires.....	3
<b>Sous critère 2</b> : Qualité des services aux usagers .....	3
Critère 2 : Montant de la compensation financière .....	5
Méthodologie.....	5
Notation .....	5
Formule de notation en valeur absolue .....	5
Déroulé .....	5
Préalable .....	5
Sous critère A – Montant total de la compensation financière.....	8
Cas deux compagnies.....	8
Cas une compagnie .....	9
Sous critère B – Cohérence du compte d'exploitation prévisionnel.....	9
Sous critère C – Clés d'imputation.....	13
Cas deux compagnies.....	14
Cas une compagnie .....	15
Critère 3 : Développement durable .....	15
<b>1</b> : Actions en faveur de l'optimisation de la consommation de combustible fossile .....	15
<b>2</b> : Actions en faveur du milieu marin .....	15
<b>3</b> : Actions en faveur de la réduction des rejets atmosphériques.....	15
<b>4</b> : Actions en faveur de la gestion des déchets .....	15
<b>5</b> : Actions en faveur de la responsabilité sociétale.....	15
Critère 4 : Continuité du service .....	17
<b>1</b> : Les arrêts techniques programmés .....	17
<b>2</b> : Service social et solidaire .....	17

Dans le cadre de la procédure ouverte d'attribution des conventions de délégation de service public relatives au transport de marchandises (incluant les matières dangereuses) et de passagers au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et Marseille, la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse ont définis des critères de jugement afin de déterminer la meilleure offre au regard de l'avantage économique pour la Collectivité territoriale de Corse.

Les critères, classés par ordre décroissant, sont :

- **Critère 1 – Valeur technique de l'offre**
- **Critère 2 – Montant de la compensation financière**
- **Critère 3 – Développement durable**
- **Critère 4 – Continuité du service public**

## Critère 1 : Valeur technique de l'offre

**Sous critère 1 : Qualité technique des navires**

*(Application de la règle de 3 au mieux disant)*

- ▶ Adaptation aux besoins des usagers
- ▶ Adaptation aux conditions de mer et de navigation
- ▶ Adaptation aux contraintes portuaires
- ▶ Puissance des machines et vitesse du navire en mode dégradé

**Sous critère 2 : Qualité des services aux usagers**

*(Application de la règle de 3 au mieux disant)*

- ▶ Transport des marchandises
  - Transporter les volumes visés à l'annexe technique des services
  - Garantir le respect des horaires dans les meilleures conditions de confort et de sécurité
  - Optimisation de la configuration des navires afin de garantir le transport des marchandises
- ▶ Transport des passagers
  - Transporter les volumes passagers et véhicules visés à l'annexe technique des services
  - Garantir le respect des horaires dans les meilleures conditions de confort et de sécurité

