

ASSEMBLEE DE CORSE

6 EME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2022

REUNION DES 20 ET 21 DÉCEMBRE 2022

**RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE**

**DELEGAZIONE DI SERVIZIU PUBLICU MARITTIMA 2023-
2029**

DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC MARITIME 2023-2029

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de
l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Commission des Finances et de la Fiscalité

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Le présent rapport vise à demander à l'Assemblée de Corse d'approuver le choix des délégataires proposés pour l'exécution du service public maritime entre les cinq ports de Corse et Marseille et le contenu des conventions de délégation de service public relative à chacun des cinq lots organisant cette desserte, et d'autoriser le Président du Conseil exécutif de Corse à signer les dits contrats ainsi qu'à procéder aux formalités subséquentes.

Il sera dans un premier temps procédé à un rappel du contexte dans lequel s'inscrit ledit rapport, avant que ne soient présentés les éléments fondant la saisine de l'Assemblée en application de l'article L. 1411-5 du CGCT.

RAPPEL DU CONTEXTE

1. Les principes et objectifs autour desquels s'est organisée la démarche de la Collectivité de Corse pour permettre la desserte maritime de la Corse dans des conditions conformes aux exigences du droit interne et communautaire

Les transports externes, maritimes et aériens, sont par définition des secteurs stratégiques pour les territoires insulaires.

Les objectifs prioritaires qui guident l'action du Conseil exécutif de Corse, et de la majorité territoriale depuis son arrivée aux responsabilités en décembre 2015, s'articulent autour de la volonté de garantir à la Corse et à ses institutions la maîtrise des enjeux stratégiques en matière de desserte maritime et aérienne : un périmètre de service public correspondant aux besoins et intérêts de la Corse et des Corses, un service efficace et de qualité, un coût maîtrisé, un système économiquement et socialement vertueux, l'intégration des enjeux de transition écologique et de développement durable par la Corse, le tout dans un cadre juridiquement sécurisé, conforme au droit interne et communautaire.

Dans le domaine maritime, cela a notamment conduit à :

- La diminution, dès 2016, de la compensation versée aux compagnies : les montants ont été ramenés à 85 ou 90 M€ par an en moyenne au lieu de 103 M€ en 2015 et 110 M€ en 2016, avec des pics allant jusqu'à 130 M€ annuels au temps du service complémentaire et de l'aide sociale au passager transporté (période 2007-2013) ;
- Fixer, à compter de 2019, le prix du ML Fret à 35 Euros HT sans indexation sur le cours des carburants grâce à la mise en œuvre d'un contrat de couverture carburant, tout en améliorant la qualité de service ;

- La mise en œuvre de tarifs « export » pour permettre aux entreprises corses d'exporter à moindre coût ;
- Le refus d'attribuer chaque fois que la Collectivité de Corse a considéré que les offres n'étaient pas satisfaisantes ;
- La consultation permanente des instances étatiques et communautaires.

Cette consultation s'est notamment concrétisée par des échanges réguliers avec l'Etat et la Commission européenne, dont le Conseil exécutif a notamment fait état devant l'Assemblée de Corse dans un rapport d'information en date de janvier 2022.

Ces discussions se sont articulées autour de trois volets étroitement liés :

- 1) Solder l'héritage du passé, les errements qui ont caractérisé pendant des décennies le système de desserte maritime de la Corse ayant notamment conduit à des condamnations pécuniaires considérables de la Collectivité de Corse ;
- 2) Obtenir la clôture de l'enquête formelle ouverte par la Commission européenne à l'encontre de la DSP 2019-2020, à la demande de la Compagnie Corsica Ferries ;
- 3) Construire un système de desserte maritime conforme aux objectifs ci-dessus exposés, notamment dans le cadre du nouveau mode d'organisation de la desserte maritime appelé à entre en vigueur à expiration des DSP en cours, soit à compter du 1^{er} janvier 2023.

La question de la desserte maritime de la Corse s'est donc affirmée comme un des enjeux majeurs du début de cette mandature, tout comme elle a représenté un chantier prioritaire depuis l'arrivée aux responsabilités de la majorité territoriale.

La vision politique du système de desserte maritime souhaitée par celle-ci a été consacrée par la délibération n° 16/183 adoptée par l'Assemblée de Corse le 6 septembre 2016.

Le Conseil exécutif de Corse a parallèlement initié des travaux de préparation de caractérisation d'un besoin de service public en matière maritime, condition sine qua non de la mise en œuvre, à terme, du schéma de desserte dont les principes ont été posés par la délibération précitée de l'Assemblée de Corse : une compagnie territoriale d'exploitation à capitaux en partie publics (Collectivité de Corse) et une société d'investissement permettant à la Collectivité publique d'acquérir progressivement tout ou partie de l'outil naval.

La mise en œuvre de ce schéma a été suspendue, aux fins de sécuriser juridiquement la desserte maritime de la Corse à compter du 1^{er} janvier 2023, en se situant dans une hypothèse de délégation de service public, dont il s'agissait donc de démontrer la pertinence et la conformité aux exigences du droit communautaire.

Les principales délibérations qui ont jalonné ce travail depuis 2018 seront ci-après rappelées pour mémoire.

2. Un cadre de procédure sécurisé

Suivant la délibération n° 18/267 AC en date du 27 juillet 2018, l'Assemblée de Corse a décidé de déléguer l'exploitation du service public du transport maritime de

passagers et de marchandises entre Marseille et chacun des cinq ports de Corse - Ajaccio, Bastia, Portivechju, Prupia et L'Isula - sur la période allant du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020.

Par délibération n° 19/179 AC en date du 27 juin 2019, la société Corsica Linea a été retenue comme délégataire de service public au titre des lots n° 1 (ligne Ajaccio-Marseille), n° 2 (ligne Bastia Marseille) et n° 5 (ligne L'Isula Marseille), tandis que la procédure d'attribution relative aux lots n° 3 (ligne Portivechju Marseille) et n° 4 (ligne Prupia - Marseille) a été déclarée infructueuse.

En exécution de cette délibération, la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse (OTC) ont ainsi conclu, le 6 septembre 2019, trois conventions de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre les ports de Corse - Ajaccio, Bastia et L'Isula - et le port de Marseille avec la société Corsica Linea.

Ces conventions ont été passées pour une durée de 15 mois à compter du 1^{er} octobre 2019, pour prendre fin le 31 décembre 2020.

Des concessions provisoires d'une durée de quatre mois ont été conclues avec le groupement « *Corsica Linea - La Méridionale* », délégataire sortant, afin de desservir les ports de Portivechju et Prupia entre le 1^{er} octobre 2019 et le 31 janvier 2020 dans l'attente de la désignation des futurs délégataires sur ces deux lignes.

La consultation engagée à cette fin ayant à nouveau été déclarée infructueuse et relancée suivant délibération n° 20/001 AC en date du 9 janvier 2020, la compagnie La Méridionale a été chargée de l'exécution du service sur ces deux lignes dans le cadre de concessions provisoires sur la période allant du 1^{er} février 2020 au 30 avril 2020.

Ce même opérateur a, par délibération n° 20/071 AC en date du 24 avril 2020, été désigné comme délégataire de service public pour l'exploitation desdites lignes entre le 1^{er} mai 2020 et le 31 décembre 2020.

La signature des conventions s'y rapportant est intervenue le 29 avril 2020.

Les cinq conventions sus évoquées, respectivement en date du 6 septembre 2019 s'agissant de celles conclues avec la compagnie Corsica Linea sur les lignes Ajaccio - Marseille, Bastia - Marseille et L'Isula - Marseille et du 29 avril 2020 pour ce qui est de celles passées avec la compagnie la Méridionale sur les lignes Portivechju - Marseille et Prupia - Marseille sont ainsi en cours jusqu'au 31 décembre 2020.

Afin d'assurer la continuité du service de desserte maritime à compter du 1^{er} janvier 2021, la Collectivité de Corse avait, suivant délibération n° 19/437 AC en date du 29 novembre 2019, décidé de la création d'une compagnie corse en charge du service public maritime sous la forme d'une Société d'Economie Mixte à Opération Unique (SEMOP) et de recourir à un contrat de concession de service public qui sera attribué à celle-ci pour une durée de sept ans.

La procédure d'attribution en vue de sélectionner un ou des opérateur(s) destiné à devenir co-actionnaire(s) de la Collectivité au sein de ladite SEMOP a été lancée le 6 décembre 2019.

Elle a toutefois été classée sans suite par délibération n° 20/136 AC du 25 septembre 2020.

A la suite de la survenance de la crise sanitaire liée à la Covid-19, des études ont été réalisées courant octobre 2020 pour identifier l'existence d'un besoin de service public après 2020, et une consultation a été engagée auprès des usagers professionnels du transport routier, des opérateurs économiques ainsi que des compagnies maritimes, intéressés sur cette question.

Cette démarche a conduit l'autorité déléguante à constater l'existence d'un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, et à décider de l'organisation d'une procédure de mise en concurrence en vue de retenir un ou plusieurs opérateurs en charge de la délégation de service public de transport maritime entre les cinq ports corses et le port de Marseille.

Par délibération n° 20/164 AC du 5 novembre 2020, l'autorité déléguante a décidé de prolonger les concessions en cours pour une durée de deux mois, nécessaire pour mener à terme ladite mise en concurrence.

L'Assemblée de Corse a aussi décidé, par délibération n° 20/166 AC du même jour, du lancement d'une procédure de mise en concurrence pour la passation de concessions allouées comme précédemment pour une durée de 22 mois afin de garantir la desserte maritime de l'île jusqu'au 31 décembre 2022.

Par délibération n° 21/022 AC du 25 février 2021, la Collectivité de Corse a approuvé la délégation du service public de transport relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le port de Marseille pour la période du 1^{er} mars 2021 au 31 décembre 2022.

Ces conventions arrivant à échéance le 31 décembre 2022, la Collectivité de Corse a lancé un test marché à partir du 7 décembre 2021 afin d'identifier l'existence ou non d'un besoin de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le continent français.

Sur la base des résultats de ce test de marché, la Collectivité de Corse et l'OTC ont identifié (i) un besoin de service public et (ii) le périmètre du besoin de service public à satisfaire.

Ainsi, les résultats du test de marché diligenté par la Collectivité de Corse a conduit à identifier une demande ne pouvant pas être satisfaite par le marché au départ de Marseille. Cette demande constitue le besoin en service public.

Pour apprécier son périmètre géographique, l'approche retenue s'est basée sur plusieurs éléments d'appréciation, conformément à l'approche de la Commission européenne. Un faisceau d'indices a été mobilisé pour analyser les questions de marchés pertinents.

Notamment, pour le fret, le périmètre géographique du marché au niveau des ports continentaux a été apprécié en croisant les approches, avec des éléments quantitatifs et qualitatifs.

Pour adresser cette demande, il convient de mettre en ligne une offre, à travers des navires ayant une capacité minimale d'emport pouvant absorber de façon satisfaisante le besoin de service public sur une base quotidienne.

Pour se faire, la Collectivité de Corse a aussi mené une réflexion croisant les axes d'analyse pour apprécier au plus juste l'offre à mettre en place sur les lignes de service public pour absorber de façon acceptable et proportionnée la demande.

Ces éléments ont été confortés par l'analyse de l'organisation du transport maritime sur les lignes en OSP unilatérales ou en marché libre en Corse, en Italie ou en Espagne.

De même, l'organisation retenue pour le service public pour la Corse a été confrontée à celles des dessertes de service public italienne et norvégienne.

Ces travaux ont permis de renforcer et de conforter les bases économiques ou factuelles par rapport aux DSP précédentes. De plus, ils ont permis de mieux prendre en compte les problématiques en accentuation de saturation pour le fret sur les lignes de service public, améliorant ainsi la desserte de marchandises du point de vue de la régularité, de la qualité et de la sécurité.

Sur la base du résultat de ces études, et après avoir étudié les différentes approches envisageables pour répondre au besoin de service public identifié, la Collectivité de Corse et l'OTC ont conclu que l'attribution, après mise en concurrence, de cinq délégations de service public apparaît comme le mode de gestion le plus approprié pour répondre à la demande des usagers.

Afin d'assurer la continuité du service de dessertes maritimes à compter du 1^{er} janvier 2023, la Collectivité de Corse a, par délibération n° 22/050 AC du 28 avril 2022, décidé de recourir à des conventions de service public « ligne par ligne » pour l'exploitation des services de transport maritime de marchandises et de passagers entre, les ports d'Ajaccio, Bastia, Portivechju et Lisula, et d'autre part, le port de Marseille lesquelles conventions seront conclues pour une durée de 7 ans à compter du 1^{er} janvier 2023, pour venir à terme le 31 décembre 2029.

Ainsi, la Collectivité de Corse a fixé les exigences techniques à satisfaire par les candidats pour répondre au besoin de service public identifié. Elle a ainsi défini un niveau de capacité minimale à offrir par les délégataires toute l'année. Ce système est conforme à l'organisation du transport maritime en Méditerranée occidentale étant précisé que :

- Les compagnies qui assurent la desserte de la Corse mettent en ligne des capacités stables sur toute l'année sur les fréquences qui assurent le respect du régime d'obligations de service public unilatérales ;
- Les dessertes de service public comparables sont aussi organisées en exigeant des compagnies une capacité minimale fixe des navires, notamment celles de la Sardaigne, de la côte norvégienne ainsi que celles mises en place en Espagne,
- Sur le marché du transport maritime en Méditerranée occidentale, les compagnies ont des flottes cohérentes en termes de capacité d'emport de fret.

Un avis d'appel public à la concurrence a été publié le 6 mai 2022 sous le numéro 22-63447 invitant les opérateurs économiques intéressés à remettre simultanément leurs candidatures et leurs offres avant le 25 juillet 2022 à 12h00.

La Corsica Ferries a introduit à l'encontre de la procédure ci-dessus rappelée un référé précontractuel.

3. L'extinction du référé pré contractuel introduit par Corsica Ferries

Par une requête en référé pré contractuel en date du 28 juin 2022, Corsica Ferries a saisi le Président du Tribunal administratif de Bastia d'une requête aux fins :

- A Titre principal :
 - o D'enjoindre à la Collectivité de Corse de définir la nature, le montant estimatif et les caractéristiques des investissements à la charge des futurs concessionnaires ;
 - o De ramener la durée du projet du contrat à 5 ans maximum et de supprimer toutes références aux charges d'investissements dans les documents de la consultation ;
 - o D'enjoindre à la Collectivité de Corse de clarifier l'objet réel du service public ;
 - o De supprimer les obligations relatives aux rotations reprogrammables et aux rotations supplémentaires dès lors que ces rotations ne sont pas dûment et préalablement justifiées par un besoin réel de service public et sont réalisées dans des conditions opérationnelles et financières imprévisibles ;
 - o D'enjoindre à la Collectivité de Corse de redéfinir les critères de sélection.
- A titre subsidiaire :
 - o D'annuler la procédure.

