

ANNEXE 1

ANNEXE TECHNIQUE DES SERVICES

Prughiettu

Annexe technique des services

La présente annexe détaille les caractéristiques des services maritimes de la DSP. Les capacités, horaires, et fréquences sont équivalents tout au long de la durée de la convention.

L'outil naval doit être adapté aux structures portuaires existantes (tirant d'eau admissible, dispositifs d'accostage, longueur des quais, disposition des rampes...) et permettre de répondre au besoin de service public.

Ces services comprennent le transport de convoyeurs, de passagers médicaux et marchandises pour les lignes Marseille Ajaccio, Marseille Bastia, Marseille Porto-Vecchio, Marseille Propriano et Marseille L'Île Rousse.

Les capacités mentionnées sont des capacités minimales.

La capacité en fret est exprimée en mètre linéaire pour des remorques tractées ou pas, d'une largeur maximum de 2,60 m et d'une hauteur maximum de 4,20 m et de 10 t à l'essieu.

La capacité en passagers est exprimée en nombre de personnes.

Les passagers sanitaires pourront ne pas être autonomes nécessitant un embarquement par véhicule. Ils pourront être déplacés à bord avec une chaise roulante. Un accès PMR du pont garage vers les espaces passagers devra être disponible à bord.

Hébergements des passagers :

- Les chauffeurs seront hébergés dans des cabines individuelles.
- Les passagers sanitaires pourront être hébergés dans des cabines individuelles.
- Les navires devront disposer d'un minimum de deux (2) cabines PMR.

Fréquences, horaires, capacités

1. LIGNE MARSEILLE - AJACCIO

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 - Ajaccio.

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	1470

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	1860

3. LIGNE MARSEILLE - PORTO-VECCHIO

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 2 rotations / semaine.

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 - PROPRIANO

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 2 rotations / semaine.

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 ILE-ROUSSE

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 – L'île Rousse.

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	2
Convoyeurs	7
Total	9

Fret	
Total	700

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

ANNEXE 3
OUTIL NAVAL

Description de l'outil naval du candidat qui sera utilisé pour l'exploitation du service de dessertes maritimes entre les ports de Corse et le port de Marseille

Fiche descriptive de l'outil naval

NOM DU NAVIRE	
CARACTERISTIQUES PRINCIPALES	
N° IMO	
Type	
Pavillon	
Date de mise sur cale	
Date de livraison	
Age du navire	
Chantier	
Port d'attache	
Propriétaire du navire	
Société fournissant les équipages (crew manager)	
Manager technique	
Opérateur commercial	
CLASSIFICATION	
Société de Classification	
Catégorie de navire	
Marques et Mentions	
Agrément classe IMO	
DIMENSIONS	
Longueur HT	
Largeur HT	
Jauge brute	
Jauge nette	
Port en lourd	
Tirant d'eau max	
PROPULSION	
Système	
Types de propulsion	
Nombre de moteurs principaux	
Puissance unitaire	
Nombre de groupes électrogènes (en plus des moteurs principaux) et puissance	
Propulseur arrière (nbre et puissance)	
Propulseur avant (nbre et puissance)	
Vitesse de service	
Vitesse économique	
Vitesse lente (mode secours)	
CONSOMMATION	
Type de combustible(s)	

Convention de délégation de service public 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 – période du 01-01-2023 au 31-12-2029

NOM DU NAVIRE	
Consommation moyenne / h à la vitesse de service	
Consommation moyenne / h à la vitesse économique	
Consommation moyenne / h au port	
Autonomie à 20 noeuds	
QUALITE ENVIRONNEMENTALE	
Index EEXI navire existant ou EEDI (navire neuf)	
Index CII	
Scrubber à boucle fermé (oui/non)	
SCR (oui/non)	
Marque de classe « BV Clean ship » (ou équivalent) (oui/non)	
Branchement électrique à quai	
INSTALLATION PASSAGERS	
Capacité passagers fauteuils (Nombre)	
Capacités passagers cabines (Nombre)	
Cabines répartition	
Equipement pour l'accueil des PMR	
Ascenseur	
ESPACES COMMUNS	
Descriptif service restauration	
Self-services (surface + nbre de sièges)	
Bar (surface + nbre de sièges)	
Salle spectacle (surface + nbre de sièges)	
Boutiques (surface)	
CAPACITE FRET	
Capacité Roll (ml) + Hauteur entrepont	
Pont1	
Pont 2	
...	
Total (Nombre mètres linéaires)	
Nombre de remorques (13.6 m unitaire)	
CAPACITE VEHICULES PASSAGERS	
Pont 1	
Pont 2	
...	
Pont n	
CARACTERISTIQUE DES INSTALLATIONS FRET	
Résistance des ponts (en tonne/m2)	

Convention de délégation de service public 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 – période du 01-01-2023 au 31-12-2029

NOM DU NAVIRE	
Poids maximal par essieu	
PRISES FRIGORIFIQUES	
Nombre	
MOYENS DE CHARGEMENT	
Nb et type des rampes internes	
Charge maximale des rampes internes	
Nb de rampes extérieures	
Charge maximale rampes extérieures	
PORTES ET ACCES	
Nombre	
Dimensions	
EQUIPAGE	
Effectif pont officiers	
Effectif pont marins	
Effectif machine officiers	
Effectif machine marins	
Effectif AD SG pour navire à pleine capacité	

Présentation des documents officiels.

Forme libre

Prughiettu

Présentation des services à bord sous forme libre

Prughiettu

Plan d'information aux passagers sous forme libre. Copie des documents attestant d'un accord interne en cas de conflit (si existant).

Prughiettu

Se référer au guide de rédaction « plan d'actions au titre de la RSE »

Prughiettu

Grille tarifaire fret

	Tarifs fret (€ HT)
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	35 €
Le mètre linéaire « Export » ou « Matière première »	20 €
Le mètre linéaire "Export plus"	15 €

ANNEXE 10
Volumes Combustibles

Consommations combustibles exprimées en tonnes

Ligne Marseille - à compléter par le candidat

	Année 2023											
	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre
Volume combustibles FO												
Volume combustibles DO												
Volume combustibles Autre (à préciser)												
Quantités kWh (Courant à quai)												
Prix unitaire FO (€/t livrée)												
Prix unitaire DO (€/t livrée)												
Prix unitaire Autre - A préciser (€/t livrée)												
Prix unitaire KWH												

ANNEXE 11

PENALITES

Prughiettu

Grille des Pénalités

Articles convention	Fautes	Montant de la pénalité
9	Absence du référent ou son suppléant à une réunion ou comité	1 000 €
14	Retard dans la communication des polices d'assurance	300 €/jour de retard puis 1 000 €/jour au-delà du 30 ^e jour de retard
22	Non présentation d'un projet d'expérimentation	50 000 €
23	Absence de mise en œuvre du plan de protection des cétacés	1 000 € par constat
24.2	Absence d'information d'un préavis de grève	10 000 €/ jour de retard
24.4	Absence d'information d'une perturbation ayant un impact sur la continuité du service	2 000 €/heure
27.1	Retard de communication des données publiques	1 000 €/ jour de retard
27.2	Retard de communication du fichier clients	1 000 €/ jour de retard
28	Retard dans la communication des résultats	1 000 €/ jour de retard
32	Non-respect de la grille tarifaire	1 000 €/ par personne (fret ou passager)
32	Application du tarif résident corse à un non résident	2 000 €/personne
16	Traversée non réalisée pour des raisons autres qu'un cas de force majeure, d'avarie majeure, de conditions météorologiques extrêmes engageant la sécurité de la traversée ou de l'escale, ou de grève, y compris celle des personnels du Déléguataire, lorsque son origine ou ses motifs présente principalement un caractère d'extériorité. Dans l'hypothèse d'une grève, le Déléguataire justifie des mesures mises en œuvre afin de supprimer ou limiter les effets de la grève sur la réalisation des traversées	30 000 €/ traversée non réalisée

Convention de délégation de service public 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 – période du 01-01-2023 au 31-12-2029

43	Retard dans la communication des données demandées par l'OTC dans le cadre de son droit de contrôle	1 000 €/jour de retard puis 15 000 €/ jour au-delà du 10 ^e jour de retard
43	Non présentation d'un document original demandé par l'OTC dans le cadre de son droit de contrôle	500 €/jour de retard puis 1 000 €/ jour au-delà du 30 ^e jour de retard
44	Retard dans la remise du rapport annuel du délégataire	2 000 €/jour de retard puis 30 000 €/ jour au-delà du 10 ^e jour de retard
44	Absence de communication de la clé de répartition entre les charges directes et indirectes	1 000 €/jour de retard puis 15 000 €/ jour au-delà du 10 ^e jour de retard
45	Retard dans la remise du tableau de bord mensuel	1 000 €/jour de retard puis 15 000 €/ jour au-delà du 10 ^e jour

Rédaction sous forme libre.

Prughiettu

Rédaction sous forme libre

Prughiettu

En cas de proposition de navires affrétés pour effectuer le service sur une ligne, présentation des documents attestant que le délégataire a bien la jouissance du navire sur la durée pour laquelle il a soumissionné.

En toute état de cause, le Délégataire devra apporter la preuve de la mise à disposition de l'outil naval présenté dans son offre lors du début d'exécution du service soit le 1^{er} janvier 2023.

Prughiettu

Liste des biens de retour

Liste des biens de reprise

Liste des biens propres

Prughiettu



Cunsigliu Esecutivu Conseil Exécutif

ARRETE N° 22/564CE du Président du Conseil Exécutif de Corse

Désignation du représentant de la Collectivité de Corse en vue de suivre la phase de négociation dans le cadre de la concession de service public de transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le port de Marseille à compter du 1er janvier 2023 et jusqu'au 31 décembre 2029

L'an deux mille vingt deux, le vingt six juillet, le Conseil Exécutif s'est réuni in Aiacciu, sous la présidence de M. Gilles SIMEONI, Président du Conseil Exécutif de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

Guy ARMANET, Angèle BASTIANI, Bianca FAZI, Gilles GIOVANNANGELI, Lauda GUIDICELLI-SBRAGGIA, Dominique LIVRELLI, Antonia LUCIANI, Flora MATTEI, Julien PAOLINI, Gilles SIMEONI, Alex VINCIGUERRA

LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF

- VU** les articles L.1411-5, L1411-6, L1414-1 et suivants du code général des collectivités territoriales,
- VU** l'ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 portant partie législative du code de la commande publique et notamment sa troisième partie portant sur les concessions,
- VU** le décret n° 2018-1075 du 3 décembre 2018 portant partie réglementaire du code de la commande publique, et notamment sa troisième partie portant sur les contrats de concessions,
- VU** la délibération n° 22/050 AC de l'Assemblée de Corse du 28 avril 2022 approuvant le recours à des conventions de service public « ligne par ligne » pour l'exploitation des services de transport maritime de marchandises et de passagers entre, d'une part, les ports d'Ajacciu, Bastia, Portivechju, Pruprà et L'Isula, et, d'autre part, le port de Marseille lesquelles conventions seront conclues pour une durée de 7 ans à compter du 1er janvier 2023, pour venir à terme le 31 décembre 2029,

CONSIDERANT qu'en application de l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales, au vu de l'avis de la commission de délégation de service public, l'autorité habilitée à signer la convention peut organiser librement une négociation avec un ou plusieurs soumissionnaires dans les conditions prévues au Code de la Commande Publique,

CONSIDERANT qu'aux termes de l'article L 4422-25 du même code, le Président du Conseil exécutif « délègue par arrêté, sous sa surveillance et sa responsabilité, l'exercice d'une partie de ses attributions aux conseillers exécutifs. Ces délégations subsistent tant qu'elles n'ont pas été rapportées »,

CONSIDERANT que la jurisprudence reconnaît à l'exécutif de la collectivité délégante la possibilité de confier le suivi de la négociation prévue à l'article L. 14115 du Code général des collectivités territoriales à l'un de ses agents (CA 7 novembre 2008, Département de la Vendée – Reg n° 291794 ; TA Bordeaux 21 juin 2012 MC...X...Reg n° 0902740),

CONSIDERANT que s'agissant de la procédure d'attribution des conventions de service public « ligne par ligne » pour l'exploitation des services de transport maritime de marchandises et de passagers entre, d'une part, les ports d'Ajacciu, Bastia, Portivechju, Prupia et L'Isula, et, d'autre part, le port de Marseille lesquelles conventions seront conclues pour une durée de 7 ans à compter du 1er janvier 2023, pour venir à terme le 31 décembre 2029., il apparaît opportun de confier le suivi de la phase de négociation M. Michel Gaudeau Pacini Directeur Général Adjoint en charge de la stratégie, de l'innovation et de la transformation,

APRES EN AVOIR DELIBERE EN CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

ARRETE

ARTICLE PREMIER : Le suivi de la phase de négociation la délégation de service public ligne par ligne pour l'exploitation des services de transport maritime de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et les ports corses pour une durée de 22 mois, à compter du 1^{er} mars 2021 pour venir à terme le 31 décembre 2022, est confié à M. Michel Gaudeau-Pacini Directeur Général Adjoint en charge de la stratégie, de l'innovation et de la transformation dans les conditions fixées par les dispositions susvisées du code général des collectivités territoriales et des textes relatifs aux contrats de concession.

ARTICLE 2 : Le présent arrêté fera l'objet d'une publication au portail des actes de la Collectivité de Corse : <https://actes.isula.corsica/webdelibplus>.

AIACCIU, le 26 juillet 2022

Le Président du Conseil Exécutif de Corse,
U Presidente

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'G' followed by a horizontal line and a small flourish.

Gilles SIMEONI

Désignation du représentant de la Collectivité de Corse en vue de suivre la phase de négociation dans le cadre de la concession de service public de transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le port de Marseille à compter du 1er janvier 2023 et jusqu'au 31 décembre 2029

**Rapport du Président
du Conseil Exécutif de Corse**

Raportu di u Presidente di u Cunsigliu Esecutivu di Corsica

Par délibération n° 22/050 AC, l'Assemblée de Corse du 28 avril 2022 a 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, d'une part, les ports d'Ajacciu, Bastia, Portivechju, Prupia et L'Isula, et, d'autre part, le port de Marseille lesquelles conventions seront conclues pour une durée de 7 ans à compter du 1er janvier 2023, pour venir à terme le 31 décembre 2029.

Les différentes lignes ouvertes à la concurrence sont les suivantes, au départ ou à destination du port de Marseille :

- Aiacciu ;
- Bastia ;
- Portivechju ;
- Prupia ;
- L'Isula

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 futur 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).

Dans cette même délibération, l'Assemblée de Corse a approuvé les caractéristiques des prestations que doit assurer chaque délégataire, telles que définies à travers le rapport présenté par le Président du Conseil exécutif de Corse, étant précisé que ce dernier pourra ultérieurement en négocier les conditions précises conformément aux dispositions du Code général des collectivités territoriales.

Conformément à l'article L1411-5 du CGCT la commission de délégation de service public analyse les dossiers de candidature et dresse la liste des candidats admis à présenter une offre 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. 5212-4 du code du travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

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.

A ce titre, il apparaît opportun de confier le suivi de la phase de négociation à M. Michel GAUDEAU PACINI, Directeur Général Adjoint en charge de la stratégie, de l'innovation et de la transformation.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

**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} janvier 2023
au 31 décembre 2029**

RAPPORT D'ANALYSE DES CANDIDATURES

Mardi 2 août 2022

I. Rappel de l'objet de la consultation et de la procédure

I.1. Caractéristiques de la consultation

I.1.1. Objet de la convention

Chaque convention faisant l'objet de la présente procédure confiée au Délégué attributaire l'exploitation du service public de transport maritime de marchandises (incluant les matières dangereuses) et de passagers entre le port de Corse mentionné à l'annexe 1 de la convention et le port de Marseille au titre de la continuité territoriale (le service).

Chaque convention régit 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 :

- Ajaccio (Lot n° 1) ;
- Bastia (Lot n° 2) ;
- Porto-Vecchio (Lot n° 3) ;
- Propriano (Lot n° 4) ;
- Ile Rousse (Lot n° 5).

I.1.2. 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.

I.1.3. 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.

Une possibilité de prolongation pour une durée de 1 an est possible à l'initiative de la Collectivité de Corse.

I.1.4. Missions du Délégué

Le Délégué s'engage à :

- assurer le service au regard des capacités, horaires et fréquences prévues par l'annexe technique n° 1 avec les moyens présentés en annexe 3 (ou des moyens équivalents en cas d'indisponibilité ou de remplacement) de la convention ;
- tenir une comptabilité analytique propre à la convention distinguant dans l'ensemble des coûts, ceux affectés à l'exécution du service public 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 convention ;
- mettre en œuvre des dispositions pour assurer au mieux la continuité du service et accueillir et informer les clients en cas de perturbations du service ;
- 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 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.

I.1.5. Consistance de l'offre

Le Délégué réalise les services de transport public de marchandises et de passagers en respectant les horaires, fréquences et capacités définies en annexe des conventions entre Marseille et la Corse vers le port d'Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano et l'île Rousse.

Cette offre de service doit respecter les exigences minimales suivantes :

1 - LIGNE MARSEILLE - AJACCIO (LOT N° 1)

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 - Ajaccio.

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 (LOT N° 2)

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-PORTO-VECCHIO (LOT N° 3)

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	040

4 - MARSEILLE - PROPRIANO (LOT N° 4)

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 - ILE ROUSSE (LOT N° 5)

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 - L'Ile Rousse.

Horaires

Les horaires programmés répondent aux conditions suivantes :

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

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

Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire

Capacités minimales

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

Passagers	
Transport sanitaire	2
Convoyeurs	7
Total	9

Fret	
Total	700

I.2. Caractéristiques de la procédure

I.2.1. 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

I.2.2. 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).

I.2.3. Date limite de réception des candidatures et des offres

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

II. Analyse des candidatures

II.1. Ordre de réception des plis

Trois candidatures ont été réceptionnées avant la date limite de réception :

Ordre de réception	Nom des candidats
1	Corsica Linea
2	La Méridionale
3	Groupement conjoint Corsica Linea - La Méridionale

II.2. L'ouverture des plis par la commission de délégation de service public (mardi 26 juillet à 15h00)

Conformément à l'article 8 du règlement de la consultation, la commission mentionnée à l'article L. 1411-5 du CGCT visée ci-dessus ouvre et analyse les candidatures et dresse la liste des candidats admis à présenter une offre 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. 5212-4 du code du travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

La commission de délégation de service public s'est réunie le mardi 26 juillet 2022, à 15h. Le quorum ayant été atteint à l'ouverture de la séance, au cours des débats et lors du vote, la commission a pu valablement délibérer.

Les plis sont ouverts par le Président de la Commission, sous contrôle de Maître Philippe DE CASTELLI, Huissier de justice mandaté par l'Office des Transports de la Corse pour assister aux différentes réunions de la CDSP relatives à la présente consultation et en consigner les principales phases de leurs déroulements, outre le relevé exhaustif des documents contenus dans chacun des plis

Chaque pli comporte un support papier et 5 clés USB.

Les plis du candidat n° 1 Corsica Linea sont ouverts devant les membres présents de la CDSP et devant huissier de justice :

Le candidat n° 1 a déposé 4 plis : CANDIDATURE LOT 2, CANDIDATURE LOT 3, CANDIDATURE LOT 4, CANDIDATURE LOT 5.

Il est procédé à l'ouverture des enveloppes « CANDIDATURES ».

- L'enveloppe CANDIDATURE LOT 2 contient : 1 dossier papier et 5 clés USB « Corsica Linea » (identiques ; vérifiés par huissier).
- L'enveloppe CANDIDATURE LOT 3 contient : 1 dossier papier et 5 clés USB « Corsica Linea » (identiques ; vérifiés par huissier).

- L'enveloppe CANDIDATURE LOT 4 contient : 1 dossier papier et 5 clés USB « Corsica Linea » (identiques ; vérifiés par huissier).
- L'enveloppe CANDIDATURE LOT 5 contient : 1 dossier papier et 5 clés USB « Corsica Linea » (identiques ; vérifiés par huissier).

Les plis du candidat n° 2 La Méridionale sont ouverts devant les membres présents de la CDSP et devant huissier de justice :

Le candidat n° 2 a déposé 2 plis : CANDIDATURE LOT 3 et CANDIDATURE LOT 4.

Il est procédé à l'ouverture des enveloppes « CANDIDATURES »

- L'enveloppe CANDIDATURE LOT 3 contient : 1 dossier papier et 5 clés USB « La Méridionale » (identiques ; vérifiés par huissier).
- L'enveloppe CANDIDATURE LOT 4 contient : 1 dossier papier et 5 clés USB « La Méridionale » (identiques ; vérifiés par huissier).

Le pli du candidat n° 3 Corsica Linea - La Méridionale (Groupement conjoint) est ouverte devant les membres présents de la CDSP et devant huissier de justice :

L'huissier de justice procède à l'ouverture de l'enveloppe « CANDIDATURE ».

- L'enveloppe CANDIDATURE LOT 1 contient : 1 dossier papier et 5 clés USB (identiques ; vérifiés par huissier).

Les candidatures des différents candidats sont réparties entre les cinq lots comme suit :

Lot	Port desservi en Corse	DSP (pour mémoire)	Corsica Linea	Méridionale	Groupement *
1	Ajaccio	Fret accompagné Sanitaire 7/7			X
2	Bastia	Fret accompagné Sanitaire 7/7	X		
3	Porto Vecchio	Fret accompagné Sanitaire 3 / semaine	X	X	
4	Propriano	Passagers Fret accompagné Sanitaire 3 / semaine	X	X	
5	Ile Rousse	Fret accompagné Sanitaire 3 / semaine	X		

* Groupement conjoint Corsica Linea + Méridionale

II.3. Vérification des pièces exigées de la candidature

Les tableaux suivants recensent les pièces fournies par les candidats au regard de ceux exigés à l'article 5.1 du règlement de la consultation.

Candidat n° 1 Corsica Linea				
Pièces demandées dans le règlement de consultation	Lot n° 2	Lot n° 3	Lot n° 4	Lot n° 5
A. <u>Pièces administratives :</u>				
a) Acte de candidature signé par le candidat répondant seul ou en cas de Groupement par l'intégralité des membres et <u>indiquant la ligne pour laquelle il dépose une offre ;</u>	Oui	Oui	Oui	Oui
b) Le mandat éventuel accordé à un des membres du Groupement pour la signature de l'offre et signé par les membres du Groupement ;	Pas de groupement	Pas de groupement	Pas de groupement	Pas de groupement
c) Un extrait <i>k-bis</i> datant de moins de 3	Oui	Oui	Oui	Oui

mois à la date limite de remise des candidatures ou tout autre acte démontrant que le signataire des pièces a qualité pour représenter la personne morale concernée ;	(11 mai Directeur général : Pierre-Antoine VILLANOVA)	(11 mai Directeur général : Pierre-Antoine VILLANOVA)	(11 mai Directeur général : Pierre-Antoine VILLANOVA)	(11 mai Directeur général : Pierre-Antoine VILLANOVA)
d) La présentation du candidat seul ou de chacun des membres du groupement ;	Oui (seul)	Oui (seul)	Oui (seul)	Oui (seul)
e) Une déclaration sur l'honneur datée et signée attestant que le candidat : 1° Ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L. 3123-1 à L. 3123-5 du Code de la commande publique. 2° Que les renseignements et documents fournis à l'appui de sa candidature sont exacts.	Oui Datée du 1 ^{er} juillet 2022 signé par Pierre-Antoine VILLANOVA	Oui Datée du 1 ^{er} juillet 2022 signé par Pierre-Antoine VILLANOVA	Oui Datée du 1 ^{er} juillet 2022 signé par Pierre-Antoine VILLANOVA	Oui Datée du 1 ^{er} juillet 2022 signé par Pierre-Antoine VILLANOVA

<p>f) Une copie des certificats fiscaux et sociaux visés aux articles 1 et 2 de l'arrêté du 22 mars 2019 fixant la liste des impôts, taxes, contributions ou cotisations sociales donnant lieu à la délivrance de certificats pour l'attribution des contrats de la commande publique ;</p>	<p>Oui Attestation de régularité fiscales et sociales, déclaration URSAFF (Holding : régularité fiscale et URSAFF)</p>	<p>Oui Attestation de régularité fiscales et sociales, déclaration URSAFF (Holding : régularité fiscale et URSAFF)</p>	<p>Oui Attestation de régularité fiscales et sociales, déclaration URSAFF (Holding : régularité fiscale et URSAFF)</p>	<p>Oui Attestation de régularité fiscales et sociales, déclaration URSAFF (Holding : régularité fiscale et URSAFF)</p>
<p>g) Une attestation d'assurance couvrant la responsabilité civile professionnelle de l'entreprise pour l'année en cours de validité couvrant les activités objet de la convention ;</p>	<p>Oui (Allianz) Activité garantie : exploitation et gestion d'une compagnie de navigation comprenant les activités relevant du seul risque exploitation (1) les activités relevant du risque exploitation et après livraison des produits et/ou achèvement de travaux, les activités relevant du risque exploitation et de la RC professionnelle. Assurance couvre corps et machine, protection et indemnité, responsabilité</p>	<p>Oui (Allianz) Activité garantie : exploitation et gestion d'une compagnie de navigation comprenant les activités relevant du seul risque exploitation (1) les activités relevant du risque exploitation et après livraison des produits et/ou achèvement de travaux, les activités relevant du risque exploitation et de la RC professionnelle. Assurance couvre corps et machine, protection et indemnité, responsabilité</p>	<p>Oui (Allianz) Activité garantie : exploitation et gestion d'une compagnie de navigation comprenant les activités relevant du seul risque exploitation (1) les activités relevant du risque exploitation et après livraison des produits et/ou achèvement de travaux, les activités relevant du risque exploitation et de la RC professionnelle. Assurance couvre corps et machine, protection et indemnité, responsabilité</p>	<p>Oui (Allianz) Activité garantie : exploitation et gestion d'une compagnie de navigation comprenant les activités relevant du seul risque exploitation (1) les activités relevant du risque exploitation et après livraison des produits et/ou achèvement de travaux, les activités relevant du risque exploitation et de la RC professionnelle. Assurance couvre corps et machine, protection et indemnité, responsabilité</p>

	contractuelle les navires sont assurés	contractuelle les navires sont assurés	contractuelle les navires sont assurés	contractuelle les navires sont assurés
h) La confirmation de l'adresse unique de courriel du candidat ou du Groupement communiqué lors de l'identification sur la plateforme électronique prévue à l'article 4.2. du règlement de la consultation ;	Oui jaudouy@corsicalinea.com	Oui jaudouay@corsicalinea.com	Oui jaudouy@corsicalinea.com	Oui jaudouy@corsicalinea.com
i) Preuve du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail	Oui Attestation sur l'honneur	Oui Attestation sur l'honneur	Oui Attestation sur l'honneur	Oui Attestation sur l'honneur
j) Si le candidat est en procédure de sauvegarde, de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire, la copie du ou des jugements prononcés à cet effet (ou leurs équivalents pour les candidats étrangers non établis en	Néant	Néant	Néant	Néant

<p>France) ainsi qu'une note démontrant qu'il est en mesure d'exécuter la convention compte tenu des règles applicables en matière de poursuite des activités dans le cadre de ces situations.</p>				
<p>B. <u>Pièces techniques et professionnelles</u> k) Déclaration des moyens en personnel en précisant : le nombre, leur fonction, la proportion de contrats à durée déterminée et indéterminée et de temps complets ou partiels,</p>	<p>Oui Pas de mention des temps complet et partiels</p>	<p>Oui Pas de mention des temps complet et partiels</p>	<p>Oui Pas de mention des temps complet et partiels</p>	<p>Oui Pas de mention des temps complet et partiels</p>
<p>l) Le nombre de navires en précisant leur date de première mise en circulation, leur pavillon, leur immatriculation, leur capacité (PAX et roll) et si le candidat en est propriétaire ou</p>	<p>Oui Mention des capacités FRET Pas de mention des capacités ROLL</p>	<p>Oui Mention des capacités FRET Pas de mention des capacités ROLL</p>	<p>Oui Mention des capacités FRET Pas de mention des capacités ROLL</p>	<p>Oui Mention des capacités FRET Pas de mention des capacités ROLL</p>

locataire				
<p>m) La déclaration des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature</p>	<p>Oui La déclaration détaille la politique de maintenance mise en place pour garantir une disponibilité optimale des navires tout en réduisant les coûts. La déclaration précise également les moyens de réalisation du suivi de la maintenance ainsi que les outils de la maintenance. Par ailleurs, du matériel et des outillages sont disponible à quai et à terre. Enfin, la déclaration décline les opérations de maintenance par niveaux.</p>	<p>Oui La déclaration détaille la politique de maintenance mise en place pour garantir une disponibilité optimale des navires tout en réduisant les coûts. La déclaration précise également les moyens de réalisation du suivi de la maintenance ainsi que les outils de la maintenance. Par ailleurs, du matériel et des outillages sont disponible à quai et à terre. Enfin, la déclaration décline les opérations de maintenance par niveaux.</p>	<p>Oui La déclaration détaille la politique de maintenance mise en place pour garantir une disponibilité optimale des navires tout en réduisant les coûts. La déclaration précise également les moyens de réalisation du suivi de la maintenance ainsi que les outils de la maintenance. Par ailleurs, du matériel et des outillages sont disponible à quai et à terre. Enfin, la déclaration décline les opérations de maintenance par niveaux.</p>	<p>Oui La déclaration détaille la politique de maintenance mise en place pour garantir une disponibilité optimale des navires tout en réduisant les coûts. La déclaration précise également les moyens de réalisation du suivi de la maintenance ainsi que les outils de la maintenance. Par ailleurs, du matériel et des outillages sont disponible à quai et à terre. Enfin, la déclaration décline les opérations de maintenance par niveaux.</p>
<p>n) Une liste de références pour l'exploitation de services similaires (montant, date d'exécution, nature des prestations et identité du donneur d'ordre sauf confidentialité) de ces trois dernières années ou de toute autre référence</p>	<p>Oui Les montants sont des recettes brutes</p>	<p>Oui Les montants sont des recettes brutes</p>	<p>Oui Les montants sont des recettes brutes</p>	<p>Oui Les montants sont des recettes brutes</p>

démontrant la capacité à assurer l'exécution du service public				
C. <u>Pièces financières</u> o) Le chiffre d'affaires annuel global et le résultat net sur les trois derniers exercices clos ainsi que la part correspondant aux prestations objet de la convention de délégation de service public	Oui + CA de la Holding	Oui + CA de la Holding	Oui + CA de la Holding	Oui + CA de la Holding
p) La répartition du capital social de chaque société membre du Groupement éventuel	Oui Le capital est de 3.000.000 euros divisés en 30. 000 actions d'une valeur de 100 euros chacune.	Oui Le capital est de 3.000.000 euros divisés en 30. 000 actions d'une valeur de 100 euros chacune.	Oui Le capital est de 3.000.000 euros divisés en 30. 000 actions d'une valeur de 100 euros chacune.	Oui Le capital est de 3.000.000 euros divisés en 30. 000 actions d'une valeur de 100 euros chacune.
q) Les bilans ou extraits de bilan des sociétés des trois derniers exercices clos lorsque leur établissement est imposé par la loi.	Oui Le livrable fourni comprend les exercices 2018/2019/2020/2021. Pour l'exercice de 2018 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding	Oui Le livrable fourni comprend les exercices 2018/2019/2020/2021. Pour l'exercice de 2018 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding	Oui Le livrable fourni comprend les exercices 2018/2019/2020/2021. Pour l'exercice de 2018 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding	Oui Le livrable fourni comprend les exercices 2018/2019/2020/2021. Pour l'exercice de 2018 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding

	<p>Pour l'exercice de 2019 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding et Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial pour Corsica Linea</p> <p>Pour l'exercice de 2020 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding et Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial pour Corsica Linea</p> <p>Pour l'exercice de 2021 : Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial</p>	<p>Pour l'exercice de 2019 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding et Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial pour Corsica Linea</p> <p>Pour l'exercice de 2020 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding et Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial pour Corsica Linea</p> <p>Pour l'exercice de 2021 : Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial</p>	<p>Pour l'exercice de 2019 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding et Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial pour Corsica Linea</p> <p>Pour l'exercice de 2020 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding Et Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial pour Corsica Linea</p> <p>Pour l'exercice de 2021 : Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial</p>	<p>Pour l'exercice de 2019 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding + Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial pour Corsica Linea</p> <p>Pour l'exercice de 2020 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding et Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial pour Corsica Linea</p> <p>Pour l'exercice de 2021 : Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial</p>
--	--	--	--	---

Candidat n° 2 La Méridionale		
Pièces demandées dans le règlement de consultation	Lot n° 3	Lot n° 4
A. <u>Pièces administratives</u> :		
a) Acte de candidature signé par le candidat répondant seul ou en cas de Groupement par l'intégralité des membres et <u>indiquant la ligne pour laquelle il dépose une offre</u> ;	Oui	Oui
b) Le mandat éventuel accordé à un des membres du Groupement pour la signature de l'offre et signé par les membres du Groupement ;	Pas de groupement	Pas de groupement
c) Un <u>extrait k-bis</u> datant de moins de 3 mois à la date limite de remise des candidatures ou tout autre acte démontrant que le signataire des pièces a qualité pour représenter la personne morale concernée ;	Oui 29 juin Directeur général - Administrateur : Benoît DEHAYE	Oui 29 juin Directeur général - Administrateur : Benoît DEHAYE
d) La présentation du candidat seul ou de chacun des membres du groupement ;	Oui (seul)	Oui (seul)
e) Une déclaration sur l'honneur datée et signée attestant que le candidat :		
1° Ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L 3123-1 à L 3123-5 du code de la commande publique.	Oui Attestation sur l'honneur du 30 juin 2022, signée par Benoît DEHAYE	Oui Attestation sur l'honneur du 30 juin 2022, signée par Benoît DEHAYE
2° Que les renseignements et documents fournis à l'appui de sa candidature sont exacts.		