LOT N° .....-Marseille											
	Notes Maximales	CORSICA LINEA				LA MERIDIONALE					
		Navire .....	Notes	Navire .....	Notes	Moyennes	Navire .....	Notes	Navire .....	Notes	Moyennes
<b>Sous-critère 1 - Qualité Technique des navires (24%)</b>											
Adaptation aux besoins des usagers	21		0		0	0		0		0	0
Nombre de ponts	3		0		0	0		0		0	0
Longueur (ml)	3		0		0	0		0		0	0
Hauteur des ponts	3		0		0	0		0		0	0
Résistance des ponts	3		0		0	0		0		0	0
Nb prises Reefers	3		0		0	0		0		0	0
Nombre de cabines	3		0		0	0		0		0	0
Nombre de fauteuils	3		0		0	0		0		0	0
Adéquation aux conditions de mer et de navigation	15		0		0	0		0		0	0
Adaptation aux contraintes portuaires	14		0		0	0		0		0	0
La puissance des machines et la vitesse du navire en mode dégradé	10		0		0	0		0		0	0
		<u>Sous-Total 1</u>	0	<u>Sous-Total 1</u>	0	0	<u>Sous-Total 1</u>	0	<u>Sous-Total 1</u>	0	0
		<u>Soit sur 24</u>	0	<u>Soit sur 24</u>	0	0	<u>Soit sur 24</u>	0	<u>Soit sur 24</u>	0	0
<b>Sous-critère 2 - Qualité des services aux usagers (16%)</b>											
<b>Transport de Marchandises</b>											
Transporter les volumes de marchandises visés annexe technique des services	10		0		0	0		0		0	0
Garantir le respect des horaires dans les meilleures conditions de confort et de sécurité	10		0		0	0		0		0	0
Optimisation de la configuration des navires afin de garantir le transport des marchandises	10		0		0	0		0		0	0
<b>Transport de passagers</b>											
Transporter le nombre de passagers et véhicules visés annexe technique des services	5		0		0	0		0		0	0
Garantir le respect des horaires dans les meilleures conditions de confort et de sécurité	5		0		0	0		0		0	0
		<u>Sous-Total 2</u>	0	<u>Sous-Total 2</u>	0	0	<u>Sous-Total 2</u>	0	<u>Sous-Total 2</u>	0	0
		<u>Soit sur 16</u>	0	<u>Soit sur 16</u>	0	0	<u>Soit sur 16</u>	0	<u>Soit sur 16</u>	0	0
	<b>100</b>		<b>0</b>		<b>0</b>	<b>0</b>		<b>0</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
					<u>NOTE sur 40</u>	<b>0</b>				<u>NOTE sur 40</u>	<b>0</b>

La pondération appliquée pour chaque sous critère est indiquée dans le tableau ci-dessus.

La méthode de calcul appliquée à ce critère est la « règle de 3 » qui consiste à comparer les différents navires proposés par les candidats.

Le calcul suivant est effectué pour chaque critère et sous-critère :

Nmax : Note attribuée au navire qui présente la caractéristique la plus avantageuse

C1 : La caractéristique à évaluer

C2 : Caractéristique la plus avantageuse

$$\text{Note} = \text{Nmax} \times \frac{\text{C1}}{\text{C2}}$$

## Critère 2 : Montant de la compensation financière

### Méthodologie

#### Notation

Formule de notation en valeur absolue

Afin de pouvoir comparer les différentes offres entre elles, nous avons choisi d'utiliser l'échelle de notation proportionnelle au carré, en échelle ouverte.

Cette notation a été introduite par le Conseil romand d'observation des marchés publics (CROMP)<sup>1</sup> pour corriger l'effet de tassement des notes créé par la notation proportionnelle directe.

La notation proportionnelle au carré, dite « romande2 », est ainsi exprimée :

$$\text{Note de l'offre} = \text{Note du prix le plus bas} \times \left[ \frac{\text{Prix le plus bas}}{\text{Prix de l'offre}} \right]^2$$

Notons que l'utilisation de la formule au carré est recommandée par le CROMP pour le critère prix dans les marchés de services.

Elle présente l'avantage de ne pas atténuer les écarts de notes lorsque l'offre la plus basse présente un différentiel important avec les autres offres. **Elle fonctionne aussi avec des écarts importants et peu d'offres.** Elle n'est pas dépendante d'une moyenne de prix d'offres reçues, elle est donc plus aisée à simuler pour le pouvoir adjudicateur.

Elle s'affranchit des défauts des méthodes reposant sur une moyenne des offres reçues.

Dans le contexte de notre mission, nous avons à noter des coûts mais également des recettes, ainsi dans le cas des recettes, la formule s'adapte de la façon suivante :

$$\text{Note de l'offre} = \text{Note de la recette la plus élevée} \times \left[ \frac{\text{Recette de l'offre}}{\text{Recette la plus élevée}} \right]^2$$

### Déroulé

Deux notations seront établies :

1. Une première lors du premier tour à partir des offres amendées des candidats suite aux questions posées permettant de les évaluer les uns par rapport aux autres ;
2. Une seconde lors de la négociation permettant d'apprécier l'amélioration des offres des candidats en comparant leur offre initiale et leur offre finale aux négociations.