Par une ordonnance en date du 20 juillet 2022, le juge des référés du Tribunal administratif de Bastia a débouté Corsica Ferries de l'intégralité de ses demandes en relevant :

- L'absence d'incertitude ou d'incohérence quant à l'objet du service ;
- Les précisions suffisantes concernant les charges d'investissements qui seront à la charge des concessionnaires ;
- Les informations suffisantes communiquées aux candidats concernant les rotations reprogrammables et les rotations supplémentaires ;
- La pertinence des critères de sélection des offres.

Corsica Ferries a, par la suite, formé un pourvoi en cassation devant le Conseil d'Etat qui, par une décision en date du 25 novembre 2022, a refusé l'admission du pourvoi formé par Corsica Ferries à l'encontre de cette ordonnance éteignant ainsi définitivement ce contentieux à l'encontre des DSP Dessertes maritimes 2023-2029.

4. La concertation avec les institutions européennes et l'Etat

Préalablement à la décision de recourir à de nouvelles délégations de service public, de très nombreux échanges ont été conduits avec la Commission européenne à

partir de l'automne 2021.

Les échanges ont d'abord porté sur le test de marché conduit par le cabinet Gecodia à la demande de l'OTC à partir de décembre 2021 et sur l'analyse du besoin de service public caractérisé à l'issue du test.

Chaque segment de marché concerné par la desserte maritime de la Corse (fret, passagers selon leur typologie) a fait l'objet d'échanges approfondis avec la Commission afin d'en préciser les caractéristiques, en particulier sur la question de l'absence de substituabilité entre le port de Marseille et celui de Toulon pour le fret tracté.

Dans un deuxième temps, les modalités envisagées par l'OTC et la Collectivité pour répondre au besoin de service public identifié ont fait l'objet d'une note d'analyse transmise à la Commission. Cette note confirmait la nécessité de recourir à des DSP au départ du port de Marseille, alloties en cinq lots en fonction des ports corses à desservir.

Puis les projets de règlement de la consultation et de conventions de la DSP Dessertes maritimes 2023-2029 ont été portés à la connaissance de la Commission début avril 2022.

Parallèlement, deux réunions ont été organisées entre le Président du Conseil exécutif, la Présidente de l'OTC et la Vice-présidente Exécutive Margrethe Vestager en janvier et en avril 2022.

Ces échanges ont conduit la Commission à délivrer une lettre de confort le 20 avril 2022 dans laquelle elle saluait le travail de préparation effectuée par les autorités françaises et ne s'opposait pas au lancement de la procédure de mise en concurrence.

A la suite de la publication de l'appel public à la concurrence le 6 mai 2022, de nouveaux échanges sont intervenus avec la Commission européenne, sous la forme de notes, réponses à des questionnaires de la DG Concurrence ou de conférences téléphoniques.

Ces échanges se sont déroulés de manière continue entre les mois de mai et de décembre 2022. Ont été abordées des questions relatives au périmètre des futures DSP, ainsi qu'aux modalités de calcul de la compensation versée aux délégataires, de manière à assurer leur compatibilité avec la réglementation relative aux aides d'Etat. Les observations de la Commission ont été prises en compte dans le cadre des négociations avec les candidats.

Aux termes des dispositions du I de l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales, aux termes desquelles :

« Au vu de l'avis de la commission, l'autorité habilitée à signer la convention de délégation de service public peut organiser librement une négociation avec un ou plusieurs soumissionnaires dans les conditions prévues par l'article [L. 3124-1](#) du code de la commande publique. Elle saisit l'assemblée

délibérante du choix de l'entreprise auquel elle a procédé. Elle lui transmet le rapport de la commission présentant notamment la liste des entreprises admises à présenter une offre et l'analyse des propositions de celles-ci, ainsi que les motifs du choix de la candidate et l'économie générale du contrat. »

C'est l'objet de la présente saisine.

A ce titre, et pour la parfaite information de l'assemblée délibérante, il importe de présenter le déroulement de la consultation **(I)** ainsi que l'avis motivé émis par la Commission de Délégation de Service Public lors de sa séance du 31 août 2022 **(II)**, avant de synthétiser la phase de négociations **(III)**, puis d'exposer mes choix au titre de chacune des lignes ainsi que leur motivation **(IV)** et, in fine, l'économie générale des contrats **(V)**.

Table des matières

I - LE DEROULEMENT DE LA CONSULTATION	9
I-I Caractéristiques générales de la consultation	9
Objet des conventions	9
Une procédure ligne par ligne	9
Durée de la convention	9
Missions du Délégué	9
Exigences minimales de la procédure (annexe 1 au projet de contrat)	10
Références des publications	13
Procédure ouverte	13
Date limite de réception des candidatures et des offres initiales	14
Questions des candidats	14
I-II Les candidatures reçues	14
I-III La liste des candidats admis à présenter une offre	14
I-IV Rappel des critères de jugement des offres (article 9.2 du règlement de la consultation)	15
I-V L'analyse des offres initiales	16
II - L'AVIS MOTIVE EMIS PAR LA CDSP LE 31 AOÛT 2022	16
II-I Synthèse des offres initiales	16
Lot n° 1 - Marseille - Aiacciu	16
Lot n° 2 - Marseille - Bastia	18
Lot n° 3 - Marseille - Portivechju	19
Lot n° 4 - Marseille - Prupia	22
Lot n° 5 - Marseille - Lisula	25
II-II L'avis de la CDSP	26
III - SYNTHESE DE LA PHASE DE NEGOCIATIONS	27
III - I L'admission aux négociations	27
III - II Les négociations	27
III - III Les offres finales	27
Lot n° 1 - Marseille / Aiacciu	28
Lot n° 2 - Marseille / Bastia	29
Lot n° 3 - Marseille / Portivechju	30
Lot n° 4 - Marseille / Prupia	34
Lot n° 5 - Marseille / Lisula	38
IV - LES CHOIX MOTIVES DE L'AUTORITE EXECUTIVE	39
V - LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES CONVENTIONS	40

<u>V-I Durée des conventions.....</u>	<u>40</u>
<u>V- II Périmètre des conventions.....</u>	<u>40</u>
<u>V- III Les tarifs.....</u>	<u>41</u>
<u>V- IV Le mécanisme financier.....</u>	<u>42</u>
<u>V- V Le carburant.....</u>	<u>45</u>
<u>V- VI Concertation avec la Collectivité.....</u>	<u>46</u>
<u>V- VII Contrôle de la Collectivité.....</u>	<u>48</u>
<u>V - VIII Le sort des navires à l'échéance des conventions.....</u>	<u>48</u>
<u>V- IX Stabilité de l'actionnariat des délégataires.....</u>	<u>49</u>
<u>V- X Les clauses relatives à l'environnement.....</u>	<u>52</u>

I - LE DEROULEMENT DE LA CONSULTATION

I-I Caractéristiques générales de la consultation

Objet des conventions

Chaque convention faisant l'objet de la présente procédure confié au délégataire l'exploitation du service public de transport maritime de marchandises (incluant les matières dangereuses pour la liaison Marseille - Lisula) et de passagers entre les ports corses et le port de Marseille au titre de la continuité territoriale.

Chaque convention régleme les conditions d'exploitation de ce service public, ainsi que les rapports entre les parties.

Chaque ligne dessert le port de Marseille et un port de Corse. Les ports de Corse sont les suivants :

- Aiacciu (Lot n° 1) ;
- Bastia (Lot n° 2) ;
- Portivechju (Lot n° 3) ;
- Prupia (Lot n° 4) ;
- Lisula (Lot n° 5).

Une procédure ligne par ligne

Le candidat dépose une offre pour chaque ligne qu'il souhaite desservir. Chaque ligne fait l'objet d'une convention.

S'il répond à plusieurs lignes, il doit présenter les garanties financières et professionnelles lui permettant de les exploiter s'il était attributaire de toutes ces lignes à l'issue de la présente procédure de passation.

Au cours de la procédure de passation de la convention, il sera éventuellement proposé aux candidats de regrouper deux ou plusieurs lignes afin de permettre une mutualisation des coûts.

Durée de la convention

Chaque convention est conclue pour une durée de 7 ans courant du 1^{er} janvier 2023

(sous réserve de sa transmission au contrôle de légalité) jusqu'au 31 décembre 2029.

Missions du Déléguataire

- assurer le Service au regard des capacités, horaires et fréquences prévues par l'annexe technique n° 1, avec les moyens présentés en annexe 3 de la convention ;
- tenir une comptabilité analytique propre à la présente convention distinguant dans l'ensemble des coûts, ceux affectés à l'exécution du service de ceux affectés à son activité commerciale ;
- gérer l'ensemble des relations avec les usagers (incluant la perception de recettes auprès de ceux-ci pour son propre compte) ;
- assurer l'accueil et l'information du public avec un service adapté pour les personnes en situation de handicap ;
- assurer l'accueil et l'information du public avec un service adapté pour les passagers voyageant pour des raisons médicales dans le respect des normes sanitaires en vigueur ;
- procéder à la promotion du service ;
- entretenir les biens attachés à l'exécution du service ;
- procéder à la commercialisation et à la vente des titres de transport ;
- appliquer les tarifs prévus dans la présente convention ;
- mettre en œuvre des dispositions pour assurer au mieux la continuité du service et accueillir et informer les clients en cas de perturbations des services ;
- permettre à l'OTC un accès permanent aux données d'exploitation, dans le respect des lois et règlements en vigueur, sous un format exploitable, sans cellules verrouillées, avec formules de calcul apparentes, et permettant de procéder à des extractions ;
- mettre en œuvre les principes de transparence financière et technique dans l'exécution de la présente convention, notamment par la mise en œuvre de la séparation comptable prévue par la directive 2006/111/CE de la Commission relative à la transparence des relations financières entre les Etats membres et les entreprises publiques ainsi qu'à la transparence financière dans certaines entreprises

Exigences minimales de la procédure (annexe 1 au projet de contrat)

1. LIGNE MARSEILLE - AIACCUI

Nombre de rotations annuelles

Le nombre annuel minimal de rotations est de 365 (366 les années bissextiles).

Fréquences minimales

Les fréquences minimales dépendent de la période de l'année.

En période creuse (de novembre à mars), la fréquence minimale est de 6 rotations / semaine, du lundi au samedi.

En-dehors de la période creuse, les rotations sont quotidiennes (7/7).

Rotations supplémentaires

Il s'agit de rotations que l'autorité concédante peut mettre en œuvre au regard des nécessités d'exécution du service public sur cette ligne.

10 rotations supplémentaires (20 traversées) sont prévues sur la ligne Marseille - Aiacciu.

Horaires

Les horaires programmés répondent aux conditions suivantes :

- Départ entre 18h30 et 20h00
- Arrivée entre 06h00 et 08h00 le lendemain

Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire

Capacités minimales

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

Passagers	
Transport sanitaire	4
Convoyeurs	14
Total	18

Fret	
Total	1 470

2. LIGNE MARSEILLE - BASTIA

Nombre de rotations annuelles

Le nombre annuel minimal de rotations est de 365 (366 les années bissextiles).

Fréquences minimales

Les fréquences minimales dépendent de la période de l'année.

En période creuse (de novembre à mars), la fréquence minimale est de 6 rotations / semaine, du lundi au samedi.

En-dehors de la période creuse, les rotations sont quotidiennes (7/7).

Rotations supplémentaires

Il s'agit de rotations que l'autorité concédante peut mettre en œuvre au regard des nécessités d'exécution du service public sur cette ligne.

30 rotations supplémentaires (60 traversées) sont prévues sur la ligne Marseille - Bastia.

Horaires

Les horaires programmés répondent aux conditions suivantes :

- Départ entre 18h30 et 20h00
- Arrivée entre 06h00 et 08h00 le lendemain

Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire

Capacités minimales

Les capacités minimales en trafic annuel répondent aux critères suivants :

Passagers	
Transport sanitaire	5
Convoyeurs	19
Total	24

Fret	
Total	1 860

3. LIGNE MARSEILLE - PORTIVECHJU

Nombre de rotations annuelles

Le nombre annuel minimal de rotations est de 156.

Fréquences minimales

Les fréquences minimales dépendent de la période de l'année.

En période creuse (de novembre à mars), la fréquence minimale est de 5 rotations / quatorzaine.

En-dehors de la période creuse, la fréquence minimale est de 3 rotations / semaine.

Horaires

Les horaires programmés répondent aux conditions suivantes :

- Départ entre 18h30 et 20h00
- Arrivée entre 07h00 et 08h00 le lendemain

Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire

Capacités minimales

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

Passagers	
Transport sanitaire	1
Convoyeurs	10
Total	11

Fret	
Total	1040

4. LIGNE MARSEILLE - PRUPIÀ

Nombre de rotations annuelles

Le nombre annuel minimal de rotations est de 156.

Fréquences minimales

Les fréquences minimales dépendent de la période de l'année.

En période creuse (de novembre à mars), la fréquence minimale est de 5 rotations / quatorzaine.

En-dehors de la période creuse, la fréquence minimale est de 3 rotations / semaine.

Horaires

Les horaires programmés répondent aux conditions suivantes :

- Départ entre 18h30 et 20h00
- Arrivée entre 07h00 et 08h00 le lendemain

Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire

Capacités minimales

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

Passagers	
Transport sanitaire	1
Convoyeurs	4
Passagers	186
Total	191

Fret	
Total	520

Nombre minimum de cabines : 60

5. LIGNE MARSEILLE - LISULA

Nombre de rotations annuelles

Le nombre annuel minimal de rotations est de 156.

Fréquences minimales

Les fréquences minimales sont de 3 rotations / semaine toute l'année¹.

Rotations supplémentaires

Il s'agit de rotations que l'autorité concédante peut mettre en œuvre au regard des nécessités d'exécution du service public sur cette ligne.

10 rotations supplémentaires (20 traversées) sont prévues sur la ligne Marseille - Lisula.

Horaires

Les horaires programmés répondent aux conditions suivantes :

- Départ entre 18h30 et 20h00
- Arrivée entre 06h00 et 08h00 le lendemain

Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire

Capacités minimales

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

¹ Les marchandises dangereuses de catégorie 1 ou 2 sont transportées au moins une fois par semaine à destination de Lisula, nécessitant le maintien d'une fréquence uniforme toute l'année.