<p>f) Une copie des certificats fiscaux et sociaux visés aux articles 1 et 2 de l'arrêté du 22 mars 2019 fixant la liste des impôts, taxes, contributions ou cotisations sociales donnant lieu à la délivrance de certificats pour l'attribution des contrats de la commande publique ;</p>	<p>Oui Attestation de régularité fiscale (attestation fiscale de paiement de l'IS, paiement de la TVA, dépôt des déclarations de résultats et de TVA), Attestation pour l'ensemble des établissements (Marseille et Ajaccio) de fourniture des déclarations et de paiement des cotisations sociales (personnels sédentaires et navigants (sécurité sociale, assurance chômage et allocation familiale)</p>	<p>Oui Attestation de régularité fiscale (attestation fiscale de paiement de l'IS, paiement de la TVA, dépôt des déclarations de résultats et de TVA), Attestation pour l'ensemble des établissements (Marseille et Ajaccio) de fourniture des déclarations et de paiement des cotisations sociales (personnels sédentaires et navigants (sécurité sociale, assurance chômage et allocation familiale)</p>
<p>g) Une attestation d'assurance couvrant la responsabilité civile professionnelle de l'entreprise pour l'année en cours de validité couvrant les activités objet de la convention ;</p>	<p>Oui Assurance datée du 27.01.2022 Assurances précise les activités de l'assuré (la Méridionale). Les navires dont la Méridionale à la garde ou qu'il exploite sous sa responsabilité sont garantis par des polices de types Corps de navire, des responsabilités civile préjudice et indemnisation.</p>	<p>Oui Assurance datée du 27.01.2022 Assurances précise les activités de l'assuré (la Méridionale). Les navires dont la Méridionale à la garde ou qu'il exploite sous sa responsabilité sont garantis par des polices de types Corps de navire, des responsabilités civile préjudice et indemnisation.</p>
<p>h) La confirmation de l'adresse unique de courriel du candidat ou du Groupement communiqué lors de l'identification sur la plateforme électronique prévue à l'article 4.2. du règlement de la consultation ;</p>	<p>Oui yann.birgand@lameridionale.fr</p>	<p>Oui yann.birgand@lameridionale.fr</p>

i) Preuve du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail	Oui Avec attestation URSSAF	Oui Avec attestation URSSAF
j) Si le candidat est en procédure de sauvegarde, de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire, la copie du ou des jugements prononcés à cet effet (ou leurs équivalents pour les candidats étrangers non établis en France) ainsi qu'une note démontrant qu'il est en mesure d'exécuter la convention compte tenu des règles applicables en matière de poursuite des activités dans le cadre de ces situations.	Néant	Néant
B. <u>Pièces techniques et professionnelles</u> k) Déclaration des moyens en personnel en précisant : le nombre, leur fonction, la proportion de contrats à durée déterminée et indéterminée et de temps complets ou partiels,	Oui Pas de mentions des emplois à temps plein et à temps partiel	Oui Pas de mentions des emplois à temps plein et à temps partiel
l) Le nombre de navires en précisant leur date de première mise en circulation, leur pavillon, leur immatriculation, leur capacité (PAX et roll) et si le candidat en est propriétaire ou locataire	Oui	Oui
m) La déclaration des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature	Oui Renvoi au document 5.1.B.I	Oui Renvoi au document 5.1.B.I
n) Une liste de références pour l'exploitation de services similaires (montant, date d'exécution, nature des prestations et identité du donneur d'ordre sauf confidentialité) de ces trois dernières années ou de toute autre référence démontrant la capacité à assurer l'exécution du service public	Oui	Oui
C. <u>Pièces financières</u> o) Le chiffre d'affaires annuel global et le résultat net sur les trois derniers exercices clos ainsi que la part	Oui	Oui

correspondant aux prestations objet de la convention de délégation de service public		
p) La répartition du capital social de chaque société membre du Groupement éventuel	<p>Oui</p> <p>Le capital de la Méridionale est réparti entre la compagnie méridionale de participation CMP (98,98 %) et la méridionale expansion FCPE (1,02 %)</p>	<p>Oui</p> <p>Le capital de la Méridionale est réparti entre la compagnie méridionale de participation CMP (98,98 %) et la méridionale expansion FCPE (1,02 %)</p>
q) Les bilans ou extraits de bilan des sociétés des trois derniers exercices clos lorsque leur établissement est imposé par la loi.	<p>Oui</p> <p>Rapport des CAC sur les comptes annuels (2019, 2020, 2021)</p> <p>Rapport spécial des CAC sur les convention réglementé (2019, 2020, 2021)</p>	<p>Oui</p> <p>Rapport des CAC sur les comptes annuels (2019, 2020, 2021)</p> <p>Rapport spécial des CAC sur les convention réglementé (2019, 2020, 2021)</p>
<p>Documents complémentaires- Capacités des tiers : production des documents demandés aux points 5.1.d) et e) du RC</p> <p>d) présentation du candidat seul ou chacun des membres du groupement</p> <p>e) une déclaration sur l'honneur datée et signée attestant que le candidat :</p> <p>1° Ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L. 3123-1 à L. 3123-5 du code de la commande publique</p> <p>Conformément à l'article R. 3123-17 du code de la commande publique, la convention ne pourra être attribuée au candidat pressenti comme Délégitaire que sous réserve qu'il produise l'ensemble de tout document attestant qu'il ne</p>	<p>Attestation relative à la capacité des tiers</p> <p>OK</p> <p>KBis des tiers (Compagnie Méridionale de manutention, Société d'acconage Porto Vecchiaise</p> <p>Déclaration de mise à disposition (CMM, SAPV)</p> <p>Attestation de non-exclusion (CMM, SAPV)</p>	<p>Attestation relative à la capacité des tiers</p> <p>OK</p> <p>KBis des tiers (Compagnie Méridionale de manutention, Société d'acconage Porto Vecchiaise</p> <p>Déclaration de mise à disposition (CMM, SAPV)</p>

<p>fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue à l'article L. 3123-1 à L. 3123-14 du code de la commande publique ;</p> <p>2° Que les renseignements et documents fournis à l'appui de sa candidature sont exacts.</p>		
--	--	--

Candidat n° 3 Corsica Linea & La Méridionale (Groupement conjoint)	
Pièces demandées dans le règlement de consultation	Lot n° 1
A. <u>Pièces administratives</u> :	
a) Acte de candidature signé par le candidat répondant seul ou en cas de Groupement par l'intégralité des membres et <u>indiquant la ligne pour laquelle il dépose une offre</u> ;	Oui Acte de candidature commune
b) Le mandat éventuel accordé à un des membres du Groupement pour la signature de l'offre et signé par les membres du Groupement ;	La Méridionale donne mandat a Corsica Linéa pour la représenter
c) Un extrait <i>k-bis</i> datant de moins de 3 mois à la date limite de remise des candidatures ou tout autre acte démontrant que le signataire des pièces a qualité pour représenter la personne morale concernée ;	Oui LM 29 juin CL 11 mai
d) La présentation du candidat seul ou de chacun des membres du groupement ;	Oui (Deux présentations distinctes)
e) Une déclaration sur l'honneur datée et signée attestant que le candidat :	
1° Ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L. 3123-1 à L. 3123-5 du code de la commande publique.	Oui (Deux attestations distinctes)
2° Que les renseignements et documents fournis à l'appui de sa candidature sont exacts.	
f) Une copie des certificats fiscaux et sociaux visés aux articles 1 et 2 de l'arrêté du 22 mars 2019 fixant la liste des impôts, taxes, contributions ou cotisations sociales donnant lieu à la délivrance de certificats pour	Oui Pour CL : Attestation de régularité fiscales et sociales, déclaration URSAFF (Holding : régularité fiscale et URSAFF)

l'attribution des contrats de la commande publique ;	Pour LM : Attestation de régularité fiscale (IS, TVA, déclarations de résultats et de TVA) Attestation pour l'ensemble des établissements (Sécurité sociale, assurance chômage, allocation familiale)
g) Une attestation d'assurance couvrant la responsabilité civile professionnelle de l'entreprise pour l'année en cours de validité couvrant les activités objet de la convention ;	Oui (Pour les deux entreprises membres du groupement)
h) La confirmation de l'adresse unique de courriel du candidat ou du Groupement communiqué lors de l'identification sur la plateforme électronique prévue à l'article 4.2. du règlement de la consultation ;	Oui (Pour les deux)
i) Preuve du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail	Oui Pour CL : Attestation sur l'honneur Pour LM : attestation sur l'honneur et fiche URSAFF
j) Si le candidat est en procédure de sauvegarde, de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire, la copie du ou des jugements prononcés à cet effet (ou leurs équivalents pour les candidats étrangers non établis en France) ainsi qu'une note démontrant qu'il est en mesure d'exécuter la convention compte tenu des règles applicables en matière de poursuite des activités dans le cadre de ces situations.	Néant
B. <u>Pièces techniques et professionnelles</u> k) Déclaration des moyens en personnel en précisant : le nombre, leur fonction, la proportion de contrats à durée déterminée et indéterminée et de temps complets ou partiels,	Oui (Pour les deux) Pour LM : Pas de mentions des emplois à temps plein et à temps partiel.
l) Le nombre de navires en précisant leur date de	Oui

première mise en circulation, leur pavillon, leur immatriculation, leur capacité (PAX et roll) et si le candidat en est propriétaire ou locataire	<u>Pour CL</u> : ne mentionne pas les capacités roll, uniquement les capacités PAX <u>Pour LM</u> : uniquement les capacités frets (pas de référence au PAX/ roll)
m) La déclaration des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature	Oui Pour les deux (LM renvoi au documents 5.1.B.I)
n) Une liste de références pour l'exploitation de services similaires (montant, date d'exécution, nature des prestations et identité du donneur d'ordre sauf confidentialité) de ces trois dernières années ou de toute autre référence démontrant la capacité à assurer l'exécution du service public	Oui (Pour les deux)
C. <u>Pièces financières</u> o) Le chiffre d'affaires annuel global et le résultat net sur les trois derniers exercices clos ainsi que la part correspondant aux prestations objet de la convention de délégation de service public	Oui (Pour les deux)
p) La répartition du capital social de chaque société membre du Groupement éventuel	Oui (Pour les deux)
q) Les bilans ou extraits de bilan des sociétés des trois derniers exercices clos lorsque leur établissement est imposé par la loi.	Oui (Pour les deux)
Documents complémentaires- Capacités des tiers : production des documents demandés aux points 5.1.d et e du RC d) présentation du candidat seul ou chacun des membres du groupement e) une déclaration sur l'honneur datée et signée attestant que le candidat :	Uniquement La Méridionale Attestation relative à la capacité des tiers OK KBis des tiers (Compagnie Méridionale de manutention, Société d'acconage Porto Vecchiaise) Déclaration de mise à disposition (CMM, SAPV) Attestation de non-exclusion (CMM, SAPV)

<p>1° Ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L. 3123-1 à L. 3123-5 du code de la commande publique</p> <p>Conformément à l'article R. 3123-17 du code de la commande publique, la convention ne pourra être attribuée au candidat pressenti comme Délégitaire que sous réserve qu'il produise l'ensemble de tout document attestant qu'il ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue à l'article L. 3123-1 à L. 3123-14 du code de la commande publique ;</p> <p>2° Que les renseignements et documents fournis à l'appui de sa candidature sont exacts.</p>	
---	--

II.4. Analyse des candidatures au regard des dispositions de l'article 9 du règlement de la consultation et critères de sélection mentionnés à l'article L. 1411-5 du CGCT

Les candidatures étant complètes, elles sont appréciées au regard des dispositions de l'article 9 du règlement de la consultation et des critères de sélection fixées par l'article L. 1411-5 du CGCT qui sont les suivants :

- Garanties professionnelles et financières
- Le respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail et
- L'aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

II.4.1. Garanties professionnelles et respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés et de l'aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public

Candidat n° 1 - Corsica Linea

- a) Déclaration des moyens en personnel en précisant : le nombre, leur fonction, la proportion de contrats à durée déterminée et indéterminée et de temps complets ou partiels

Le personnel de la société Corsica Linea est réparti entre un personnel dit sédentaire et un équipage.

Le personnel sédentaire de Corsica Linea comprend 292 personnes (241 CDI + 51 CDD) répartis comme :

- Cadres : 74
- Employés : 93
- Agents de maîtrise : 103
- Ouvriers : 22

La société Corsica Linea dispose en interne des compétences et des services permettant d'opérer les navires :

- Gestion commerciale
- Gestion RH (équipages)
- Gestion technique
- Gestion des opérations

La structure et les effectifs de l'armement sont adaptés à la gestion par Corsica Linea sur l'ensemble des lots de la concession pour lesquels la société a déposé une candidature (lot 1 en groupement, ainsi que les lots 2, 3, 4 et 5 seule).

L'équipage de la société Corsica Linea est de 1 370 personnes dont 777 en CDI et 593 personnes en CDD :

- 215 officiers (169 CDI + 46 CDD)
- 266 marins pont (179 CDI + 87 CDD)
- 174 marins machine (114 CDI + 60 CDD)
- 715 personnel hôtelier / services généraux (315 CDI + 400 CDD)

Les effectifs de navigants dont les fonctions à bord des navires en flotte sont celles qui sont nécessaires pour armer et opérer des navires RoPax sont suffisamment fournis pour que le candidat puisse armer des navires sur l'ensemble des lots de la DSP pour lesquels la société fait acte de candidature (lot 1 en groupement, ainsi que les lots 2, 3, 4 et 5 seule).

- b) Le candidat fait valoir une attestation de conformité (AGEFIPH) à l'emploi des travailleurs handicapés, des mutilés de guerre et assimilés.

Le candidat produit une attestation sur l'honneur.

- c) Le nombre de navires en précisant leur date de première mise en circulation, leur pavillon et leur immatriculation, leur capacité (PAX et roll) et si le candidat en est propriétaire ou locataire

Corsica Linea dispose de 9 navires dont 7 RoPax et 2 Car ferries aux capacités cohérentes pour répondre au besoin exprimé par la concession (passagers et roulage).

Des 9 navires de Corsica Linea, 5 sont en propriété et 4 d'entre eux sont affrétés. L'ensemble des navires est sous pavillon français.

Le panachage entre navires en propriété et navires affrétés (en mettant de côté les affrétés dans la cadre d'un montage de financement par SPV) est cohérent avec la pratique du marché.

Le type, les capacités opérationnelles et le nombre des navires exploités par la société Corsica Linea sous pavillon français montrent que Corsica Linea a la capacité d'opérer les navires pour assurer le service attendu sur l'ensemble des lots de la DSP pour lesquels la société fait acte de candidature (lot 1 en groupement, ainsi que les lots 2, 3, 4 et 5 seule).

Nom du navire	Âge	PAX	roll (ml)	Statut	Pavillon	Immatriculation
Méditerranée	33 ans	2772	679 ml	propriété	France	IMO9211511
Jean Nicoli	24 ans	1320	2304 ml	propriété	France	IMO9161948
Paglia Orba	28 ans	592	2100 ml	propriété	France	IMO9050826
Monte D'Oro	31 ans	530	1616 ml	propriété	France	IMO8911516

Nom du navire	Âge	PAX	roll (ml)	Statut	Pavillon	Immatriculation
Pascal Paoli	19 ans	654	2300 ml	Affrété (crédit-bail fiscal)	France	IMO9247510
Danielle Casanova	20 ans	2400	1027 ml	propriété	France	IMO9230476
Vizzavona	33 ans	815	2459 ml	affrété	France	IMO0138006
Nepita	20 ans	1200	1924 ml	affrété	France	IMO921511
A Galeotta	11/2022	920	2559 ml	Affrété (crédit-bail fiscal)	France	IMO9891749

d) La déclaration des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature

Corsica Linea propose plusieurs solutions afin de permettre l'exécution des prestations de la concession et assurer la continuité du service public. A ce titre, Corsica Linea détaille :

1. Sa politique de maintenance, afin de garantir une disponibilité optimale des navires et réduire les coûts

La réalisation de cet objectif passe par la mise en place de différents mécanismes fondés sur les retours d'expériences ainsi que l'analyse des incidents mais également une maintenance préventive établie en fonction des données « constructeur ».

Afin de veiller à la bonne réalisation de ces opérations, une équipe qualifiée de pluridisciplinaire par Corsica Linea intervient sur les opérations précitées. Cette équipe est composée d'ingénieurs, d'experts de la maintenance et d'officiers.

Une réduction des coûts est également évoquée par Corsica Linea passant par l'amélioration de la productivité des interventions (planification et préparation des activités de façon annuelle, mensuelle, hebdomadaire et quotidienne). Par ailleurs, le budget de la maintenance est négocié au titre des marchés pluriannuel avec un objectif de résultat.

Corsica Linea prévoit également de favoriser le stock chez le fournisseur.

2. Les moyens de réalisation du suivi de la maintenance par une internalisation des moyens (cellule Superintendance, cellule Projets et politique de maintenance, cellule Soutien technique aux navires),

Corsica Linea assure une maintenance avec des compétences techniques en interne avec l'aide d'une Direction technique composée d'ingénieur généralistes, des experts

de la maintenance navale, des officiers de la Marine marchande et des équipes opérationnelles.

Cette direction est divisée en 3 entités majeures :

- une cellule de superintendance chargé de la conformité technique et réglementaire des navires et assure le suivi des plans de maintenance
 - une cellule projet et politique de maintenance mettant en place les bonnes pratiques et procédures de maintenances techniques
 - une cellule de soutien technique aux navires intervenant notamment sur les opérations de maintenance curative ou préventive. Cette cellule permet également le stockage de pièces dont le délai d'approvisionnement est long pouvant impacter la disponibilité du navire.
3. Les outils de la maintenance (gestion de la maintenance assistée par ordinateur GMAO, outils de maintenance à terre : ateliers, magasins, plateforme logistique)

Corsica Linea est équipé d'un logiciel de Gestion de la Maintenance Assistée par Ordinateur dit « GMAO ».

Ce logiciel permet de maintenir les navires conforme aux spécifications pour lesquelles ils ont été conçus, de manière efficace et économique.

Pour Corsica Linea, le logiciel GMAO est un outil d'aide à la décision notamment pour la maîtrise des coûts, l'optimisation des stocks, de garantir la traçabilité des opérations réglementaires et enfin de capitaliser le retour d'expérience.

Par ailleurs, Corsica Linea met également des outils de maintenance à terre, passant notamment par

- les ateliers de maintenance dans des hangar industriel de 3 000 m²
- un magasin de pièce détaché
- une plateforme logistique disposant d'une aire de stockage de 800 m²

4. Le matériel et outillage disponibles à quai et à terre

Corsica Linea dispose à quai comme à terre de tout le matériel et l'outillage nécessaire à l'accès aux navires et à l'exécution de la maintenance. Le matériel à quai permet une intervention rapide en cas de besoin.

5. La déclinaison des opérations de maintenance par niveau

Corsica Linea met en place cinq niveaux de maintenance :

- la maintenance de niveau 1 & 2 ainsi qu'une partie de la maintenance de niveau 3 (en particulier l'activité « Identification et diagnostic de pannes ») est à réaliser par les équipes du bord ;
- la maintenance de niveau 3 & 4 ainsi qu'une partie de la maintenance de niveau 5 est confiée aux intervenants à terre (ateliers Corsica Linea, entreprises extérieures) ;

- une partie de la maintenance de niveau 4, ainsi que la maintenance de niveau 5 sont confiées aux entreprises spécialisées, aux constructeurs, ainsi qu'aux chantiers pour la gestion et la réalisation des arrêts techniques.

La déclaration des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature de Corsica Linea ainsi que les modalités de maintenance démontrent la capacité de Corsica Linea à opérer sur l'ensemble des lots de la DSP pour lesquels la société fait acte de candidature (lot 1 en groupement, ainsi que les lots 2, 3, 4 et 5 seule).

- e) Une liste de références pour l'exploitation de services similaires (montant, date d'exécution, nature des prestations et identité du donneur d'ordre sauf confidentialité) de ces trois dernières années ou de toute autre référence démontrant la capacité à assurer l'exécution du service public

La société Corsica Linea présente les prestations réalisées « depuis janvier 2016 » dans le cadre des conventions de délégation de services publics émanant de l'OTC.

Les montants indiqués sont les recettes brutes totales de chaque prestation (passagers, auto-passagers et ML & autos-commerce).

Corsica Linea assure l'exploitation de plusieurs lignes :

- 3 lignes tout au long de l'année sur la Corse (Ajaccio, Bastia, Ile Rousse) ;
- 2 lignes tout au long de l'année sur le Maghreb ;
- 2 lignes saisonnières.

Corsica Linea exerce des activités de fret et de passagers (RoPax).

L'activité de la société Corsica Linea, les volumes traités (fret et passager) ainsi que le fait d'avoir été et d'être opérateur de DSP démontrent la capacité de Corsica Linea à opérer sur l'ensemble des lots de la DSP pour lesquels la société fait acte de candidature (lot 1 en groupement, ainsi que les lots 2, 3, 4 et 5 seule).

Corsica Linea fait valoir 5 lignes :

Desserte	Traversées					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Marseille - Ajaccio - Marseille	354	366	370	269	664	375
Marseille - Bastia - Marseille	356	364	364	269	707	651
Marseille - Ile Rousse - Marseille	259	273	291	224	236	266
Marseille - Propriano - Marseille	6	4	0	4	0	2
Marseille - Porto Vecchio - Marseille	168	255	283	206	0	235

L'analyse des données techniques et professionnelles fournies par le candidat Corsica Linea permet de garantir que celui-ci dispose des moyens nautiques et

humains nécessaires à la bonne exploitation des lots n° 2,3,4 et 5 dans le cadre du service public du transport maritime entre la Corse et le continent français.

Le candidat dispose ainsi de l'aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

Candidat n° 2 - La Méridionale

- a) Déclaration des moyens en personnel en précisant : le nombre, leur fonction, la proportion de contrats à durée déterminée et indéterminée et de temps complets ou partiels

Aucune précision n'est apportée par le candidat sur le nombre d'employés personnel sédentaire.

La Méridionale dresse une liste des effectifs par fonctions principale et d'effectif par service. La Méridionale ne précise par les proportions des emplois à temps plein et à temps partiel.

La Méridionale déclare 357 employés CDI et 87 CDD.

La candidature présentée par La Méridionale ne détaille pas les effectifs des sédentaires.

La Méridionale dispose en interne des compétences et des services permettant d'opérer sur les navires :

- Gestion commerciale
- Gestion RH
- Gestion technique
- Gestion des opérations

La structure de la société est adaptée à la gestion par La Méridionale des lots de la DSP pour lesquels la société se porte candidate (lot 1 en groupement et les lots 3 et 4 seule).

L'équipage est composé de 444 personnes dont 357 en CDI et 87 en CDD :

- officiers
- marins pont
- marins machine
- personnel hôtelier / services généraux

Les effectifs de navigants dont les fonctions à bord des navires en flotte sont celles qui sont nécessaires pour armer et opérer des navires RoPax sont suffisamment fournis pour que le candidat puisse armer des navires sur les lots de la DSP pour lesquels la société se porte candidat (lot 1 en groupement et les lots 3 et 4 seule).

- b) Le candidat fait valoir une attestation de conformité (AGEFIPH) à l'emploi des travailleurs handicapés, des mutilés de guerre et assimilés

Le candidat produit une attestation sur l'honneur et une attestation URSAFF.

- c) Le nombre de navires en précisant leur date de première mise en circulation, leur pavillon et leur immatriculation, leur capacité (PAX et roll) et si le candidat en est propriétaire ou locataire

La Méridionale dispose de 4 RoPax, tous sous pavillons français aux capacités cohérentes avec le besoin exprimé pour répondre à la DSP (passagers et roulage).

Ces 4 navires sont la propriété directe de la Méridionale ou du groupe auquel appartient la Méridionale.

Le type, les capacités opérationnelles et le nombre des navires exploités par la société sous pavillon français montrent que La Méridionale a la capacité d'opérer les navires pour assurer le service attendu sur l'ensemble des lots de la DSP pour lesquels la société fait acte de candidature (lot 1 en groupement et les lots 3 et 4 seule).

Nom du navire	Âge	PAX	roll (ml)	Statut	Pavillon	Immatriculation
Pelagos	25 ans	270	2044 ml	propriété	France	IMO9136034
Girolata	23 ans	811	1500 ml	propriété	France	IMO9088859
Piana	7 ans	799	2204 ml	affrété à SNC Piana	France	IMO9526332
Kallisté	29 ans	669	2034 ml	propriété	France	IMO9050618

- d) La déclaration des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature

La Méridionale fait valoir sa qualité d'attributaire de la DSP depuis 1975 et présente de manière très succincte (1 page) les moyens techniques complémentaires aux moyens nautiques : atelier pour l'entretien réparation des navires, service informatique.

La Méridionale précise que ses navires sont sa pleine propriété et donc parfaitement adaptés, ils ont été conçus ou acquis d'occasion pour répondre aux exigences du service public.

- e) Une liste de références pour l'exploitation de services similaires (montant, date d'exécution, nature des prestations et identité du donneur d'ordre sauf confidentialité) de ces trois dernières années ou de toute autre référence démontrant la capacité à assurer l'exécution du service public

La Méridionale fait valoir sa desserte continue de la Corse depuis l'origine, avec un modèle bâti depuis 1988 autour de l'exploitation de navires mixtes.