### Préalable

Au préalable de la notation du critère 2 – compensation financière, nous avons défini les onglets suivants :

1. « **Synthèse notation 4 critères** » : cet onglet permet pour chaque lot de faire la synthèse des notations des quatre critères (technique, financier, développement durable

---

<sup>1</sup> Le Guide représente un ensemble de recommandations qui tiennent compte de la pratique, de la jurisprudence et des textes législatifs

et continuité du service public) afin d'établir la notation globale de chaque offre. Il se présente comme suit :

### Synthèse de notation des critères de jugement de chaque offre

Offre étudiée : Bastia (lot n°2)

Légende :	
	Données à renseigner
	Calcul automatique

	Pondération	Echelle de notation		Notation sur 100		Notation pondérée	
		Mini	Maxi	Corsica Linea	Méridionale	Corsica Linea	Méridionale
<b>Critère 1</b> Valeur technique	40%	0	40			-	-
<b>Critère 2</b> Compensation financière	30%	0	30			-	-
<b>Critère 3</b> Développement durable	20%	0	20			-	-
<b>Critère 4</b> Continuité du service public	10%	0	10			-	-
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	-	-	-	-

**Pondération totale de 100%**

Le critère de la compensation financière est analysé au regard des trois sous-critères suivants, par ordre décroissant :

- a. Montant total de la compensation financière proposée par le candidat sur la durée de la convention
- b. Cohérence des coûts et des recettes présentés dans le compte d'exploitation prévisionnel au regard des explications apportées dans le mémoire financier et du coût net évité (CNE)
- c. Mécanisme des clés d'imputation utilisé pour le calcul du montant de la contribution publique en cas de recours par le délégataire à des navires mixtes

La grille de notation élaborée se présente sous la forme d'un fichier excel, décomposé en plusieurs onglets.

La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse a arrêté les pondérations suivantes :

	Pondération
<b>Sous critère A</b> Montant total de la compensation financière proposée par le candidat sur la durée de la convention	75%
<b>Sous critère B</b> Cohérence des coûts et des recettes présentés dans le compte d'exploitation prévisionnel au regard des explications apportées dans le mémoire financier et du coût net évité	15%
<b>Sous critère C</b> Mécanisme des clés d'imputation utilisé pour le calcul du montant de la contribution publique en cas de recours par le délégataire à des navires mixtes	10%

La convention de délégation de service public détaille la compensation financière en trois composantes, que nous utilisons en données de notation du sous-critère A :

- Compensation au titre des charges d'investissement
- Compensation au titre des charges de carburant
- Compensation au titre des charges d'exploitation

Le sous critère B est évalué du point de vue de :

- La cohérence des coûts et des recettes du compte d'exploitation prévisionnel au regard des explications apportées dans le mémoire financier
- La cohérence du CNE

Le sous critère C est évalué dans l'hypothèse où les navires utilisés sont des navires mixtes. Il est décrit dans la convention de délégation de service public comme « des clés d'imputations techniques visées dans le compte d'exploitation prévisionnel et ayant pleine valeur contractuelle permettant d'établir la comptabilité analytique et de définir le montant de la compensation financière forfaitaire.

Il est ainsi évalué en fonction de :

- La cohérence du mécanisme des clés d'imputations au regard des explications apportées dans le mémoire financier
- Le résultat du CNE impactant le montant de la compensation financière

Cela permet d'aboutir au détail de pondérations suivant :

	Pondération
<b>Sous critère A - Compensation</b>	<b>75%</b>
<i>Montant total</i>	45%
<i>Compensation investissement</i>	10%
<i>Compensation carburant</i>	10%
<i>Compensation d'exploitation</i>	10%
<b>Sous critère B - Cohérence CEP</b>	<b>15%</b>
<b>1. Cohérence du CEP</b>	<b>12%</b>
1.1 Recettes	6%
1.2 Coûts	6%
<b>2. Cohérence du CNE</b>	<b>3%</b>
<b>Sous critère - Clés d'imputation</b>	<b>10%</b>
<i>Cohérence des clés d'imputation</i>	5%
<i>Résultat du CNE</i>	5%

La notation globale du critère 2 – Compensation financière se présente comme suit dans l'onglet « Synthèse compensation fi » :