Passagers	
Transport sanitaire	2
Convoyeurs	7
Total	9

Fret	
Total	700

Références des publications

La présente procédure a fait l'objet d'un avis d'appel public à la concurrence aux publications suivantes :

Publications	Dates de publication
JOUE	22 mai 2022
BOAMP	22 mai 2022
Le Marin	22 mai 2022
Corse Matin	22 mai 2022
Collectivité de Corse (site internet)	22 mai 2022

Procédure ouverte

La procédure de passation est une procédure ouverte imposant que la candidature et l'offre parviennent avant une date limite commune.

La sélection des candidats admis à présenter une offre, l'examen des offres par la commission compétente et la négociation s'effectueront dans des phases différentes conformément aux dispositions des articles L. 1411-1, L. 1411-5 et L. 1411-7 du code général des collectivités territoriales (le CGCT).

Date limite de réception des candidatures et des offres initiales

La date limite de réception des candidatures et des offres a été fixée au lundi 25 juillet 2022 à 12h00.

Questions des candidats

L'article 4.4 du Règlement de la consultation permet aux candidats de poser des questions écrites relatives à la compréhension des éléments du dossier de consultation, de la candidature ou de l'offre à remettre.

Les 11, 7, 21, 22 et 23 juin 2022, plusieurs questions ont été posées à la CdC et à l'OTC en application de l'article 4.4 précité.

La CdC et l'OTC ont répondu aux questions posées.

I-II Les candidatures reçues

Trois candidatures ont été réceptionnées avant la date limite de réception rappelée ci-dessus :

Ordre de réception	Nom des candidats
1	Corsica Linea
2	La Méridionale
3	Groupeement Corsica Linea et La Méridionale

L'ouverture des plis par la commission de délégation de service public (la CDSP) a eu lieu le lundi 25 juillet 2022 à 15h00 en présence de Maître DE CASTELLI, huissier de justice.

La CDSP a pris acte de la complétude des candidatures présentées par les trois candidats ci-dessus visés au regard des documents exigés par le règlement de la consultation.

Elle a ainsi demandé au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse des candidatures conformément aux critères définis dans le règlement de la consultation.

I-III La liste des candidats admis à présenter une offre

La CDSP visée à l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales, après analyse des dossiers de candidature après examen de leurs garanties professionnelles et financières, de leur respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212 -1 à L. 5112-4 du code du travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public, s'est réunie le mardi 2 août 2022 à 9h30 en présence de Maître DE CASTELLI huissier de justice et a conclu que les trois candidatures susvisées étaient complètes et recevables et dressé la liste des candidats admis à présenter une offre.

Ont été admis à présenter une offre, après délibération de la CDSP :

- Corsica Linea (Lots 2, 3, 4 et 5)
- La Méridionale (Lots 3 et 4)
- Le Groupeement Corsica Linea et La Méridionale (Lot 1)

I-IV Rappel des critères de jugement des offres (article 9.2 du règlement de la consultation)

Chaque offre est analysée sur la base de critères permettant de déterminer la meilleure offre au regard de l'avantage économique global pour la Collectivité territoriale de Corse. Pour un groupement, l'appréciation de ces capacités est globale.

Critère 1 - Valeur technique de l'offre - 60 %

Sous-critère 1 - Qualité technique des navires - 20 % : adéquation de l'outil naval proposé par le candidat au regard des éléments suivants :

- Présentation de l'outil naval (nombre, affectation, certification et contrôle des navires, classification, état du pavillon, conformité aux différents codes et conventions). Les éventuels contrats d'affrètements seront communiqués.
- Adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires (année de livraison, type, nombre de ponts et de moteurs, puissance unitaire, vitesse, vitesse en mode dégradée).

Sous-critère 2 - Fréquences et horaires - 15 % : adéquation de l'outil naval du candidat aux fréquences et horaires au regard des spécifications de l'annexe 1 :

- Fréquences minimales (passagers, convoyeurs, marchandises)
- Rotations supplémentaires
- Horaires de départ et d'arrivée

Sous-critère 3 - Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers - 15 % : (nombre de linéaire fret, longueur, hauteur, résistance des ponts, nombre de prises pour conteneurs sous température dirigée pour toutes les lignes et nombre de cabines et de fauteuils), cabines et ascenseurs PMR.

Sous-critère 4 - Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers - 10 % :

- Services aux usagers (restauration, service hôtelier, espaces de loisirs, conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite et plus généralement des personnes voyageant pour des raisons médicales, service d'information des usagers...)
- Services en matière de fret (processus de traitement et gestion, communication)
- Sécurité à bord de l'outil naval (consignes de sécurité, situation d'urgence)
- Continuité du service public (y compris le service social et solidaire) : plan d'information en cas de gestion perturbée, gestion des réclamations, modalités d'indemnisations...)

Critère 2 - Montant de la compensation financière et robustesse du plan d'affaires - 30 %

Sous-critère 1 - Montant total de la compensation financière - 20 % :

Ce sous-critère est analysé au regard du montant total de la compensation financière proposée par le candidat au titre de l'exécution du service sur la durée de la convention. Cette compensation distingue une composante au titre des charges d'exploitation, une composante au titre des charges d'investissement, et une composante au titre des charges de carburant.

Sous-critère 2 - Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat - 10 % :

Cohérence des coûts et des recettes présentés dans le compte d'exploitation prévisionnel (annexe 9 du projet de convention) avec les hypothèses d'exploitation

retenues par le candidat, qu'il aura explicitées dans le mémoire financier.

Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE) - 10 %

Seront ainsi présentées les actions et le niveau d'engagement du candidat ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.

I-V L'analyse des offres initiales

La CDSP analyse des offres initiales, initialement convoquée le mardi 23 août 2022, n'a pu se réunir faute de quorum. Elle s'est réunie le mercredi 31 août à 8h30.

II - L'AVIS MOTIVE EMIS PAR LA CDSP LE 31 AOÛT 2022

II-I Synthèse des offres initiales

Lot n° 1 - Marseille - Aiaciu

Un candidat a déposé une offre concernant ce lot :

- **Le groupement Corsica Linea (mandataire) / La Méridionale.**

Le groupement a remis une offre qui a fait l'objet d'une analyse au titre de 3 critères :

- Critère 1 : Valeur technique de l'offre

Le candidat propose des navires avec une qualité technique et des fréquences horaires conformes aux exigences du règlement de consultation. Par ailleurs, les navires mis à disposition répondent aux besoins des usagers (particuliers comme professionnels) dans l'ensemble.

Le candidat propose une offre répondant aux exigences en matière de qualité des services aux usagers.

Cependant, le candidat met à disposition des navires qui pour certains ont environ 30 ans. Cet élément a une incidence sur l'entretien et la maintenance des navires.

En outre, le candidat ne répond pas aux exigences en matière de PMR sur l'ensemble de ces navires. En effet, le Paglia Orba et le Vizzavona (Corsica Linea) ainsi que le Pélagos (la Méridionale) ne disposent pas de suffisamment de cabines pour accueillir l'ensemble des passagers sanitaires. De plus, rien dans la documentation remise au titre de leurs offres ne permet de considérer une réorganisation des navires pour prendre en compte cette contrainte. Cependant il ne s'agit pas d'une incompatibilité au sens de la DSP.

Ces points devront faire l'objet de clarifications de la part du candidat en cours de négociations.

Au regard de ce critère, l'offre est considérée comme satisfaisante.

- **Critère 2 : Montant de la compensation financière**

Sur ce critère les recettes prévisionnelles sont en légère hausse mais la compensation demandée par le candidat s'élève à 46,0 M€, soit 73,4% de plus que le niveau prévisionnel 2022.

L'ensemble des composantes de la compensation proposée sont largement supérieures aux estimations (exploitation (+ 103,1 %), investissement (+ 23,2 %) et carburant (+ 111,3 %)).

Les coûts de mise à disposition/d'affrètement sont 112,9 % supérieurs aux estimations réalisées.

Le RCAI global est déficitaire de 20,6 M€ sur 2023-2030, du fait d'un résultat largement déficitaire sur le volet commercial (- 24,9 M€ sur la période).

Le niveau de détails présenté par le candidat est insuffisant afin de permettre une analyse fine de la rationalité des variations observées.

Par conséquent, au regard de ces éléments l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car d'une part, elle présente un niveau de compensation largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+73,4 %) et d'autre part, elle présente un résultat déficitaire global de - 24,9 M€ sur la période 2023-2030, en particulier du fait d'une augmentation importante des coûts de mise à disposition / d'affrètement (+ 112,9 %). Ces importantes variations restent par ailleurs insuffisamment détaillées par le candidat.

- **Critère 3 : Responsabilité sociale des entreprises (RSE)**

Le candidat met en place une gouvernance plus responsable et respectueuse des droits des personnes.

Les propositions de solutions environnementales sont plus détaillées chez le mandataire du groupement (Corsica Linea) que pour la Méridionale.

Par ailleurs, la mise en œuvre des améliorations prévues par le candidat présente des coûts élevés (utilisation de bio-carburant) ainsi que des difficultés de productions (utilisation de méthanol).

L'offre remise est considérée satisfaisante et permet de considérer un réel engagement de la part du candidat.

Au regard des critères d'analyses énoncés dans le Règlement de la Consultation, et après examen de l'ensemble des offres, il est proposé d'engager les négociations avec le candidat, conformément à l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales.

Les négociations viseront notamment à approfondir le critère 1 relatif à la valeur technique de l'offre ainsi que le critère 2 relatif à la compensation financière.

Lot n° 2 - Marseille - Bastia

Un candidat a déposé une offre concernant ce lot :

- **Corsica Linea.**

Le candidat a remis une offre qui a fait l'objet d'une analyse au titre de 3 critères :

- **Critère 1 : Valeur technique de l'offre**

Le candidat propose des navires avec une qualité technique et des fréquences horaires conformes aux exigences du règlement de consultation.

Le candidat propose une offre répondant aux exigences en matière de qualités des services aux usagers.

Cependant, le candidat ne dispose pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport et vitesse).

Le candidat met à disposition des navires qui pour certains ont environ 30 ans. Cet élément a une incidence sur l'entretien et la maintenance des navires.

En outre, le candidat ne répond pas aux exigences en matière de PMR sur l'ensemble de ces navires. En effet, le Paglia Orba et le Vizzavona ne disposent pas de suffisamment de cabines pour accueillir l'ensemble des passagers sanitaires. De plus, rien dans la documentation remise au titre de leurs offres ne permet de considérer une réorganisation des navires pour prendre en compte cette contrainte.

Cependant il ne s'agit pas d'une incompatibilité au sens de la DSP.

Ces points devront faire l'objet de clarifications de la part du candidat en cours de négociations

Toutefois, au regard de ce critère l'offre est considérée comme satisfaisante.

- **Critère 2 : Montant de la compensation financière**

Sur ce critère les recettes prévisionnelles sont en légère hausse (+ 7,6 %) en comparaison avec les estimations réalisées.

En revanche, la compensation moyenne annuelle demandée par Corsica Linea s'élève à 46,0 M€, soit 73,4 % de plus que le niveau prévisionnel 2022. L'ensemble des composantes de la compensation proposée sont largement supérieures aux estimations 'exploitation (+ 103,1 %), investissement (+ 23,2 %) et carburant (+ 111,3 %)).

Le RCAI global est déficitaire de 20,6 M€ sur 2023-2030, du fait d'un résultat largement déficitaire sur le volet commercial (- 24,9 M€ sur la période).

Le niveau de détails présenté par le candidat est insuffisant afin de permettre une analyse fine de la rationalité des variations observées.

Par conséquent, au regard de ces éléments l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car elle présente un niveau de compensation largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+ 73,4 %) et, elle présente un résultat déficitaire global de - 24,9 M€ sur la période 2023-2030, en particulier du fait d'une augmentation importante des coûts de mise à disposition / d'affrètement (+ 112,9 %).

- Critère 3 : Responsabilité sociale des entreprises

Le candidat met en place une gouvernance plus responsable et respectueuse des droits des personnes.

Le candidat dispose de label comme Green Marine Europe montrant un réel intérêt pour la préservation de l'environnement.

Cependant, la mise en œuvre des améliorations prévues par le candidat présente des coûts élevés (utilisation de bio-carburant) ainsi que des difficultés de productions (utilisation de méthanol)

L'offre remise est considérée comme satisfaisante et permet de considérer un réel engagement de la part du candidat.

Au regard des critères d'analyses énoncés dans le Règlement de la Consultation, et après examen de l'ensemble des offres, il est proposé d'engager les négociations avec le candidat, conformément à l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales.

Les négociations viseront notamment à approfondir le critère 1 relatif à la valeur technique de l'offre ainsi que le critère 2 relatif à la compensation financière.

Lot n° 3 - Marseille - Portivechju

Deux candidats ont déposé une offre concernant ce lot :

- **Corsica Linea ; et**
- **La Méridionale.**

Corsica Linea a remis une offre qui a fait l'objet d'une analyse au titre de 3 critères :

- Critère 1 : Valeur technique de l'offre

Le candidat propose des navires avec une qualité technique et des fréquences horaires conformes aux exigences du règlement de consultation.

Le candidat propose une offre répondant aux exigences en matière de qualités des services aux usagers.

Cependant, le candidat ne dispose pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport et vitesse).

Le candidat met à disposition des navires qui pour certains ont environ 30 ans. Cet élément à une incidence sur l'entretien et la maintenance des navires.

En outre, le candidat ne répond pas aux exigences en matière de PMR sur l'ensemble de ces navires. En effet, le Paglia Orba et le Vizzavona ne disposent pas de suffisamment de cabines pour accueillir l'ensemble des passagers sanitaires. De plus, rien dans la documentation remise au titre de leurs offres ne permet de considérer une réorganisation des navires pour prendre en compte cette contrainte. Cependant il ne s'agit pas d'une incompatibilité au sens de la DSP.

Ces points devront faire l'objet de clarifications de la part du candidat en cours de négociations

Toutefois, au regard de ce critère l'offre est considérée comme satisfaisante.

- **Critère 2 : Montant de la compensation financière**

Sur ce critère, le candidat propose notamment une compensation pour investissements 30,8 % inférieur au niveau du prévisionnel 2022 et le candidat bénéficie d'une hausse des recettes prévisionnelles en légère hausse (+ 5,7 %) en comparaison avec les estimations réalisées.

En revanche, la compensation moyenne annuelle demandée par Corsica Linea s'élève à 24,3 M€, soit 84,1 % de plus que la compensation estimée pour l'année 2022. L'offre du candidat prévoit une très forte augmentation de certains postes de charges (approvisionnement, vivres pour équipage, maintenance et entretien) sans un niveau de détails suffisant permettant une analyse fine de la rationalité des variations observées.