En 2021, la Méridionale exploite 3 lignes opérées sur la Corse (Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano)

La Méridionale a une activité de fret et de Passagers (RoPax).

L'activité de la société, les volumes traités (fret et passager) ainsi que le fait d'avoir été et d'être opérateur de DSP démontrent la capacité de La Méridionale à opérer l'ensemble des lots de la DSP pour lesquels la société fait acte de candidature (lots 3 et 4 seule et 1 en groupement).

L'analyse des données techniques et professionnelles fournies par la Méridionale permet de garantir que celle-ci dispose des moyens nautiques et humains nécessaires à la bonne exploitation des lots n° 3 et 4 dans le cadre du service public du transport maritime entre la Corse et le continent français. Le candidat dispose ainsi de l'aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

Candidat n° 3 - Groupement conjoint (Corsica Linea & La Méridionale)

- a) Déclaration des moyens en personnel en précisant : le nombre, leur fonction, la proportion de contrats à durée déterminée et indéterminée et de temps complets ou partiels

Le groupement reprend les effectifs de Corsica Linea et de La Méridionale énoncés pour le candidat 1 (Corsica Linea) et le candidat 2 (La Méridionale).

- b) Le candidat fait valoir une attestation de conformité (AGEFIPH) à l'emploi des travailleurs handicapés, des mutilés de guerre et assimilés.

Le groupement produit les mêmes justificatifs que pour les candidats 1 et 2 à savoir attestation sur l'honneur pour Corsica Linea et pour la Méridionale les attestations URSSAF (déclarations sociales et paiement des cotisations).

- c) Le nombre de navires en précisant leur date de première mise en circulation, leur pavillon et leur immatriculation, leur capacité (PAX et roll) et si le candidat en est propriétaire ou locataire

Il s'agit des mêmes références que pour les candidats 1 et 2.

- d) La déclaration des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature

Il s'agit des mêmes déclarations des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature que pour les candidats 1 et 2.

- e) Une liste de références pour l'exploitation de services similaires (montant, date d'exécution, nature des prestations et identité du donneur d'ordre sauf confidentialité) de ces trois dernières années ou de toute autre référence démontrant la capacité à assurer l'exécution du service public

Il s'agit des mêmes références que pour les candidats 1 et 2

L'analyse des données techniques et professionnelles fournies par le groupement permet de garantir que celui-ci dispose des moyens nautiques et humains nécessaires à la bonne exploitation du lot n° 1 dans le cadre du service public du transport maritime entre la Corse et le continent français. Le candidat dispose ainsi de l'aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

* *
*

En conclusion, les trois candidats ayant déposé une candidature :

- Candidat 1 : Corsica Linea
- Candidat 2 : La Méridionale
- Candidat 3 : Le groupement conjoint Corsica Linea / La Méridionale

présentent des capacités professionnelles et techniques **satisfaisantes** pour être retenues pour la suite du processus d'appel d'offres.

II.4.2. Garanties financières

Candidat n° 1 - Corsica Linea

a) Le chiffre d'affaires annuel global et le résultat net sur le trois derniers exercices clos ainsi que la part correspondant aux prestations objet de la convention de délégation de service public

Les données suivantes sont communiquées par le candidat :

En k€	2019	2020	2021
CA global	247 381	190 662	232 572
<i>dont compensation de service public</i>	<i>57 434</i>	<i>69 979</i>	<i>74 411</i>
Résultat net	11 479	- 14 243	12 830

Les résultats nets du candidat sont nettement positifs en 2019 et 2021. Seule l'année 2020 affiche un résultat net négatif, sans doute lié à l'impact de la crise sanitaire sur les opérations de Corsica Linea.

A noter que le candidat ne communique pas spécifiquement le montant de chiffre d'affaires assimilable à la DSP dans sa documentation et fait seulement la différence dans ses recettes entre son « chiffre d'affaires » et la « Compensation financière DSP ». Ainsi, nous prenons une approche conservatrice et ne considérons que les montants de « Compensation financière DSP » comme strictement assimilables à la DSP.

Le tableau ci-dessous reprend la valeur annuelle des lots et calcule le ratio du chiffre d'affaires du candidat sur cette valeur :

	Lot 1	Lot 2	Lot 3	Lot 4	Lot 5
Valeur annuelle des lots sur lesquels le candidat se positionne (k€)	99 000	107 857	31 000	31 000	31 714
(CA 2021 global du candidat) / (Valeur annuelle du lot)	2,3	2,2	7,5	7,5	7,3
(CA 2021 assimilable à la DSP du candidat) / (Valeur annuelle du lot)	0,8	0,7	2,4	2,4	2,3

Ainsi le chiffre d'affaires assimilable à la DSP du candidat est du même ordre de grandeur que la valeur annuelle estimée des lots 1 et 2 et nettement supérieure à celle des lots 3 à 5.

- b) La répartition du capital social de chaque société membre du groupement éventuel

Le capital social de Corsica Linea est entièrement détenu par la société CM Holding.

- c) Les bilans ou extraits de bilan des sociétés des trois derniers exercices clos lorsque leur établissement est imposé par la loi

Les données suivantes sont communiquées par le candidat :

En k€	2019	2020	2021
Actif immobilisé	174 827	199 880	196 680
<i>Dont immos corporelles</i>	113 387	130 588	137 342
Actif circulant et autres	108 363	96 348	112 559
<i>Dont disponibilités</i>	46 062	43 516	55 272
Actif - total	283 190	296 228	309 239

En k€	2019	2020	2021
Capitaux propres	37 677	24 368	67 591
<i>Dont capital</i>	3 000	3 000	3 000
<i>Dont réserve légale</i>	300	300	300
<i>Dont report à nouveau</i>	22 898	34 377	50 134
<i>Dont résultat de l'exercice</i>	11 479	- 14 243	12 830
<i>Dont subventions d'investissements</i>	0	934	1 327
Provisions pour risques et charges	67 629	67 643	40 782
Dettes et comptes de régularisation	177 884	204 217	200 866
<i>Dont dettes financières</i>	63 335	93 335	93 442
<i>Dont dettes fournisseurs</i>	30 135	31 488	30 267
<i>Dont dettes fiscales et sociales</i>	18 975	16 732	20 690
<i>Dont autres dettes</i>	15 944	10 335	8 497
<i>Dont PCA</i>	49 465	52 306	47 894

Passif - total	283 190	296 228	309 239
-----------------------	----------------	----------------	----------------

Les niveaux de disponibilités et des capitaux propres sont satisfaisants sur les années 2019 à 2021. De plus, la réserve légale et le report à nouveau sont positifs sur la même période.

Le chiffre d'affaires assimilable à la DSP sur la période 2019-2021 du candidat est du même ordre de grandeur ou supérieur à la valeur annuelle estimée de la concession. Ses bilans sur la même période semblent robustes.

Candidat n° 2 - La Méridionale

- a) Le chiffre d'affaires annuel global et le résultat net sur le trois derniers exercices clos ainsi que la part correspondant aux prestations objet de la convention de délégation de service public

Les données suivantes sont communiquées par le candidat :

En k€	2019	2020	2021
CA global	58 782	28 421	53 048
<i>Dont CA assimilable à la DSP</i>	<i>54 162</i>	<i>21 725</i>	<i>31 763</i>
Résultat net	-6 511	-27 945	-24 954
<i>Dont résultat net assimilable à la DSP</i>	<i>117</i>	<i>- 5 615</i>	<i>-670</i>

Les résultats nets du candidat sont négatifs sur la période 2019-2021 avec une détérioration nette à partir de 2020, sans doute liée à l'impact de la crise sanitaire sur les opérations de La Méridionale.

Le tableau ci-dessous reprend la valeur annuelle des lots et calcule le ratio du chiffre d'affaires du candidat sur cette valeur :

	Lot 1	Lot 3	Lot 4
Valeur annuelle des lots sur lesquels le candidat se positionne (k€)	99 000	31 000	31 000
(CA 2021 global du candidat) / (Valeur annuelle du lot)	0,5	1,7	1,7
(CA 2021 assimilable à la DSP du candidat) / (Valeur annuelle du lot)	0,3	1,0	1,0

Sur le lot 1 le chiffre d'affaires assimilable à la DSP du candidat est d'environ 32 % de la valeur annuelle du lot. Cependant sur ce lot La Méridionale candidate avec Corsica Linea, ce qui équivaut à un chiffre d'affaires assimilable à la DSP cumulé représentant environ 107 % (75 % pour Corsica Linea et 32 % pour La Méridionale) de la valeur annuelle du lot et donc du même ordre de grandeur que la valeur annuelle estimée du lot.

Sur les lots 3 et 4, le chiffre d'affaires assimilable à la DSP du candidat est du même ordre de grandeur que la valeur annuelle estimée des lots.

- b) La répartition du capital social de chaque société membre du groupement éventuel

Le capital social de La Méridionale est détenu à 98,98 % par la Compagnie Méridionale de Participation (CMP) et à 1,02 % par Méridionale Expansion (FCPE).

- c) Les bilans ou extraits de bilan des sociétés des trois derniers exercices clos lorsque leur établissement est imposé par la loi

Les données suivantes sont communiquées par le candidat :

En k€	2019	2020	2021
Actif immobilisé	70 061	65 668	71 529
<i>Dont immos corporelles</i>	17 822	16 273	25 169
Actif circulant et autres	55 896	31 870	25 636
<i>Dont disponibilités</i>	446	622	505
Actif - total	125 957	97 538	97 164

En k€	2019	2020	2021
Capitaux propres	96 248	68 303	48 031
<i>Dont capital</i>	1 980	1 980	1 980
<i>Dont réserve légale</i>	198	198	198
<i>Dont autres réserves</i>	21 061	21 061	21 061
<i>Dont report à nouveau</i>	77 920	71 409	44 783
<i>Dont résultat de l'exercice</i>	-6 511	-27 945	-24 954
<i>Dont subventions d'investissements</i>	1 601	1 601	4 964
Provisions pour risques et charges	7 990	9 409	7 508
Dettes et comptes de régularisation	21 718	19 826	41 625
<i>Dont dettes financières</i>	2 148	3 965	23 845
<i>Dont dettes fournisseurs</i>	14 259	9 874	9 662
<i>Dont dettes fiscales et sociales</i>	4 842	4 811	5 056
<i>Dont autres dettes</i>	227	53	222
<i>Dont PCA</i>	242	1 122	2 838
Passif - total	125 957	97 538	97 164

Les niveaux de disponibilités et des capitaux propres sont satisfaisants sur les années 2019 à 2021. De plus, malgré un résultat net négatif sur la période analysée, le report à nouveau est positif en 2021.

Le chiffre d'affaires assimilable à la DSP sur la période 2019-2021 du candidat est du même ordre de grandeur que la valeur annuelle estimée des lots auxquels il candidate (pour le lot 1, nous considérons le CA cumulé de La Méridionale et de Corsica Linea). Ses bilans sur la même période semblent robustes malgré des résultats nets négatifs sur la période considérée.

Candidat n° 3 - Groupement conjoint - Corsica Linea & La Méridionale

L'analyse des candidats 1 et 2 est la même pour le candidat 3 qui est un groupement entre le candidat 1 (Corsica Linea) et le candidat 2 (la Méridionale).

Par conséquent les observations et l'analyse des candidatures pour les candidats 1 et 2 se retrouve pour le candidat 3.

* *
*

En conclusion, les trois candidats ayant déposé une candidature :

- Candidat 1 : Corsica Linea
- Candidat 2 : La Méridionale
- Candidat 3 : Le groupement conjoint Corsica Linea / La Méridionale

présentent des capacités financières **satisfaisantes** pour être retenues pour la suite du processus d'appel d'offres.

Conclusion générale sur les garanties financières, techniques et professionnelles

Chacun des candidats a démontré son expérience du transport régulier maritime de marchandises et de passagers.

Les navires sont immatriculés et disposent d'un pavillon Français pour les navires actuellement en Méditerranée, les compagnies bénéficient ainsi de la liberté de prestation de services prévue par le règlement communautaire n° 3577/02 du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres.

Chacun des candidats dispose de personnels adaptés aux opérations maritimes et atteste de leur formation.

L'analyse des données financières et comptables transmises par les trois candidats permet d'assurer de la solidité financière des entreprises dans l'exploitation du service public du transport maritime entre la Corse et le Continent.

Les candidatures des sociétés CORSICA LINEA, LA MÉRIDIONALE et du Groupement conjoint CORSICA LINEA et LA MERIDIONALE sont recevables et répondent aux critères énoncés à l'article L. 1411-5 du CGCT. Il est donc proposé de les retenir et de les admettre à participer à la suite de la procédure de mise en concurrence.

**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} janvier 2023 au 31 décembre
2029**

RAPPORT D'ANALYSE DES CANDIDATURES

Mardi 2 août 2022

I. Rappel de l'objet de la consultation et de la procédure

I.1. Caractéristiques de la consultation

I.1.1. Objet de la convention

Chaque convention faisant l'objet de la présente procédure confiée au Délégué attributaire l'exploitation du service public de transport maritime de marchandises (incluant les matières dangereuses) et de passagers entre le port de Corse mentionné à l'annexe 1 de la convention et le port de Marseille au titre de la continuité territoriale (le service).

Chaque convention réglemente 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 :

- Ajaccio (Lot n° 1) ;
- Bastia (Lot n° 2) ;
- Porto-Vecchio (Lot n° 3) ;
- Propriano (Lot n° 4) ;
- Ile Rousse (Lot n° 5).

I.1.2. 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.

I.1.3. 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. Une possibilité de prolongation pour une durée de 1 an est possible à l'initiative de la Collectivité de Corse.

I.1.4. Missions du Délégué

Le Délégué s'engage à :

- assurer le service au regard des capacités, horaires et fréquences prévues par l'annexe technique n° 1 avec les moyens présentés en annexe 3 (ou des moyens équivalents en cas d'indisponibilité ou de remplacement) de la convention ;

- tenir une comptabilité analytique propre à la convention distinguant dans l'ensemble des coûts, ceux affectés à l'exécution du service public 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 convention ;
- mettre en œuvre des dispositions pour assurer au mieux la continuité du service et accueillir et informer les clients en cas de perturbations du service ;
- 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 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.

I.1.5. Consistance de l'offre

Le Délégué réalise les services de transport public de marchandises et de passagers en respectant les horaires, fréquences et capacités définies en annexe des conventions entre Marseille et la Corse vers le port d'Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano et l'île Rousse.

Cette offre de service doit respecter les exigences minimales suivantes :

1 -LIGNE MARSEILLE AJACCIO (LOT N°1)

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 - Ajaccio.

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	1470

2-LIGNE MARSEILLE BASTIA (LOT N°2)

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	1860

3 – LIGNE MARSEILLE PORTO-VECCHIO (LOT N°3)

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 – MARSEILLE PROPRIANO (LOT N°4)

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 / quinzaine.

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 – ILE ROUSSE (LOT N° 5)

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 – L'île Rouse.

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	2
Convoyeurs	7
Total	9

Fret	
Total	700

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

I.2. Caractéristiques de la procédure

I.2.1. 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

I.2.2. 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).

I.2.3. Date limite de réception des candidatures et des offres

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

II. Analyse des candidatures

II.1. Ordre de réception des plis

Trois candidatures ont été réceptionnées avant la date limite de réception :

Ordre de réception	Nom des candidats
1	Corsica Linéa
2	La Méridionale
3	Groupement conjoint Corsica Linéa – La Méridionale

II.2. L'ouverture des plis par la commission de délégation de service public (mardi 26 juillet à 15h00)

Conformément à l'article 8 du règlement de la consultation, la commission mentionnée à l'article L. 1411-5 du CGCT visée ci-dessus ouvre et analyse les candidatures et dresse la liste des candidats admis à présenter une offre 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. 5212-4 du code du travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

La commission de délégation de service public s'est réunie le mardi 26 juillet 2022, à 15h. Le quorum ayant été atteint à l'ouverture de la séance, au cours des débats et lors du vote, la commission a pu valablement délibérer.

Les plis sont ouverts par le Président de la Commission, sous contrôle de Maître Philippe DE CASTELLI, Huissier de justice mandaté par l'Office des Transports de la Corse pour assister aux différentes réunions de la CDSP relatives à la présente consultation et en consigner les principales phases de leurs déroulements, outre le relevé exhaustif des documents contenus dans chacun des plis

Chaque pli comporte un support papier et 5 clés USB.

Les plis du candidat n°1 Corsica Linéa sont ouverts devant les membres présents de la CDSP et devant huissier de justice :

Le candidat n° 1 a déposé 4 plis : CANDIDATURE LOT 2, CANDIDATURE LOT 3, CANDIDATURE LOT 4, CANDIDATURE LOT 5.

Il est procédé à l'ouverture des enveloppes « CANDIDATURES ».

- L'enveloppe CANDIDATURE LOT 2 contient : 1 dossier papier et 5 clés USB « Corsica Linéa » (identiques ; vérifiés par huissier).
- L'enveloppe CANDIDATURE LOT 3 contient : 1 dossier papier et 5 clés USB « Corsica Linéa » (identiques ; vérifiés par huissier).
- L'enveloppe CANDIDATURE LOT 4 contient : 1 dossier papier et 5 clés USB « Corsica Linéa » (identiques ; vérifiés par huissier).

- L'enveloppe CANDIDATURE LOT 5 contient : 1 dossier papier et 5 clés USB « Corsica Linéa » (identiques ; vérifiés par huissier).

Les plis du candidat n° 2 La Méridionale sont ouverts devant les membres présents de la CDSP et devant huissier de justice :

Le candidat n° 2 a déposé 2 plis : CANDIDATURE LOT 3 et CANDIDATURE LOT 4.

Il est procédé à l'ouverture des enveloppes « CANDIDATURES »

- L'enveloppe CANDIDATURE LOT 3 contient : 1 dossier papier et 5 clés USB « La Méridionale » (identiques ; vérifiés par huissier).
- L'enveloppe CANDIDATURE LOT 4 contient : 1 dossier papier et 5 clés USB « La Méridionale » (identiques ; vérifiés par huissier).

Le pli du candidat n° 3 Corsica Linéa – La Méridionale (Groupement conjoint) est ouverte devant les membres présents de la CDSP et devant huissier de justice :

L'huissier de justice procède à l'ouverture de l'enveloppe « CANDIDATURE ».

- L'enveloppe CANDIDATURE LOT 1 contient : 1 dossier papier et 5 clés USB (identiques ; vérifiés par huissier).

Les candidatures des différents candidats sont réparties entre les cinq lots comme suit :

Lot	Port desservi en Corse	DSP (pour mémoire)	Corsica Linea	Méridionale	Groupement *
1	Ajaccio	Fret accompagné Sanitaire 7/7			X
2	Bastia	Fret accompagné Sanitaire 7/7	X		
3	Porto Vecchio	Fret accompagné Sanitaire 3 / semaine	X	X	
4	Propriano	Passagers Fret accompagné Sanitaire 3 / semaine	X	X	
5	Ile Rousse	Fret accompagné Sanitaire 3 / semaine	X		

* Groupement conjoint Corsica Linea + Méridionale

II.3. Vérification des pièces exigées de la candidature

Les tableaux suivants recensent les pièces fournies par les candidats au regard de ceux exigés à l'article 5.1 du règlement de la consultation.

Candidat n°1 Corsica Linéa				
Pièces demandées dans le règlement de consultation	Lot n°2	Lot n°3	Lot 4	Lot 5
A. <u>Pièces administratives :</u> a) Acte de candidature signé par le candidat répondant seul ou en cas de Groupement par l'intégralité des membres et <u>indiquant la ligne pour laquelle il dépose une offre ;</u>	Oui	Oui	Oui	Oui
b) Le mandat éventuel accordé à un des membres du Groupement pour la signature de l'offre et signé par les membres du Groupement ;	Pas de groupement	Pas de groupement	Pas de groupement	Pas de groupement
c) Un extrait <i>k-bis</i> datant de moins de 3 mois à la date limite de remise des candidatures ou tout autre acte démontrant que le signataire des pièces a qualité pour représenter la personne morale concernée ;	Oui (11 mai Directeur général : Pierre- Antoine VILLANOVA)	Oui (11 mai Directeur général : Pierre- Antoine VILLANOVA)	Oui (11 mai Directeur général : Pierre- Antoine VILLANOVA)	Oui (11 mai Directeur général : Pierre- Antoine VILLANOVA)

d) La présentation du candidat seul ou de chacun des membres du groupement ;	Oui (seul)	Oui (seul)	Oui (seul)	Oui (seul)
e) Une déclaration sur l'honneur datée et signée attestant que le candidat : 1° Ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L 3123-1 à L 3123-5 du Code de la commande publique. 2° Que les renseignements et documents fournis à l'appui de sa candidature sont exacts.	Oui Datée du 1 juillet 2022 signé par Pierre-Antoine VILLANOVA	Oui Datée du 1 juillet 2022 signé par Pierre-Antoine VILLANOVA	Oui Datée du 1 juillet 2022 signé par Pierre-Antoine VILLANOVA	Oui Datée du 1 juillet 2022 signé par Pierre-Antoine VILLANOVA
f) Une copie des certificats fiscaux et sociaux visés aux articles 1 et 2 de l'arrêté du 22 mars 2019 fixant la liste des impôts, taxes, contributions ou cotisations sociales donnant lieu à la délivrance de certificats pour l'attribution des contrats de la commande publique ;	Oui Attestation de régularité fiscales et sociales, déclaration URSAFF (Holding : régularité fiscale et URSAFF)	Oui Attestation de régularité fiscales et sociales, déclaration URSAFF (Holding : régularité fiscale et URSAFF)	Oui Attestation de régularité fiscales et sociales, déclaration URSAFF (Holding : régularité fiscale et URSAFF)	Oui Attestation de régularité fiscales et sociales, déclaration URSAFF (Holding : régularité fiscale et URSAFF)
g) Une attestation d'assurance couvrant la responsabilité civile professionnelle de l'entreprise pour l'année en cours de validité couvrant les activités objet de la convention ;	Oui (Allianz) Activité garantie : exploitation et gestion d'une compagnie de navigation comprenant les activités relevant du seul risque exploitation (1) les activités relevant du risque exploitation et après	Oui (Allianz) Activité garantie : exploitation et gestion d'une compagnie de navigation comprenant les activités relevant du seul risque exploitation (1) les activités relevant du risque exploitation et après	Oui (Allianz) Activité garantie : exploitation et gestion d'une compagnie de navigation comprenant les activités relevant du seul risque exploitation (1) les activités relevant du risque exploitation et	Oui (Allianz) Activité garantie : exploitation et gestion d'une compagnie de navigation comprenant les activités relevant du seul risque exploitation (1) les activités relevant du risque exploitation et

	livraison des produits et/ou achèvement de travaux, les activités relevant du risque exploitation et de la RC professionnelle. Assurance couvre corps et machine, protection et indemnité, responsabilité contractuelle les navires sont assurés	livraison des produits et/ou achèvement de travaux, les activités relevant du risque exploitation et de la RC professionnelle. Assurance couvre corps et machine, protection et indemnité, responsabilité contractuelle les navires sont assurés	après livraison des produits et/ou achèvement de travaux, les activités relevant du risque exploitation et de la RC professionnelle. Assurance couvre corps et machine, protection et indemnité, responsabilité contractuelle les navires sont assurés	après livraison des produits et/ou achèvement de travaux, les activités relevant du risque exploitation et de la RC professionnelle. Assurance couvre corps et machine, protection et indemnité, responsabilité contractuelle les navires sont assurés
h) La confirmation de l'adresse unique de courriel du candidat ou du Groupement communiqué lors de l'identification sur la plateforme électronique prévue à l'article 4.2. du règlement de la consultation ;	Oui jaudouy@corsicalinea.com	Oui jaudouay@corsicalinea.com	Oui jaudouy@corsicalinea.com	Oui jaudouy@corsicalinea.com
i) Preuve du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail	Oui Attestation sur l'honneur	Oui Attestation sur l'honneur	Oui Attestation sur l'honneur	Oui Attestation sur l'honneur
j) Si le candidat est en procédure de sauvegarde, de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire, la copie du ou des jugements prononcés à cet effet (ou leurs équivalents pour les candidats étrangers non établis en France) ainsi qu'une note démontrant qu'il est en mesure d'exécuter la convention compte tenu des règles applicables en matière de poursuite des activités dans le cadre de	Néant	Néant	Néant	Néant

ces situations.				
B. <u>Pièces techniques et professionnelles</u> k) Déclaration des moyens en personnel en précisant : le nombre, leur fonction, la proportion de contrats à durée déterminée et indéterminée et de temps complets ou partiels,	Oui Pas de mention des temps complet et partiels	Oui Pas de mention des temps complet et partiels	Oui Pas de mention des temps complet et partiels	Oui Pas de mention des temps complet et partiels
l) Le nombre de navires en précisant leur date de première mise en circulation, leur pavillon, leur immatriculation, leur capacité (PAX et roll) et si le candidat en est propriétaire ou locataire	Oui Mention des capacités FRET Pas de mention des capacités ROLL	Oui Mention des capacités FRET Pas de mention des capacités ROLL	Oui Mention des capacités FRET Pas de mention des capacités ROLL	Oui Mention des capacités FRET Pas de mention des capacités ROLL
m) La déclaration des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature	Oui La déclaration détaille la politique de maintenance mise en place pour garantir une disponibilité optimale des navires tout en réduisant les coûts. La déclaration précise également les moyens de réalisation du suivi de la maintenance ainsi que les outils de la maintenance. Par ailleurs, du matériel et des outillages sont disponible à quai et à terre. Enfin, la	Oui La déclaration détaille la politique de maintenance mise en place pour garantir une disponibilité optimale des navires tout en réduisant les coûts. La déclaration précise également les moyens de réalisation du suivi de la maintenance ainsi que les outils de la maintenance. Par ailleurs, du matériel et des outillages sont disponible à quai et à terre.	Oui La déclaration détaille la politique de maintenance mise en place pour garantir une disponibilité optimale des navires tout en réduisant les coûts. La déclaration précise également les moyens de réalisation du suivi de la maintenance ainsi que les outils de la maintenance. Par ailleurs, du matériel et des outillages sont disponible à quai et à terre.	Oui La déclaration détaille la politique de maintenance mise en place pour garantir une disponibilité optimale des navires tout en réduisant les coûts. La déclaration précise également les moyens de réalisation du suivi de la maintenance ainsi que les outils de la maintenance. Par ailleurs, du matériel et des outillages sont disponible à quai et à terre.

	déclaration décline les opérations de maintenance par niveaux.	Enfin, la déclaration décline les opérations de maintenance par niveaux.	Enfin, la déclaration décline les opérations de maintenance par niveaux.	Enfin, la déclaration décline les opérations de maintenance par niveaux.
n) Une liste de références pour l'exploitation de services similaires (montant, date d'exécution, nature des prestations et identité du donneur d'ordre sauf confidentialité) de ces trois dernières années ou de toute autre référence démontrant la capacité à assurer l'exécution du service public	Oui Les montants sont des recettes brutes	Oui Les montants sont des recettes brutes	Oui Les montants sont des recettes brutes	Oui Les montants sont des recettes brutes
C. <u>Pièces financières</u> o) Le chiffre d'affaires annuel global et le résultat net sur les trois derniers exercices clos ainsi que la part correspondant aux prestations objet de la convention de délégation de service public	Oui + CA de la Holding	Oui + CA de la Holding	Oui + CA de la Holding	Oui + CA de la Holding
p) La répartition du capital social de chaque société membre du Groupement éventuel	Oui Le capital est de 3.000.000 euros divisés en 30. 000 actions d'une valeur de 100 euros chacune.	Oui Le capital est de 3.000.000 euros divisés en 30. 000 actions d'une valeur de 100 euros chacune.	Oui Le capital est de 3.000.000 euros divisés en 30. 000 actions d'une valeur de 100 euros chacune.	Oui Le capital est de 3.000.000 euros divisés en 30. 000 actions d'une valeur de 100 euros chacune.
q) Les bilans ou extraits de bilan des sociétés des trois derniers exercices clos lorsque leur établissement est imposé par la loi.	Oui Le livrable fourni comprend les exercices 2018/2019/2020/2021. Pour l'exercice de 2018 : Rapport général sur les	Oui Le livrable fourni comprend les exercices 2018/2019/2020/2021. Pour l'exercice de 2018 : Rapport général sur les	Oui Le livrable fourni comprend les exercices 2018/2019/2020/2021. Pour l'exercice de 2018 : Rapport général sur les	Oui Le livrable fourni comprend les exercices 2018/2019/2020/2021. Pour l'exercice de 2018 : Rapport général sur les

	<p>comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding</p> <p>Pour l'exercice de 2019 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding et Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial pour Corsica Linéa</p> <p>Pour l'exercice de 2020 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding et Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial pour Corsica Linéa</p> <p>Pour l'exercice de 2021 : Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial</p>	<p>comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding</p> <p>Pour l'exercice de 2019 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding et Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial pour Corsica Linéa</p> <p>Pour l'exercice de 2020 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding et Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial pour Corsica Linéa</p> <p>Pour l'exercice de 2021 : Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial</p>	<p>comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding</p> <p>Pour l'exercice de 2019 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding et Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial pour Corsica Linéa</p> <p>Pour l'exercice de 2020 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding Et Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial pour Corsica Linéa</p> <p>Pour l'exercice de 2021 : Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial</p>	<p>comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding</p> <p>Pour l'exercice de 2019 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding + Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial pour Corsica Linéa</p> <p>Pour l'exercice de 2020 : Rapport général sur les comptes annuels et le rapport sur les comptes consolidés de CM Holding et Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial pour Corsica Linéa</p> <p>Pour l'exercice de 2021 : Rapport général sur les comptes annuels et rapport spécial</p>
--	--	--	--	---