	Pondération	Echelle de notation		Notation Corsica Linea	Notation Méditerranéenne
		Mini	Maxi		
<b>Sous critère A</b> Montant total de la compensation financière proposée par le candidat sur la durée de la convention	75%	0	75		
<b>Sous critère B</b> Cohérence des coûts et des recettes présentés dans le compte d'exploitation prévisionnel au regard des explications apportées dans le mémoire financier et du coût net évité	15%	0	15		
<b>Sous critère C</b> Mécanisme des clés d'imputation utilisé pour le calcul du montant de la contribution publique en cas de recours par le délégataire à des navires mixtes	10%	0	10		
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	-	-
<b>Notation pondérée sur 30</b>				-	-

Le détail des calculs de notations pour les sous-critères A, B, C est ensuite décomposé dans différents onglets.

### Sous critère A – Montant total de la compensation financière

La notation du sous-critère A - montant total de la compensation financière est décomposée en quatre éléments de notations, pondérées pour rappel comme suit :

	Pondération	Note maximale
<b>Sous critère A - Compensation</b>	<b>75%</b>	<b>75</b>
<i>Montant total</i>	45%	45
<i>Compensation investissement</i>	10%	10
<i>Compensation carburant</i>	10%	10
<i>Compensation d'exploitation</i>	10%	10

Chaque note est calculée à partir de la formule « romande2 » détaillée ci-dessus.

Notons que la composante « *compensation carburant* » devant, par définition même, s'apprécier en euros, et dès lors que l'annexe 10 à simplement vocation à « *contractualiser* » les volumes de carburant consommés mensuellement il convient, pour analyser ladite composante, de retenir le même prix unitaire pour les deux compagnies. Ceci, afin de garantir l'égalité entre les candidats.

Extrait du courrier du Président de l'exécutif en date du 08 mars 2019 :

« Dans le cadre de l'optimisation et l'amélioration de l'offre, et dans un souci d'égalité de traitement dans les comparaisons des offres, il est demandé de reconsidérer les propositions financières en retenant les hypothèses de coût de combustible suivantes :

- FO 3,5% à 420 €/T
- FO 1,5% à 445 €/T
- FO 1% à 435 €/T
- FO 0,5% à 545 €/T
- DO 0,1% à 635 €/T »

### Cas deux compagnies

Nous notons les compagnies entre elles (offre sur 15 mois), la meilleure note étant attribuée à la compensation la plus faible.

La notation est présentée comme suit dans l'onglet « A – montant global » :

**Sous critère A - Notation du montant global de la compensation financière proposée par les candidats sur la durée de la convention**

Offre étudiée : Bastia (lot n°2)

<b>Légende :</b>	
	Données à renseigner
	Calcul automatique

**Formule de notation utilisée "romande2" :**

$$\text{Note maximale} \times \left[ \frac{\text{Montant de référence}}{\text{Montant de l'offre}} \right]^2$$

	Corsica Linea	Méridionale
<i>Montant total</i>		
<i>Notation exploitation</i>		
<i>Notation investissement</i>		
<i>Notation carburant</i>		
<b>Notation intercompagnies</b>	-	-

Cas une compagnie

Lors du 1<sup>er</sup> tour des négociations, pour chacune de ces notations, nous notons chaque offre de compagnie (sur 12 mois correspondant au prévisionnel pour l'année 2020) par rapport à la DSP précédente (de 12 mois octobre 2018 à septembre 2019).

Lors du 2<sup>ème</sup> tour des négociations, pour chacune de ces notations, nous notons l'offre finale de la compagnie par rapport à son offre initiale.