Par conséquent, au regard de ces éléments l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, pour plusieurs raisons dont notamment malgré un niveau de RCAI global positif de 1,3 M€ :

- Celui-ci résulte d'une attribution à 100 % du lot au périmètre d'activité SIEG qui présente un niveau de compensation relativement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+ 25,2 %) ;
- Certaines variations des postes de charges présentées au plan d'affaires du candidat présentent une amplitude importante en comparaison des estimations, en particulier en ce qui concerne les postes approvisionnement, entretiens passagers, maintenance et entretien.

- **Critère 3 : Responsabilité sociale des entreprises**

Le candidat met en place une gouvernance plus responsable et respectueuse des droits des personnes.

Le candidat dispose de label comme Green Marine Europe montrant un réel intérêt pour la préservation de l'environnement.

Cependant, la mise en œuvre des améliorations prévues par le candidat présente des coûts élevés (utilisation de bio-carburant) ainsi que des difficultés de productions (utilisation de méthanol)

L'offre remise est satisfaisante et permet de considérer un réel engagement de la part du candidat.

La Méridionale a remis une offre qui a fait l'objet d'une analyse au titre de 3 critères :

- **Critère 1 : Valeur technique de l'offre**

La qualité technique des navires ainsi que les fréquences et les horaires proposés par le candidat correspondent au besoin de la DSP.

Les navires mis à disposition répondent aux besoins des usagers (particuliers comme professionnels) dans l'ensemble.

La qualité de service aux usagers répond aux demandes du règlement de consultation.

Le candidat met à disposition des navires qui pour certains ont environ 30 ans. Cet élément à une incidence sur l'entretien et la maintenance des navires.

En outre, le candidat ne répond pas aux exigences en matière de PMR sur l'ensemble de ces navires. En effet, le Pélagos ne dispose pas de suffisamment de cabines pour accueillir l'ensemble des passagers sanitaires. De plus, rien dans la documentation remise au titre de leurs offres ne permet de considérer une réorganisation des navires pour prendre en compte cette contrainte. Cependant il ne s'agit pas d'une incompatibilité au sens de la DSP.

Ces points devront faire l'objet de clarifications de la part du candidat en cours de négociations.

Toutefois, au regard de ce critère l'offre est comme satisfaisante.

- **Critère 2 : Montant de la compensation financière**

Sur ce critère les compensations pour investissements sont 26,5 % inférieur au niveau du prévisionnel 2022 et le RCAI global est de 7,8 M€ (dont RCAI commercial de 2,5 M€).

En revanche, la compensation moyenne annuelle demandée par La Méridionale s'élève à 22,7 M€, soit 71,9 % de plus que la compensation estimée pour l'année 2022.

L'ensemble des composantes de la compensation liées à l'exploitation et au carburant portent cette hausse : respectivement + 70,5 % et + 120,6 %. On assiste à une très forte augmentation de certains postes de charges (frais d'entretien passagers, approvisionnement, vivres pour équipage, maintenance et entretien) sans un niveau de détails suffisant permettant une analyse fine de la rationalité des variations observées.

Par conséquent, au regard de ces éléments l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, pour plusieurs raisons dont notamment malgré un niveau de RCAI global positif de 7,8 M€ :

- L'offre présente un niveau de compensation largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+ 84,1 %) ;
- Certaines variations des postes de charges présentées au plan d'affaires du candidat présentent une amplitude importante en comparaison des estimations, en particulier en ce qui concerne les postes approvisionnement, frais de port, maintenance et entretien ;
- Les coûts de mise à disposition / d'affrètement des navires par traversée sont particulièrement plus élevés que prévu (+ 49,6 %) ;

- **Critère 3 : Responsabilité sociale des entreprises**

Le candidat présente en effet les mesures d'ores et déjà mises en œuvre en matière de politique sociale et environnementale mais également les objectifs qu'il entend poursuivre en la matière.

Le candidat démontre dispose de plusieurs outils lui permettant d'avoir une démarche plus sociale envers ses potentiels cocontractants, ses collaborateurs mais également ses clients.

La Méridionale a remis une offre satisfaisante au regard de l'ensemble des critères du règlement de consultation.

Au regard des critères d'analyses énoncés dans le Règlement de la Consultation, et après examen de l'ensemble des offres, il est proposé d'engager les négociations avec les candidats, conformément à l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales :

- **Corsica Linea**
- **La Méridionale**

Les négociations viseront notamment à approfondir le critère 1 relatif à la valeur technique de l'offre ainsi que le critère 2 relatif à la compensation financière.

Lot n° 4 - Marseille - Prupia

Deux candidats ont déposé une offre concernant ce lot :

- **Corsica Linea ;**
- **La Méridionale.**

Corsica Linea a remis une offre qui a fait l'objet d'une analyse au titre de 3 critères :

- **Critère 1 : Valeur technique de l'offre**

Le candidat propose des navires avec une qualité technique et des fréquences horaires conformes aux exigences du règlement de consultation.

Le candidat propose une offre répondant aux exigences en matière de qualités des services aux usagers.

Cependant, le candidat ne dispose pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport et vitesse).

Le candidat met à disposition des navires qui pour certains ont environ 30 ans. Cet élément à une incidence sur l'entretien et la maintenance des navires.

En outre, le candidat ne répond pas aux exigences en matière de PMR sur l'ensemble de ces navires. En effet, le Paglia Orba et le Vizzavona ne disposent pas de suffisamment de cabines pour accueillir l'ensemble des passagers sanitaires. De plus, rien dans la documentation remise au titre de leurs offres ne permet de considérer une réorganisation des navires pour prendre en compte cette contrainte. Cependant il ne s'agit pas d'une incompatibilité au sens de la DSP.

Ces points devront faire l'objet de clarifications de la part du candidat en cours de négociations

Toutefois, au regard de ce critère l'offre est considérée comme satisfaisante.

- **Critère 2 : Montant de la compensation financière**

Sur ce critère la compensation d'exploitation est 1,7 % inférieure au niveau du prévisionnel 2022 et le candidat permet l'optimisation du nombre de passagers à augmenter de (+ 26,3 %), des mètres linéaires de fret (+ 18 %) et du nombre d'autos passagers (+ 20,4 %) par traversée.

En revanche, la compensation moyenne annuelle de 18,2 M€, soit 25,2 % de plus que la compensation au prévisionnel 2022. Les recettes par passagers et par mètre linéaires sont en baisses respectives de - 0,2 % et - 12,2 %.

Par conséquent, au regard de ces éléments l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, pour plusieurs raisons dont notamment malgré un niveau de RCAI global positif de 1,3 M€ :

- Celui-ci résulte d'une attribution à 100 % du lot au périmètre d'activité SIEG qui présente un niveau de compensation relativement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+ 25,2 %) ;
- Certaines variations des postes de charges présentés au plan d'affaires du candidat présentent une amplitude importante en comparaison des estimations, en particulier en ce qui concerne les postes approvisionnement, entretiens passagers, maintenance et entretien.

- **Critère 3 : Responsabilité sociale des entreprises**

Le candidat met en place une gouvernance plus responsable et respectueuse des droits des personnes.

Le candidat dispose de label comme Green Marine Europe montrant un réel intérêt pour la préservation de l'environnement.

Cependant, la mise en œuvre des améliorations prévues par le candidat présente des coûts élevés (utilisation de bio-carburant) ainsi que des difficultés de productions (utilisation de méthanol).

L'offre est considérée comme satisfaisante.

La Méridionale a remis une offre qui a fait l'objet d'une analyse au titre de 3 critères :

- **Critère 1 : Valeur technique de l'offre**

La qualité technique des navires ainsi que les fréquences et les horaires proposés par le candidat correspondent au besoin de la DSP.

Les navires mis à disposition répondent aux besoins des usagers (particuliers comme professionnels) dans l'ensemble.

La qualité de service aux usagers répond aux demandes du règlement de consultation.

Le candidat met à disposition des navires qui pour certains ont environ 30 ans. Cet élément a une incidence sur l'entretien et la maintenance des navires.

En outre, le candidat ne répond pas aux exigences en matière de PMR sur l'ensemble de ces navires. En effet, le Pélagos ne dispose pas de suffisamment de cabines pour accueillir l'ensemble des passagers sanitaires. De plus, rien dans la documentation remise au titre de leurs offres ne permet de considérer une réorganisation des navires pour prendre en compte cette contrainte. Cependant il ne s'agit pas d'une incompatibilité au sens de la DSP.

Ces points devront faire l'objet de clarifications de la part du candidat en cours de négociations.

Toutefois, au regard de ce critère l'offre est comme satisfaisante.

- **Critère 2 : Montant de la compensation financière**

Sur ce critère des recettes prévisionnelles de 12 % supérieures au niveau du prévisionnel, l'optimisation du nombre de passagers est en augmentation (+ 26,3 %). En revanche, la compensation moyenne annuelle de 22,9 M€, soit 57,3 % de plus que la compensation estimée pour l'année 2022. L'ensemble des composantes de la compensation proposée sont supérieures aux estimations : exploitation (+ 26,9 %), carburant (+ 42,6 %) et investissement (+ 229,2 %). On assiste à une très forte augmentation de certains postes de charges (approvisionnement, frais de port, maintenance et entretien) sans un niveau de détails suffisant permettant une analyse fine de la rationalité des variations observées.

Par conséquent, au regard de ces éléments l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, pour plusieurs raisons dont notamment malgré un niveau de RCAI global positif de 1,3 M€ :

- Celui-ci résulte d'une attribution à 100 % du lot au périmètre d'activité SIEG

qui présente un niveau de compensation largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+ 57,3 %) ;

- Certaines variations des postes de charges présentées au plan d'affaires du candidat présentent une amplitude importante en comparaison des estimations, en particulier en ce qui concerne les postes approvisionnement, frais de port, maintenance et entretien ;
- Les coûts de mise à disposition / d'affrètement des navires par traversée sont très largement plus élevés que prévu (+ 212,8 %).

- **Critère 3 : Responsabilité sociale des entreprises**

Le candidat présente en effet les mesures d'ores et déjà mises en œuvre en matière de politique sociale et environnementale mais également les objectifs qu'il entend poursuivre en la matière.

Le candidat démontre dispose de plusieurs outils lui permettant d'avoir une démarche plus sociale envers ses potentiels cocontractants, ses collaborateurs mais également ses clients.

La Méridionale a remis une offre satisfaisante au regard de l'ensemble des critères du règlement de consultation.

Au regard des critères d'analyses énoncés dans le Règlement de la Consultation, et après examen de l'ensemble des offres, il est proposé d'engager les négociations avec les candidats, conformément à l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales :

- **Corsica Linea**
- **La Méridionale**

Les négociations viseront notamment à approfondir le critère 1 relatif à la valeur technique de l'offre ainsi que le critère 2 relatif à la compensation financière.

Lot n° 5 - Marseille - Lisula

Un candidat a déposé une offre concernant ce lot :

- **Corsica Linea.**

Le candidat a remis une offre qui a fait l'objet d'une analyse au titre de 3 critères :

- **Critère 1 : Valeur technique de l'offre**

Le candidat propose des navires avec une qualité technique et des fréquences horaires conformes aux exigences du règlement de consultation.

Le candidat propose une offre répondant aux exigences en matière de qualités des services aux usagers.

Cependant, le candidat ne dispose pas des capacités opérationnelles requises

(capacité emport et vitesse).

Le candidat met à disposition des navires qui pour certains ont environ 30 ans. Cet élément a une incidence sur l'entretien et la maintenance des navires.

En outre, le candidat ne répond pas aux exigences en matière de PMR sur l'ensemble de ces navires. En effet, le Paglia Orba et le Vizzavona ne disposent pas de suffisamment de cabines pour accueillir l'ensemble des passagers sanitaires. De plus, rien dans la documentation remise au titre de leurs offres ne permet de considérer une réorganisation des navires pour prendre en compte cette contrainte.

Cependant il ne s'agit pas d'une incompatibilité au sens de la DSP.

Ces points devront faire l'objet de clarifications de la part du candidat en cours de négociations

Toutefois, au regard de ce critère l'offre est considérée comme satisfaisante.

- **Critère 2 : Montant de la compensation financière**

Sur ce critère les recettes prévisionnelles sont en légère hausse (13%) en comparaison avec les estimations réalisées.

En revanche, la compensation moyenne annuelle demandée par Corsica Linea s'élève 16,1 M€, soit 24,1 % de plus que la compensation estimée pour l'année 2022.

Le RCAI global est déficitaire de 11,1 M€ sur 2023-2030, du fait d'un résultat largement déficitaire sur le volet commercial - 13,1 M€ sur la période.

Le niveau de détails présenté par le candidat est insuffisant afin de permettre une analyse fine de la rationalité des variations observées.

Par conséquent, au regard de ces éléments l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car elle présente un niveau de compensation relativement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+ 24,1 %) et, elle présente un résultat déficitaire global de - 11,1 M€ sur la période 2023-2030, en particulier du fait d'une augmentation importante des coûts de mise à disposition / d'affrètement (+ 48,3 %).

- **Critère 3 : Responsabilité sociale des entreprises**

Le candidat met en place une gouvernance plus responsable et respectueuse des droits des personnes.

Le candidat dispose de label comme Green Marine Europe montrant un réel intérêt pour la préservation de l'environnement.

Cependant, la mise en œuvre des améliorations prévues par le candidat présente des coûts élevés (utilisation de bio-carburant) ainsi que des difficultés de productions (utilisation de méthanol).

L'offre est considérée comme satisfaisante.

Au regard des critères d'analyses énoncés dans le Règlement de la Consultation, et après examen de l'ensemble des offres, il est proposé d'engager les négociations avec le candidat, conformément à l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales.

Les négociations viseront notamment à approfondir le critère 1 relatif à la valeur technique de l'offre ainsi que le critère 2 relatif à la compensation financière.

II-II L'avis de la CDSP

« La CDSP a émis l'avis suivant :

Vu le rapport d'analyse des offres ;

Après en avoir débattu et délibéré la commission a émis l'avis suivant :

La CDSP est d'avis de poursuivre la procédure en entrant en phase de négociation utile avec les candidats suivants :

- ***Le Groupement Corsica Linea/La Méridionale concernant le lot n° 1 ;***
- ***Corsica Linea sur les lots n° 2, 3, 4 et 5 ;***
- ***La Méridionale sur les lots n° 3 et n° 4.***

Elle prend par ailleurs acte des questions qu'il est proposé d'adresser aux candidats ci-dessus afin de permettre à l'autorité délégante de disposer d'une idée plus précise sur certains aspects de leurs offres et de mettre les compagnies en mesure de les améliorer ».