Candidat n°2 La Méridionale

Pièces demandées dans le règlement de consultation	Lot n° 3	Lot n°4
A. <u>Pièces administratives :</u> a) Acte de candidature signé par le candidat répondant seul ou en cas de Groupement par l'intégralité des membres et <u>indiquant la ligne pour laquelle il dépose une offre ;</u>	Oui	Oui
b) Le mandat éventuel accordé à un des membres du Groupement pour la signature de l'offre et signé par les membres du Groupement ;	Pas de groupement	Pas de groupement
c) Un extrait <i>k-bis</i> datant de moins de 3 mois à la date limite de remise des candidatures ou tout autre acte démontrant que le signataire des pièces a qualité pour représenter la personne morale concernée ;	Oui 29 juin Directeur général – Administrateur : Benoît DEHAYE	Oui 29 juin Directeur général – Administrateur : Benoît DEHAYE
d) La présentation du candidat seul ou de chacun des membres du groupement ;	Oui (seul)	Oui (seul)
e) Une déclaration sur l'honneur datée et signée attestant que le candidat : 1° Ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L 3123-1 à L 3123-5 du Code de la commande publique. 2° Que les renseignements et documents fournis à l'appui de sa candidature sont exacts.	Oui Attestation sur l'honneur du 30 juin 2022, signée par Benoît DEHAYE	Oui Attestation sur l'honneur du 30 juin 2022, signée par Benoît DEHAYE
f) Une copie des certificats fiscaux et sociaux visés aux articles 1 et 2 de	Oui	Oui

<p>l'arrêté du 22 mars 2019 fixant la liste des impôts, taxes, contributions ou cotisations sociales donnant lieu à la délivrance de certificats pour l'attribution des contrats de la commande publique ;</p>	<p>Attestation de régularité fiscale (attestation fiscale de paiement de l'IS, paiement de la TVA, dépôt des déclarations de résultats et de TVA), Attestation pour l'ensemble des établissements (Marseille et Ajaccio) de fourniture des déclarations et de paiement des cotisations sociales (personnels sédentaires et navigants (sécurité sociale, assurance chômage et allocation familiale)</p>	<p>Attestation de régularité fiscale (attestation fiscale de paiement de l'IS, paiement de la TVA, dépôt des déclarations de résultats et de TVA), Attestation pour l'ensemble des établissements (Marseille et Ajaccio) de fourniture des déclarations et de paiement des cotisations sociales (personnels sédentaires et navigants (sécurité sociale, assurance chômage et allocation familiale)</p>
<p>g) Une attestation d'assurance couvrant la responsabilité civile professionnelle de l'entreprise pour l'année en cours de validité couvrant les activités objet de la convention ;</p>	<p>Oui Assurance datée du 27.01.2022 Assurances précise les activités de l'assuré (la Méridionale). Les navires dont la Méridionale à la garde ou qu'il exploite sous sa responsabilité sont garantis par des polices de types Corps de navire, des responsabilités civile préjudice et indemnisation.</p>	<p>Oui Assurance datée du 27.01.2022 Assurances précise les activités de l'assuré (la Méridionale). Les navires dont la Méridionale à la garde ou qu'il exploite sous sa responsabilité sont garantis par des polices de types Corps de navire, des responsabilités civile préjudice et indemnisation.</p>
<p>h) La confirmation de l'adresse unique de courriel du candidat ou du Groupement communiqué lors de l'identification sur la plateforme électronique prévue à l'article 4.2. du règlement de la consultation ;</p>	<p>Oui yann.birgand@lameridionale.fr</p>	<p>Oui yann.birgand@lameridionale.fr</p>
<p>i) Preuve du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail</p>	<p>Oui Avec attestation URSSAF</p>	<p>Oui Avec attestation URSSAF</p>
<p>j) Si le candidat est en procédure de sauvegarde, de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire, la copie du ou des jugements</p>	<p>Néant</p>	<p>Néant</p>

prononcés à cet effet (ou leurs équivalents pour les candidats étrangers non établis en France) ainsi qu'une note démontrant qu'il est en mesure d'exécuter la convention compte tenu des règles applicables en matière de poursuite des activités dans le cadre de ces situations.		
B. <u>Pièces techniques et professionnelles</u> k) Déclaration des moyens en personnel en précisant : le nombre, leur fonction, la proportion de contrats à durée déterminée et indéterminée et de temps complets ou partiels,	Oui Pas de mentions des emplois à temps plein et à temps partiel	Oui Pas de mentions des emplois à temps plein et à temps partiel
l) Le nombre de navires en précisant leur date de première mise en circulation, leur pavillon, leur immatriculation, leur capacité (PAX et roll) et si le candidat en est propriétaire ou locataire	Oui	Oui
m) La déclaration des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature	Oui Renvoi au document 5.1.B.I	Oui Renvoi au document 5.1.B.I
n) Une liste de références pour l'exploitation de services similaires (montant, date d'exécution, nature des prestations et identité du donneur d'ordre sauf confidentialité) de ces trois dernières années ou de toute autre référence démontrant la capacité à assurer l'exécution du service public	Oui	Oui
C. <u>Pièces financières</u> o) Le chiffre d'affaires annuel global et le résultat net sur les trois derniers exercices clos ainsi que la part correspondant aux prestations objet de la convention de délégation de service public	Oui	Oui
p) La répartition du capital social de chaque société membre du Groupement éventuel	Oui Le capital de la Méridionale est réparti entre la compagnie méridionale de participation CMP (98, 98%) et la méridionale expansion FCPE (1, 02%)	Oui Le capital de la Méridionale est réparti entre la compagnie méridionale de participation CMP (98, 98%) et la méridionale expansion FCPE (1, 02%)

<p>q) Les bilans ou extraits de bilan des sociétés des trois derniers exercices clos lorsque leur établissement est imposé par la loi.</p>	<p>Oui Rapport des CAC sur les comptes annuels (2019, 2020, 2021) Rapport spécial des CAC sur les convention réglementé (2019, 2020, 2021)</p>	<p>Oui Rapport des CAC sur les comptes annuels (2019, 2020, 2021) Rapport spécial des CAC sur les convention réglementé (2019, 2020, 2021)</p>
<p>Documents complémentaires- Capacités des tiers : production des documents demandés aux points 5.1.d) et e) du RC</p> <p>d) présentation du candidat seul ou chacun des membres du groupement</p> <p>e) une déclaration sur l'honneur datée et signée attestant que le candidat :</p> <p>1° Ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L 3123-1 à L 3123-5 du Code de la commande publique</p> <p>Conformément à l'article R. 3123-17 du Code de la commande publique, la convention ne pourra être attribuée au candidat pressenti comme Délégitaire que sous réserve qu'il produise l'ensemble de tout document attestant qu'il ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue à l'article L. 3123-1 à L. 3123-14 du Code de la commande publique ;</p> <p>2° Que les renseignements et documents fournis à l'appui de sa candidature sont exacts.</p>	<p>Attestation relative à la capacité des tiers OK KBis des tiers (Compagnie Méridionale de manutention, Société d'aconage Porto Vecchiaise Déclaration de mise à disposition (CMM, SAPV) Attestation de non-exclusion (CMM, SAPV)</p>	<p>Attestation relative à la capacité des tiers OK KBis des tiers (Compagnie Méridionale de manutention, Société d'aconage Porto Vecchiaise Déclaration de mise à disposition (CMM, SAPV)</p>

Candidat n°3 Corsica Linéa & La Méridionale (Groupement conjoint)

Pièces demandées dans le règlement de consultation	Lot n°1
A. <u>Pièces administratives</u> :	
a) Acte de candidature signé par le candidat répondant seul ou en cas de Groupement par l'intégralité des membres et <u>indiquant la ligne pour laquelle il dépose une offre</u> ;	Oui Acte de candidature commune
b) Le mandat éventuel accordé à un des membres du Groupement pour la signature de l'offre et signé par les membres du Groupement ;	La Méridionale donne mandat a Corsica Linéa pour la représenter
c) Un extrait <i>k-bis</i> datant de moins de 3 mois à la date limite de remise des candidatures ou tout autre acte démontrant que le signataire des pièces a qualité pour représenter la personne morale concernée ;	Oui LM 29 juin CL 11 mai
d) La présentation du candidat seul ou de chacun des membres du groupement ;	Oui (Deux présentations distinctes)
e) Une déclaration sur l'honneur datée et signée attestant que le candidat : 1° Ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L 3123-1 à L 3123-5 du Code de la commande publique. 2° Que les renseignements et documents fournis à l'appui de sa candidature sont exacts.	Oui (Deux attestations distinctes)
f) Une copie des certificats fiscaux et sociaux visés aux articles 1 et 2 de l'arrêté du 22 mars 2019 fixant la liste des impôts, taxes, contributions ou cotisations sociales donnant lieu à la délivrance de certificats pour l'attribution des contrats de la commande publique ;	Oui Pour CL : Attestation de régularité fiscales et sociales, déclaration URSAFF (Holding : régularité fiscale et URSAFF) Pour LM : Attestation de régularité fiscale (IS, TVA, déclarations de résultats et de TVA)

	Attestation pour l'ensemble des établissements (Sécurité sociale, assurance chômage, allocation familiale)
g) Une attestation d'assurance couvrant la responsabilité civile professionnelle de l'entreprise pour l'année en cours de validité couvrant les activités objet de la convention ;	Oui (Pour les deux entreprises membres du groupement)
h) La confirmation de l'adresse unique de courriel du candidat ou du Groupement communiqué lors de l'identification sur la plateforme électronique prévue à l'article 4.2. du règlement de la consultation ;	Oui (Pour les deux)
i) Preuve du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail	Oui Pour CL : Attestation sur l'honneur Pour LM : attestation sur l'honneur et fiche URSAFF
j) Si le candidat est en procédure de sauvegarde, de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire, la copie du ou des jugements prononcés à cet effet (ou leurs équivalents pour les candidats étrangers non établis en France) ainsi qu'une note démontrant qu'il est en mesure d'exécuter la convention compte tenu des règles applicables en matière de poursuite des activités dans le cadre de ces situations.	Néant
B. <u>Pièces techniques et professionnelles</u> k) Déclaration des moyens en personnel en précisant : le nombre, leur fonction, la proportion de contrats à durée déterminée et indéterminée et de temps complets ou partiels,	Oui (Pour les deux) Pour LM : Pas de mentions des emplois à temps plein et à temps partiel.
l) Le nombre de navires en précisant leur date de première mise en circulation, leur pavillon, leur immatriculation, leur capacité (PAX et roll) et si le candidat en est propriétaire ou locataire	Oui Pour CL : ne mentionne pas les capacités roll, uniquement les capacités PAX Pour LM : uniquement les capacités frets (pas de référence au PAX/ roll)
m) La déclaration des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de	Oui Pour les deux (LM renvoi au documents 5.1.B.I)

même nature	
n) Une liste de références pour l'exploitation de services similaires (montant, date d'exécution, nature des prestations et identité du donneur d'ordre sauf confidentialité) de ces trois dernières années ou de toute autre référence démontrant la capacité à assurer l'exécution du service public	Oui (Pour les deux)
C. <u>Pièces financières</u> o) Le chiffre d'affaires annuel global et le résultat net sur les trois derniers exercices clos ainsi que la part correspondant aux prestations objet de la convention de délégation de service public	Oui (Pour les deux)
p) La répartition du capital social de chaque société membre du Groupement éventuel	Oui (Pour les deux)
q) Les bilans ou extraits de bilan des sociétés des trois derniers exercices clos lorsque leur établissement est imposé par la loi.	Oui (Pour les deux)
Documents complémentaires- Capacités des tiers : production des documents demandés aux points 5.1.d et e du RC d) présentation du candidat seul ou chacun des membres du groupement e) une déclaration sur l'honneur datée et signée attestant que le candidat : 1° Ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L 3123-1 à L 3123-5 du Code de la commande publique Conformément à l'article R. 3123-17 du Code de la commande publique, la convention ne pourra être attribuée au candidat pressenti comme Délégué que sous réserve qu'il produise l'ensemble de tout document attestant qu'il ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue à l'article L. 3123-1 à L. 3123-14 du Code de la	Uniquement La Méridionale Attestation relative à la capacité des tiers OK KBis des tiers (Compagnie Méridionale de manutention, Société d'acconage Porto Vecchiaise) Déclaration de mise à disposition (CMM, SAPV) Attestation de non-exclusion (CMM, SAPV)

<p>commande publique ;</p> <p>2° Que les renseignements et documents fournis à l'appui de sa candidature sont exacts.</p>	
---	--

II.4. Analyse des candidatures au regard des dispositions de l'article 9 du règlement de la consultation et critères de sélection mentionnés à l'article L. 1411-5 du CGCT

Les candidatures étant complètes, elles sont appréciées au regard des dispositions de l'article 9 du règlement de la consultation et des critères de sélection fixés par l'article L. 1411-5 du CGCT qui sont les suivants :

- Garanties professionnelles et financières
- Le respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail et
- L'aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

II.4.1. Garanties professionnelles et respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés et de l'aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public

Candidat n°1 – Corsica Linéa

- a) Déclaration des moyens en personnel en précisant : le nombre, leur fonction, la proportion de contrats à durée déterminée et indéterminée et de temps complets ou partiels

Le personnel de la société Corsica Linéa est réparti entre un personnel dit sédentaire et un équipage.

Le personnel sédentaire de Corsica Linéa comprend 292 personnes (241 CDI + 51 CDD) répartis comme :

- Cadres : 74
- Employés : 93
- Agents de maîtrise : 103
- Ouvriers : 22

La société Corsica Linéa dispose en interne des compétences et des services permettant d'opérer les navires :

- Gestion commerciale
- Gestion RH (équipages)
- Gestion technique
- Gestion des opérations

La structure et les effectifs de l'armement sont adaptés à la gestion par Corsica Linea sur l'ensemble des lots de la concession pour lesquels la société a déposé une candidature (lot 1 en groupement, ainsi que les lots 2, 3, 4 et 5 seule).

L'équipage de la société Corsica Linéa est de 1370 personnes dont 777 en CDI et 593 personnes en CDD :

- 215 officiers (169 CDI + 46 CDD)
- 266 marins pont (179 CDI + 87 CDD)
- 174 marins machine (114 CDI + 60 CDD)
- 715 personnel hôtelier / services généraux (315 CDI + 400 CDD)

Les effectifs de navigants dont les fonctions à bord des navires en flotte sont celles qui sont nécessaires pour armer et opérer des navires RoPax sont suffisamment fournis pour que le candidat puisse armer des navires sur l'ensemble des lots de la DSP pour lesquels la société fait acte de candidature (lot 1 en groupement, ainsi que les lots 2, 3, 4 et 5 seule).

- b) Le candidat fait valoir une attestation de conformité (AGEFIPH) à l'emploi des travailleurs handicapés, des mutilés de guerre et assimilés.

Le candidat produit une attestation sur l'honneur.

- c) Le nombre de navires en précisant leur date de première mise en circulation, leur pavillon et leur immatriculation, leur capacité (PAX et roll) et si le candidat en est propriétaire ou locataire

Corsica Linéa dispose de 9 navires dont 7 RoPax et 2 Car ferries aux capacités cohérentes pour répondre au besoin exprimé par la concession (passagers et roulage).

Des 9 navires de Corsica Linéa, 5 sont en propriété et 4 d'entre eux sont affrétés. L'ensemble des navires est sous pavillon français.

Le panachage entre navires en propriété et navires affrétés (en mettant de côté les affrétés dans le cadre d'un montage de financement par SPV) est cohérent avec la pratique du marché.

Le type, les capacités opérationnelles et le nombre des navires exploités par la société Corsica Linéa sous pavillon français montrent que Corsica Linéa a la capacité d'opérer les navires pour assurer le service attendu sur l'ensemble des lots de la DSP pour lesquels la société fait acte de candidature (lot 1 en groupement, ainsi que les lots 2, 3, 4 et 5 seule).

Nom du navire	Âge	PAX	roll (ml)	Statut	Pavillon	Immatriculation
Méditerranée	33 ans	2772	679 ml	propriété	France	IMO9211511
Jean Nicoli	24 ans	1320	2304 ml	propriété	France	IMO9161948
Paglia Orba	28 ans	592	2100 ml	propriété	France	IMO9050826
Monte D'Oro	31 ans	530	1616 ml	propriété	France	IMO8911516
Pascal Paoli	19 ans	654	2300 ml	Affrété (crédit-bail fiscal)	France	IMO9247510
Danielle Casanova	20 ans	2400	1027 ml	propriété	France	IMO9230476
Vizzavona	33 ans	815	2459 ml	affrété	France	IMO0138006
Nepita	20 ans	1200	1924 ml	affrété	France	IMO921511
A Galeotta	11/2022	920	2559 ml	Affrété (crédit-bail fiscal)	France	IMO9891749

- d) La déclaration des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature

Corsica Linéa propose plusieurs solutions afin de permettre l'exécution des prestations de la concession et assurer la continuité du service public. A ce titre, Corsica Linéa détaille :

1. Sa politique de maintenance, afin de garantir une disponibilité optimale des navires et réduire les coûts

La réalisation de cet objectif passe par la mise en place de différents mécanismes fondés sur les retours d'expériences ainsi que l'analyse des incidents mais également une maintenance préventive établie en fonction des données « constructeur ».

Afin de veiller à la bonne réalisation de ces opérations, une équipe qualifiée de pluridisciplinaire par Corsica Linéa intervient sur les opérations précitées. Cette équipe est composée d'ingénieurs, d'experts de la maintenance et d'officiers.

Une réduction des coûts est également évoquée par Corsica Linéa passant par l'amélioration de la productivité des interventions (planification et préparation des activités de façon annuelle, mensuelle, hebdomadaire et quotidienne). Par ailleurs, le budget de la maintenance est négocié au titre des marchés pluriannuel avec un objectif de résultat.

Corsica Linéa prévoit également de favoriser le stock chez le fournisseur.

2. Les moyens de réalisation du suivi de la maintenance par une internalisation des moyens (cellule Superintendance, cellule Projets et politique de maintenance, cellule Soutien technique aux navires),

Corsica Linéa assure une maintenance avec des compétences techniques en interne avec l'aide d'une Direction technique composée d'ingénieur généralistes, des experts de la maintenance navale, des officiers de la Marine marchande et des équipes opérationnelles.

Cette direction est divisée en 3 entités majeures :

- une cellule de superintendance chargé de la conformité technique et réglementaire des navires et assure le suivi des plans de maintenance
- une cellule projet et politique de maintenance mettant en place les bonnes pratiques et procédures de maintenances techniques
- une cellule de soutien technique aux navires intervenant notamment sur les opérations de maintenance curative ou préventive. Cette cellule permet également le stockage de pièces dont le délai d'approvisionnement est long pouvant impacter la disponibilité du navire.

3. Les outils de la maintenance (gestion de la maintenance assistée par ordinateur GMAO, outils de maintenance à terre : ateliers, magasins, plateforme logistique)

Corsica Linéa est équipé d'un logiciel de Gestion de la Maintenance Assistée par Ordinateur dit « GMAO ».

Ce logiciel permet de maintenir les navires conforme aux spécifications pour lesquelles ils ont été conçus, de manière efficace et économique.

Pour Corsica Linéa, le logiciel GMAO est un outil d'aide à la décision notamment pour la maîtrise des coûts, l'optimisation des stocks, de garantir la traçabilité des opérations règlementaires et enfin de capitaliser le retour d'expérience.

Par ailleurs, Corsica Linéa met également des outils de maintenance à terre, passant notamment par

- les ateliers de maintenance dans des hangar industriel de 3 000m²
- un magasin de pièce détaché
- une plateforme logistique disposant d'une aire de stockage de 800m²

4. Le matériel et outillage disponibles à quai et à terre

Corsica Linéa dispose à quai comme à terre de tout le matériel et l'outillage nécessaire à l'accès aux navires et à l'exécution de la maintenance. Le matériel à quai permet une intervention rapide en cas de besoin.

5. La déclinaison des opérations de maintenance par niveau

Corsica Linéa met en place cinq niveaux de maintenance :

- la maintenance de niveau 1 & 2 ainsi qu'une partie de la maintenance de niveau 3 (en particulier l'activité « Identification et diagnostic de pannes ») est à réaliser par les équipes du bord ;
- la maintenance de niveau 3 & 4 ainsi qu'une partie de la maintenance de niveau 5 est confiée aux intervenants à terre (ateliers Corsica Linéa, entreprises extérieures) ;
- une partie de la maintenance de niveau 4, ainsi que la maintenance de niveau 5 sont confiées aux entreprises spécialisées, aux constructeurs, ainsi qu'aux chantiers pour la gestion et la réalisation des arrêts techniques.

La déclaration des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature de Corsica Linéa ainsi que les modalités de maintenance démontrent la capacité de Corsica Linea à opérer sur l'ensemble des lots de la DSP pour lesquels la société fait acte de candidature (lot 1 en groupement, ainsi que les lots 2, 3, 4 et 5 seule).

- e) Une liste de références pour l'exploitation de services similaires (montant, date d'exécution, nature des prestations et identité du donneur d'ordre sauf confidentialité) de ces trois dernières années ou de toute autre référence démontrant la capacité à assurer l'exécution du service public

La société Corsica Linéa présente les prestations réalisées « depuis janvier 2016 » dans le cadre des conventions de délégation de services publics émanant de l'OTC.

Les montants indiqués sont les recettes brutes totales de chaque prestation (passagers, auto-passagers et ML & autos-commerce).

Corsica Linéa assure l'exploitation de plusieurs lignes :

- 3 lignes tout au long de l'année sur la Corse (Ajaccio, Bastia, Ile Rousse) ;
- 2 lignes tout au long de l'année sur le Maghreb ;
- 2 lignes saisonnières.

Corsica Linéa exerce des activités de fret et de passagers (RoPax).

L'activité de la société Corsica Linéa, les volumes traités (fret et passager) ainsi que le fait d'avoir été et d'être opérateur de DSP démontrent la capacité de Corsica Linea à opérer sur l'ensemble des lots de la DSP pour lesquels la société fait acte de candidature (lot 1 en groupement, ainsi que les lots 2, 3, 4 et 5 seule).

Corsica Linea fait valoir 5 lignes :

Desserte	Traversées				2020	2021
	2016	2017	2018	2019		
Marseille – Ajaccio - Marseille	354	366	370	269	664	375

Marseille – Bastia - Marseille	356	364	364	269	707	651
Marseille – Ile Rousse - Marseille	259	273	291	224	236	266
Marseille – Propriano - Marseille	6	4	0	4	0	2
Marseille – Porto Vecchio - Marseille	168	255	283	206	0	235

L'analyse des données techniques et professionnelles fournies par le candidat Corsica Linea permet de garantir que celui-ci dispose des moyens nautiques et humains nécessaires à la bonne exploitation des lots n° 2,3,4 et 5 dans le cadre du service public du transport maritime entre la Corse et le continent français. Le candidat dispose ainsi de l'aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

Candidat n°2 – La Méridionale

- a) Déclaration des moyens en personnel en précisant : le nombre, leur fonction, la proportion de contrats à durée déterminée et indéterminée et de temps complets ou partiels

Aucune précision n'est apportée par le candidat sur le nombre d'employés personnel sédentaire.

La Méridionale dresse une liste des effectifs par fonctions principale et d'effectif par service. La Méridionale ne précise par les proportions des emplois à temps plein et à temps partiel.

La Méridionale déclare 357 employés CDI et 87 CDD.

La candidature présentée par La Méridionale ne détaille pas les effectifs des sédentaires.

La Méridionale dispose en interne des compétences et des services permettant d'opérer sur les navires :

- Gestion commerciale
- Gestion RH
- Gestion technique
- Gestion des opérations

La structure de la société est adaptée à la gestion par La Méridionale des lots de la DSP pour lesquels la société se porte candidate (lot 1 en groupement et les lots 3 et 4 seule).

L'équipage est composé de 444 personnes dont 357 en CDI et 87 en CDD :

- officiers
- marins pont
- marins machine
- personnel hôtelier / services généraux

Les effectifs de navigants dont les fonctions à bord des navires en flotte sont celles qui sont nécessaires pour armer et opérer des navires RoPax sont suffisamment fournis pour que le candidat puisse armer des navires sur les lots de la DSP pour lesquels la société se porte candidat (lot 1 en groupement et les lots 3 et 4 seule).

- b) Le candidat fait valoir une attestation de conformité (AGEFIPH) à l'emploi des travailleurs handicapés, des mutilés de guerre et assimilés

Le candidat produit une attestation sur l'honneur et une attestation URSAFF.

- c) Le nombre de navires en précisant leur date de première mise en circulation, leur pavillon et leur immatriculation, leur capacité (PAX et roll) et si le candidat en est propriétaire ou locataire

La Méridionale dispose de 4 RoPax, tous sous pavillons français aux capacités cohérentes avec le besoin exprimé pour répondre à la DSP (passagers et roulage).

Ces 4 navires sont la propriété directe de la Méridionale ou du groupe auquel appartient la Méridionale.

Le type, les capacités opérationnelles et le nombre des navires exploités par la société sous pavillon français montrent que La Méridionale a la capacité d'opérer les navires pour assurer le service attendu sur l'ensemble des lots de la DSP pour lesquels la société fait acte de candidature (lot 1 en groupement et les lots 3 et 4 seule).

Nom du navire	Âge	PAX	roll (ml)	Statut	Pavillon	Immatriculation
Pelagos	25 ans	270	2044 ml	propriété	France	IMO9136034
Girolata	23 ans	811	1500 ml	propriété	France	IMO9088859
Piana	7 ans	799	2204 ml	affrété à SNC Piana	France	IMO9526332
Kallisté	29 ans	669	2034 ml	propriété	France	IMO9050618

- d) La déclaration des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature

La Méridionale fait valoir sa qualité d'attributaire de la DSP depuis 1975 et présente de manière très succincte (1 page) les moyens techniques complémentaires aux moyens nautiques : atelier pour l'entretien réparation des navires, service informatique.

La Méridionale précise que ses navires sont sa pleine propriété et donc parfaitement adaptés, ils ont été conçus ou acquis d'occasion pour répondre aux exigences du service public.

- e) Une liste de références pour l'exploitation de services similaires (montant, date d'exécution, nature des prestations et identité du donneur d'ordre sauf confidentialité) de ces trois dernières années ou de toute autre référence démontrant la capacité à assurer l'exécution du service public

La Méridionale fait valoir sa desserte continue de la Corse depuis l'origine, avec un modèle bâti depuis 1988 autour de l'exploitation de navires mixtes.

En 2021, la Méridionale exploite 3 lignes opérées sur la Corse (Ajaccio, Porto Vecchio, Propriano) La Méridionale a une activité de fret et de Passagers (RoPax).

L'activité de la société, les volumes traités (fret et passager) ainsi que le fait d'avoir été et d'être opérateur de DSP démontrent la capacité de La Méridionale à opérer l'ensemble des lots de la DSP pour lesquels la société fait acte de candidature (lots 3 et 4 seule et 1 en groupement).

L'analyse des données techniques et professionnelles fournies par la Méridionale permet de garantir que celle-ci dispose des moyens nautiques et humains nécessaires à la bonne exploitation des lots n° 3 et 4 dans le cadre du service public du transport maritime entre la Corse et le continent français. Le candidat dispose ainsi de l'aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

Candidat n°3 –Groupement conjoint (Corsica Linéa & La Méridionale)

- a) Déclaration des moyens en personnel en précisant : le nombre, leur fonction, la proportion de contrats à durée déterminée et indéterminée et de temps complets ou partiels

Le groupement reprend les effectifs de Corsica Linéa et de La Méridionale énoncés pour le candidat 1 (Corsica Linéa) et le candidat 2 (la Méridionale).

- b) Le candidat fait valoir une attestation de conformité (AGEFIPH) à l'emploi des travailleurs handicapés, des mutilés de guerre et assimilés.

Le groupement produit les mêmes justificatifs que pour les candidats 1 et 2 à savoir attestation sur l'honneur pour Corsica Linéa et pour la Méridionale les attestations URSSAF (déclarations sociales et paiement des cotisations).

- c) Le nombre de navires en précisant leur date de première mise en circulation, leur pavillon et leur immatriculation, leur capacité (PAX et roll) et si le candidat en est propriétaire ou locataire

Il s'agit des mêmes références que pour les candidats 1 et 2.

- d) La déclaration des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature

Il s'agit des mêmes déclarations des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature que pour les candidats 1 et 2.

- e) Une liste de références pour l'exploitation de services similaires (montant, date d'exécution, nature des prestations et identité du donneur d'ordre sauf confidentialité) de ces trois dernières années ou de toute autre référence démontrant la capacité à assurer l'exécution du service public

Il s'agit des mêmes références que pour les candidats 1 et 2

L'analyse des données techniques et professionnelles fournies par le groupement permet de garantir que celui-ci dispose des moyens nautiques et humains nécessaires à la bonne exploitation du lot n° 1 dans le cadre du service public du transport maritime entre la Corse et le continent français. Le candidat dispose ainsi de l'aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

* *
*

En conclusion, les trois candidats ayant déposé une candidature :

- Candidat 1 : Corsica Linea
- Candidat 2 : La Méridionale
- Candidat 3 : Le groupement conjoint Corsica Linea / La Méridionale

présentent des capacités professionnelles et techniques **satisfaisantes** pour être retenues pour la suite du processus d'appel d'offres.