Sous critère B – Cohérence du compte d'exploitation prévisionnel

La notation du sous-critère B est décomposée en deux éléments de notations :

1. Cohérence du CEP

- Recettes
- Coûts

2. Cohérence du coût net évité

Chacune pondérée, pour rappel, de la façon suivante :

	Pondération
<b>Sous critère B - Cohérence CEP</b>	<b>15,0%</b>
<b>1. Cohérence du CEP</b>	<b>12%</b>
1.1 Recettes	6%
1.2 Coûts	6%
<b>2. Cohérence du CNE</b>	<b>3%</b>

La notation du sous-critère B est synthétisée dans un onglet dédié « Synthèse B », qui se présente comme suit :

**Synthèse de notation du sous critère B :**  
**Cohérence des coûts et des recettes présentés dans le compte d'exploitation**  
**prévisionnel au regard des explications apportées dans le mémoire financier et du coût**  
**net évité**

Offre étudiée : Bastia (lot n°2)

<b>Légende :</b>
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #cccccc; border: 1px solid black;"></span> Calcul automatique

	Pondération	Echelle de notation		Notation Corsica Linea	Notation Méditerranéenne
		Mini	Maxi		
<b>Cohérence CEP</b>	<b>12,00%</b>	<b>0</b>	<b>12,00</b>		
<b>Recettes</b>	6,00%	0	6,00		
<i>Recettes FRET</i>	2,00%	0	2,00		
<i>Recettes passagers - autos - autres recettes</i>	2,00%	0	2,00		
<i>Respect des tarifs imposés</i>	2,00%	0	2,00		
<b>Coûts</b>	6,00%	0	6,00		
<i>Frais de personnel</i>	1,00%	0	1,00		
<i>Frais commerciaux</i>	1,00%	0	1,00		
<i>Autres frais variables</i>	1,00%	0	1,00		
<i>Autres frais fixes</i>	1,00%	0	1,00		
<i>Combustibles</i>	1,00%	0	1,00		
<i>Coûts navires</i>	1,00%	0	1,00		
<b>Cohérence CNE</b>	<b>3,0%</b>	<b>0</b>	<b>3,00</b>		
<b>Total</b>	<b>15%</b>	<b>0</b>	<b>15,00</b>	-	-

**Pondération totale de 15%**

L'appréciation de la cohérence des recettes se fait au regard de :

- Recettes Fret
- Recettes passagers - autos - autres recettes
- Le respect des tarifs imposés

La méthodologie de notation des **recettes Fret et Passagers - autos - autres recettes** doit répondre exactement à la formulation du règlement de la DSP « *Cohérence des coûts et des recettes présentés dans le compte d'exploitation **prévisionnel au regard des explications apportées dans le mémoire financier** et du coût net évité* ».

Il est arrêté que ce sous sous-critère n'est pas noté en valeur absolue mais uniquement au vu de la cohérence avec le mémoire financier. Cette note est ensuite pondérée en fonction des pondérations arrêtées.

Pour l'évaluation du respect des tarifs imposés, le principe de notation suivant est arrêté : pour chaque tarif si le tarif utilisé par le candidat est inférieur ou égal au tarif imposé le candidat obtient 1 points. L'Office des Transports de la Corse a décomposé la grille en 14 tarifs. Chaque candidat sera ainsi noté sur 14 points. Cette note sera ensuite pondérée en fonction des pondérations arrêtées.

La notation est réalisée dans un onglet dédié par compagnie, présenté comme suit (en exemple l'onglet d'évaluation de la compagnie Corsica Linea) en référence au respect des articles 31.2 et 31.3 de la Convention.

**Sous critère B - Analyse du respect de la grille tarifaire imposées par les candidats sur la durée de la convention Corsica Linea**

Offre étudiée : Bastia (lot n°2)

Légende :	
	Données à renseigner
	Calcul automatique

	Corsica Linea
Respect des tarifs frets	-
Respect des tarifs passagers	-
Notation respect tarifs imposés	-
Notation pondérée	-

**Grilles tarifaires imposées (ces tarifs sont des tarifs maxima, valables pour toute l'année, pour toutes les lignes et pour toute l**