III - SYNTHÈSE DE LA PHASE DE NEGOCIATIONS

III - I L'admission aux négociations

J'ai décidé de suivre l'avis de la CDSP en toutes ses composantes.

III - II Les négociations

L'objectif des négociations était pour la Collectivité de Corse d'arriver à un niveau de compensation financière acceptable et compatible avec les exigences de la réglementation européen relative aux aides d'Etat.

Quatre tours de négociations ont été organisés :

- Le **Tour 1** a eu lieu les 6 et 7 septembre 2022 : à l'issue de ce 1^{er} tour de négociations, il a été demandé aux candidats une amélioration globale de leurs offres sur les aspects financiers.
- Le **Tour 2** a eu lieu les 4,5 et 6 octobre 2022 : à l'issue de ce 2^{ème} tour de

négociations, il a été demandé aux candidats d'identifier des pistes d'optimisations financières complémentaires.

- Le **Tour 3** a eu lieu les 18 et 19 octobre 2022 et a eu pour objet la consolidation de l'offre financière des candidats ainsi que la revue des propositions de modifications apportées par ces derniers sur le contrat.
- Le **Tour 4** s'est déroulé le 7 novembre 2022 et a eu pour objet de finaliser le projet de contrat et de consolider les avancées financières en vue de la remise d'une offre finale par ces derniers.

A l'issue de chaque tour de négociations, la Collectivité de Corse a demandé aux candidats de lui communiquer un certain nombre d'éléments consolidant les avancées en cours de négociations, ce que les candidats ont satisfaits.

III - III Les offres finales

Les offres finales ont été remises le jeudi 10 novembre 2022 à 17H.

Le rapport d'analyse des offres finales contient, pour chaque lot, les éléments suivants :

- Une analyse, par candidat et par critères, des offres de chacun des candidats ;
- Une synthèse, par candidat, des points saillants de chaque offre.

Les tableaux ci-dessous constituent - lot par lot - une synthèse globale des points saillants de chaque offre finale incluant une notation conformément à l'article 9.2 du règlement de la consultation.

Y sont joints, toujours lot par lot, des tableaux ayant trait aux montants des compensations financières mettant en exergue l'évolution des offres des candidats en cours de négociation et les améliorations relevées à l'issue.

Lot n° 1 - Marseille / Aiacciu

		Offre finale - Groupement	Note attribuée au candidat
Critère 1 - Valeur technique des	Qualité technique des navires (20 %)	Les ajustements proposés par le candidat dans son offre finale concernant l'outil naval et son adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires précisent les capacités des navires et le périmètre des services à bord. Le candidat présente ainsi une qualité technique des navires conforme aux prescriptions de la présente consultation et convainc de la bonne qualité technique des navires.	18
		Le candidat apporte peu d'amélioration depuis l'offre initiale qui était déjà satisfaisante en	

offres (60 %)	Fréquences et horaires (15 %)	matière d'organisation du planning de traversées et de rotations. Des dates cibles ont été indiquées par le candidat pour la mise en place de rotations supplémentaires pour les périodes les plus chargées en fret.	13
	Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers (15 %)	Les précisions apportées par le candidat dans son offre finale concernant l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers confirment la capacité des navires à répondre aux besoins des usagers tels qu'ils sont exprimés dans le cahier des charges.	14
	Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers (10 %)	Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers.	9
Critère 2 - Montant de la compensation financière (30 %)	Montant total de la compensation financière (20 %)	La compensation moyenne annuelle demandée par le candidat s'élève à 30,7 M€ dans son offre finale contre 40,4 M€ dans l'offre initiale. Les efforts consentis par le candidat au niveau de ses charges d'exploitation, d'investissement et de carburant, ainsi que des prévisions revues à la hausse en termes de volumes transportés et de tarifs (sur le fret) permettent donc d'atterrir sur un montant de compensation acceptable et cohérent avec la situation économique actuelle (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours de carburant).	16
	Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat (10 %)	La baisse de la plupart des postes de charges conjuguée à des prévisions de hausse des recettes permettent d'abaisser significativement le montant de la compensation demandée (voir sous-critère 1). De plus, l'équilibre économique global du contrat est largement amélioré, la partie commerciale étant désormais fortement excédentaire alors qu'elle était déficitaire dans l'offre initiale. Néanmoins, l'équilibre économique est en grande partie assuré par une augmentation des tarifs et non par une optimisation des charges.	7,5
Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise (10 %)		Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la responsabilité sociale de l'entreprise.	8
TOTAL			85,5/100

En M€	Offre initiale	Moyenne annuelle (offre finale)
-------	----------------	---------------------------------

	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	13,4	7,9	- 5,5	- 41,2 %
Compensation investissement	9,4	12,6	+ 3,2	+ 34,0 %
Compensation carburant	17,6	10,2	- 7,3	- 41,7 %
Compensation totale	40,4	30,7	- 9,7	- 23,9 %

Lot n° 2 - Marseille / Bastia

		Offre finale - Corsica Linea	Note attribuée au candidat
Critère 1 - Valeur technique des offres (60 %)	Qualité technique des navires (20 %)	Les ajustements proposés par le candidat dans son offre finale concernant l'outil naval et son adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires précisent les capacités des navires et le périmètre des services à bord. Le candidat présente ainsi une qualité technique des navires conforme aux prescriptions de la présente consultation et convainc de la bonne qualité technique des navires.	18
	Fréquences et horaires (15 %)	Le candidat apporte peu d'amélioration depuis l'offre initiale qui était déjà satisfaisante en matière d'organisation du planning de traversées et de rotations. Des dates cibles ont été indiquées par le candidat pour la mise en place de rotations supplémentaires pour les périodes les plus chargées en fret.	13
	Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers (15 %)	Les précisions apportées par le candidat dans son offre finale concernant l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers confirment la capacité des navires à répondre aux besoins des usagers tels qu'ils sont exprimés dans le cahier des charges.	14
	Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers (10 %)	Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers.	9
Critère 2 - Montant de la compensation financière (30 %)	Montant total de la compensation financière (20 %)	La compensation moyenne annuelle demandée par le candidat s'élève à 31,4 M€, contre 46,0 M€ dans l'offre initiale. Les efforts consentis par le candidat au niveau de ses charges d'exploitation, d'investissement et de carburant, ainsi que des prévisions revues à la hausse en termes de volumes transportés et de tarifs (sur le fret) permettent donc d'atterrir sur un montant de compensation acceptable et cohérent avec la situation économique actuelle	13

		(notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).	
	Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat (10 %)	La baisse de la plupart des postes de charges conjuguée à des prévisions de hausse des recettes permettent d'abaisser significativement le montant de la compensation demandée (voir sous-critère 1). De plus, l'équilibre économique global du contrat est largement amélioré, bien que la partie commerciale reste légèrement déficitaire.	5
Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise (10 %)		Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la responsabilité sociale de l'entreprise et permettait de constater un réel engagement de la part du candidat. En outre, le candidat formule des propositions en matière environnementale démontrant son ambition significative en la matière.	10
TOTAL			82/100

En M€	Offre initiale	Moyenne annuelle (offre finale)		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	6,7	6,6	- 0,1	- 1,7 %
Compensation investissement	13,7	11,4	- 2,3	- 17,0 %
Compensation carburant	25,6	13,4	- 12,1	- 47,5 %
Compensation totale	46,0	31,4	- 14,6	- 31,7 %

Lot n° 3 - Marseille / Portivechju

		Offre finale - Corsica Linea	Note attribuée à Corsica Linea	Offre finale - La Méridionale	Note attribuée à La Méridionale
Critère 1 - Valeur technique des offres (60 %)	Qualité technique des navires (20 %)	Les ajustements proposés par le candidat dans son offre finale concernant l'outil naval ne constituent pas une amélioration pour la qualité du service. En effet, le candidat affecte le Méditerranée une partie de l'année sur la desserte et ce navire, du fait de	10	Les ajustements proposés par le candidat dans son offre finale concernant l'outil naval et son adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires précisent les capacités des navires et le	18

		son âge, et de son système propulsif, présente des caractéristiques inférieures à celles des navires plus récents initialement présentés par le candidat.		périmètre des services à bord. Le candidat présente ainsi une qualité technique des navires conforme aux prescriptions de la présente consultation et convaincu de la bonne qualité technique des navires.	
	Fréquences et horaires (15 %)	Le candidat apporte peu d'amélioration depuis l'offre initiale qui était déjà satisfaisante en matière d'organisation du planning de traversées et de rotations. Des dates cibles ont été indiquées par le candidat pour la mise en place de rotations supplémentaires pour les périodes les plus chargées en fret.	13	Le candidat apporte peu d'amélioration depuis l'offre initiale qui était déjà satisfaisante en matière d'organisation du planning de traversées et de rotations.	13
	Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers (15 %)	Les ajustements proposés par le candidat dans son offre finale concernant l'outil naval ne constituent pas une amélioration pour la qualité du service. En effet, le candidat affecte le Méditerranée une partie de l'année sur la desserte et ce navire ne dispose pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport) telles	8	Les précisions apportées par le candidat dans son offre finale concernant l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers confirment la capacité des navires à répondre aux besoins des usagers tels qu'ils sont exprimés dans le cahier des charges.	15

		qu'elles sont imposées par l'annexe 1.			
	Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers (10 %)	Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers.	9	Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers.	9
Critère 2 - Montant de la compensation financière (30 %)	Montant total de la compensation financière (20 %)	La compensation moyenne annuelle demandée par Corsica Linea s'élève à 19,0 M€, contre 24,3 M€ dans l'offre initiale. Si les efforts consentis par le candidat au niveau de ses charges d'exploitation, d'investissement et de carburant, ainsi que des prévisions revues à la hausse en termes de volumes transportés et de tarifs (sur le fret) ont permis de diminuer significativement la compensation annuelle demandée, celle-ci reste jugée élevée.	3	La compensation moyenne annuelle demandée par La Méridionale s'élève à 16,5 M€, contre 22,7 M€ dans l'offre initiale. Les efforts consentis par le candidat au niveau de ses charges d'exploitation, d'investissement et de carburant, ainsi que des prévisions revues à la hausse en termes de volumes transportés et de tarifs (sur le fret) permettent donc d'atterrir sur un montant de compensation acceptable et cohérente avec la situation économique actuelle (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).	10
		La baisse de	4	La baisse de la	

	<p>Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat (10 %)</p>	<p>certaines postes de charges conjuguée à des prévisions de hausse des recettes permettent d'abaisser le montant de la compensation demandée (voir sous-critère 1), bien que celui-ci reste relativement élevé. De plus, l'équilibre économique global du contrat est conservé, la partie commerciale restant excédentaire. Néanmoins, les efforts d'optimisation économique de l'offre ne semblent pas entièrement suffisants au regard des attentes. Le modèle économique proposé par le groupement candidat est jugé cohérent mais insuffisamment optimisé.</p>	<p>plupart des postes de charges conjuguée à des prévisions de hausse des recettes permettent d'abaisser significativement le montant de la compensation demandée (voir sous-critère 1). De plus, l'équilibre économique global du contrat est amélioré sur la partie commerciale. Néanmoins, l'équilibre économique est en grande partie assuré par une augmentation des tarifs et non par une optimisation des charges.</p>	<p>7,5</p>
<p>Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise (10 %)</p>	<p>Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la responsabilité sociale de l'entreprise et permettait de constater un réel engagement de la part du candidat. En outre, le candidat formule des propositions en matière environnementale démontrant son ambition</p>	<p>10</p>	<p>Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la responsabilité sociale de l'entreprise et permettait de constater un réel engagement de la part du candidat. En outre, le candidat formule des propositions en matière environnementale démontrant son</p>	<p>10</p>

	significative en la matière.		ambition significative en la matière.	
TOTAL		57/100		82,5/100

Corsica Linea :

En M€	Offre initiale	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	9,6	9,8	+ 0,2	+ 2,0 %
Compensation investissement	1,7	2,3	+ 0,6	+ 38,1 %
Compensation carburant	13,0	6,9	- 6,2	- 47,3 %
Compensation totale	24,3	19,0	- 5,3	- 21,9 %

La Méridionale :

En M€	Offre initiale	Moyenne annuelle (offre finale)		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	9,6	9,5	- 0,2	- 2,0 %
Compensation investissement	1,8	0,7	- 1,1	- 61,7 %
Compensation carburant	11,2	6,4	- 4,8	- 43,1 %
Compensation totale	22,7	16,5	- 6,1	- 27,1 %

Lot n° 4 - Marseille / Prupia

		Offre finale - Corsica Linea	Note attribuée à Corsica Linea	Offre finale - La Méridionale	Note attribuée à La Méridionale
Critère 1 - Valeur technique des offres (60 %)	Qualité technique des navires (20 %)	Les ajustements proposés par le candidat dans son offre finale concernant l'outil naval et son adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires précisent les capacités des navires et le périmètre des	18	Les ajustements proposés par le candidat dans son offre finale concernant l'outil naval et son adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires précisent les capacités des	18

		services à bord. Le candidat présente ainsi une qualité technique des navires conforme aux prescriptions de la présente consultation et convainc de la bonne qualité technique des navires.		navires et le périmètre des services à bord. Le candidat présente ainsi une qualité technique des navires conforme aux prescriptions de la présente consultation et convainc de la bonne qualité technique des navires.	
	Fréquences et horaires (15 %)	Le candidat apporte peu d'amélioration depuis l'offre initiale qui était déjà satisfaisante en matière d'organisation du planning de traversées et de rotations. Des dates cibles ont été indiquées par le candidat pour la mise en place de rotations supplémentaires pour les périodes les plus chargées en fret.	13	Le candidat apporte peu d'amélioration depuis l'offre initiale qui était déjà satisfaisante en matière d'organisation du planning de traversées et de rotations.	13
	Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers (15 %)	Les précisions apportées par le candidat dans son offre finale concernant l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers confirment la capacité des navires à répondre aux besoins des usagers tels qu'ils sont exprimés dans le cahier des charges.	14	Les précisions apportées par le candidat dans son offre finale concernant l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers confirment la capacité des navires à répondre aux besoins des usagers tels qu'ils sont exprimés dans le cahier des charges.	14
	Qualité des	Pas d'amélioration		Pas d'amélioration	

	services aux usagers professionnels et particuliers (10 %)	depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers.	9	depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers.	9
--	---	---	----------	---	----------