II.4.2. Garanties financières

Candidat n°1 – Corsica Linea

- a) Le chiffre d'affaires annuel global et le résultat net sur le trois derniers exercices clos ainsi que la part correspondant aux prestations objet de la convention de délégation de service public

Les données suivantes sont communiquées par le candidat :

En k€	2019	2020	2021
CA global	247 381	190 662	232 572
<i>dont compensation de service public</i>	<i>57 434</i>	<i>69 979</i>	<i>74 411</i>
Résultat net	11 479	-14 243	12 830

Les résultats nets du candidat sont nettement positifs en 2019 et 2021. Seule l'année 2020 affiche un résultat net négatif, sans doute lié à l'impact de la crise sanitaire sur les opérations de Corsica Linea.

A noter que le candidat ne communique pas spécifiquement le montant de chiffre d'affaires assimilable à la DSP dans sa documentation et fait seulement la différence dans ses recettes entre son « chiffre d'affaires » et la « Compensation financière DSP ». Ainsi, nous prenons une approche conservatrice et ne considérons que les montants de « Compensation financière DSP » comme strictement assimilables à la DSP.

Le tableau ci-dessous reprend la valeur annuelle des lots et calcule le ratio du chiffre d'affaires du candidat sur cette valeur :

	Lot 1	Lot 2	Lot 3	Lot 4	Lot 5
Valeur annuelle des lots sur lesquels le candidat se positionne (k€)	99 000	107 857	31 000	31 000	31 714
(CA 2021 global du candidat) / (Valeur annuelle du lot)	2,3	2,2	7,5	7,5	7,3
(CA 2021 assimilable à la DSP du candidat) / (Valeur annuelle du lot)	0,8	0,7	2,4	2,4	2,3

Ainsi le chiffre d'affaires assimilable à la DSP du candidat est du même ordre de grandeur que la valeur annuelle estimée des lots 1 et 2 et nettement supérieure à celle des lots 3 à 5.

- b) La répartition du capital social de chaque société membre du groupement éventuel

Le capital social de Corsica Linea est entièrement détenu par la société CM Holding.

- c) Les bilans ou extraits de bilan des sociétés des trois derniers exercices clos lorsque leur établissement est imposé par la loi

Les données suivantes sont communiquées par le candidat :

En k€	2019	2020	2021
Actif immobilisé	174 827	199 880	196 680
<i>Dont immos corporelles</i>	113 387	130 588	137 342
Actif circulant et autres	108 363	96 348	112 559
<i>Dont disponibilités</i>	46 062	43 516	55 272
Actif - total	283 190	296 228	309 239

En k€	2019	2020	2021
Capitaux propres	37 677	24 368	67 591
<i>Dont capital</i>	3 000	3 000	3 000
<i>Dont réserve légale</i>	300	300	300
<i>Dont report à nouveau</i>	22 898	34 377	50 134
<i>Dont résultat de l'exercice</i>	11 479	-14 243	12 830
<i>Dont subventions d'investissements</i>	0	934	1 327
Provisions pour risques et charges	67 629	67 643	40 782
Dettes et comptes de régularisation	177 884	204 217	200 866
<i>Dont dettes financières</i>	63 335	93 335	93 442
<i>Dont dettes fournisseurs</i>	30 135	31 488	30 267
<i>Dont dettes fiscales et sociales</i>	18 975	16 732	20 690
<i>Dont autres dettes</i>	15 944	10 335	8 497
<i>Dont PCA</i>	49 465	52 306	47 894
Passif - total	283 190	296 228	309 239

Les niveaux de disponibilités et des capitaux propres sont satisfaisants sur les années 2019 à 2021. De plus, la réserve légale et le report à nouveau sont positifs sur la même période.

Le chiffre d'affaires assimilable à la DSP sur la période 2019 – 2021 du candidat est du même ordre de grandeur ou supérieur à la valeur annuelle estimée de la concession. Ses bilans sur la même période semblent robustes.

Candidat n°2 – La Méridionale

- a) Le chiffre d'affaires annuel global et le résultat net sur le trois derniers exercices clos ainsi que la part correspondant aux prestations objet de la convention de délégation de service public

Les données suivantes sont communiquées par le candidat :

En k€	2019	2020	2021
CA global	58 782	28 421	53 048
<i>Dont CA assimilable à la DSP</i>	<i>54 162</i>	<i>21 725</i>	<i>31 763</i>
Résultat net	-6 511	-27 945	-24 954
<i>Dont résultat net assimilable à la DSP</i>	<i>117</i>	<i>-5 615</i>	<i>-670</i>

Les résultats nets du candidat sont négatifs sur la période 2019-2021 avec une détérioration nette à partir de 2020, sans doute liée à l'impact de la crise sanitaire sur les opérations de La Méridionale.

Le tableau ci-dessous reprend la valeur annuelle des lots et calcule le ratio du chiffre d'affaires du candidat sur cette valeur :

	Lot 1	Lot 3	Lot 4
Valeur annuelle des lots sur lesquels le candidat se positionne (k€)	99 000	31 000	31 000
(CA 2021 global du candidat) / (Valeur annuelle du lot)	0,5	1,7	1,7
(CA 2021 assimilable à la DSP du candidat) / (Valeur annuelle du lot)	0,3	1,0	1,0

Sur le lot 1 le chiffre d'affaires assimilable à la DSP du candidat est d'environ 32% de la valeur annuelle du lot. Cependant sur ce lot La Méridionale candidate avec Corsica Linea, ce qui équivaut à un chiffre d'affaires assimilable à la DSP cumulé représentant environ 107% (75% pour Corsica Linea et 32% pour La Méridionale) de la valeur annuelle du lot et donc du même ordre de grandeur que la valeur annuelle estimée du lot.

Sur les lots 3 et 4, le chiffre d'affaires assimilable à la DSP du candidat est du même ordre de grandeur que la valeur annuelle estimée des lots.

b) La répartition du capital social de chaque société membre du groupement éventuel

Le capital social de La Méridionale est détenu à 98,98% par la Compagnie Méridionale de Participation (CMP) et à 1,02% par Méridionale Expansion (FCPE).

c) Les bilans ou extraits de bilan des sociétés des trois derniers exercices clos lorsque leur établissement est imposé par la loi

Les données suivantes sont communiquées par le candidat :

En k€	2019	2020	2021
Actif immobilisé	70 061	65 668	71 529
<i>Dont immos corporelles</i>	<i>17 822</i>	<i>16 273</i>	<i>25 169</i>
Actif circulant et autres	55 896	31 870	25 636

<i>Dont disponibilités</i>	446	622	505
Actif - total	125 957	97 538	97 164

En k€	2019	2020	2021
Capitaux propres	96 248	68 303	48 031
<i>Dont capital</i>	1 980	1 980	1 980
<i>Dont réserve légale</i>	198	198	198
<i>Dont autres réserves</i>	21 061	21 061	21 061
<i>Dont report à nouveau</i>	77 920	71 409	44 783
<i>Dont résultat de l'exercice</i>	-6 511	-27 945	-24 954
<i>Dont subventions d'investissements</i>	1 601	1 601	4 964
Provisions pour risques et charges	7 990	9 409	7 508
Dettes et comptes de régularisation	21 718	19 826	41 625
<i>Dont dettes financières</i>	2 148	3 965	23 845
<i>Dont dettes fournisseurs</i>	14 259	9 874	9 662
<i>Dont dettes fiscales et sociales</i>	4 842	4 811	5 056
<i>Dont autres dettes</i>	227	53	222
<i>Dont PCA</i>	242	1 122	2 838
Passif - total	125 957	97 538	97 164

Les niveaux de disponibilités et des capitaux propres sont satisfaisants sur les années 2019 à 2021. De plus, malgré un résultat net négatif sur la période analysée, le report à nouveau est positif en 2021.

Le chiffre d'affaires assimilable à la DSP sur la période 2019 – 2021 du candidat est du même ordre de grandeur que la valeur annuelle estimée des lots auxquels il candidate (pour le lot 1, nous considérons le CA cumulé de La Méridionale et de Corsica Linea). Ses bilans sur la même période semblent robustes malgré des résultats nets négatifs sur la période considérée.

Candidat n°3 – Groupement conjoint – Corsica Linéa & La Méridionale

L'analyse des candidats 1 et 2 est la même pour le candidat 3 qui est un groupement entre le candidat 1 (Corsica Linéa) et le candidat 2 (La Méridionale).

Par conséquent les observations et l'analyse des candidatures pour les candidats 1 et 2 se retrouve pour le candidat 3.

* *

*

En conclusion, les trois candidats ayant déposé une candidature :

- Candidat 1 : Corsica Linea
- Candidat 2 : La Méridionale
- Candidat 3 : Le groupement conjoint Corsica Linea / La Méridionale

présentent des capacités financières **satisfaisantes** pour être retenues pour la suite du processus d'appel d'offres.

Conclusion générale sur les garanties financières, techniques et professionnelles

Chacun des candidats a démontré son expérience du transport régulier maritime de marchandises et de passagers.

Les navires sont immatriculés et disposent d'un pavillon Français pour les navires actuellement en Méditerranée, les compagnies bénéficient ainsi de la liberté de prestation de services prévue par le règlement communautaire n° 3577/02 du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres.

Chacun des candidats dispose de personnels adaptés aux opérations maritimes et atteste de leur formation.

L'analyse des données financières et comptables transmises par les trois candidats permet d'assurer de la solidité financière des entreprises dans l'exploitation du service public du transport maritime entre la Corse et le Continent.

Les candidatures des sociétés CORSICA LINÉA, LA MÉRIDIONALE et du Groupement conjoint CORSICA LINEA et LA MERIDIONALE sont recevables et répondent aux critères énoncés à l'article L.1411-5 du CGCT. Il est donc proposé de les retenir et de les admettre à participer à la suite de la procédure de mise en concurrence.

*

*

*

**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} janvier 2023
au 31 décembre 2029**

RAPPORT D'ANALYSE DES OFFRES INITIALES

Mercredi 31 août 2022

Sommaire

I.	Rappel de l'objet de la consultation et de la procédure	3
I.1.	Cadre de la procédure	3
I.2.	Caractéristiques de la consultation	3
I.2.1.	Objet de la convention.....	3
I.2.2.	Une procédure ligne par ligne	4
I.2.3.	Durée de la convention.....	4
I.2.4.	Missions du Délégué.....	4
I.2.5.	Consistance de l'offre	5
I.3.	LIGNE MARSEILLE - AJACCIO (LOT N° 1)	5
I.4.	LIGNE MARSEILLE - BASTIA (LOT N° 2)	6
I.5.	LIGNE MARSEILLE - PORTO-VECCHIO (LOT N° 3)	7
I.6.	LIGNE MARSEILLE - PROPRIANO (LOT N° 4)	7
I.7.	LIGNE MARSEILLE - ILE-ROUSSE (LOT N° 5)	9
I.8.	Références des publications	9
I.9.	Procédure ouverte	10
I.10.	Date limite de réception des candidatures et des offres	10
I.11.	Questions des candidats	10
II.	Les Candidatures	11
III.	Rappel des critères de jugement des offres (article 9.2 du règlement de la consultation)	12
IV.	Analyse des Offres initiales	14
IV.1.	Lot n° 1 - Marseille - Ajaccio	14
IV.1.1.	Candidat n° 1 - Le Groupement Corsica Linea - La Méridionale.....	14
IV.2.	Lot n° 2 - Marseille - Bastia	50
IV.2.1.	Candidat n° 1 - Corsica Linea	50
IV.3.	Lot n° 3 - Marseille - Porto-Vecchio	82
IV.3.1.	Candidat n° 1 - Corsica Linea	82
IV.3.2.	Candidat n° 2 - La Méridionale.....	112
IV.3.3.	Comparaison des candidats.....	132
IV.4.	Lot n° 4 - Marseille - Propriano	138
IV.4.1.	Candidat n° 1 - Corsica Linea	138
IV.4.2.	Candidat n° 2 - La Méridionale.....	167
IV.4.3.	Comparaison des candidats.....	187
IV.5.	Lot n° 5 - Marseille – Ile-Rousse	193
IV.5.1.	Candidat n° 1 - Corsica Linea	193
V.	Conclusion Générale	224

I. Rappel de l'objet de la consultation et de la procédure

I.1. Cadre de la procédure

Suivant délibération n° 20/166 AC de l'Assemblée de Corse du 5 novembre 2020, 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, Porto-Vecchio, Propriano et Ile-Rousse - sur la période allant du 1^{er} mars 2021 au 31 décembre 2022.

Par délibération n° 21/022 AC du 25 février 2021, l'Assemblée de Corse a :

- Retenu la société Corsica Linea comme délégataire de service public au titre des lignes Bastia-Marseille, Porto-Vecchio-Marseille et l'Ile Rousse-Marseille ;
- Retenu le groupement « Corsica-Linea - La Méridionale » comme délégataire de service public au titre de la ligne Ajaccio-Marseille ;
- Retenu la société La Méridionale comme délégataire de service public au titre de la ligne Propriano-Marseille.

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 CdC et l'OTC ont identifié (i) un besoin de service public et (ii) le périmètre du besoin de service public à satisfaire. Après avoir étudié les différentes approches envisageables pour répondre au besoin de service public identifié, la CdC 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, Porto-Vecchio, Propriano et L'Ile-Rousse, 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.

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.

I.2. Caractéristiques de la consultation

I.2.1. Objet de la convention

Chaque convention faisant l'objet de la présente procédure confie au Délégataire attributaire l'exploitation du service public de transport maritime de marchandises (incluant les matières dangereuses) et de passagers entre le port de Corse mentionné à l'annexe 1 de la convention et le port de Marseille au titre de la continuité territoriale (le service).

Chaque convention régit 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 :

- Ajaccio (Lot n° 1) ;
- Bastia (Lot n° 2) ;
- Porto-Vecchio (Lot n° 3) ;
- Propriano (Lot n° 4) ;
- Ile Rousse (Lot n° 5).

1.2.2. 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.

1.2.3. 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.

1.2.4. Missions du Délégué

Le Délégué s'engage à :

- assurer le service au regard des capacités, horaires et fréquences prévues par l'annexe technique n° 1 avec les moyens présentés en annexe 3 (ou des moyens équivalents en cas d'indisponibilité ou de remplacement) de la convention ;
- tenir une comptabilité analytique propre à la 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 convention ;
- mettre en œuvre des dispositions pour assurer au mieux la continuité du service et accueillir et informer les clients en cas de perturbations du service ;
- 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 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.

1.2.5. Consistance de l'offre

Le Déléguataire réalise les services de transport public de marchandises et de passagers en respectant les horaires, fréquences et capacités définies en annexe des conventions entre Marseille et la Corse vers le port d'Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano et l'Ile-Rousse.

Cette offre de service doit respecter les exigences minimales suivantes :

I.3. LIGNE MARSEILLE - AJACCIO (LOT N° 1)

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 - Ajaccio.

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

I.4. LIGNE MARSEILLE - BASTIA (LOT N° 2)

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	1860

I.5. LIGNE MARSEILLE - PORTO-VECCHIO (LOT N° 3)

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 / quinzaine.

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	1 040

I.6. LIGNE MARSEILLE - PROPRIANO (LOT N° 4)

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

I.7. LIGNE MARSEILLE - ILE ROUSSE (LOT N° 5)

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 – L'île Rousse.

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

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

Capacités minimales

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

Passagers	
Transport sanitaire	2
Convoyeurs	7
Total	9

Fret	
Total	700

I.8. 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

I.9. 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).

I.10. Date limite de réception des candidatures et des offres

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

I.11. 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.

II. Les Candidatures

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

Ordre de réception	de	Nom des candidats
1		Corsica Linea
2		La Méridionale
3		Groupement 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.

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 et a conclu que les trois candidatures susvisées étaient 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
- La Méridionale
- Le Groupement Corsica Linea et La Méridionale

III. Rappel des critères de jugement des offres (article 9.2 du règlement de la consultation)

La CDSP d'ouverture des offres s'est réunie le mardi 2 août 2022 à 9h30 en présence de Maître DE CASTELLI huissier de justice. Le quorum ayant été atteint à l'ouverture de la séance, au cours des débats et lors du vote, la commission a pu valablement délibérer.

Les offres présentées par les candidats sont déclarées complètes.

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.

IV. Analyse des Offres initiales

IV.1. Lot n° 1 - Marseille - Ajaccio

	Dénomination	Structure juridique
Candidat 1 - Groupement	Corsica Linea (mandataire)	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d'Ajaccio sous le numéro RCS B 815 243 852
	La Méridionale	SA à CA au capital de 1.980.000 € immatriculée sous le numéro 057 801 730 RCS Marseille

IV.1.1. Candidat n° 1 - Le Groupement Corsica Linea - La Méridionale

Critère 1 du règlement de la consultation - Valeur Technique des Offres

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'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).

➤ Présentation de l'outil naval

Concernant le nombre de navires, le candidat propose dans l'annexe 3 - Outil naval - l'utilisation des navires suivants :

Corsica Linéa présente 9 navires soit 7 navires rouliers de type Ro PAX et 2 ferries.

- RoPAX : A Gaelotta, Paglia Orba, Pascal Paoli, Vizzavona, A Nepita, Monte d'Oro, Jean Nicoli ;
- Ferries : Daniele Casanova, Méditerranée.

Navire	Type	Année	Pavillon	IMO	Classe	Paris MoU	Propriété
Corsica Linea							
Vizzavona	RoPax	1999	FR	9138006	RINA - OK	White	Affrété
A Nepita	RoPax	2002	FR	9211511	DNV - OK	White	Affrété
Pascal Paoli	RoPax	2003	FR	9247510	BV - OK	White	Affrété
A Galeotta	RoPax	2022	FR	9891749	RINA - OK	White	Affrété
Paglia Orba	RoPax	1994	FR	9050826	BV - OK	White	Propriété
Jean Nicoli	RoPax	1998	FR	9161948	DNV - OK	White	Propriété
Monte d'Oro	RoPax	1991	FR	8911516	BV - OK	White	Propriété
Danièle Casanova	Ferry	2002	FR	9230476	BV - OK	White	Propriété
Méditerranée	Ferry	1989	FR	8705395	BV - OK	White	Propriété

Les contrats d'affrètement sont communiqués en annexe 14.

Le candidat propose également à compter d'octobre 2025 un navire neuf (type RoPAX) propulsé au GNL appelé GNL2. Le nouveau navire au GNL, livré en 2025, sera affrété.

Pavillon : L'ensemble des navires présentés par le candidat portent le pavillon français.

Classification : L'ensemble des navires sont suivis en classe par des sociétés de classification membre de l'International Association of Classification Societies (IACS), de plus reconnues par les autorités du pavillon français (BV, DNV, RINA).

Port state control : Inspections par le « Port state control » rare. Aucun des navires présentés par le candidat n'a fait l'objet d'une détention dans les 36 derniers mois (statut « white » d'après les conditions de Paris MoU).

Tous les navires sont actuellement en classe avec des échéances d'inspection et de renouvellement suivies correctement par le candidat.

Le candidat ne précise pas les codes et conventions dans la documentation technique. Ces éléments conditionnent l'obtention du permis de navigation. Les navires disposant tous de permis de navigation, il est possible de considérer que la condition de la conformité aux codes et convention est remplie.

La Méridionale présente 4 navires :

- Le Girolata,
- le Pelagos,
- le Kalliste,
- le Piana.

Navire	Type	Année	Pavillon	IMO	Classe	Paris MoU	Propriété
La Méridionale							
Piana	RoPax	2011	FR	9526332	DNV - OK	White	Affrété
Kalliste	RoPax	1993	FR	9050618	BV - OK	White	Propriété
Girolata	RoPax	1995	FR	9088859	BV - OK	White	Propriété
Pelagos	RoPax	1997	FR	9136034	LR - OK	White	Affrété

Les contrats d'affrètements sont communiqués en annexe 14.

Pavillon : L'ensemble des navires présentés par le candidat portent le pavillon français.

Classification : L'ensemble des navires sont suivis en classe par des sociétés de classification membre de l'International Association of Classification Societies (IACS), de plus reconnues par les autorités du pavillon français (BV, DNV, RINA).

Tous les navires sont actuellement en classe avec des échéances d'inspection et de renouvellement suivies correctement par le candidat.

Port state control : Inspections par le « Port state control » rare. Aucun des navires présentés par le candidat n'a fait l'objet d'une détention dans les 36 derniers mois (statut « white » d'après les conditions de Paris MoU).

Le candidat ne précise pas les codes et conventions dans la documentation technique. Ces éléments conditionnent l'obtention du permis de navigation. Les navires disposant tous de permis de navigation, il est possible de considérer que la condition de la conformité aux codes et convention est remplie.

Concernant l'affectation des navires, les navires présentés par **Corsica Linéa** seront affectés de la manière suivante :

	Affectation des navires par ligne				
	AJA	BIA	PVC	PRO	ILR
A Galeotta	32%	31%			
GNL 2		28%			
Pascal Paoli	40%	27%			
Vizzavona	7%	2%			
Paglia Orba	1%	1%		74%	14%
Mont d'Oro				7%	86%
A Nepita	18%	7%	2%	7%	
Jean Nicoli	3%	4%	52%	12%	
Méditerranée			46%		
	101%	100%	100%	100%	100%

Extrait Offre Groupement - Annexe 3 - Tableau récap de l'outil naval Lot 1 CL

Le plan d'affectation des navires sera le suivant : A Nepita sera le navire affecté jusqu'en 2025 quand Pascal Paoli deviendra le navire principal d'Ajaccio. A Galeotta est affecté à Ajaccio le week-end et les lundis. Le lundi indique que ce choix de panachage de navires permet à la ligne de bénéficier de gains environnementaux.

Concernant l'adéquation avec les besoins fret, Corsica Linéa indique que son offre représente 154 % du besoin.

Concernant l'affectation des navires, les navires présentés **La Méridionale** : Le Pélagos, le Kalliste et Piana sont affectés au lot 1.

- Adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires

Concernant **Corsica Linea** :

	Vizzavona	Méditerranée	Paglia Orba	Pascal Paoli	A Galeotta	Danielle Casanova	Monte d'Oro	A Nepita	Jean Nicoli
Année de livraison	1999	1989	1994	2003	2022	2002	1991	2002	1998
Type	Cargo Mixte RoPax	Navires à passagers	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Navire roulier à passagers	Navire à passagers	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax
Nombre de ponts	3	1	3	3	4	1	3	4	3
Nb de moteurs	4	4	4	4	2	4	4	4	4
Puissance unitaire (KW)	5 760 kw	8 942 Kw	4 930 kw	9 450 kw	11 7000 kw	9 450 KW	14 800 kw	11 520 kw	11 120 Kw
Vitesse (nds)	21 nds	23 nds	2N nds	24 nds	23 nds	24,5 nds	19 nds	21 nds	24 nds
Vitesse en mode dégradé (nds)	12 nds	18 nds	16 nds	18 nds	19 nds	12 nds (1 moteur)	16 nds	17 nds	21 nds

Les navires disposant d'une vitesse inférieure ou égale à 20 nœuds disposent d'une très faible marge de manœuvre pour effectuer des rotations dans les délais indiqués au titre du sous-critère 2. Ainsi, les navires répondent aux exigences strictes du règlement de consultation mais peuvent en pratique donner lieu à des retards.

Age : Aucun règlement technique ou norme n'impose une durée de vie dans le cadre d'un projet de construction de navire. La contrainte qui guide les concepteurs et les constructeurs de navire est d'ordre économique dans la mesure où l'investissement que représente l'acquisition d'un navire est important ce qui impose une durée d'exploitation suffisamment longue pour que l'investissement soit rentable.

Pour répondre à cette contrainte économique, les concepteurs et les chantiers navals de navires en acier étudient et construisent les navires en considérant une durée de vie minimale de 30 ans à partir de la date de livraison.

La capacité réelle d'un navire à être exploité sur une durée de 30 ans est conditionnée par les conditions d'emploi du navire et donc par l'entretien que l'armateur du navire fera. Dans la mesure où l'entretien est correctement fait, où la structure du navire (suivi par la société de classification), où les disponibilités de pièces de rechange ne condamne pas des équipements irremplaçables (à coût raisonnable) à bord et si aucune évolution de la réglementation applicable n'impose un retrait du service du navire, il est envisageable d'exploiter un navire jusqu'à 40 ans.

Parmi les navires présentés par le candidat, deux navires sont âgés de plus de 30 ans (Méditerranée, 34 ans et Monte d'Oro 32 ans). Les éléments transmis par les candidats avec leurs offres (certificats de classe) et les vérifications menées sur les sites de suivi des navires de commerce (Equasis, site des sociétés de classification) ne montrent pas de points justifiant l'arrêt du navire pour les inspecteurs de la classe, le pavillon ou les inspecteurs du « Port state control ».

Il faut cependant souligner que les navires âgés nécessitent des travaux de maintenance ou de remise à niveau plus importants et plus coûteux que les navires récents et ont des performances énergétiques moindres.

Concernant les caractéristiques des navires de **Corsica Linea** :

Navire	Type	Longueur	Largeur	TE max	Dwt
Corsica Linea					
Vizzavona	RoPax	188,30	34,80	6,30	8 111
A Nepita	RoPax	203,24	25,00	6,60	5 509
Pascal Paoli	RoPax	176,00	33,80	6,50	7 335
A Galeotta	RoPax	206,60	28,20	6,70	6 882
Paglia Orba	RoPax	165,80	29,43	6,68	6 073
Jean Nicoli	RoPax	200,65	25,80	6,80	5 150
Monte d'Oro	RoPax	145,30	27,80	6,31	4 155
Danièle Casanova	Ferry	176,00	37,70	6,71	3 788
Méditerranée	Ferry	165,54	29,40	6,40	3 485

Concernant la **Méridionale** :

	Pelagos	Piana	Kalliste	Girolata
Année de livraison	1997	2011	1993	1994
Type	Navire roulier à passagers	Navire roulier à passagers	RoRo Pax	Navire roulier à passagers
Nombre de ponts	3	3	3	4
Nb de moteurs	2	4	4	4
Puissance unitaire (KW)	7 800 Kw	9 600 kw	4 930 KW	7 800 kw
Vitesse (nds)	20,5 nds	23,9 nds	19,5 nds	21,6 nds
Vitesse en mode dégradé (nds)	18 nds	22 nds (3 moteurs) 20 nds (2 moteurs)	16,2 nds (2 moteurs)	19 nds

Les navires disposant d'une vitesse inférieure ou égale à 20 nœuds disposent d'une très faible marge de manœuvre pour effectuer des rotations dans les délais indiqués au titre du sous-critères 2. Ainsi, les navires répondent aux exigences strictes du règlement de consultation mais peuvent en pratique donner lieu à des retards.

Concernant les caractéristiques des navires de **La Méridionale** :

Navire	Type	Longueur	Largeur	TE max	Dwt
La Méridionale					
Piana	RoPax	180,00	30,50	7,10	9 187
Kalliste	RoPax	165,25	29,25	6,60	5 942
Girolata	RoPax	177,30	27,00	6,40	5 303
Pelagos	RoPax	186,50	25,60	6,40	7 115

Conclusion critère 1, sous-critère n° 1 : Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences réglementaires en vigueur à la date de remise des offres. Le candidat communique ses contrats d'affrètements en annexe 14.

Il faut souligner que, la plupart des réglementations applicables aux navires n'étant pas rétroactives, on relève des différences entre les navires en fonction de leurs âges sans pour autant que ces différences ne soient opposables au candidat.

Le candidat dispose au sein de sa flotte des navires âgés de 30 ans. Même si aucune règle technique n'impose une durée de vie aux navires, l'âge de ces derniers à une incidence en matière d'entretien et de maintenance.

Cependant, certains navires mis à disposition par le candidat ne disposent pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport) ou estimées nécessaires (vitesse). C'est notamment le cas du mandataire du groupement candidat.

Toutefois, nous n'identifions pas de non-conformité dans la mesure où il ne s'agit pas d'un unique navire affecté à un lot, le candidat peut en fonction des besoins faire des changements. La documentation technique remise par le candidat ne fait cependant pas état de cette organisation. Il conviendra donc d'obtenir des clarifications de la part du candidat.

Cet élément est à prendre en considération mais ne constitue pas une réponse inadaptée au besoin de la DSP.

Le candidat ne propose pas de navire équipé d'un système de propulsion non carboné, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

Appréciation globale : le candidat répond de manière satisfaisante aux exigences de la consultation.

L'offre du candidat est très détaillée et convainc de la bonne qualité technique des navires. Des clarifications de la part du candidat sont néanmoins attendues en phase de négociations.

2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le 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

Ligne Marseille - Ajaccio (Lot n° 1)	Spécifications du DCE	Candidat
Fréquences minimales passagers et convoyeurs	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)	Novembre à Mars : 6 rotations/semaine en dehors des périodes de vacances scolaires - Hiver/Toussaint/Noël - (7 rotations/semaine prévues)
Fréquences minimales marchandises	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)	Novembre à Mars : 6 rotations/semaine en dehors des périodes de vacances scolaires - Hiver/Toussaint/Noël - (7 rotations/semaine prévues)
Rotations supplémentaires	10 rotations / 20 traversées	10 rotations / 20 traversées - date de réalisation pré-identifiée par le candidat
Horaires	Départ entre 18h30 et 20h00 Arrivée entre 06h00 et 08h00 Les services sont exploités	Départ à 18h30 Arrivée entre 6h45 et 7h Candidat propose un horaire hivernal et un horaire estival

	en traversée de nuit sans escale intermédiaire	
--	---	--

Les navires Monte d'Oro (Corsica Linea) et Kalliste (La Méridionale) ayant des vitesses maximums inférieures à 20 nœuds n'ont pas de marge sur ces traversées.