FRET					
	Pour un trajet	Tarifs HT imposé	Tarifs Corsica Linea	Respect des tarifs imposés	Notation
	Mètre linéaire du fret roulant ou conventionnel	35			
	Mètre linéaire "export" ou "matière première"	20			
	Mètre linéaire "export plus"	15			
	Voiture dite de commerce inférieur à 4m	146			
	Voiture dite de commerce entre 4 et 4,5 m	160			
	Voiture dite de commerce supérieur à 4,5 m	175			
PASSAGERS RESIDENTS CORSES					
	Allez simple par personne	Tarifs imposé	Tarifs Corsica Linea	Respect des tarifs imposés	Notation
Passage	Adulte	26			
	Enfant	14			
Installation	Cabine hublot	49			
	Cabine intérieure	45			
	Fauteuil	7			
Véhicule	Véhicule inférieur à 4m	33			
	Véhicule entre 4 et 4,5m	37			
	Véhicule supérieur à 4,5m	41			

Les coûts se décomposent en six catégories :

- Frais de personnel
- Frais commerciaux
- Autres frais variables
- Autres frais fixes
- Combustibles
- Coûts navires

La méthodologie de notation des **coûts** doit répondre exactement à la formulation du règlement de la DSP « *Cohérence des coûts et des recettes présentés dans le compte d'exploitation prévisionnel au regard des explications apportées dans le mémoire financier et du coût net évité* ».

Il est arrêté que ce sous sous-critère n'est pas noté en valeur absolue mais uniquement au vu de la cohérence avec le mémoire financier. Cette note est ensuite pondérée en fonction des pondérations arrêtées.

La formule du CNE retenue va être communiqué aux candidats pour qu'ils le calculent et le communiquent à l'OTC. Il est arrêté que ces données de notation ne sont pas notées en valeur absolue mais uniquement au vu de la cohérence avec le complément qui sera apporté par les candidats au mémoire financier. Cette note est ensuite pondérée en fonction des pondérations arrêtées.

L'analyse de la cohérence des coûts et recettes du CEP et du CNE se font dans l'onglet « **B – Cohérence CEP CNE 1.3** » et présente comme suit :

		Pondération	Echelle de notation	
			Mini	Maxi
<b>Cohérence CEP</b>				
	<i>Recettes FRET</i>	2,00%	0	2,00
	<i>Recettes passagers - autos - autres recettes</i>	2,00%	0	2,00
	<i>Frais de personnel</i>	1,00%	0	1,00
	<i>Frais commerciaux</i>	1,00%	0	1,00
	<i>Autres frais variables</i>	1,00%	0	1,00
	<i>Autres frais fixes</i>	1,00%	0	1,00
	<i>Combustibles</i>	1,00%	0	1,00
	<i>Coûts navires</i>	1,00%	0	1,00
<b>Cohérence CNE</b>				
		3,0%	0	3,00

**Données utilisées pour la notation :**

**Compagnie 1**

	CEP	Calcul mémoire fi	Commentaires	Notation
<b>Total Recettes</b>	-			
<b>Fret</b>			Cohérent / Non cohérent	<b>0</b>
<b>Sous total passagers - autos et autres recettes</b>	-			<b>0</b>
<i>Passagers</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<i>Autos</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<i>Hôtellerie</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<i>Autres recettes</i>			Cohérent / Non cohérent	0

<b>Total Coûts</b>	-	-		
<b>Frais de personnel</b>	-	-		<b>0</b>
<i>Personnel navigant</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<i>Personnel sédentaire (à terre)</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<b>Frais commerciaux</b>	-	-		<b>0</b>
<i>Frais commerciaux fret</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<i>Frais commerciaux passagers</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<i>Frais commerciaux autos</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<b>Autres frais variables</b>	-	-		<b>0</b>
<i>Manutention</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<i>Frais de ports</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<i>Entretien passagers</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<i>Vivres (à commercialiser)</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<i>Vivres pour l'équipage</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<i>Approvisionnements</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<b>Autres frais fixes</b>	-	-		<b>0</b>
<i>Communication</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<i>Assurances</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<i>Informatique</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<i>Impôts et taxes</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<i>Frais de structure société délégataire</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<b>Combustibles</b>			Cohérent / Non cohérent	<b>0</b>
<b>Coûts navires</b>	-	-		<b>0</b>
<i>Dotations aux amortissements - navires</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<i>Maintenance et entretien</i>			Cohérent / Non cohérent	0
<i>Affrètements</i>			Cohérent / Non cohérent	0

## Sous critère C – Clés d'imputation

Dans l'hypothèse où les navires utilisés par le délégataire sont des navires mixtes, des clés d'imputation techniques permettent d'établir la comptabilité analytique fret et passagers.