Critère 2 - Montant de la compensation financière (30 %)	Montant total de la compensation financière (20 %)	<p>La compensation moyenne annuelle demandée par Corsica Linea s'élève à 15,3 M€, contre 18,2 M€ dans l'offre initiale. Les efforts consentis par le candidat au niveau de ses charges d'exploitation, d'investissement et de carburant, ainsi que des prévisions revues à la hausse en termes de volumes transportés et de tarifs (sur le fret) permettent donc d'atterrir sur un montant de compensation acceptable et cohérente avec la situation économique actuelle (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).</p>	18	<p>La compensation moyenne annuelle demandée par La Méridionale s'élève à 17,0 M€, contre 22,9 M€ dans l'offre initiale. Si les efforts consentis par le candidat au niveau de ses charges d'exploitation, d'investissement et de carburant, ainsi que des prévisions revues à la hausse en termes de volumes transportés et de tarifs (sur le fret) ont permis de diminuer significativement la compensation annuelle demandée, celle-ci reste jugée élevée.</p>	13
	Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat (10 %)	<p>La baisse de la plupart des postes de charges conjuguée à des prévisions de hausse des recettes permettent d'abaisser significativement le montant de la compensation demandée (voir sous-critère 1). De plus, l'équilibre économique global du contrat est conservé. Néanmoins, l'équilibre</p>	7,5	<p>La baisse de certains postes de charges conjuguée à des prévisions de hausse des recettes permettent d'abaisser le montant de la compensation demandée (voir sous-critère 1), bien que celui-ci reste relativement élevé. L'équilibre économique global du contrat est conservé, mais</p>	2,5

		économique est en grande partie assuré par une augmentation des tarifs et non par une optimisation des charges.		la partie commerciale est légèrement déficitaire. Les efforts d'optimisation économique de l'offre ne semblent cependant pas suffisants au regard des attentes. Le modèle économique proposé par le groupement candidat est jugé cohérent mais insuffisamment optimisé.	
Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise (10 %)		Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la responsabilité sociale de l'entreprise et permettait de constater un réel engagement de la part du candidat. En outre, le candidat formule des propositions en matière environnementale démontrant son ambition significative en la matière.	10	Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la responsabilité sociale de l'entreprise et permettait de constater un réel engagement de la part du candidat. En outre, le candidat formule des propositions en matière environnementale démontrant son ambition significative en la matière.	10
TOTAL			89,5/100		79,5/100

Corsica Linea :

En M€	Offre initiale	Moyenne annuelle (offre finale)		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	7,9	6,1	- 1,8	- 23,1 %
Compensation	2,9	3,5	+ 0,6	+ 20,0 %

En M€ investissement	Offre initiale	Moyenne annuelle (offre finale)		
Compensation carburant	7,5	5,8	- 1,7	- 22,4 %
Compensation totale	18,2	15,3	- 2,9	- 16,0 %

La Méridionale :

En M€	Offre initiale	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	10,2	8,4	- 1,8	- 17,4 %
Compensation investissement	6,0	3,2	- 2,8	- 46,7 %
Compensation carburant	6,8	5,4	- 1,4	- 20,0 %
Compensation totale	22,9	17,0	- 5,9	- 25,8 %

Lot n° 5 - Marseille / Lisula

		Offre finale - Corsica Linea	Note attribuée au candidat
Critère 1 - Valeur technique des offres (60 %)	Qualité technique des navires (20 %)	Les ajustements proposés par le candidat dans son offre finale concernant l'outil naval et son adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires précisent les capacités des navires et le périmètre des services à bord. Le candidat présente ainsi une qualité technique des navires conforme aux prescriptions de la présente consultation et convainc de la bonne qualité technique des navires.	18
	Fréquences et horaires (15 %)	Le candidat apporte peu d'amélioration depuis l'offre initiale qui était déjà satisfaisante en matière d'organisation du planning de traversées et de rotations. Des dates cibles ont été indiquées par le candidat pour la mise en place de rotations supplémentaires pour les périodes les plus chargées en fret.	13
	Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers (15 %)	Les précisions apportées par le candidat dans son offre finale concernant l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers confirment la capacité des navires à répondre aux besoins des usagers tels qu'ils sont exprimés dans le cahier des charges.	14
	Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers (10 %)	Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers.	9

Critère 2 - Montant de la compensation financière (30 %)	Montant total de la compensation financière (20 %)	La compensation moyenne annuelle demandée par Corsica Linea s'élève à 12,7 M€, contre 16,1 M€ dans l'offre initiale. Les efforts consentis par le candidat au niveau de ses charges d'exploitation, d'investissement et de carburant, ainsi que des prévisions revues à la hausse en termes de volumes transportés et de tarifs (sur le fret) permettent donc d'atterrir sur un montant de compensation acceptable et cohérente avec la situation économique actuelle (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).	20
	Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat (10 %)	La baisse de la plupart des postes de charges conjuguée à des prévisions de hausse des recettes permettent d'abaisser significativement le montant de la compensation demandée (voir sous-critère 1). De plus, l'équilibre économique global du contrat est largement amélioré, la partie commerciale étant désormais excédentaire alors qu'elle était déficitaire dans l'offre initiale. Néanmoins, l'équilibre économique est en grande partie assuré par une augmentation des tarifs et non par une optimisation des charges.	7,5
Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise (10 %)		Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la responsabilité sociale de l'entreprise et permettait de constater un réel engagement de la part du candidat.	10
TOTAL			91,5/100

En M€	Offre initiale	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	8,7	9,5	+ 0,7	+ 8,4 %
Compensation investissement	0,8	0,2	- 0,5	- 71,8 %
Compensation carburant	6,6	3,0	- 3,6	- 53,9 %
Compensation totale	16,1	12,7	- 3,4	- 21,0 %

IV - LES CHOIX MOTIVES DE L'AUTORITE EXECUTIVE

En l'état :

-De la teneur des offres - initiales et finales - des candidats admis à la négociation, dont il résulte qu'elles ne sont ni irrégulières, ni inappropriées ;

-De leur analyse détaillée ;

-Des éclaircissements et améliorations apportés en phase de négociations,

J'ai décidé de suivre les appréciations figurant à ces derniers.

Et, par voie de conséquence, de retenir :

- **Au titre du lot n° 1, le groupement Corsica Linea - La Méridionale**, dont l'offre répond, sur la base des critères de jugement des offres préalablement définis au règlement de la consultation, aux attentes de la collectivité délégante.
- **Au titre du lot n° 2, la compagnie Corsica Linea** dont l'offre répond, sur la base des critères de jugement des offres préalablement définis au règlement de la consultation, aux attentes de la collectivité délégante.
- **Au titre du lot n° 3, la compagnie La Méridionale** dont l'offre répond, sur la base des critères de jugement des offres préalablement définis au règlement de la consultation, aux attentes de la collectivité délégante.
- **Au titre du lot n° 4, la compagnie Corsica Linea** dont l'offre apparaît globalement la meilleure sur la base des critères de jugement des offres préalablement définis au règlement de la consultation, aux attentes de la collectivité délégante.
- **Au titre du lot n° 5, la compagnie Corsica Linea** dont l'offre répond, sur la base des critères de jugement des offres préalablement définis au règlement de la consultation, aux attentes de la collectivité délégante.

V - LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES CONVENTIONS

V-I Durée des conventions

Chacun des contrats de concession (Lignes Aiacciu-Marseille ; Bastia-Marseille ; Portivechju-Marseille ; Prupia-Marseille et Lisula-Marseille) prendra effet le 1^{er} janvier 2023 pour un terme fixé au 31 décembre 2029.

Afin de garantir la continuité du service public, une prolongation des conventions sera possible pour une durée maximale de 12 mois, à l'initiative exclusive de la Collectivité de Corse (et ne pourra être refusée par le délégataire) et aux mêmes conditions financières, notamment en l'absence d'attribution d'un nouveau contrat de concession à compter du 1^{er} janvier 2030.

V- II Périmètre des conventions

Compte-tenu du résultat de l'Etude préalable réalisée, le périmètre des Futures DSP sera le suivant :

- Transport maritime de fret non tracté entre les ports de Corse et le port de Marseille ;
- Transport maritime de fret tracté entre les ports de Corse et le port de Marseille ;
- Transport maritime de convoyeurs (associé au fret tracté) entre les ports de

- Corse et le port de Marseille ;
- Transport maritime de passagers résidents en Corse voyageant pour des raisons médicales entre les ports de Corse et le port de Marseille ;
 - Transport maritime de passagers résidents et non-résidents entre le port de Prupia et le port de Marseille.

Le service sera effectué par le délégataire sans escale intermédiaire entre le port de départ et le port d'arrivée (à l'exception des périodes au cours desquelles le service sera perturbé par des conflits, des arrêts techniques programmés ou des problèmes techniques imprévus).

Le transport des marchandises dangereuses est inclus dans le périmètre de la future convention à destination du port dédié (L'Isula).

En outre, et afin d'optimiser l'organisation du trafic, notamment du trafic de fret en période d'affluence, la Collectivité pourra se réserver la possibilité de reprogrammer des rotations dans le respect du nombre total de rotations annuelles. Ainsi des rotations non réalisées en période creuse pourront être reprogrammées, à l'initiative de la Collectivité, vers les périodes où une demande accrue est constatée. Cette souplesse d'organisation permettra d'optimiser les remplissages des navires par rotation et d'éviter toute rotation à vide, et d'ainsi limiter le coût environnemental des rotations.

Par ailleurs, et au regard des nécessités d'exécution du service, la Collectivité pourra être amenée à demander au délégataire de réaliser ponctuellement des rotations supplémentaires dans la limite d'un nombre défini dans la convention. Ces rotations supplémentaires feront l'objet d'une compensation forfaitaire.

Les données ayant trait aux besoins de service public à satisfaire ainsi qu'aux horaires et fréquences des traversées ont été présentées pour chaque lot au point I-I du présent rapport relatif les « *caractéristiques générales de la consultation* ».

V- III Les tarifs

Le prix du mètre linéaire de fret roulant maximum est celui fixé par la délibération n° 19/128 AC de l'Assemblée de Corse portant modification du régime des obligations de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre les ports de Marseille, Toulon, Nice et les ports de Corse qui prévoit que le prix du mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel soit 42,5 euros maximum. Ce plafond s'entend hors frais annexes, frais de manutention et surcharge carburant.

Les tarifs résultant de l'Annexe 8 sont fixés par le Délégué qui peut décider de les faire évoluer à la hausse ou à la baisse par rapport au montant fixé à l'Annexe 8. Préalablement à leur mise en œuvre, les parties se rencontreront dans les conditions visées à l'Article 11.3 afin d'en évaluer les conséquences financières sur les conditions d'exécution de la Convention.

Selon les termes de l'article L. 4424-18 du code général des collectivités territoriales (CGCT), « *la Collectivité de Corse définit, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité et dans les conditions de l'article L. 4425-26, les modalités d'organisation des transports maritimes et aériens entre l'île et toute destination de la France continentale, en particulier en matière de*

desserte et de tarifs ».

Dans son avis de 2020, l'Autorité de la concurrence a ainsi rappelé que le principe de continuité territoriale, qui a été dégagé dans les années 1970, vise à « *compenser l'insularité et à assurer la desserte de l'île selon des modalités aussi proches que possible de celles des liaisons purement continentales, et à pratiquer sur les liaisons maritimes entre la Corse et la France continentale un tarif comparable à ceux des transports terrestres* » (point 214).

Par conséquent, pour une marchandise partant de Corse ou à destination de Corse, la continuité territoriale doit permettre de s'assurer que le trajet global (routier en Corse + maritime + routier en France continentale) se fasse avec un coût comparable à celui d'une marchandise circulant uniquement sur le continent et sur une distance comparable.

Dans ce contexte, le tarif au mètre linéaire pour le fret roulant conventionnel dans la Convention est défini suivant une méthode « équivalent routier », détaillée dans le document « étude sur la pertinence de la grille tarifaire » (annexé à la délibération n° 18/245 AC de l'Assemblée de Corse du 27 juillet 2018). Il est basé sur un référentiel de coût de revient pour un transport routier longue distance pour un ensemble articulé.

Sur les derniers mois, le référentiel a été très fortement impacté par l'inflation et la crise énergétique. Par rapport au référentiel de décembre 2021, la hausse atteint sur janvier-septembre 2022 : + 23 % pour le coût kilométrique, surtout à cause du carburant ; + 6 % pour les charges horaires (conducteur) et + 4 % pour les charges journalières (matériels et frais de structure). Par conséquent, le tarif équivalent routier de référence atteint en moyenne 40 €/ML sur janvier-septembre 2022 contre 35 €/ML en décembre 2021.

Par conséquent, en cohérence avec la définition de l'« équivalent routier », le tarif au mètre linéaire pour le fret roulant conventionnel est fixé à 40 €/ML.

Ce tarif s'entend « quai à quai », notamment en incluant les frais de manutention à la différence du plafond des OSP unilatérales.

A partir des résultats de l'étude sur la transmission aux prix à la consommation des évolutions du tarif du fret maritime (OTC-Gecodia, mai 2021), la hausse du tarif de 35 à 40 €/ML se traduirait par un impact sur les prix de + 0,18 point de % (rappel : hausse des prix des produits de grande consommation de 8,9 % sur un an en septembre 2022). Par conséquent, l'impact de la hausse du tarif de fret maritime sur les ménages corses serait très réduit.

De plus, le maintien d'un système de tarif maritime stable, avec une couverture carburant et un tarif de base fixe, permet de compenser une éventuelle volatilité des prix de l'énergie à court et moyen terme, dans un contexte où de telles évolutions sont à la fois imprévisibles et probables.

Le tarif « équivalent routier » est cohérent avec le tarif fret pratiqué sur les principales lignes maritimes avec les îles de Méditerranée occidentale, En septembre 2022 et pour les lignes représentant plus de 200 000 ML par an, ce tarif se situe globalement autour de 39 €/ML, pour une liaison en moyenne de 300 km.

Enfin, le plafond des OSP unilatérales (42,5 €/ML) reste supérieur à ce niveau.

Les tarifs passagers sont ceux visés dans la délibération susvisée.

V- IV Le mécanisme financier

Le délégataire exploitera le service à ses risques et périls et sous sa responsabilité. Il supportera un risque lié à l'exploitation de sorte que toute perte potentielle à sa charge ne devra pas être nominale ou négligeable.

Il sera seul responsable de la gestion de ses charges comme du dynamisme d'exploitation du service et niveau de recette qu'il générera.

Il se rémunérera par le biais des produits de l'exploitation du service et en assumera les charges. Il pourra proposer à titre commercial des services de transport maritime de marchandises ou de passagers dans la mesure où les conditions d'exécution du service seront respectées. Les produits de l'exploitation du service commercial seront conservés par le délégataire.