Le candidat précise qu'un nombre de rotations hivernales peut ne pas être réalisée avec un repositionnement pendant la saison estivale pour atteindre le quota de 365 rotations annuelles.

Concernant la phase hivernale (novembre à mars), le candidat propose que la gestion des rotations (6 rotations par semaine) s'effectue de la manière suivante :

- 1 rotation du lundi au vendredi soit 5 rotations par semaine, correspondant aux jours où les besoins en fret sont les plus importants ;
- 1 traversée Marseille-Ajaccio le samedi afin d'amener en Corse le fret résiduel non embarqué durant la semaine ;
- Les traversées Ajaccio-Marseille du samedi et Marseille/Ajaccio du dimanche n'auront pas lieu durant cette période hivernale.

Le candidat propose un repositionnement des rotations non effectuées pendant la période hivernale les jeudis entre les mois de juin et août avec 14 rotations en 2023, en 2024, en 2026, 12 rotations en 2025, en 2027 et 13 rotations en 2028 et en 2029.

Concernant les rotations supplémentaires, le candidat propose des dates de réalisation (dates cibles visées dans l'offre qui correspondent à la période la plus chargée en fret allant de début mai à mi-septembre avec un départ le jeudi). Le candidat identifie 6 traversées supplémentaires en 2023, en 2024, en 2027, en 2028 et en 2029, 7 traversées supplémentaires en 2025 et 5 traversées supplémentaires en 2026.

Concernant les horaires, le candidat propose :

- Horaires hivernal (16 septembre au 14 juin) : le candidat retarde l'heure d'arrivée des dimanches et lundis (8h30 au lieu de 6h45) car ce sont des jours avec peu de fret. L'arrivée à Marseille le samedi est fixée à 7h.
- Horaires estival (15 juin au 15 septembre) : le candidat propose un horaire d'arrivée à Ajaccio plus matinal (6h30 au lieu de 6h45) pour permettre une logistique terrestre du fret plus fluide et une arrivée matinale chez les clients finaux.

Conclusion Critère 1, sous-critère n° 2 : La proposition du candidat répond aux exigences du règlement de la consultation concernant les fréquences et les horaires. Le candidat propose de mobiliser plusieurs navires de sa flotte afin d'assurer la DSP en fonction des besoins.

Le candidat propose la réalisation de rotations supplémentaires pour les périodes les plus chargées en fret.

Certains des navires (Monte d'Oro (Corsica Linea) et Kalliste (La Méridionale)) ayant une vitesse maximale de 20 nœuds pouvant assimiler un retard sans avoir les capacités de le compenser pendant la traversée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante et l'organisation du planning des traversées et des rotations est claire.

3. Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Le sous-critère 3 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers : 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.

Concernant Corsica Linea

Navire	Fret	Fauteuils	Cabines	Lits	PMR
Corsica Linéa					
Vizzavona	2440	237	147	450	2
A Nepita	1923	83	172	665	4
Pascal Paoli	2300	44	169	580	4
A Galeotta	2559	82	220	878	6
Paglia Orba	2050	47	142	494	1
Jean Nicoli	2000	175	199	804	3
Monte d'Oro	1482	0	204	515	3
Danièle Casanova	810	320	470	1880	4
Méditerranée	827	574	496	1660	4

Le besoin exprimé par la DSP était d'avoir au sein des navires deux cabines PMR.

L'ensemble des navires présentés par le candidat respectent ces impératifs à l'exception du Paglia Orba.

Le groupement présente des navires qui ne disposent pas tous du nombre de cabines PMR nécessaires pour accueillir l'ensemble des passagers sanitaires demandés :

Pour Corsica Linea

- Paglia Orba
- Vizzanova

Il est cependant loisible au candidat en fonction du besoin en cabines PMR/ passagers sanitaire de permuter les navires afin de répondre au besoin. Précisons cependant que rien dans la documentation technique remise par le candidat n'envisage cette réorganisation.

Concernant la Méridionale

Navire	Fret	Fauteuils	Cabines	Lits	PMR
La Méridionale					
Piana	2204	50	213	749	5
Kalliste	2034	49	172	620	5
Girolata	1500	50	195	761	3
Pelagos	2044	34	61	236	2

Le besoin exprimé par la DSP était d'avoir au sein des navires deux cabines PMR.

Le groupement présente des navires qui ne disposent pas tous du nombre de cabines PMR nécessaires pour accueillir l'ensemble des passagers sanitaires demandés : le Pélagos.

Il est cependant loisible au candidat en fonction du besoin en cabines PMR/ passagers sanitaire de permuter les navires afin de répondre au besoin. Rien dans la documentation technique remise par le candidat n'envisage cette réorganisation.

Ceci implique que certains passagers sanitaires soient accueillis dans des cabines normales ce qui est susceptible de représenter un problème pour le cas où l'ensemble des passagers sanitaires sur un même voyage seraient des personnes à mobilité réduite.

Conclusion Critère 1, sous-critère n° 3 : Les navires présentés par les candidats correspondent aux exigences associées à l'accueil de chauffeurs, passagers sanitaires.

Un des navires proposés ne répond pas aux exigences de deux cabines PMR.

Ces éléments peuvent poser une difficulté quant à l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers.

Cependant, rien n'interdit au candidat de procéder à une réorganisation des bateaux pour satisfaire un besoin ponctuel en cabinet PMR ou passagers sanitaires. Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante. Néanmoins, la documentation remise par le candidat ne précise pas son organisation pour faire face à un manque de cabines PMR. Des clarifications de la part du candidat sont attendues en phase de négociations.

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

Le sous-critère 4 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers :

- 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)

➤ Services aux usagers

Services à bord

Navire	Restaurant	Bar	Magasin	Salle spectacle
La Méridionale				
Piana	540 m ²	480 m ²	0 m ²	A préciser
Kalliste	300 m ²	400 m ²	0 m ²	0 m ²
Girolata	450 m ²	560 m ²	0 m ²	150 m ²
Pelagos	330 m ²	150 m ²	0 m ²	0 m ²
Corsica Linea				
Vizzavona	330 m ²	390 m ²	0 m ²	0 m ²
A Nepita	500 m ²	460 m ²	0 m ²	0 m ²
Pascal Paoli	480 m ²	260 m ²	0 m ²	0 m ²
A Galeotta	730 m ²	550 m ²	44 m ²	0 m ²

Paglia Orba	320 m ²	345 m ²	0 m ²	0 m ²
Jean Nicoli	770 m ²	470 m ²	50 m ²	0 m ²
Monte d'Oro	360 m ²	325 m ²	0 m ²	0 m ²
Danièle Casanova	1970 m ²	780 m ²	150 m ²	250 m ²
Méditerranée	790 m ²	690 m ²	50 m ²	270 m ²

Concernant **Corsica Linea** :

- Sont détaillés les services suivants :
 - **Restauration** (déploiement de nouveaux services entre 2017 et 2020 sur les bateaux présentés à l'annexe 3 - Outil naval - circuits courts et de saison) : mise en place d'une offre variée, allant des espaces de snacking aux menus préparés par un chef étoilé. Corsica Linéa s'engage à favoriser une économie en circuit court ;
 - **Service hôtelier** : offre variée allant des lits superposés aux cabines de luxe, des salons et fauteuils sont disponibles ;
 - **Espaces de loisirs** : diffusion d'événements sportifs, animations, accès gratuits à des vidéos grâce au réseau WIFI ;
 - **Service médical** : infirmerie avec un personnel disposant d'une formation médicale. L'infirmerie est équipée afin de permettre la réalisation des premiers soins. En cas de besoins : recours au Centre de Consultation Médicale Maritime - CHU de Toulouse ;
 - **Services annexes** : chenil, consignes à bagages ;
 - **Modalités de réservation et d'information des passagers et mesures prises pour éviter les retards** : sites internet avec dispositif de paiement en ligne sécurisé (3DSecure), courriels envoyés après chaque réservation comprenant le détail de la traversée ainsi qu'un lien pour effectuer des modifications, centre d'appel disponible 7j/7 sur une plage horaire étendue (du lundi au samedi de 8h à 20h30, dimanche et jours fériés de 9h30 à 18h00), un site internet pour les agences de voyages ;
 - **Propreté des installations** : nettoyage quotidien, renouvellement après chaque traversée du linge de lit de toilettes, nettoyage de fond réalisé lors des arrêts techniques des navires ;
 - **Conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite** : les navires sont certifiés comme étant conformes aux normes. Les cabines et les sanitaires sont adaptés à l'accueil des passagers, signalétique en braille.

Le candidat Corsica Linea fournit un service aux usagers complet prenant en compte les disparités financières pouvant exister entre les passagers. Un accès à des divertissements est prévu, mise en place d'une couverture WIFI à titre gratuit. La réservation peut se faire par l'intermédiaire de plusieurs plateformes. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

Concernant **La Méridionale** :

- Sont détaillés les services suivants :
 - **Restauration** : brigade préparant à bord l'ensemble des repas. Utilisation de produit de saison ;
 - **Service hôtelier** : les navires disposent de cabines allant de 2 à 4 personnes, équipées de télévision et de chaînes gratuites ;
 - **Propreté des installations** : vérification des standards de propreté à chaque escale, ensemble des locaux passagers sont nettoyés tous les jours, nettoyages des moquettes, chaises assises, banquettes une fois par mois ;
 - **Espaces de loisirs** : salle de cinéma ou télévision en fonction des navires ;
 - **Service médical** : commandants des navires et officiers sont formés pour les soins d'urgence. Appui extérieur possible, auprès du Centre de Consultation Médicale ;

- **Services annexes** : chenil, espace enfant ;
- **Modalités de réservation et d'information des passagers et mesures prises pour éviter les retards** : Réservation possible soit par agence, par téléphone (numéros non surtaxés du lundi au samedi de 8h à 18h), par internet, par agences de voyages partenaires ;
Informations des passagers : par SMS, réseaux sociaux, pop-up sur la page d'accueil, à bord du navire, appels téléphoniques et si cela est nécessaire par les médias. En cas de retard de plus de 90 minutes, la Méridionale distribue des collations ;
Mesures pour éviter le retard : chargement des navires le plus tôt possible afin de ne pas perdre de temps sur l'heure de départ prévu. Le flux d'embarquement fret n'est pas arrêté lors de l'embarquement voyageur. Les véhicules de frets sont réceptionnés dans une zone particulière au plus près du navire ;
- **Conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite** sur les navires présentées à l'annexe 3 – Outil naval. Chaque navire dispose d'un certificat d'accessibilité pour navire à passagers, valable pour une durée de 3 ans. Les clients peuvent lors de la réservation déclarer leurs déficiences. Les personnes à mobilité réduite doivent indiquer à la Compagnie, la nature, le degré et les besoins d'assistance dans un délai d'au moins 48h avant le début du voyage, afin de faciliter la mise en œuvre de leurs embarquements. La Méridionale prévoit également les modalités d'installations des personnes à mobilité réduite dans les cabines et dans les salons et fauteuils.

Le candidat La Méridionale, fournit un service de restauration et hôteliers conformes aux exigences de la consultation et prenant en compte les possibles disparités financières des candidats. La réservation est possible par internet, téléphones ou agences. L'information des usagers se fait par l'intermédiaire de plusieurs outils dématérialisés. Le candidat met en place plusieurs solutions pour éviter tout retard. Par ailleurs, les conditions d'accueil des personnes à mobilités réduites semblent être personnalisées en fonction de chaque passager grâce à une déclaration 48h avant la traversée.

➤ Services en matière de fret

Concernant **Corsica Linea** :

- Concernant le transport de fret, Corsica Linea précise les éléments suivants :
 - Objectif de faire évoluer les unités de fret dans « un tout numérique » et notamment installation d'un portique à Marseille pour une gestion optimisée des unités fret, déploiement d'ETMS, mise en service d'un portail web dédié à destination des usagers de fret et outil de gestion informatique ;
 - Des projets sont en cours ou ont été finalisés en 2020 : fiabilisation de l'outil installé, avec le déploiement d'une application dédiée aux équipes pour un suivi en temps réel du chargement, interconnexion avec les systèmes d'information portuaire, développement d'interfaces numériques, mise en place d'une GED et d'outil de reporting ;
 - Processus du traitement du fret bien détaillé (déclaration de volume, traitement sur le port, réception de l'équipement, réclamations). Le but étant d'optimiser le chargement au fil de l'eau ;
 - Objectif de 0 remorque à quai : travail en amont avec les transporteurs en cas de non-disponibilité d'un navire (notamment réorientation vers un autre port le jour même, en privilégiant le transport de remorques non urgentes le week-end

et en remplaçant un navire impacté par un autre navire). Le but étant de sortir de cycle journalier pour un cycle hebdomadaire ;

- Mise en place de groupes de travail associant chargeurs et experts en logistiques. Réunion trimestrielle avec la présence du Président, des Directions Exploitation et Fret, ainsi que tous nos responsables d'agences portuaires.

Le candidat propose un traitement dématérialisé des unités fret, un processus de traitement détaillé pour optimiser le chargement. Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai. L'offre propose répond aux exigences de la consultation.

Concernant **la Méridionale** :

La clientèle fret est articulée entre trois éléments fondamentaux :

- Gestion de l'offre de place en tenant compte du volume, de la nature des marchandises transportées, des besoins saisonniers du marché ;
- Entretien de la relation commerciale en proposant des outils complémentaires (portail web fret, terminal corse connecté, portique de mesure, numéro d'appel unique pour joindre les services frets) ;
- Ecoute du marché en proposant des services répondant à des demandes spécifiques (Zone de Débarquement Prioritaire, réception anticipée des remorques et des voitures, gardiennage de marchandise, communication web, mail, WhatsApp).
 - Processus de traitement du fret (notamment les séquences de chargement et de déchargement, les modalités d'information des clients en cas de retard à l'arrivée, la manutention et le branchement des véhicules frigorifiques) ;
 - La gestion dématérialisée du fret (portail web fret, le portique fret, le terminal connecté) ;
 - La communication fret (via des infolettres notamment) et les services annexes (zone de débarquement prioritaire).

Le candidat assure une gestion du fret en tenant compte de différents facteurs relatifs au marché. La relation commerciale peut se faire par l'intermédiaire de plusieurs canaux, permet une réception anticipée.

Le traitement du candidat des services fret, est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

➤ Sécurité à bord de l'outil naval

Corsica Linea développe les exercices de sécurité mise en place à bord : chaque navire réalise un exercice d'abandon et un exercice hebdomadaire d'incendie (environ 3 à 5 exercices par semaine).

Sont également détaillées les consignes de sécurité aux passagers : diffusion générale par la passerelle et informations pratiques affichées. Des systèmes d'alerte sont également prévus pour l'évacuation des PMR et des passagers sourds et malentendants.

Concernant les situations d'urgence, des personnels sont d'astreinte 24h/24h et peuvent contacter la cellule d'urgence. Des exercices réguliers sont organisés. En outre, un centre d'appel avec un numéro vert est constitué pour informer les familles.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d'affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prise en compte.

La Méridionale développe également les exercices de sécurité à bord des navires avec des exercices « abandon de navires » et des exercices « incendie ». Les embarcations de sauvetage sont mises à l'eau tous les trois mois.

Concernant les consignes de sécurité aux passagers, elles sont affichées dans les cabines. Ce dispositif est également complété par la prise en charge des PMR, la disponibilité des consignes de sécurité en braille et la mise en place d'écrans vidés diffusant des films relatifs à la sécurité.

Enfin, concernant la préparation aux situations d'urgence, mises en place de procédures concernant les incendies, les abandons de navires, la collision avec un autre navire. En cas de situation d'urgence, mise en place d'une cellule de gestion de crise.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conforme aux exigences de la consultation. Les consignes de sécurités sont affichées et rappelées dans le cadre de film relatif à la sécurité. Procédure mise en place en cas de situation d'urgence.

➤ Continuité du service public

Concernant **Corsica Linea** :

- **Présentation du plan d'information des usagers en cas de situation perturbée** (système d'information « info trafic » avec des « flashes infos », système d'information individuel et ciblé via ses SMS et courriel) exemple à l'appui ;
- **Les modalités de réservation et de modifications** : site web, centre d'appels et site internet B to B pour les agences de voyages ;
- **Les modalités de gestion des réclamations**
 - o Pour les clients frets : échange afin de trouver des alternatives permettant d'assurer le service de transport de fret tout en minimisant les effets d'une perturbation.
Au départ de Corse : embarquement d'un port différent en retardant l'horaire de départ pour donner aux transporteurs le temps de s'y rendre.
Au départ de Marseille : réorientation vers un autre port et prise en charge compensatrice ;
 - o Pour les clients passagers : service relation consommateur enregistrant les réclamations des clients et fournit une réponse adaptée. Prise de contact avec le service des relations commerciales par mail, site internet, courrier, formulaire de réclamation ;

Le délai de réponse maximum est de 15 jours entre la réception de la réclamation et l'envoi d'une réponse ;

- **Les modalités d'indemnisation** : réglementation issue du Règlement UE n° 1177/2020 du 24 novembre 2010. Quand un retard est de plus de 90 minutes : collation et rafraîchissements. En cas d'annulation de la traversée : hébergement ou indemnisation (80 euros/personne pour maximum de 3 nuits), retard à l'arrivée de plus de 3 heures donne lieu à une indemnisation minimale équivalente à 25 %.
- **L'accueil des passagers à mobilité réduite** : plusieurs modalités de communication (numéro de téléphone, adresse électronique, procédure permettant d'identifier le niveau de handicap et de transférer ces informations aux ports concernés) ;
- **Les actions garantissant le service social et solidaire** (accord dit d'alerte sociale et de prévention des conflits signé en 2016) : le but de cet accord est de limiter l'impact sur les perturbations sur les usagers (passagers et fret). Ainsi, cet accord met en place, une obligation d'information de la Direction, qui s'engage à recevoir

dans un délai restreint les partenaires sociaux pour trouver une solution avant le dépôt d'un préavis de grève.

Corsica Linea s'engage à une information des usagers par voie dématérialisée. Les réclamations sont très dans un délai de 15 jours. Dispositif pour limiter les conséquences de mouvements sociaux sur la situation des usagers.

Concernant **La Méridionale** :

- Présentation du plan d'information des usagers en cas de situation perturbée (système d'information « info trafic » avec des « flashes infos » sur le site de La Méridionale, des SMS aux usagers, système d'information individuel et ciblé, alertes en cas de perturbation prévisible du service) ;
 - o Perturbations prévisibles : celles pouvant être anticipées avec au moins 48 heures d'avance. 3 niveaux de prévisibilité (Niveau 0 : perturbation annulée, Niveau 1 : risque de perturbation, Niveau 2 : perturbation confirmée).
 - o Perturbations en cours : constitution d'une cellule de veille chargée de suivre en temps réel l'évolution de la perturbation
- Les mesures prises pour assurer le service social et solidaire (accord sur la prévention des conflits). Le but de l'accord est d'anticiper les possibles conflits. La Méridionale propose d'élargir le service social et solidaire au port d'Ajaccio afin de permettre une véritable continuité du service. Procédure continuité d'activité : définition des dispositions à prendre afin d'assurer une ou plusieurs traversées en cas de situation de conflit

La Méridionale classe les perturbations par niveau. Dispositif pour permettre la continuité du service y compris en cas de mouvement sociaux.

Conclusion critère 1 - sous-critère 4 : Le candidat présente un ensemble d'éléments permettant de considérer que les conditions du sous-critère 4 relatif à la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers sont remplies.

En effet, le candidat fournit un service aux usagers complet avec un accès à des divertissements et la mise en place d'une couverture WIFI. Le service de réservation mis en place est bien détaillé. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

Le candidat propose un traitement dématérialisé des unités fret, un processus de traitement détaillé pour optimiser le chargement. Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai.

L'offre proposée répond aux exigences de la consultation. Le traitement du candidat des services fret est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

L'argumentation du candidat est plus développée pour les particuliers que pour les usagers professionnels. L'ensemble des éléments apportés par le candidat sont relatifs aux particuliers et les éléments de frets sont présents mais moins détaillés.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d'affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prises en compte.

Les modalités d'information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante. Les éléments fournis par le candidat sont suffisamment détaillés et clairs pour considérer que la qualité des services aux usagers est suffisante.

* *

*

Conclusion Générale critère 1 :

- Points forts :

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.

- Points faibles :

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.

Appréciation globale du critère 1 : Offre satisfaisante.

Critère 2 du règlement de la consultation - Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Afin de pouvoir analyser convenablement la robustesse et cohérence du plan d'affaires prévisionnel des candidats (sous-critère 2 du critère 2), il a été nécessaire de procéder à un arbitrage dans le but de décider de la base de comparaison la plus solide et fiable pour challenger les plans d'affaires communiqués par les candidats au titre de l'annexe 9.

Les données historiques (2020 et 2021) ayant été affectées par la pandémie de Covid19, et le prévisionnel 2022 communiqué ne semblant pas suffisamment fiabilisé car présentant certaines incohérences (existence de recettes autos dans le périmètre SIEG, existence de recettes et de charges de mise à disposition des espaces n'existant pas dans l'annexe 9 transmise aux candidats, etc.), la solution retenue pour l'analyse du sous-critère 2 a été de se référer aux estimations 2023-2030 préparées par le Consultant sur la base d'entretiens conduit avec l'OTC afin de définir au mieux un plan d'affaires prévisionnel sur la durée des DSP. C'est donc sur cette base que les comparaisons avec les offres des candidats ont pu être faites.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

1. Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 323,2 M€. Cela correspond à une moyenne annuelle de 40,4 M€, soit 12,3 M€ de plus que la compensation estimée au titre de l'exercice 2022 pour ce même lot (+ 43,7 %).

Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation estimée au titre de l'exercice 2022.

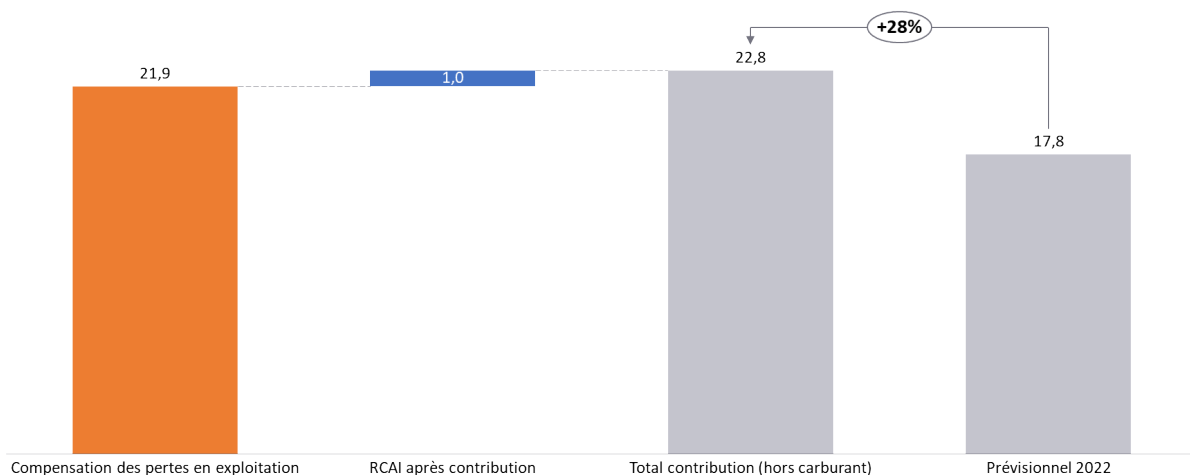
En M€	Prévisionnel 2022	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	4,4	13,4	+ 9,0	+ 202,5 %
Compensation carburant	10,3	17,6	+ 7,3	+ 70,7 %
Compensation investissement	13,4	9,4	- 4,0	- 29,8 %
Compensation totale	28,1	40,4	+ 12,3	+ 43,7 %

La hausse globale de la compensation s'explique par plusieurs facteurs :

- La compensation liée à l'exploitation proposée est supérieure de 202,5 % à la compensation d'exploitation estimée pour 2022. Cela s'explique par l'estimation à la hausse de certains postes de charges par le candidat : par rapport au modèle prévisionnel et sur la durée totale du contrat, les charges de manutention augmentent de 14,0 M€ (+ 16,0 %), les approvisionnements de 8,0 M€ (+ 66,7 %) et la maintenance et l'entretien de 22,1 M€ (+ 58,8 %). Le détail des charges prévisionnelles est donné dans le sous-critère 2.
- La compensation liée au carburant proposée est supérieure de 70,7 % à la compensation carburant estimée pour 2022. Cela s'explique par une hausse des prix des carburants et par un mix de carburants choisis par le candidat plus coûteux, en raison notamment de l'entrée en vigueur de nouvelles normes environnementales sur les types de carburant utilisés.
- Enfin, la compensation liée à l'investissement proposée est 29,8 % inférieure à celle estimée pour 2022. Les éléments à disposition ne permettent pas de comprendre cette évolution. Il est nécessaire que le candidat explicite cette baisse.

Les montants de compensation proposés par le candidat varient peu au cours de la période (entre 39,1 M€ pour 2030 et 41,9 M€ pour 2024).

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 21,9 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 1,0 M€, soit 4,2 % de la compensation (hors carburant) demandée.**

Avec un chiffre d'affaires SIEG moyen sur la période de 27,0 M€, **cela correspond à une marge d'exploitation de 3,5 %.**

Conclusion critère 2 sous-critère 1 :

La compensation moyenne annuelle demandée par le groupement Corsica Linea - La Méridionale s'élève à 40,4 M€, soit 43,7 % de plus que la compensation estimée pour l'année 2022.

Les composantes de la compensation liées à l'exploitation et au carburant portent cette hausse : respectivement + 202,5 % et + 70,7 %.

Le montant de compensation demandé par le candidat est donc insatisfaisant, car largement supérieur au montant prévisionnel 2022. Si une partie de cette augmentation se justifie (augmentation du prix du carburant, nouvelles normes écologiques en matière de carburants), des explications plus fines de la part du candidat sont attendues concernant la hausse globale observée.

Appréciation globale : L'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car présentant un niveau de compensation largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+ 43,7 %) sans pour autant que le niveau de justification d'une telle augmentation soit suffisamment détaillé.

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

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'offre du candidat appelle les points de vigilance suivants, constituant autant de points à éclairer en phase de négociation :

- Le compte de résultat prévisionnel du candidat n'est pas équilibré : il présente un déficit de 6,8 M€ sur la période 2023-2030

Le compte de résultat prévisionnel hors carburant est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Recettes périmètre SIEG	26,8	26,8	26,7	26,8	26,7	26,8	26,7	26,8	214,2
Recettes hors périmètre SIEG	20,8	21,1	20,8	21,0	20,8	20,9	20,8	20,9	167,1
Autres Recettes	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	35,9
Total Recettes	52,0	52,4	52,1	52,3	52,0	52,2	52,0	52,1	417,2
Total coûts de personnel	(20,0)	(20,8)	(20,2)	(19,9)	(20,6)	(19,4)	(20,1)	(19,8)	(160,7)
Total frais commerciaux	(4,9)	(5,0)	(5,0)	(5,0)	(4,9)	(5,0)	(4,9)	(4,9)	(39,6)
Total charges d'exploitation	(32,6)	(36,0)	(33,8)	(35,2)	(35,0)	(32,7)	(35,5)	(33,5)	(274,3)
EBE / EBITDA - avant contribution	(5,5)	(9,4)	(6,9)	(7,7)	(8,6)	(4,8)	(8,5)	(6,1)	(57,4)
Coût de mise à disposition des navires	(8,2)	(8,8)	(8,2)	(8,2)	(8,2)	(8,2)	(10,9)	(10,9)	(71,8)
Coût d'affrètement des navires	(8,5)	(8,8)	(9,4)	(8,5)	(9,0)	(7,2)	(4,7)	(4,2)	(60,3)
RÉS EXPLOIT / EBIT - avant contribution	(22,1)	(27,0)	(24,6)	(24,5)	(25,7)	(20,3)	(24,1)	(21,3)	(189,6)
RCAI - avant contribution	(22,1)	(27,0)	(24,6)	(24,5)	(25,7)	(20,3)	(24,1)	(21,3)	(189,6)
Total contribution	22,9	23,4	23,5	23,0	23,2	22,3	22,3	22,1	182,7
RCAI - après contribution	0,8	(3,5)	(1,0)	(1,5)	(2,5)	1,9	(1,8)	0,8	(6,8)

Le tableau suivant présente quelques ratios par traversée (charges, revenus et coûts de mise à disposition/d'affrètement), par passager (recettes/passager) et par unité de fret (recettes/mètre linéaire) et donne une comparaison avec ces mêmes ratios issus des estimations.

Sur 2023-2030	Modèle prévisionnel	Corsica Linea - La Méridionale	
	Montant	Montant	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 840	5 844	+ 0,1 %
Nombre de passagers	1 529 616	1 640 411	+ 7,2 %
Nombre de mètres linéaires de fret (en ml)	5 634 140	6 241 770	+ 10,8 %
Nombre d'autos-passagers	594 605	665 244	+ 11,9 %
Charges par traversée (en K€)	68,71	81,22	+ 18,2 %
Revenus par traversée (en K€)	68,24	71,39	+ 4,6 %
Coûts de mise à disposition/d'affrètement par traversée (en K€)	19,31	22,61	+ 17,1 %
Recettes par passager (en €)	64	69	+ 7,2 %
Recettes par mètre linéaire de fret (en €)	41	36	- 13,0 %
Recettes par auto-passager (€)	63	69	+ 9,9 %

Il apparaît que les estimations du nombre de traversées du candidat et de l'OTC sont similaires sur la période 2023-2030.