La notation du sous-critère C est décomposée en deux sous notations :

1. Appréciation de la cohérence du mécanisme des clés d'imputations
2. Appréciation du coût net évité, résultant du mécanisme des clés d'imputations

Selon, pour rappel, les pondérations suivantes :

<b>Sous critère - Clés d'imputation</b>	<b>10,0%</b>
<i>Mécanisme des clés d'imputation</i>	<i>5,0%</i>
<i>Résultat du CNE</i>	<i>5,0%</i>

### **Cohérence des clés d'imputations :**

Chaque offre doit, entre autres, contenir :

- Un mémoire financier définissant une clé d'imputation pour chaque ligne de coût du compte d'exploitation prévisionnel
- Un compte de résultat prévisionnel avec comme hypothèse uniquement l'activité fret

La pertinence des clés d'imputation sur les recettes est faible du fait de la ventilation du chiffre d'affaires par typologie fret / passagers. Nous avons choisi de procéder uniquement à l'analyse des clés d'imputation sur les coûts.

Le compte d'exploitation prévisionnel présente 20 lignes de coûts différentes :

- Personnel navigant
- Personnel sédentaire (à terre)
- Frais commerciaux fret
- Frais commerciaux passagers
- Frais commerciaux autos
- Manutention
- Frais de ports
- Entretien passagers
- Vivres (à commercialiser)
- Vivres pour l'équipage
- Approvisionnements
- Communication
- Assurances
- Informatique
- Impôts et taxes
- Frais de structure société délégataire
- Combustibles
- Maintenance et entretien
- Affrètements
- Dotations aux amortissements - navires

Dans un premier temps, nous relevons pour chaque ligne de coût la clé d'imputation fret définie dans le mémoire financier.

Dans un second temps, nous comparons le compte d'exploitation prévisionnel mixte et le compte d'exploitation prévisionnel fret afin d'évaluer la clé d'imputation réellement appliquée.

Finalement, nous comparons la clé d'imputation théorique défini dans le mémoire financier et la clé d'imputation réellement utilisée par la compagnie pour construire son compte d'exploitation fret. Pour chaque ligne de coût, si la clé théorique correspond à la clé réelle, 1 point est comptabilisé. La note maximale est de 20 points. Une fois la note totale obtenue, nous la pondérons sur 10 points pour obtenir la note finale.

La notation est présentée comme suit dans l'onglet « C – Clés d'imputation » :

Sous critère C - Notation du montant global de la cohérence du mécanisme des clés d'imputation utilisé

Offre étudiée : Bastia (lot n°2)

<b>Légende :</b>	
	Données à renseigner
	calcul automatique

	<b>Corsica Linea</b>	<b>Méridionale</b>
Clés d'imputation sur 20 points	-	20
Notation de la cohérence clés d'imputation sur 5 pts	-	5

Données utilisées pour la notation :

Corsica Linea

	CEP mixte	CEP fret	% fret	Clé mémoire	Commentaires	Notation
<b>Total Coûts</b>						
<b>Frais de personnel</b>						
<i>Personnel navigant</i>				Cohérent / Non cohérent		0
<i>Personnel sédentaire (à terre)</i>				Cohérent / Non cohérent		0
<b>Frais commerciaux</b>						
<i>Frais commerciaux fret</i>				Cohérent / Non cohérent		0
<i>Frais commerciaux passagers</i>				Cohérent / Non cohérent		0
<i>Frais commerciaux autos</i>				Cohérent / Non cohérent		0
<b>Autres frais variables</b>						
<i>Manutention</i>				Cohérent / Non cohérent		0
<i>Frais de ports</i>				Cohérent / Non cohérent		0
<i>Entretien passagers</i>				Cohérent / Non cohérent		0
<i>Vivres (à commercialiser)</i>				Cohérent / Non cohérent		0
<i>Vivres pour l'équipage</i>				Cohérent / Non cohérent		0
<i>Approvisionnements</i>				Cohérent / Non cohérent		0
<b>Autres frais fixes</b>						
<i>Communication</i>				Cohérent / Non cohérent		0
<i>Assurances</i>				Cohérent / Non cohérent		0
<i>Informatique</i>				Cohérent / Non cohérent		0
<i>Impôts et taxes</i>				Cohérent / Non cohérent		0
<i>Frais de structure société délégataire</i>				Cohérent / Non cohérent		0
<b>Combustibles</b>						
<b>Coûts navires</b>						
<i>Dotations aux amortissements - navires</i>				Cohérent / Non cohérent		0
<i>Maintenance et entretien</i>				Cohérent / Non cohérent		0
<i>Affrètements</i>				Cohérent / Non cohérent		0