La rémunération du délégataire sera constituée :

- Du chiffre d'affaires lié aux produits d'exploitation du service ;
- De la contribution forfaitaire d'exploitation et d'investissement ;
- De la contribution forfaitaire au titre des charges de carburant.

En contrepartie des obligations de service public mises à la charge du délégataire au titre du service, la Collectivité lui versera une compensation financière calculée selon les règles de l'Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public. Le montant de la compensation financière ne devra pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir le coût net de l'exécution du Service, compte tenu d'un bénéfice raisonnable.

La compensation sera calculée sur la base de la méthode de répartition des coûts, et représentera la différence entre les coûts et les recettes du Délégué liés à l'exécution du Service. La compensation se fondera sur les coûts et recettes escomptés par le Délégué.

Ainsi le Délégué s'engagera financièrement vis-à-vis de l'OTC sur l'exploitation prévisionnelle qu'il a proposée. Le montant de la compensation financière ne doit pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir le coût net de l'exécution du Service, compte tenu d'un bénéfice raisonnable.

Le compte d'exploitation prévisionnel du Délégué présentera les coûts et les recettes à prendre en considération.

La comptabilité interne du Délégué devra indiquer séparément les coûts et les recettes liées au service public (SIEG) et ceux liés à ses autres activités commerciales. Ainsi, le Délégué doit recourir à la comptabilité analytique et à des clés d'imputation pour distinguer les coûts relatifs à son activité relevant de l'exécution des obligations de service public (activité SIEG) et ceux relevant de son activité commerciale. La clé d'imputation est figée pour toute la durée de la

convention.

Toutefois, la Collectivité de Corse diligentera chaque année, à la suite de la remise du rapport annuel des services, un contrôle du calcul de la compensation afin d'apprécier l'écart éventuel entre le calcul fondé sur la clé d'imputation visée dans le compte d'exploitation prévisionnel et le calcul fondé sur une clé d'imputation qui résulterait de la réalité de l'exploitation. En cas d'écart entre le calcul résultant de la réalité de l'exploitation et celui visé dans le compte d'exploitation prévisionnel, la moitié de l'éventuel surplus de compensation versé pourra être retenue par le délégataire dans la limite de 5 % de la compensation et le surplus sera restitué à la Collectivité de Corse. En tout état de cause, la compensation ne pourra pas excéder le montant résultant du compte d'exploitation prévisionnel.

Afin de valider la pertinence de ces clefs d'imputation, la Collectivité pourra s'appuyer sur les Comités de suivi environnemental, économique et juridique prévus à l'article 10.1 des contrats qui se réunissent tous les trois mois.

Le délégataire s'engagera, dès lors que le montant de la compensation dépassera le niveau admis en application des règles de l'Encadrement SIEG, à reverser, dans des conditions fixées par le contrat, le montant de la surcompensation.

A cet égard, quatre mesures sont prévues au contrat :

- L'article 31 relatif au Compte d'exploitation prévisionnel prévoit que :
« Conformément à l'Article 46 de la Convention, le Délégué remet à l'OTC dans son rapport annuel un compte d'exploitation sous le même format que le compte d'exploitation prévisionnel. La comparaison du prévisionnel et du réalisé est accompagnée d'une note explicative des écarts constatés. Le niveau de compensation réellement versé peut donner lieu à un remboursement de la part du Délégué, si l'analyse réalisée par l'OTC démontre que ce niveau est supérieur à celui nécessaire pour couvrir le coût net des obligations de service public compte tenu d'un bénéfice raisonnable, conformément aux Articles 35.1, 37.1, 39 et 40 de la Convention ».
- L'article 40 relatif au « contrôle de la surcompensation » prévoit que :
« Afin de s'assurer que la compensation financière versée par l'OTC au Délégué ne conduit pas à une surcompensation des obligations de service public au-delà du coût net de l'exécution de ces obligations, compte-tenu d'un bénéfice raisonnable, l'OTC réalise un contrôle annuel du calcul de la compensation. En particulier, le Délégué diligentera chaque année, à la suite de la remise du rapport annuel des services, un contrôle du calcul de la compensation tel que prévu aux articles 35.1 et 37.1 de la présente convention. »
- L'article 45.3 relatif « au contrôle des données financières » prévoit que la collectivité de Corse et l'OTC se réservent le droit de faire procéder à un audit à tout instant pour vérifier les comptes du Délégué sans que ce dernier ne puisse opposer le secret industriel et commercial (en complément de la procédure évoquée au titre de l'article 40 précité). Par ailleurs, toujours au titre de cet article, le contrat impose au délégataire de justifier auprès du concédant du caractère raisonnable, au sens de l'Encadrement SIEG, du bénéfice réalisé au titre de la présente convention ;

- L'article 35.4 relatif aux « modalités de facturation et de versement » précise les modalités de versement de la compensation au titre des charges d'exploitation (CFE_n) :
 - o acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant à 95 % du 1/12^{ème} du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée
 - o solde facturé à la remise du rapport annuel des services intégrant l'indexation corrigé des réfections et des pénalités, ainsi que des éventuelles surcompensations. Le versement au titre du solde de l'année n-1 devra intervenir au plus tard le 31 décembre de l'année n.

Les mécanismes de suivi mis en place dans les contrats et l'obligation pour le délégataire de produire des tableaux de bord mensuels, permettront un contrôle régulier de la bonne exécution du service, dans le respect des contraintes financières applicables, et d'améliorer la qualité du service et sa performance.

Un mécanisme de réfaction pour traversées non réalisées est mis en place. Ainsi, l'absence de réalisation d'une traversée, qu'elle qu'en soit la cause, donnera lieu à une réfaction de la compensation correspondant à l'économie réalisée par le délégataire sur les charges d'exploitation et d'investissement en raison de la non-réalisation du service. Le même mécanisme est mis en place concernant la compensation pour les charges de carburant.

Concernant spécifiquement le mécanisme d'allocation des coûts, il correspond aux exigences de l'encadrement SIEG de 2011 et de la Commission sur l'allocation des charges entre SIEG et hors SIEG. Les principes retenus sont notamment ceux déjà approuvés par l'Europe dans plusieurs décisions.

La Collectivité s'est également appuyée sur le corpus doctrinaire d'autorités de régulation française (en particulier l'Autorité de régulation des transports). Ainsi, la méthode d'affectation des charges et des recettes aux périmètres SIEG / hors SIEG s'est efforcée de respecter les principes présentés dans ces décisions et plus précisément la stabilité dans le temps, la transparence, l'homogénéité, l'auditabilité, la priorité à l'imputation directe, la non-discrimination et la traçabilité.

Un benchmark auprès de plusieurs compagnies maritimes opérant en Europe a été réalisé afin de comparer la marge figurant dans les offres des candidats à celles constatées sur le marché. Nonobstant toutes les limites afférentes à ce type d'exercice, ce benchmark a permis de démontrer que les offres finales remises par les candidats présentent un niveau de marge inférieur à la rentabilité moyenne constatée sur un échantillon d'opérateurs comparables en Europe.

V- V Le carburant

Les charges de combustibles nécessaires à l'exécution du service feront l'objet d'un mécanisme de couverture carburant pour une durée de 24 mois.

A l'échéance de ce contrat, la Collectivité pourra décider de mettre en place, sans que le délégataire ne puisse s'y opposer, un mécanisme permettant la mutualisation des coûts. Si le Délégrant ne décide pas de la mise en place d'un tel mécanisme, les Parties acteront de la contractualisation d'un nouveau contrat de couverture carburant.

En effet, aux termes de l'article 11.1 relatif au réexamen des conditions d'exécution des conventions :

« Les conditions d'exécution de la présente convention peuvent également être modifiées en cas de décision de mise en place, par le Délégrant, sans que le Délégataire puisse s'y opposer, d'un mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburant à l'échéance du contrat de couverture carburant conclu par le Délégataire pour une durée de 24 mois.

Si le Délégrant ne décide pas de la mise en place d'un tel mécanisme, les Parties acteront de la contractualisation d'un nouveau contrat de couverture carburant. Un avenant à la présente convention permettra d'intégrer les nouvelles conditions associées à ce nouveau contrat de couverture courant selon une durée fixée par le Délégrant et permettant l'exécution de la Convention à des conditions financières non substantiellement dégradées ».

En outre, aux termes de l'article 36.2 relatif au mécanisme de couverture des coûts de combustible :

« Les charges de combustibles nécessaires à l'exécution des services de transport maritime hors Rotations supplémentaires font l'objet d'un mécanisme de couverture carburant sur une durée pouvant aller jusqu'à 24 mois.

Au-delà de cette période, le Délégataire aura la charge de négocier un nouveau contrat de couverture en demandant a minima trois devis. Le Délégataire indiquera au Délégrant le prestataire qu'il souhaite retenir pour cette prestation dans une note de justification accompagnée des trois devis. La prise en compte de ce nouveau mécanisme de couverture donnera lieu à un avenant à la présente convention selon les modalités prévues à l'Article 11.1

Par dérogation au paragraphe précédent, dans les conditions visées à l'Article 11.1 de la présente convention, l'OTC peut, à l'échéance du contrat de couverture carburant visé à l'alinéa 1 du présent article, décider de la mise en place d'un mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburant. Ce mécanisme interviendra en lieu et place du nouveau contrat de couverture devant être conclu par le Délégataire.

Les variations du coût du combustible ne sont pas répercutées sur les tarifs visés à l'Article 33 ».

La compensation versée par la Collectivité pour les charges de carburant est distincte de la compensation relative aux charges d'exploitation et d'investissement afin d'anticiper les fluctuations des prix de carburant et de pouvoir les identifier séparément.

Ainsi, aux termes de l'article 37.1 relatif au calcul de la compensation maximale pour les charges de carburant :

« Conformément aux articles L. 2224-1 et L. 2224-2 du CGCT, chaque année,

l'OTC verse au Délégitaire une compensation financière liée aux charges de carburant en raison des obligations de Service public qui lui sont imposées en matière de desserte, fréquence, régularité, continuité, tarification et qualité.

La compensation financière maximale au titre des charges de carburant (CFC) correspondant aux charges de carburant supportées par le Délégitaire au titre de la présente convention et dont les montants sont présentés en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel ».

Etant précisé que « l'absence de réalisation d'une traversée, qu'elle qu'en soit la cause, donne lieu à une réfaction de la compensation correspondant à l'économie réalisée par le Délégitaire sur les charges de carburant (**REFAC_{CARB}**) en raison de la non-réalisation du Service (charges variables économisées) » et ce conformément à l'article 37.2 relatif à la réfaction pour traversées non réalisées.

V- VI Concertation avec la Collectivité

La Collectivité a décidé de mettre à profit l'expérience acquise pendant la période de la pandémie de Covid-19 et de renforcer le contrôle opérationnel des délégations de service public, par le biais de comités de suivi réguliers. Ces échanges plus nombreux viseront à obtenir des informations plus fréquentes concernant la gestion du service dans un travail de partenariat avec les délégataires.

Il est institué :

– Un comité de suivi environnemental économique et juridique

Aux termes de l'article 10.1 :

« Un comité de suivi environnemental, économique et juridique se réunit a minima tous les trois (3) mois afin de suivre la situation économique de la desserte maritime objet de la convention (...). Ce comité a pour objet d'examiner les tableaux de bord mensuels qui doivent être produits par le Délégitaire. Ce dernier pourra également être amené à produire tout élément financier analytique et toute réponse écrite à une question posée par l'OTC ainsi que des projections financières sur l'impact de nouvelles réglementations en cours de préparation ou récemment adoptées.

Ce comité a également pour objet de traiter des questions liées :

- à l'impact des normes environnementales sur l'exécution de la Convention mais également des conséquences de l'entrée en vigueur de toutes nouvelles normes environnementales ;*
- à l'impact de l'évolution de la réglementation en matière énergétique sur l'exécution de la Convention ».*

-Un comité de suivi technique

Aux termes de l'article 10.2 :

« Un comité de suivi technique se réunit toutes les semaines afin de suivre l'exécution du Service et les adaptations qui pourraient apparaître nécessaires (...). Ce comité a pour objet d'examiner tous les documents transmis par le Délégitaire concernant l'exécution du Service. Ce dernier pourra également être amené à produire tout élément financier analytique et toute réponse écrite posée par l'OTC ».

Par ailleurs, il est prévu :

-Un réexamen des conditions d'exécution des conventions conformément à l'article 11.1 :

« En cas de force majeure ou d'imprévision, les Parties se concertent afin d'identifier les mesures destinées à rétablir l'équilibre économique de la Convention.

Dans ces hypothèses, les Parties se rencontrent dans les meilleurs délais à l'initiative de la Partie la plus diligente (...).

Les conditions d'exécution de la présente convention peuvent également être modifiées en cas de décision de mise en place, par le Délégrant, sans que le Délégataire puisse s'y opposer, d'un mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburant à l'échéance du contrat de couverture carburant conclu par le Délégataire pour une durée de 24 mois.

Si le Délégrant ne décide pas de la mise en place d'un tel mécanisme, les Parties acteront de la contractualisation d'un nouveau contrat de couverture carburant. Un avenant à la présente convention permettra d'intégrer les nouvelles conditions associées à ce nouveau contrat de couverture courant selon une durée fixée par le Délégrant et permettant l'exécution de la Convention à des conditions financières non substantiellement dégradées ».

-Des rencontres planifiées d'évaluation conformément à l'article 11.2 :

« Le Délégrant et le Délégataire se rencontrent courant 2025 pour faire le point sur :

- la mise en place d'objectifs d'efficience et les modalités de déclenchement, de calcul et d'affectation des gains financiers en résultant (sans préjudice des dispositions de l'Article 35.3),*
- le niveau d'engagement du Délégataire relatif aux consommations des navires exploités et donc les rejets de CO₂, SO_x, NO_x et particules.*

A l'occasion de cette rencontre, les relevés de consommation collectés par ligne pendant la (ou les) première(s) année(s) d'exploitation doivent permettre au Délégataire de proposer un objectif de baisse de la consommation de carburant carboné pour les années d'exécution restant.

Le plan de réduction de la consommation devra présenter les modalités opérationnelles et/ou techniques permettant de cibler une diminution de la consommation et devra proposer un objectif de diminution par an, jusqu'à la fin de la Convention. L'atteinte de cet objectif à l'échéance normale du contrat ouvre droit à l'application d'un bonus selon les modalités décrites à l'Article 49.

Le plan et l'objectif devront être validés par l'OTC.

A l'issue de la première année suivant l'adoption de ce plan et des objectifs associés, puis, à la date anniversaire suivant ce premier constat, un bilan

devra être préparé par le Délégué afin de présenter les résultats obtenus (...).