L'analyse qui suit permettra d'explicitier et de mettre en perspective avec les résultats économiques prévus les principales variations observées sur ce tableau.

- Le candidat n'a pas par ailleurs communiqué de bilan ni de tableau de flux de trésorerie comme le stipulait le guide de rédaction des offres sur le plan financier.

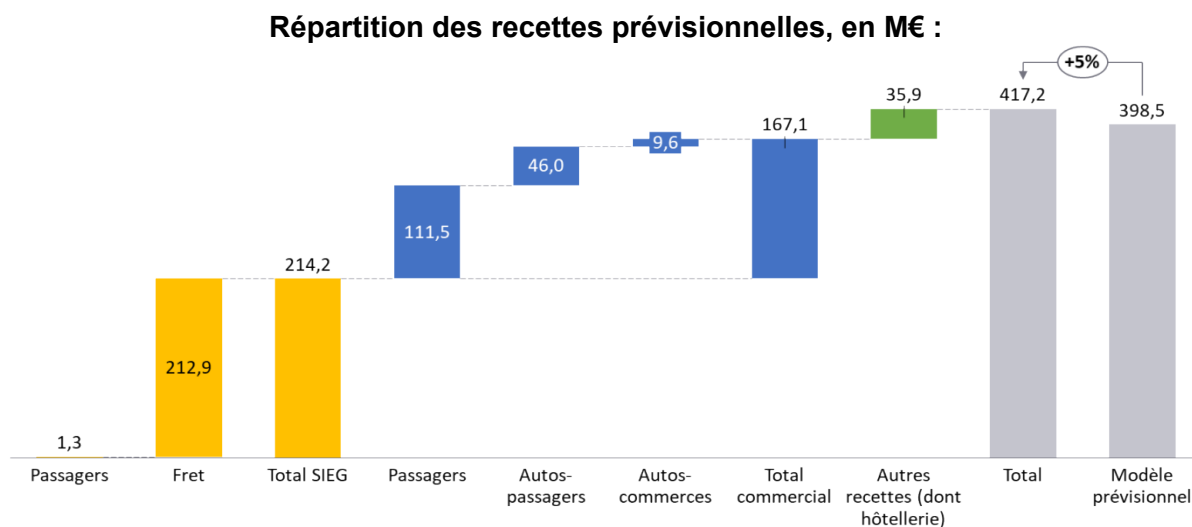
Il n'a donc pas été possible d'apprécier les principaux postes tels que les biens, la trésorerie, les capitaux propres, la politique de financement ; limitant les capacités d'analyse sur la robustesse et cohérence de l'offre proposée. Il conviendra de demander au candidat des compléments d'informations.

A noter que l'absence de constitution d'une société dédiée peut expliquer la difficulté à identifier un bilan (du fait de l'absence de capitaux propres injectés dans le contrat).

- Les clés d'imputation choisies par le candidat entre les périmètres SIEG et commercial ne sont pas justifiées, alors même qu'elles impactent directement l'équilibre économique ainsi que le calcul de la compensation demandée.

I. Le niveau de recettes prévu par le candidat semble légèrement supérieur aux prévisions

Les recettes présentées par le candidat relèvent de deux périmètres distincts : le périmètre SIEG et le périmètre commercial. Le total des recettes prévu par le groupement Corsica Linea - La Méridionale sur la période 2023-2030 s'élève à 417,2 M€, soit 4,7 % de plus que le total des recettes estimé dans le modèle prévisionnel. Les recettes présentées par le groupement sont réparties comme suit.



Les recettes SIEG représentent donc 51,3 % du total des recettes prévisionnelles, et les recettes commerciales 40,1 %. Les autres recettes sont réparties par le groupement comme suit : 1,9 M€ (5,3 %) pour la partie SIEG, et 34,0 M€ (94,7 %) pour la partie commerciale.

Le surplus de recettes prévisionnelles présenté par le candidat par rapport aux estimations s'explique par :

- Un nombre de passagers prévisionnel et d'autos-passagers plus important (respectivement + 7,2 % et + 11,9 %) couplé à des recettes par passagers et par autos-passagers plus importantes (respectivement + 7,2 % et + 9,9 %) ;

- Cette hausse est légèrement compensée par des recettes de fret légèrement inférieures aux prévisions en raison de recettes par mètre linéaire inférieures (- 13,0 %), malgré un volume de fret plus important (+ 10,8 %).

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de recettes prévu par le groupement candidat.

a) Recettes liées au transport de passagers (dont autos-passagers)

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea - La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	1,1	1,3	+ 0,2	+ 19,9 %
dont PAX médicaux	1,1	1,3	+ 0,2	+ 19,9 %
Commercial	135,5	157,5	+ 22,0	+ 16,2 %
dont passagers	98,1	111,5	+ 13,4	+ 13,7 %
dont autos-passagers	37,4	46,0	+ 8,6	+ 23,0 %
Total	136,6	158,8	+ 22,2	+ 16,3 %

Le groupement prévoit des recettes liées au transport de passagers de 158,8 M€ sur la période 2023-2030, soit 16,3 % de plus qu'estimé. Ce surplus s'explique par les effets volume (plus de passagers) et prix (recettes par passager plus élevées) présentés plus hauts.

b) Recettes liées au fret

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea - La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	218,9	212,9	- 6,0	- 2,7 %
dont mètres linéaires fret tracté	-	44,9	-	-
dont mètres linéaires fret non tracté	-	168,0	-	-
Commercial	12,0	9,6	- 2,4	- 20,1 %
dont autos-commerces	12,0	9,6	- 2,4	- 20,1 %
Total	230,9	222,5	- 8,4	- 3,6 %

Le groupement prévoit des recettes liées au fret de 222,5 M€ sur la période 2023-2030, soit 3,6 % de moins qu'estimé.

c) Autres recettes

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea - La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Hôtellerie	28,3	30,9	+ 2,6	+ 9,2 %
Autres	3,8	5,0	+ 1,3	+ 33,1 %
Total	32,1	35,9	+ 3,8	+ 12,0 %

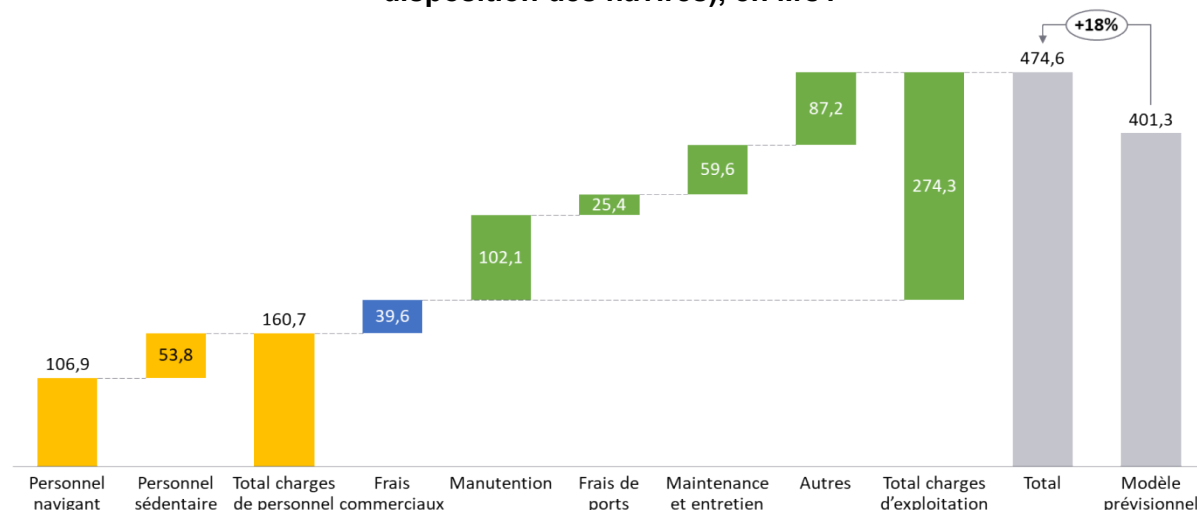
Le groupement prévoit un montant de 35,9 M€ pour ses autres recettes sur la période 2023-2030, soit 12,0 % de plus qu'estimé.

- II. Les charges prévisionnelles telles que présentées par le candidat appelle de nombreuses interrogations. En particulier, elles présentent un fort niveau de variabilité au nombre de passagers et volumes de fret transportés sans qu'on puisse identifier l'impacts des charges fixes.

Le total des charges (hors charges d'affrètement et coûts de mise à disposition des navires) prévu par le groupement Corsica Linea - La Méridionale sur la période 2023-2030 s'élève à 474,6 M€, soit 18,3 % de plus que le total des charges estimé dans le modèle prévisionnel.

Les charges présentées par le groupement sont réparties comme suit.

Répartition des charges prévisionnelles (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires), en M€ :



Les charges de personnel représentent donc 33,9 % du total des charges, les frais commerciaux 8,3 %, et les charges d'exploitation 57,8 %.

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de charges prévu par le groupement candidat.

- a) Les charges de personnel connaissent une évolution cohérente avec la hausse de l'activité mais interrogent sur leur caractère fortement variable (peu de charges fixes en première approche).

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea - La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Personnel navigant	97,0	106,9	+ 9,9	+ 10,2 %
Personnel sédentaire (à terre)	49,1	53,8	+ 4,7	+ 9,5 %
Total	146,1	160,7	+ 14,6	+ 10,0 %

Le groupement prévoit des charges de personnel de 160,7 M€ sur la période 2023-2030, soit 10,0 % de plus qu'estimé. Les différences observées au niveau des coûts de personnel suivent de façon relativement cohérente les différences observées au niveau du nombre de passagers et des volumes de fret transportés ; ce qui interroge fortement sur le modèle économique du candidat car laissant penser à l'absence de coût fixe sur ce poste.

- b) Les frais commerciaux sont globalement en ligne avec les prévisions, malgré une répartition entre postes différente.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea - La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Frais commerciaux passagers	13,0	17,3	+ 4,3	+ 33,5 %
Frais commerciaux autos	5,1	7,0	+ 1,9	+ 38,4 %
Frais commerciaux fret	14,0	7,0	- 7,0	- 50,2 %
Total	32,1	31,3	- 0,8	- 2,3 %

Le groupement prévoit des frais commerciaux de 31,3 M€ sur la période 2023-2030, soit 2,3 % de moins qu'estimé. Bien que les frais commerciaux restent globalement en ligne avec les prévisions du modèle prévisionnel, les évolutions importantes observées par sous-catégories de frais nécessiteraient de plus amples explications de la part des candidats.

- c) Les charges d'exploitation connaissent une croissance importante, donc une partie peut être expliquée par le contexte économique. Toutefois, l'offre du candidat devra être précisée pour apporter un confort complémentaire sur le dimensionnement de ces charges.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea - La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Manutention	88,1	102,1	+ 14,0	+ 16,0 %
Frais de ports	23,0	25,4	+ 2,4	+ 10,2 %
Entretien passagers	8,5	8,6	+ 0,1	+ 0,8 %
Vivres (à commercialiser)	9,3	10,0	+ 0,7	+ 7,3 %
Vivres pour l'équipage	4,6	5,1	+ 0,5	+ 11,8 %
Approvisionnements	12,1	20,1	+ 8,0	+ 66,7 %
Communication	5,1	4,9	- 0,2	- 4,7 %
Assurances	7,8	9,5	+ 1,7	+ 22,1 %
Informatique	5,9	6,5	+ 0,6	+ 10,1 %
Impôts et taxes	5,3	5,6	+ 0,3	+ 6,1 %
Frais de structure société délégataire	15,9	16,9	+ 1,0	+ 6,3 %
Maintenance et entretien	37,5	59,6	+ 22,1	+ 58,8 %
Total	223,1	274,3	+ 51,2	+ 23,0 %

Le groupement prévoit des charges d'exploitation de 274,3 M€ sur la période 2023-2030, soit 23,0 % de plus qu'estimé.

La majorité des coûts variables suivent une évolution cohérente par rapport au niveau du nombre de passagers et aux volumes de fret transportés tel que présenté dans l'analyse des recettes prévisionnelles du candidat.

Des écarts importants en valeur absolue et en pourcentage de variation sont néanmoins apparents concernant les postes de coûts approvisionnements (+ 66,7 %, soit + 8 M€) et la manutention (+ 16 %, soit + 14 M€) et devront à ce titre être explicités par le candidat. Pour ce qui est des approvisionnements, la tendance haussière des prix des matières premières

ainsi que l'âge vieillissant de certains navires de la flotte peuvent expliquer en partie le surplus observé, mais ne permettent pas a priori de le couvrir entièrement.

Enfin, les coûts de maintenance et d'entretien présentés par le candidat sont également nettement supérieurs aux estimations (+ 58,8 %, soit + 221 M€). Si l'on constate effectivement une tendance à la hausse sur le marché de la maintenance navale (entre + 20 % et + 30 % entre fin 2020 et 2022) en raison de coûts de l'énergie, des matières premières et de la main d'œuvre à la hausse, cela ne permet pas d'expliquer le surplus très important proposé par le candidat, qui devra être justifié par ses soins.

III. Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires sont peu détaillés ne permettant pas d'analyser le sous-jacent économique et pouvant poser une difficulté dans l'application du contrat.

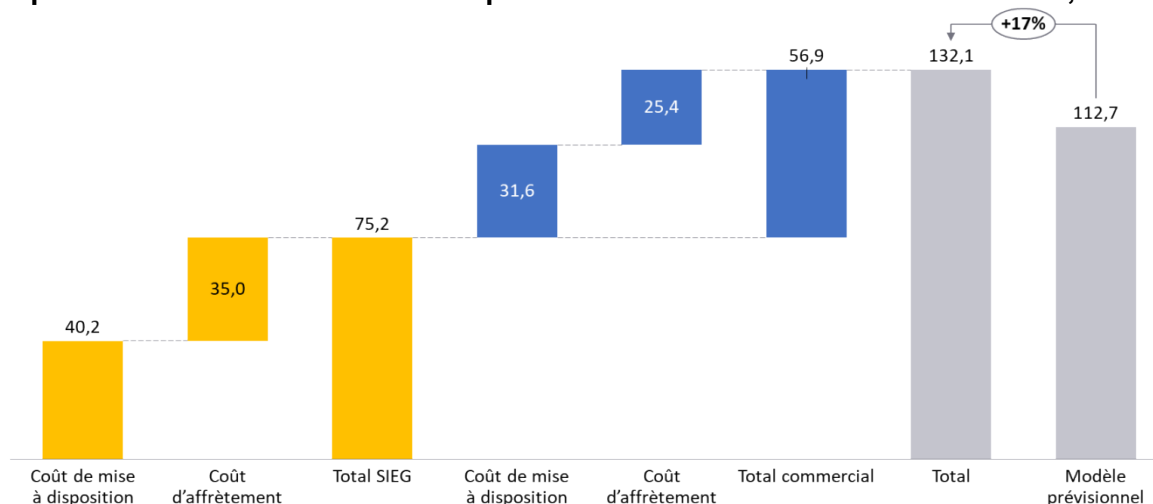
Le total des coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévu par le groupement Corsica Linea - La Méridionale sur la période 2023-2030 s'élève à 132,1 M€, soit 17,2 % de plus qu'estimé. Les coûts de mise à disposition représentent 54,4 % du total, quand les coûts d'affrètement en représentent donc 45,6 %.

En ce qui concerne les traversées opérées par Corsica Linea, 98,3 % des traversées seraient effectuées avec des navires affrétés, le reste étant effectué par des navires en propriété. Pour La Méridionale, le détail des traversées n'est pas disponible, mais la flotte serait constituée de 2 navires en location et 2 navires en propriété.

La part importante de navires affrétés peut expliquer le surplus de coûts par rapport aux prévisions.

Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires sont imputés sur les comptes SIEG et commercial comme suit :

Répartition des coûts de mise à disposition et coût d'affrètement des navires, en M€ :



Enfin, l'absence de données détaillées sur l'assiette de coût des navires pourrait engendrer des difficultés dans l'analyse des clauses relatives au rachat des navires tel que le prévoit le contrat qui prévoit notamment de tenir d'un prix minoré des contributions publiques mobilisées sur le contrat.

IV. Synthèse et analyse du résultat d'exploitation

Le tableau suivant présente l'agrégation des RCAI SIEG et commercial prévus :

Sur 2023-2030, en M€	Corsica Linea - La Méridionale
RCAI SIEG (avant compensation)	(175,1)
Compensation (hors carburant)	182,7
RCAI SIEG (après compensation)	7,6
RCAI Commercial	(14,4)
RCAI total	(6,8)

Comme explicité précédemment (voir sous-critère 1), la compensation liée à l'exploitation et à l'investissement permet au groupement Corsica Linea – La Méridionale de dégager un RCAI pour la partie SIEG de 7,6 M€ sur la période 2023-2030.

En revanche, il apparaît que les recettes de la partie commerciale, avec la répartition choisie par le groupement candidat, ne permettent pas de compenser les charges correspondantes, ce qui se traduit par un RCAI déficitaire de 14,4 M€ sur la partie commerciale sur la période 2023-2030.

Le RCAI global est donc lui aussi déficitaire, à - 6,8 M€ sur la période 2023-2030. Il convient ici de rappeler que la DSP génère un crédit d'impôt pour le groupe qui la porte. En effet, le déficit généré par la DSP réduit l'assiette fiscale de l'IS payé par la société. Il serait par ailleurs intéressant d'interroger le candidat sur cet aspect.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 :

Les charges d'exploitation (en particulier la maintenance et l'entretien, la manutention et les approvisionnements) ainsi que les coûts de mise à disposition/d'affrètement estimé par le candidat sont sensiblement supérieurs aux prévisions (respectivement 18,3 % et 17,2 % supérieurs), alors que les recettes prévisionnelles sont à peu près en ligne avec les estimations et suivent ainsi une hausse plus mesurée de + 4,7 %. Cela se traduit par un déficit sur le volet commercial sur la période 2023-2030 de 14,4 M€. Malgré la compensation importante demandée (voir sous-critère 1) qui permet de dégager un bénéfice sur le volet SIEG sur la même période de 7,6 M€, le RCAI global reste déficitaire (- 6,8 M€ sur la période).

La cohérence du modèle économique proposé par le groupement candidat, déficitaire sur la période de la DSP alors même que les volumes (passagers et fret) que le candidat prévoit de transporter sont supérieurs aux volumes prévus, est donc remise en question. En particulier, les évolutions importantes relevées au niveau des charges d'approvisionnement et de maintenance et entretien sont des points de vigilance à expliquer par le candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car celle-ci manque de cohérence, présentant en effet un résultat déficitaire (- 6,8 M€) sur l'ensemble des années de la DSP, en particulier du fait d'une augmentation importante des charges d'exploitations (+ 18,3 %) et des coûts de mise à disposition / d'affrètement (+ 17,2 %) dont les justifications restent à étayer par le candidat.

Conclusion générale critère 2 :

Points forts :

- Compensation pour investissements 4 % inférieure au montant prévisionnel 2022 ;
- Recettes prévisionnelles en légère hausse (+ 4,7 %) en comparaison avec les estimations réalisées

- optimisation du niveau du mètre linéaire (+ 10,8 %) du nombre de passagers (+ 7,2 %) et du nombre d'autos passagers (+ 11,9 %) transportés.

Points faibles :

- La compensation moyenne annuelle demandée par le groupement Corsica Linea - La Méridionale s'élève à 40,4 M€, soit 43,7 % de plus que la compensation estimée pour l'année 2022

- Les composantes de la compensation liées à l'exploitation et au carburant portent cette hausse : respectivement + 202,5 % et + 70,7 %.

- Les charges d'exploitation (en particulier la maintenance et l'entretien, la manutention et les approvisionnements) sont 18,3 % supérieures aux estimations réalisées

- Les coûts de mise à disposition/d'affrètement sont 17,2 % supérieurs aux estimations réalisées

- Le RCAI global est déficitaire de 6,8 M€ sur 2023-2030, du fait d'un résultat largement déficitaire sur le volet commercial (- 14,4 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.

Appréciation globale : L'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car :

- elle présente un niveau de compensation largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+ 43,7 %) ;

- malgré le niveau important de subvention demandée, et l'optimisation du fret et du nombre de passagers par traversée, elle présente un résultat déficitaire global de - 6,8 M€ sur la période 2023-2030, en particulier du fait d'une augmentation importante des charges d'exploitation (+ 18,3 %) et des coûts de mise à disposition / d'affrètement (+ 17,2 %).

Ces importantes variations restent par ailleurs insuffisamment détaillées par le candidat.

* *
*

Critère 3 du règlement de la consultation - Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)

Au titre de ce critère, le candidat doit présenter ses actions et son niveau d'engagement ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.

Concernant Corsica Linea :

Le candidat Corsica Linea au titre de sa qualité de membre du groupement propose plusieurs mécanismes visant à mettre en place une **gouvernance responsable** en se présentant comme une **entreprise à mission** en proposant un contrat avec la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de Corse. Les différentes actions mises en œuvre par le candidat doivent lui permettre de mettre en place une gouvernance plus responsable intégrant ainsi ses cocontractants, mais également ses salariés désignés comme étant des « parties prenantes » :

- Réduction des émissions de CO2 passe par :
- Un deuxième navire GNL en 2025,
- Électrification à quai de 1 navire supplémentaire,
- Investissements technologiques sur les navires de la flotte existante,
- Approvisionnement de deux navires avec du Bio-GNL,
- Projet de propulsion au e-méthanol et incorporation de biodiesels ;

Le candidat met en place de multiples outils lui permettant de **respecter les droits des personnes** notamment de ses collaborateurs par l'intermédiaire d'attestations RGPD, procédures de déclaration d'alerte professionnelle et de prévention de discriminations ou harcèlement.

La valorisation du capital humain est également traitée par le candidat qui propose la mise en place d'une politique RH qualifiée d'« innovante » allant des possibilités de mobilités internes, enquêtes de satisfaction au déploiement du télétravail. Le candidat s'inscrit dans une volonté de favoriser l'économie corse passant par le recrutement de résidents. Afin de favoriser le bien-être au travail, le candidat dispose d'espace de travail collaboratif permettant de concilier cohésion sociale et individualité.

Le volet dialogue social est développé par le candidat qui énumère une liste d'accords sociaux. Corsica Linéa expose ses 8 règles d'or visant à assurer la sécurité et la santé de son personnel (suivi psychologique et aide aux addictions). Le développement des compétences du personnel est également traité (formations, partenariats avec l'enseignement supérieur en Corse). La rémunération des collaborateurs est basée sur un barème pour le personnel navigant et sur la convention collective pour les sédentaires.

Concernant la **qualité environnementale**, le candidat propose plusieurs solutions afin de ces émissions de CO2 notamment :

Navire	Puissance	Combustible	SCR	Scrubber	Filtre	LNG	BWT	Vitesse	Consommation	EEDI	CII
Corsica Linéa											
Vizzavona	5 760	HFO	Oui	Oui				21,5 / 16,5	3,72 / 2,28	28	17,4
A Nepita	11 520	HFO	Non	Oui				21 / 17	3,6 / 2,72	25,4	19,2
Pascal Paoli	9 450	HFO	Non	A faire				25 / 19	6,5 / 3,6	25,6	14,9
A Galeotta	11 700	LNG	Non			X		23 / 19	3,4 / 2,78	?	11
Paglia Orba	4 930	HFO	Non	Non				20 / 17,5	3,25 / 2,38	32,5	16
Jean Nicoli	11 120	HFO	Non	Non				24 / 21	5,6 / 4,03	29,8	19,6
Monte d'Oro	3 700	HFO	Non	Non				19 / 16	2,3 / 1,73	36,7	18,4
Danièle Casanova	9 450	HFO	Non	Non				24 / 22	6,36 / 5,08	31,8	16,9
Méditerranée	8 942	HFO	Non	Non				24 / 20,5	5,7 / 3,86	32,5	21,1

Concernant les Combustibles :

A l'exception du navire « A Galeotta » armé par Corsica Linea, l'ensemble des navires proposés fonction au fuel lourd (HFO ou Heavy Fuel Oil). En fonction des choix de l'armateur, du prix des combustibles et des disponibilités au soutage, l'approvisionnement en HFO peut être à faible teneur de soufre (LS pour Low sulfure) ou à haute teneur de soufre (HS pour High sulfure).

Le 78ème Comité de protection du milieu marin de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a approuvé, le 10 juin 2022, la création d'une zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules (zone SECA) qui s'étendra sur toute la Méditerranée dès 2025.

La création de cette zone entraîne l'obligation pour tous les navires qui entreront en Méditerranée d'utiliser un combustible dont la teneur en soufre ne dépasse pas les 0,1 % en masse, soit un fuel 5 fois moins polluant que la norme internationale dans les zones hors SECA. Elle entrera en vigueur juridiquement en 2024 pour être effective en 2025 après une adoption au prochain Comité de décembre 2022, et un délai légal incompressible prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). En alternative, les navires qui continueront à fonctionner au HSHFO devront être équipés de « scrubber » (système de lavage des gaz d'échappement).

Une partie seulement des navires proposés et fonctionnant au HSHFO sont équipés de scrubbers.

Le principe de fonctionnement des scrubbers peut être en boucle ouverte (rejet des résidus de lavage à la mer) ou en boucle fermée (débarquement à terre des résidus de lavage à la mer).

A compter du 1^{er} janvier 2022, les rejets dans le milieu marin, d'effluents provenant des systèmes de réduction des émissions fonctionnant en boucle ouverte sont interdits à moins de 3 miles marins de la terre la plus proche dans les eaux sous juridiction française.

A court terme, les scrubbers à boucle ouverte seront très probablement proscrits dans certaines zones.

Concernant Nox : Les prescriptions relatives au contrôle des émissions de NOx s'appliquent aux moteurs diesel marins installés d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW hormis ceux utilisés uniquement en cas d'urgence quel que soit le tonnage du navire à bord duquel de tels moteurs sont installés dans les mêmes zones que les zones SECA.

La valeur d'émission en NOx d'un moteur diesel doit être déterminée dans le cas des limites des niveaux II et III fixés en 2008, en fonction de la date de première mise en service du navire. La plupart des moteurs du niveau I ont été certifiés conformes à la version antérieure de 1997 du Code technique sur les Nox et les certificats délivrés demeurent encore valables pendant la durée de vie desdits moteurs.

Le niveau II s'applique à partir du 1^{er} janvier 2011 et le niveau III s'applique à partir du 1^{er} janvier 2016.

Jusqu'au niveau II, un réglage des moteurs installés au neuvage permet d'atteindre les niveaux requis. A partir du niveau III, l'installation du système de traitement des gaz d'échappement SCR (Selective Catalytic Reduction) s'impose.

L'ensemble des navires proposés (à l'exception du A Galeotta) ayant été mis en service avant 2016, l'installation de SCR n'est pas nécessaire (sauf en cas de remotorisation ou d'une démarche volontaire de l'armateur, comme cela a été le cas pour le Vizzavona, exploité préalablement en Baltique où les armateurs ont engagé très largement en amont des contraintes réglementaires des travaux afin d'améliorer les performances environnementales des navires).

Filtre à particules : La résolution MEPC.340(77) introduits de nouvelles recommandations pour les systèmes d'épuration des gaz d'échappement. Cette résolution n'est pas encore diffusée à ce jour. Certains armateurs ont néanmoins engagé des travaux pour installer des filtres à particules en particulier sur les navires non équipés de scrubbers (qui font déjà partiellement office de filtre)

Indice de performance énergétique :

- EEDI / EEXI

L'indice EEXI s'applique aux navires existants d'une jauge supérieure à 400, à compter du premier renouvellement du certificat IAPP après le 1^{er} janvier 2023. La valeur d'EEXI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence, sur le même principe que l'EEDI.

La valeur de référence de l'EEXI est calculée à partir de la valeur de référence de l'EEDI. Contrairement à l'EEDI, il n'est pas prévu de durcissement des contraintes pour l'EEXI en 2025.

L'indice EEDI s'applique aux navires neufs d'une jauge supérieure à 400. La valeur d'EEDI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence.

L'EEDI évalue la capacité d'un navire à transporter une cargaison en utilisant le minimum de combustible.

La valeur EEDI requise évolue en fonction du type et de la capacité de transport du navire. Cette valeur évolue également dans le temps. A partir du 1^{er} janvier 2025, la valeur requise EEDI pour les navires ROPAX deviendra plus contraignante.

- CII

Contrairement aux indices EEDI et EEXI qui sont calculés une fois, afin d'évaluer les performances environnementales théoriques d'un navire, l'index CII est calculé tous les ans sur la base des consommations et distances parcourues. Cet index concerne les navires de jauge brute supérieure à 5000. Le calcul de l'indice CII est obligatoire à compter de 2023.

En fonction du résultat, le navire se verra attribuer une note : A, B, C, D ou E (A étant la meilleure, E la moins bonne). La note minimale à atteindre est C. Si un navire se voit attribuer la note D pendant 3 années consécutives ou la note E, un plan d'action devra être soumis à l'Administration afin de présenter les mesures correctives dans le but d'atteindre la note C.