**Coût net évité :**

Deuxièmement, le résultat du coût net évité, résultante du mécanisme des clés d'imputation, est évalué.

La note est calculée à partir de la formule « romande2 » détaillée ci-dessus (§II. i. **Notation**). La meilleure note étant attribuée au coût net évité le plus élevé.

La notation est présentée comme suit dans l'onglet « C – Clés d'imputations 2.2 » :

	Compagnie 1	Compagnie 2
Coût net évité		
<b>Notation CNE</b>	-	-

La notation du sous-critère C est obtenue en faisant la moyenne pondérée de la notation du mécanisme des clés d'imputation et la notation du résultat du CNE.

Cas deux compagnies

Nous notons les compagnies entre elles (offre sur 15 mois), la meilleure note étant attribuée à la compensation la plus faible.

Cas une compagnie

Aucune notation lors du 1<sup>er</sup> tour des négociations.

Lors du 2<sup>ème</sup> tour des négociations, nous notons l'offre finale de la compagnie par rapport à son offre initiale.

## Critère 3 : Développement durable

1 : Actions en faveur de l'optimisation de la consommation de combustible fossile  
(Application de la règle de 3 au mieux disant)

- ▶ Tableau de consommations des navires
  - Consommation à la mer : en vitesse de service et vitesse économique
  - Consommation au port
  - Type de combustible
- ▶ Actions menées proposées par les candidats pour optimiser la consommation des combustibles

2 : Actions en faveur du milieu marin  
(Notation sur appréciation des mesures prises)

- ▶ Traitement des eaux de ballast ou mesure équivalente
- ▶ Détection des cétacés

3 : Actions en faveur de la réduction des rejets atmosphériques  
(Notation sur appréciation des mesures prises)

- ▶ Connexion électrique des navires à quai
- ▶ Autres mesures d'effets équivalents

4 : Actions en faveur de la gestion des déchets  
(Notation sur appréciation des mesures prises)

- ▶ Modalités de gestion des déchets

5 : Actions en faveur de la responsabilité sociétale  
(Notation sur appréciation des mesures prises)



## Critère 4 : Continuité du service (Notation sur appréciation des mesures prises)

1 : Les arrêts techniques programmés

2 : Service social et solidaire

- ▶ L'offre est analysée au regard de l'organisation proposée pour assurer la continuité des services, y compris le service social et solidaire.

<b>LOT N° .....-Marseille</b>											
	Notes Maximales	CORSICA LINEA				LA MERIDIONALE					
		Navire .....	Notes	Navire .....	Notes	Moyennes	Navire .....	Notes	Navire .....	Notes	Moyennes
<b>Continuité du service public</b>											
Continuité du service : Arrêts techniques programmés	50		0		0	0		0		0	0
<b>Service Social et Solidaire</b>	50		0		0	0		0		0	0
Information aux Usagers	25		0		0		0		0		0
Modalité d'Organisation	25		0		0		0		0		0
	<b>100</b>		<b>0</b>		<b>0</b>	<b>0</b>		<b>0</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
						<u>Soit sur 10</u>	<b>0</b>			<u>Soit sur 10</u>	<b>0</b>

La pondération appliquée pour chaque sous critère est indiquée dans le tableau ci-dessus.