-Des rencontres spécifiques conformément à l'article 11.3 :

« Eu égard au contexte réglementaire en matière environnementale, les parties conviennent de faire un point régulier lors du comité environnemental, économique et juridique aux fins d'évaluer l'état des réglementations d'ordre environnemental, d'origine internationale, européenne, et nationale adoptées, ayant trait à l'exécution du Service.

Dans l'hypothèse où le délégué souhaiterait s'engager dans des projets de nature à approfondir les solutions techniques permettant, notamment, d'alléger les niveaux d'émission de gaz à effet de serre, ou, dans une plus large mesure, améliorer la qualité environnementale du service, les parties conviennent de se rencontrer à l'initiative de la plus diligente d'entre elles ».

-D'autres cas de rencontres conformément à l'article 11.4 :

« Les Parties conviennent de se rencontrer :

- En cas d'entrée en vigueur de toutes normes environnementales induisant des obligations relatives à la composition du carburant ou instaurant des limitations d'émission de gaz à effet de serre ;*
- En cas de modification du tarif visé à l'Annexe 8 conformément à l'Article 33.3 ;*

Dans ces deux hypothèses, les Parties conviennent de se rencontrer, à l'initiative de la partie la plus diligente, afin d'en déterminer les conséquences financières étant précisé que leur survenance ne dispense par le Délégué de son obligation d'exécution.

En outre, les Parties conviennent de se rencontrer dans le courant de l'année 2024 afin de déterminer les investissements devenus nécessaires qui devraient être réalisés par le Délégué à compter du 1^{er} janvier 2025.

Après validation par le Délégué, un avenant à la présente convention permettra d'intégrer les nouvelles conditions associées à ces investissements jusqu'à l'échéance de la Convention, ainsi que les conditions financières et leur intégration dans le compte d'exploitation prévisionnel visé à l'Article 31 et à l'Annexe 9 ».

V- VII Contrôle de la Collectivité

Compte tenu des missions qui lui seront confiées, l'OTC exercera un contrôle régulier de l'exécution du contrat par chaque délégué.

Chaque délégué devra faciliter ce contrôle en transmettant les informations nécessaires sur l'exécution des prestations qui lui sont confiées, avec un système de pénalités associé en cas de carence.

V - VIII Le sort des navires à l'échéance des conventions

Conformément à l'article 51 relatif au sort particulier des navires :

« Le Délégrant peut proposer au Délégataire, en concertation avec ce dernier, d'acquérir au terme de la durée de la présente Convention ou en cas de fin anticipée, le ou les navires affectés à titre principal sur la ligne concernée et qui sont la propriété du Délégataire, ou de reprendre le contrat d'affrètement lié à ces navires.

En cas de fin anticipée de la Convention à l'initiative du Délégrant, ce dernier dispose d'un délai de trois mois à compter de la notification de la décision de résiliation pour exprimer son intention de rachat ou de reprise. Son silence vaut renoncement à l'achat des navires.

Dans les autres cas, le Délégrant informe le Délégataire de son intention par lettre recommandée avec accusé de réception vingt-quatre (24) mois avant la date d'expiration de la présente convention.

Le montant du rachat du ou des navires sera déterminé par accord entre les Parties, en fonction de la valeur vénale minorée, le cas échéant, des subventions correspondantes, des éventuelles dépréciations (perte de valeur) et des dépenses ayant été prises en charge par le Délégrant.

En cas de renonciation par le Délégrant du rachat des navires, le Délégataire n'aura droit à aucune indemnité couvrant tout ou partie du financement des navires à l'expiration anticipée ou normale de la présente convention ».

En outre, la propriété de chacun des navires visés pouvant varier pendant toute la durée de la Convention, l'article 19 relatif à la définition de l'outil naval prévoit que :

« Préalablement à un changement de propriétaire, le Délégataire devra obligatoirement notifier au Délégrant les conditions de rachat proposées et la documentation y afférente afin de permettre à la Collectivité de Corse d'exercer son droit de préférence aux mêmes conditions que celles proposées par l'acquéreur pressenti.

Cette notification préalable devra intervenir au minimum quatre mois avant le changement effectif de propriétaire. A défaut, la Convention pourra être résiliée pour faute dans les conditions visées à l'Article 53.

A défaut d'avoir répondu dans le délai de quatre (4) mois précité, la Collectivité de Corse sera réputée avoir renoncé à son droit de préférence.

En cas de proposition de rachat de la part de la Collectivité de Corse, aux mêmes conditions proposées que celles proposées par l'acquéreur pressenti, le Délégataire ne pourra renoncer à la cession au bénéfice de la Collectivité de Corse.

Les navires présentent des caractéristiques techniques respectant les contraintes nautiques et opérationnelles (tirant d'eau, longueur, largeur, manœuvrabilité, rampes d'accès...) des ports desservis de Corse et du port

de Marseille et ont des performances compatibles avec les besoins opérationnels exprimés (capacités, vitesse, services à bord) ».

V- IX Stabilité de l'actionnariat des délégués

Les conventions prévoient :

-A l'article 55 relatif à la liquidation ou au redressement judiciaire du délégué que :

« En cas de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire du Délégué, la Convention est résiliée de plein droit après une mise en demeure de prendre parti sur la poursuite de la Convention adressée par la CDC au liquidateur, ou à l'administrateur en cas de redressement judiciaire, et restée plus d'un mois sans réponse. Avant l'expiration de ce délai, le juge-commissaire peut impartir au liquidateur, ou à l'administrateur en cas de redressement judiciaire, un délai plus court ou lui accorder une prolongation, qui ne peut excéder deux mois, pour se prononcer. Cette résiliation ne donne droit au versement d'aucune indemnité au Délégué. »

-A l'article 56 en cas de modalités de cession de la convention par le délégué que :

« 56.1 Cession de la Convention

Le Délégué ne pourra céder ni transférer par quelque voie de droit que ce soit (notamment par voie de cession, transfert, substitution, d'apport, fusion, scission ou de toute autre transmission universelle de patrimoine, suretés) à titre gratuit ou onéreux tout ou partie des droits et obligations résultant de la Convention qu'avec l'agrément exprès, écrit et préalable du Délégué.

En cas de cession ou autre transfert agréé par le Délégué, le bénéficiaire de la cession ou du transfert sera alors subrogé au Délégué dans les droits et obligations résultant de la Convention.

56.2 Dispositions générales

A défaut d'agrément dans les conditions ci-dessus visées, la cession sera considérée comme irrégulière et inopposable au Délégué et pourra entraîner la résiliation pour faute de la Convention par le Délégué.

Le Délégué supportera seul la charge intégrale des frais liés à la cession en ce notamment compris toutes taxes, droits, honoraires, redevances et impôts, remises en cause d'exonérations passées ou futures en découlant.

-A l'article 57 relatif à la modification de l'actionnariat du délégué que :

« Si la composition de l'actionnariat du Délégué venait à être modifiée de manière majoritaire par rapport à l'actionnariat initial à la date de signature de la présente convention, il en informera préalablement à sa mise en œuvre l'OTC et la CdC par lettre recommandée avec accusé de réception.

Le Délégué devra, dans la lettre de notification susvisée adressée à l'OTC et à la CdC, justifier du maintien de ses capacités économiques, financières, techniques et professionnelles.

A compter de la réception de la lettre de notification visée à l'alinéa 1, l'OTC et

la CdC se prononcent dans un délai d'1 (un) mois. L'absence de réponse vaut non-opposition.

Le refus de l'OTC et de la CdC donnera lieu à une décision de résiliation sans indemnité de la Convention qui ne pourra intervenir qu'en respectant un préavis de 6 (six) mois.

Sans préjudice de l'application des dispositions précédentes, toute modification de l'actionnariat du Délégué excédant un seuil de 10 % donne lieu à une information préalable de la CdC et de l'OTC ».

Concernant spécifiquement le lot 1, il est prévu :

-A l'article 55 :

« En cas de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire de l'un des membres du Groupement, la Convention est résiliée de plein droit pour le membre du Groupement concerné par la procédure collective après une mise en demeure de prendre parti sur la poursuite de la Convention adressée par la CdC au liquidateur, ou à l'administrateur en cas de redressement judiciaire, et restée plus d'un mois sans réponse. Avant l'expiration de ce délai, le juge-commissaire peut impartir au liquidateur, ou à l'administrateur en cas de redressement judiciaire, un délai plus court ou lui accorder une prolongation, qui ne peut excéder deux mois, pour se prononcer.

Cette résiliation ne donne droit au versement d'aucune indemnité au membre du Groupement objet de la procédure collective.

Dans cette hypothèse, les Parties conviennent d'actionner le mécanisme prévu à l'Article 56.2 ».

-A l'article 56.2 :

« Si l'un des membres du Groupement se retire du Groupement en conséquence des hypothèses visées à l'Article 55 [liquidation ou redressement judiciaire] il en informera l'OTC et la CdC par lettre recommandée avec accusé de réception. Ce retrait du Groupement par l'un des membres du Groupement entrainera la résiliation de la Convention à l'égard dudit membre du Groupement, qui ne pourra intervenir qu'en respectant un préavis de 6 (six) mois avant la date d'interruption des services (qui sera précisée dans ce courrier). A compter de cette dernière date, le membre du Groupement sortant ne sera plus tenu aux obligations futures de la Convention.

Dans ce cas, l'autre membre du Groupement continuera à assurer l'exploitation du service afin d'éviter toute rupture de la continuité du service.

Cette situation fera l'objet d'un avenant à la présente Convention ».

-A l'article 57 :

« Si la composition de l'actionnariat du Déléataire venait à être modifiée de manière majoritaire par rapport à l'actionnariat initial à la date de signature de la présente Convention, il en informera préalablement à sa mise en œuvre l'OTC et la CdC par lettre recommandée avec accusé de réception.

Le membre du Groupement dont l'actionnariat viendrait à être modifié devra, dans la lettre de notification susvisé adressé à l'OTC et à la CdC, justifier du maintien de ses capacités économiques, financières, techniques et professionnelles.

A compter de la réception de la lettre de notification visée à l'alinéa 1, l'OTC et la CdC se prononcent dans un délai d'1 (un) mois. L'absence de réponse vaut non-opposition.

Le refus de l'OTC et de la CdC donnera lieu à une décision de résiliation sans indemnité de la Convention à l'égard dudit membre du Groupement, qui ne pourra intervenir qu'en respectant un préavis de 6 (six) mois. A compter de cette dernière date, le membre du Groupement sortant ne sera plus tenu aux obligations futures de la Convention.

Dans ce cas, l'autre membre du Groupement continuera à assurer l'exploitation du service afin d'éviter toute rupture de la continuité du service.

Cette modification de la composition du Groupement fera l'objet d'un avenant à la présente Convention.

Sans préjudice de l'application des dispositions précédentes, toute modification de l'actionnariat d'une des sociétés Déléataire excédant un seuil de 10 % donne lieu à une information préalable de la CdC et de l'OTC ».

V- X Les clauses relatives à l'environnement

Tel que précisé au point V - VI, un comité de suivi environnemental, économique et juridique sera mis en place et se réunira *a minima* tous les trois (3) mois afin de suivre la situation économique de la desserte maritime objet de la convention mais également afin de traiter toutes les questions liées (i) à l'impact des normes environnementales sur l'exécution de la Convention mais également des conséquences de l'entrée en vigueur de toutes nouvelles normes environnementales ainsi qu'(ii) à l'impact de l'évolution de la réglementation en matière énergétique sur l'exécution de la Convention.

En outre, et dans l'hypothèse où le délégataire souhaiterait s'engager dans des projets de nature à approfondir les solutions techniques permettant, notamment, d'alléger les niveaux d'émission de gaz à effet de serre, ou, dans une plus large mesure, améliorer la qualité environnementale du service, le délégant et le délégataire conviennent de se rencontrer à l'initiative de la plus diligente d'entre elles.

En particulier, le Déléataire 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 présente convention.

Par ailleurs, le Délégataire doit dans le cadre de l'exécution de la convention présenter trois projets d'expérimentation visant à réduire à l'impact environnemental de la desserte maritime. La non-présentation d'un projet d'expérimentation par le délégataire donnera lieu à l'application d'une pénalité.

Un bonus associé à la réduction des rejets de CO₂, SO_x, NO_x et particules est également prévu dans la convention. Ce mécanisme sera calibré en 2025, une fois connu les niveaux de consommation et d'émission des navires utilisés pour la desserte de la Corse.

Il est également prévu, pour les années 2023 à 2028, que (article 32 relatif aux recettes perçues directement par le délégataire) :

« L'excédent du résultat commercial hors SIEG par rapport à l'Annexe 9 de la Convention et tel qu'il ressort du rapport d'activités annuel visé à l'Article 46 devra prioritairement être utilisé par le Délégataire dans le cadre du financement des investissements de nature à privilégier les solutions techniques permettant d'alléger les niveaux d'émission de gaz à effet de serre, et plus généralement poursuivre des objectifs d'amélioration de la qualité environnementale du Service tel que prévu à l'Article 11.2 de la Convention.

Les excédents non utilisés au titre d'un exercice N seront capitalisés jusqu'à la réalisation des investissements ou jusqu'au terme de la Convention.

Au terme de la Convention, les excédents non utilisés seront reversés en intégralité au Délégant à l'expiration normale ou anticipée de la Convention.

Le traitement de ces excédents fait l'objet d'un examen dans le cadre du comité environnemental, économique et juridique visé à l'Article 10.1 de la Convention ».

* * *

En conséquence, je vous propose de :

- D'approuver le choix du groupement « Corsica Linea - La Méridionale » comme délégataire du service public au titre du lot n° 1 (Ligne Ajaccio-Marseille).
- D'approuver le choix de la compagnie Corsica Linea comme délégataire du service public au titre du lot n° 2 (Ligne Bastia-Marseille).
- D'approuver le choix de la compagnie La Méridionale comme délégataire du service public au titre du lot n° 3 (Ligne Portivechju-Marseille).
- D'approuver le choix de la compagnie Corsica Linea comme délégataire du service public au titre du lot n° 4 (Ligne Prupia-Marseille).
- D'approuver le choix de la compagnie Corsica Linea comme délégataire du service public au titre du lot n° 5 (Ligne Lisula-Marseille).
- D'approuver le contenu des conventions de délégation de service public relatives à

chacun des lots ci-dessus et de m'autoriser à les signer.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Annexes :

- Rapport d'analyse des candidatures
- Rapport d'analyse des offres initiales
- Rapport d'analyse des offres finales
- Projet de contrat et ses annexes
- Les PV de la CDSP