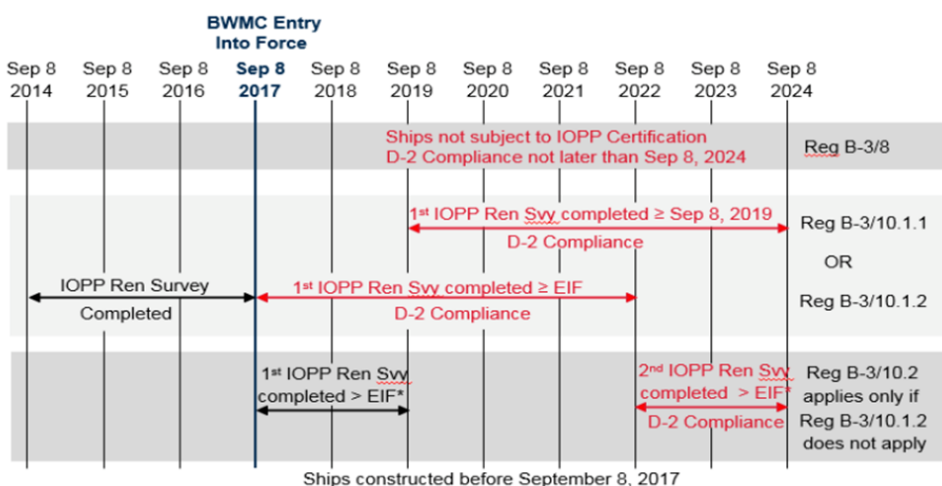
- L'indice CII est intégré au manuel SEEMP.

Les valeurs d'indice deviennent plus contraignantes au cours du temps. Le tableau ci-dessous reprend la diminution annuelle de la valeur de l'indice moyen C :

Année	Réduction indice C par rapport à 2019
2023	5 %
2024	7 %
2025	9 %
2026	11 %
2027-2030	A déterminer

Il importera de contrôler l'évolution de l'indice en cours d'exécution de la DSP.

Traitement des eaux de ballast : La convention BWM s'applique, sauf disposition contraire, à tout navire pénétrant ou naviguant dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction françaises. Pour les navires construits avant 2017, la date d'application de la règle D-2 (traitement des eaux de ballast) s'échelonne en fonction de la date de renouvellement du certificat IOPP :



Pour les navires construits après 2017, la règle D-2 s'impose dès la livraison.

Cette capacité technique n'a pas été documenté par les candidats et devra faire l'objet d'une clarification.

Néanmoins, la conformité étant vérifiées par l'autorité du pavillon, nous n'identifions pas de risque de non-conformité sur ce point.

Branchement quai : Il n'existe aucune contrainte réglementaire imposant aux navires de disposer d'un branchement quai.

De plus, les ports de commerces ne sont pas tous équipés pour délivrer les puissances nécessaires pour que les navires de commerce puissent réaliser leurs opérations commerciales.

Améliorations présentées pour les navires proposées

Corsica Linea

Réduction émission de CO2

- Utilisation de bio-carburant : coûts élevés
- Utilisation méthanol : difficultés du mode production
- Optimisation hydrodynamique : carènes et hélices
- Système de récupération chaleur
- Remotorisation ou nouveau navire fonctionnant au LNG
- Installation de système et équipement de traitement des émissions

Application :

- Mise en place de scrubbers sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Mise en place de scrubbers sur le Paglia Orba (2025) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Optimisation hydrodynamique (carènes et hélices) sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,2 M EUR)
- Remotorisation le Jean Nicoli en 2027 (budget affiché 14 M EUR)

Mise en service d'un navire LNG en 2025

- o Le candidat met également en place des actions visant à prévenir tout acte de corruption active ou passive, garantir les conditions d'une concurrence loyale ;

Le candidat démontre une volonté **d'agir avec responsabilité sur le marché** en prévenant toute forme de corruption (procédure d'évaluation des tiers fournisseurs, clauses anti-corruption), valorisation des démarches responsable de ses fournisseurs en leurs consacrant une page dédiée.

Le candidat met en place des mécanismes permettant **le respect des intérêts des clients et des consommateurs** (commercialisation responsable, tarification transparente) ainsi que leurs sécurités. Enfin, le candidat s'inscrit dans une volonté d'intérêt général en favorisant les territoires d'implantation (utilisation de ressources existantes en Corse, renforcement des partenariats territoriaux, circuits-courts, lien avec plusieurs formations maritimes en Corse).

L'intérêt général est également traité par le candidat (accueil de populations ukrainiennes, rapatriement de ressortissants français bloqués à l'étranger, possibilité de faire des dons depuis la plateforme Corsica, mise en avant de l'art corse).

Concernant La Méridionale :

Le candidat La Méridionale au titre de sa qualité de membre du groupement met en place une **gouvernance responsable** intégrant une démarche RSO en se positionnant en qualité d'« armateur vertueux », en adhérant à plusieurs chartes relatives aux développements

durable et social, titulaire de label de performance économique, sociale et sociétale (Green Marine Europe depuis 2020). Le comité exécutif veille chaque année à l'état d'avancement de la politique RS0.

Le candidat met en place plusieurs outils lui permettant de **respecter les droits des personnes** avec la mise en place d'index « égalité femmes/hommes » pour le personnel sédentaire et les indicateurs légaux pour le personnel navigant. Garantie d'une égalité de salaire pour le même poste et la même ancienneté. Le candidat garantit une politique de recrutement objective ; éthique et non discriminante. Protection des données personnelles intégrée au groupe STEF.

La valorisation du capital humain est traitée par le candidat qui favorise l'emploi d'insulaire, stagiaires venant de lycée maritime et hôteliers. La qualité de vie des travailleurs est également envisagée par le candidat, qui propose la possibilité d'un accompagnement des travailleurs par des membres de leurs familles. Mise en place d'un comité social et économique afin de favoriser le dialogue social. La santé du personnel passe par une mutuelle d'entreprise. Le développement des compétences du personnel passe par une facilitation de la formation interne. Le candidat n'explique pas les mesures concrètes mise en œuvre pour permettre de favoriser la formation.

Concernant les modes de rémunération, le candidat précise le salaire d'entrée et ceux du plus haut niveau dans la hiérarchie en précisant que l'emploi ne se fait qu'au premier niveau. Cependant il ne garantit pas le caractère équitable et transparent entre les salariés en fonction de l'avancement ou à raison du genre du personnel.

La **préservation de l'environnement** passe pour le candidat par un choix d'ustensiles en matériaux biodégradables, restauration labélisée écoresponsable, mise en place d'activité ludique pour sensibiliser les plus jeunes sur la préservation de la richesse marine. Le candidat minimise les consommations de ressources en optimisant la gestion de l'eau et la diminution de la consommation d'énergies fossiles (optimisation de la conduite pour permettre une économie en combustible de 5%, gestion du rendement moteur). La Méridionale veille à limiter les pollutions et nuisances de tout type (diminution des rejets atmosphériques, tri, protection des richesses marines). Pour finir le candidat développe une démarche de protection de l'environnement en adhérant à une charte de la biodiversité, implications et mobilisations des salariés, labélisation Green marine Europe, réduisant leurs émissions de SOx, Nox, Particules, CO2 et gaz à effet de serre.

Améliorations présentées pour les navires proposées :

La Méridionale

- Réduction émission de CO2 ;
- Installation de système et équipement de traitement des émissions ;
- Amélioration de l'accueil des passagers à bord.

Application :

- Mise en place de scrubbers et filtre à particules sur le Kalliste (2024) (budget affiché 10 M EUR) ;
- Cabines supplémentaires sur le Pélagos (2024) (budget affiché 15 M EUR) ;
- Branchement électricité quai sur le Pélagos (2024) (budget affiché 1,2 M EUR) ;
- Changement d'hélice du Piana (non programmé, non chiffré).

Le candidat s'engage à prévenir tout acte de corruption active ou passive et à garantir les conditions d'une concurrence loyale tout en respectant les intérêts des clients et des consommateurs.

Le candidat démontre une volonté **d'agir avec responsabilité sur le marché** en prévenant toute forme de corruption par l'intermédiaire de plusieurs moyens (code de conduite, dispositif

d'alter, cartographie des risques, contrôles comptables). La sélection des prestataires se fait de manière transparente en fonction des gages de fiabilités financière et sociale. Le groupe STEF a mis en place une charte d'achats responsables. Le candidat privilégie les circuits-courts, travaille en direct avec des éleveurs ovins.

- Le candidat assure un service d'assistance après-vente visant la satisfaction des clients
- Effectifs de 500 personnes dont 162 résidents corses ;
- Multi lauréate de prix et titulaire du label Green Marine Europe et d'attestations d'excellence en matière de qualité de service et de politique de développement durable ;
- Signataire de la charte SAILS et de celle de la biodiversité avec quatre Aires Marines Protégées ;
- Branche ses navires sur le courant électrique de quai à Marseille et développement d'une solution innovante de filtres à particules pour éliminer les rejets de soufre et de poussières fines et très fines des moteurs ;
- Privilégie l'économie Corse avec des circuits courts avec 89 % des produits présents sur les navires destinés à être transformés et consommés achetés en Corse.

Le candidat met en place des mécanismes permettant **le respect des intérêts des clients et des consommateurs** en favorisant les pratiques responsables (politique tarifaire attractive, pas de sollicitations de messages promotionnelles), respect d'un plan de maîtrise sanitaire en lien avec un laboratoire spécialisé, services après-vente pour assurer la satisfaction des clients.

Enfin, le candidat met en place des outils pour **l'intérêt général**, afin de permettre le développement des territoires d'implantation en nouant des partenariats passant par des aides financières, logistiques à différentes associations. Le candidat participe à des initiatives d'intérêt général en permettant des traversées pour raison médicale avec l'INSEME ou en soutenant des opérations comme CorSeaCare.

Conclusion critère 3 :

La proposition du candidat est complète et bien développée.

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.

- Points forts ;

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.

Les pistes d'amélioration présentées et détaillées par le candidat s'inscrivent dans une démarche normale de prolongation de la durée d'exploitation des navires dans un cadre réglementaire qui se renforce progressivement (installation de systèmes de traitements des échappements et/ou remotorisation) et d'optimisation des performances en vue de diminuer les consommations de carburant (amélioration des qualités hydrodynamiques des navires).

Corsica Linea, en adoptant le LNG comme combustible, a engagé une démarche plus volontariste (voir chapitre consacré aux combustibles).

- Points faibles :

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

Au-delà des déclarations d'intention, aucun candidat ne détaille un programme d'essai de technologie non carbonée, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

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)

Appréciation : L'offre remise est satisfaisante et permet de constater le réel engagement de la part du candidat en matière RSE.

Annexe Lot n° 1 - Tableau d'analyse des modifications du projet de contrat

Les principales modifications apportées par le candidat dans le projet de contrat sont les suivantes :

- Article 10.1 - Introduction de cas de circonstances exceptionnelles ou imprévues : les hypothèses présentées par le candidat sont très larges (par exemple changement de législation ou de réglementation, blocages de ports ou des navires du délégataire par des actions extérieures). Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- Article 10.1 - Ajout d'une clause « Covid-19 » : la Covid-19 ne devrait pas avoir un traitement différencié des autres pandémies. Cet ajout devra faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- Article 10.1 - Mise en place d'un mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburants. Le candidat propose que ce mécanisme ne puisse être mis en place qu'avec l'accord du délégataire. Cet ajout modifie le mécanisme initialement prévu (possibilité de mise en place d'un mécanisme de mutualisation des coûts par le délégant sans que le délégataire ne puisse s'y opposer). Ce point devra être discuté avec le candidat au cours des négociations ;
- Article 10.2 - Introduction d'une hypothèse de rencontre entre les parties au terme de la première année complète d'exécution de la convention pour fait un point sur la réalisation des objectifs permettant des gains d'efficacité et le niveau d'engagement du délégataire relatif aux consommations des navires exploités. Ce point sera à discuter au cours des négociations dès lors qu'une période d'un an semble *a priori* trop courte pour réaliser les bilans évoqués.
- Article 10.3 - Création d'un cas de rencontre spécifique concernant les modifications de réglementations environnementales sur l'exécution du service. Si cet ajout est admissible, les modalités devront être discutées en cours de négociations avec le candidat ;
- Article 12 - Ajout par le candidat de l'adverbe notamment lui permettant d'avoir recours à des prestataires extérieurs autres que l'hypothèse d'indisponibilité d'un navire. Le candidat devra expliciter en phase de négociations les hypothèses qu'il vise ;
- Article 13 - Ajout par le candidat d'un cas de fortune de mer comme cas d'exonération de sa responsabilité. Ce point devra être discuté avec le candidat en phase de négociations, l'hypothèse de fortune de mer ne signifiant rien juridiquement ;
- Article 15 - Modification par le candidat de la clause relative au règlement des litiges ;

- Article 16 - Traitement par le candidat des rotations reprogrammables et des rotations supplémentaires. Les modifications apportées par le candidat à cet article devront faire l'objet d'échanges en cours de négociations ;
- Article 24 - Introduction comme cas de force majeure de tout mouvement social. Cette rédaction étant beaucoup trop large, elle devra être discutée avec le candidat au cours des négociations ;
- Article 29 - Bénéfice raisonnable / pris en charge des coûts indirects. Cet ajout sur la notion de bénéfice raisonnable ne se retrouve pas dans les offres concernées. La notion « estimé » semble problématique. La formulation initiale était une reprise des termes de la Commission. Les couts indirects doivent aussi être ventilés selon des clefs analytiques pour avoir une vision du coût complet des services (la formulation est ambiguë. L'objectif est de ne pas avoir une section analytique retraçant les coûts indirects). Ce point devra être discuté avec le candidat en phase de négociations ;
- Article 43 - Suppression par le candidat du régime des biens de retour/reprise/propres. Ce point devra faire l'objet d'échanges au cours des négociations ;
- Article 49.1 - Modification du régime financier des biens de retour. La modification du candidat devra faire l'objet d'une discussion en cours de négociations ;
- Article 49.2 et article 49.3 - Modification du régime financier des biens de reprise et des biens propres. La modification du candidat est incomplète (le candidat n'incluant pas dans sa proposition la déduction des éventuelles subventions versées par la Collectivité) et devra faire l'objet d'un échange en cours de négociations ;
- Article 50 - Suppression par le candidat de la possibilité pour la Collectivité de reprendre les contrats d'affrètement. Ce point devra être discuté en cours de négociations ;
- Article 51 - Introduction de la prise en charge au titre de l'indemnité de résiliation des pertes subies. Ce point devra être discuté au cours des négociations, étant beaucoup trop large ;
- Article 53 - Introduction d'un cas de résiliation pour force majeure. La rédaction proposée par le candidat devra faire l'objet d'échanges en cours de négociations, étant beaucoup trop large.

Le candidat ayant apporté un certain nombre de modifications impactant l'exécution de la future convention, ces points devront nécessairement être discutés au cours de négociations et ne sont pas admissibles en l'état. En effet, ces modifications ont pour conséquences de réallouer les risques entre le délégant et le délégataire et sont, en tout état de cause, trop imprécises.

IV.2. Lot n° 2 - Marseille - Bastia

	Dénomination	Structure juridique
Candidat 1	Corsica Linea	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d'Ajaccio sous le numéro RCS B 815 243 852

IV.2.1. Candidat n° 1 - Corsica Linea

Critère 1 du règlement de la consultation - Valeur Technique des Offres

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'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).

➤ Présentation de l'outil naval

Concernant le nombre de navires, le candidat propose dans l'annexe 3 - Outil naval - l'utilisation des navires suivants :

Corsica Linea présente 9 navires soit 7 navires rouliers de type Ro PAX et 2 ferries.

- RoPAX : A Gaelotta, Paglia Orba, Pascal Paoli, Vizzavona, A Nepita, Monte d'Oro, Jean Nicoli ;
- Ferries : Daniele Casanova, Méditerranée.

Navire	Type	Année	Pavillon	IMO	Classe	Paris MoU	Propriété
Corsica Linea							
Vizzavona	RoPax	1999	FR	9138006	RINA - OK	White	Affrété
A Nepita	RoPax	2002	FR	9211511	DNV - OK	White	Affrété
Pascal Paoli	RoPax	2003	FR	9247510	BV - OK	White	Affrété
A Galeotta	RoPax	2022	FR	9891749	RINA - OK	White	Affrété
Paglia Orba	RoPax	1994	FR	9050826	BV - OK	White	Propriété
Jean Nicoli	RoPax	1998	FR	9161948	DNV - OK	White	Propriété
Monte d'Oro	RoPax	1991	FR	8911516	BV - OK	White	Propriété
Danièle Casanova	Ferry	2002	FR	9230476	BV - OK	White	Propriété
Méditerranée	Ferry	1989	FR	8705395	BV - OK	White	Propriété

Les contrats d'affrètement sont communiqués en annexe 14.

Le candidat propose également à compter d'octobre 2025 un navire neuf (type RoPAX) propulsé au GNL appelé GNL2, livré en 2025. Ce nouveau navire aura vocation à remplacer un navire existant (Pascal Paoli). Il sera affrété.

Le candidat fait état d'un nouveau navire sans fournir aucune caractéristique matérielle ou fiche descriptive du navire GNL 2 en cours de construction. En absence de ces éléments, il est difficile d'avoir une analyse tant technique que financière. En effet, l'absence de caractéristiques techniques relatives au GNL 2 rend impossible l'analyse des coûts d'amortissements et d'exploitations de ce navires.

Pavillon : L'ensemble des navires présentés par le candidat portent le pavillon français.

Classification : L'ensemble des navires sont suivis en classe par des sociétés de classification membre de l'International Association of Classification Societies (IACS), de plus reconnues par les autorités du pavillon français (BV, DNV, RINA).

Port state control : Inspections par le « Port state control » rare. Aucun des navires présentés par les candidats n'a fait l'objet d'une détention dans les 36 derniers mois (statut « white » d'après les conditions de Paris MoU).

Tous les navires sont actuellement en classe avec des échéances d'inspection et de renouvellement suivies correctement par le candidat

Le candidat ne précise pas les codes et conventions dans la documentation technique. Ces éléments conditionnent l'obtention du permis de navigation. Les navires disposant tous de permis de navigation, il est possible de considérer que la condition de la conformité aux codes et convention est remplie.

Concernant l'affectation des navires, les navires présentés par Corsica Linea seront affectés de la manière suivante :

	Affectation des navires par ligne				
	AJA	BIA	PVC	PRO	ILR
A Galeotta	32%	31%			
GNL 2		28%			
Pascal Paoli	40%	27%			
Vizzavona	7%	2%			
Paglia Orba	1%	1%		74%	14%
Mont d'Oro				7%	86%
A Nepita	18%	7%	2%	7%	
Jean Nicoli	3%	4%	52%	12%	
Méditerranée			46%		
	101%	100%	100%	100%	100%

Extrait Offre Groupement - Annexe 3 - Tableau récap de l'outil naval Lot 2

Bastia étant un port ayant les plus gros besoins de Fret, le Candidat propose le Galeotta et le Pascal Paoli dans un premier temps. Le navires Pascal Paoli sera remplacé par le GNL 2 dès son entrée en flotte, tout en conservant un à deux touchés par semaine. Ce panachage de flotte permet là encore un fort gain environnemental sur la ligne de Bastia.

Concernant l'adéquation avec les besoins fret, Corsica Linea indique que son offre représente 132 % du besoin.

➤ Adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires

Concernant Corsica Linea :

	Vizzavona	Méditerranée	Paglia Orba	Pascal Paoli	A Galeotta	Danielle Casanova	Monte d'Oro	A Nepita	Jean Nicoli
Année de livraison	1999	1989	1994	2003	2022	2002	1991	2002	1998
Type	Cargo Mixte RoPax	Navires à passagers	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Navire roulier à passagers	Navire à passagers	Cargo Lixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax
Nombre de ponts	3	1	3	3	4	1	3	4	3
Nb de moteurs	4	4	4	4	2	4	4	4	4
Puissance unitaire (KW)	5 760 kw	8 942 Kw	4 930 kw	9 450 kw	11 7000 kw	9 450 KW	14 800 kw	11 520 kw	11 120 Kw
Vitesse (nds)	21 nds	23 nds	2N nds	24 nds	23 nds	24,5 nds	19 nds	21 nds	24 nds
Vitesse en mode dégradé (nds)	12 nds	18 nds	16 nds	18 nds	19 nds	12 nds (1 moteur)	16 nds	17 nds	21 nds

Les navires disposant d'une vitesse inférieure ou égale à 20 nœuds disposent d'une très faible marge de manœuvre pour effectuer des rotations dans les délais indiqués au titre du sous-critère 2. Ainsi, les navires répondent aux exigences strictes du règlement de consultation mais peuvent en pratique donner lieu à des retards.

Age : Aucun règlement technique ou norme n'impose une durée de vie dans le cadre d'un projet de construction de navire. La contrainte qui guide les concepteurs et les constructeurs de navire est d'ordre économique dans la mesure où l'investissement que représente l'acquisition d'un navire est important ce qui impose une durée d'exploitation suffisamment longue pour que l'investissement soit rentable.

Pour répondre à cette contrainte économique, les concepteurs et les chantiers navals de navires en acier étudient et construisent les navires en considérant une durée de vie minimale de 30 ans à partir de la date de livraison.

La capacité réelle d'un navire à être exploité sur une durée de 30 ans est conditionnée par les conditions d'emploi du navire et donc par l'entretien que l'armateur du navire fera. Dans la mesure où l'entretien est correctement fait, où la structure du navire (suivi par la société de classification), où les disponibilités de pièces de rechange ne condamne pas des équipements irremplaçables (à coût raisonnable) à bord et si aucune évolution de la réglementation applicable n'impose un retrait du service du navire, il est envisageable d'exploiter un navire jusqu'à 40 ans.

Parmi les navires présentés par les candidats, deux navires sont âgés de plus de 30 ans (Méditerranée, 34 ans et Monte d'Oro 32 ans). Les éléments transmis par les candidats avec leurs offres (certificats de classe) et les vérifications menées sur les sites de suivi des navires de commerce (Equasis, site des sociétés de classification) ne montrent pas de points justifiant l'arrêt du navire pour les inspecteurs de la classe, le pavillon ou les inspecteurs du « Port state control ».

Il faut cependant souligner que les navires âgés nécessitent des travaux de maintenance ou de remise à niveau plus importants et plus coûteux que les navires récents et ont des performances énergétiques moindres.

Concernant les caractéristiques des navires de Corsica Linea :

Navire	Type	Longueur	Largeur	TE max	Dwt
Corsica Linea					
Vizzavona	RoPax	188,30	34,80	6,30	8 111
A Nepita	RoPax	203,24	25,00	6,60	5 509
Pascal Paoli	RoPax	176,00	33,80	6,50	7 335
A Galeotta	RoPax	206,60	28,20	6,70	6 882
Paglia Orba	RoPax	165,80	29,43	6,68	6 073
Jean Nicoli	RoPax	200,65	25,80	6,80	5 150
Monte d'Oro	RoPax	145,30	27,80	6,31	4 155
Danièle Casanova	Ferry	176,00	37,70	6,71	3 788
Méditerranée	Ferry	165,54	29,40	6,40	3 485

Conclusion critère 1, sous-critère n° 1 : Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences réglementaires en vigueur à la date de remise des offres.

Il faut souligner que, la plupart des réglementations applicables aux navires n'étant pas rétroactives, on relève des différences entre les navires en fonction de leurs âges sans pour autant que ces différences ne soient opposables au candidat.

Le candidat dispose au sein de sa flotte des navires âgés de 30 ans. Même si aucune règle technique n'impose une durée de vie aux navires, l'âge de ces derniers à une incidence en matière d'entretien et de maintenance.

Cependant, certains navires mis à disposition par le candidat ne disposent pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport) ou estimées nécessaires (vitesse). C'est notamment le cas du mandataire du groupement candidat.

Toutefois, nous n'identifions pas de non-conformité dans la mesure où il ne s'agit pas d'un unique navire affecté à un lot, le candidat peut en fonction des besoins faire des changements. La documentation technique remise par le candidat ne fait cependant pas état de cette organisation. Ce point devra faire l'objet de clarifications avec le candidat.

Cet élément est à prendre en considération mais ne constitue pas une réponse inadaptée au besoin de la DSP.

Corsica Linea a engagé un programme d'investissement préalablement à la réponse à l'appel d'offres visant à sélectionner des prestataires sur la DSP 2023, pour disposer de navires (un premier en 2022, un second programmé pour 2025) fonctionnant au LNG. Ce combustible permet de réduire de 20 % des émissions de dioxyde de carbone, de 90 % des émissions d'oxydes d'azote, et surtout de 100 % d'émission de d'oxydes de soufre par rapport au fioul lourd. Cependant, la réduction annoncée des émissions de gaz à effet de serre n'est certainement pas aussi importante que ce qui est annoncé par les motoristes (fuite de méthane).

Le candidat ne propose pas de navire équipé d'un système de propulsion non carboné, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

En dernier lieu, le candidat propose d'affréter un nouveau navire dès 2025, sans donner aucune indication technique sur le navire : GNL 2. Ainsi, l'analyse de ce futur navire au regard de la qualité technique n'est pas possible en l'état.

Appréciation globale : le candidat répond de manière satisfaisante aux exigences de la consultation.

L'offre du candidat est très détaillée et convainc de la bonne qualité technique des navires. Des clarifications de la part du candidat sont néanmoins attendues en phase de négociations.

2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux fréquences et horaires au regard des spécifications de l'annexe 1 :

- Fréquences minimales (passagers, convoyeurs, marchandises) : Etant donné le nombre de navires présentés par le candidat, les fréquences de départ pour l'ensemble des lots étudiés sont respectées.
- Rotations supplémentaires
- Horaires de départ et d'arrivée : Respect des horaires (vitesse / engagement sur horaires)

Ligne Marseille - Bastia (Lot n° 2)	Spécifications du DCE	Candidat
Fréquences minimales passagers et convoyeurs	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)	Novembre à Mars : 6 rotations/semaine en dehors des périodes de vacances scolaires - Hiver/Toussaint/Noël - (7 rotations/semaine prévues)
Fréquences minimales marchandises	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)	Novembre à Mars : 6 rotations/semaine en dehors des périodes de vacances scolaires - Hiver/Toussaint/Noël - (7 rotations/semaine prévues)
Rotations supplémentaires	10 rotations / 20 traversées	10 rotations / 20 traversées - date de réalisation pré identifiée par le candidat
Horaires	Départ entre 18h30 et 20h00 Arrivée entre 06h00 et 08h00 Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire	Départ à 18h30 Arrivée entre 6h45 et 7h Candidat propose un horaire hivernal et un horaire estival

Le candidat précise qu'un nombre de rotation hivernales peut ne pas être réalisée avec un repositionnement pendant la saison estivale pour atteindre le quota de 365 rotations annuelles.

Concernant la phase hivernale (novembre à mars), le candidat propose que la gestion des rotations (6 rotations par semaine) s'effectue de la manière suivante :

- 1 rotation du lundi au vendredi soit 5 rotations par semaine, correspondant aux jours où les besoins en fret sont les plus importants ;

- 1 traversée Marseille-Bastia, le samedi afin d'amener en Corse le fret résiduel non embarqué durant la semaine ;
- Les traversées Bastia-Marseille le dimanche soir, afin de permettre aux remorques tractées de partir de Corse, le dimanche pour être opérationnelles dès le lundi matin sur le continent.
- Les traversées Bastia-Marseille, du samedi et Marseille-Bastia du dimanche n'auront pas lieu durant cette période hivernale.

Le candidat propose un repositionnement des rotations non effectuées pendant la période hivernale les jeudis entre les mois de juin et août avec 14 rotations en 2023, en 2024, en 2026, 12 rotations en 2025, en 2027 et 13 rotations en 2028 et en 2029.

Concernant les rotations supplémentaires, le candidat propose des dates de réalisation (dates cibles visées dans l'offre qui correspondent à la période la plus chargée en fret allant de début mai à mi-septembre avec un départ le jeudi). Le candidat identifie 6 traversées supplémentaires en 2023, en 2024, en 2027, en 2028 et en 2029, 7 traversées supplémentaires en 2025 et 5 traversées supplémentaires en 2026.

Concernant les horaires, le candidat propose :

- Horaire hivernal (16 septembre au 14 juin) : le candidat retarde l'horaire d'arrivée des dimanches et lundis (8h00 au lieu de 7h00) car ce sont des jours avec peu de fret. L'arrivée à Marseille le samedi est fixée à 7h.

- **Marseille - Bastia**

- Départ : 18h30 du Lundi au Jeudi – 18h45 du Vendredi au Dimanche
- Arrivée : 7h00 du Mardi au Samedi – 8h00 Dimanche et Lundi

- **Bastia - Marseille**

- Départ : 18h30 du Lundi au Dimanche
- Arrivée : 7h00 du Mardi au Vendredi – 8h00 du Samedi au Lundi

- Horaire estival (15 juin au 15 septembre) : le candidat propose un horaire d'arrivée à Bastia plus matinal (6h30 au lieu de 6h45) pour permettre une logistique terrestre du fret plus fluide et une arrivée matinale chez les clients finaux.

- **Marseille -> Bastia**

- Départ : 18h30 du Lundi au Jeudi – 18h45 du Vendredi au Dimanche
- Arrivée : 6h30 du Mardi au Samedi – 8h00 Dimanche et Lundi

- **Bastia - Marseille**

- Départ : 18h30 du Lundi au Dimanche
- Arrivée : 6h30 du Mardi au Vendredi – 8h00 du Samedi au Lundi

La durée des traversées de semaine est donc de 12h30 en hiver et 12h00 en été.

Conclusion Critère 1, sous-critère n° 2 : Le candidat se conforme aux besoins des documents de la consultation. Il propose la mobilisation de plusieurs navires. Le candidat prend en considération les rotations non effectuées pendant la période hivernale et propose une solution conforme aux besoins de la DSP.

Le candidat propose également des rotations supplémentaires pour les périodes les plus chargées, tout en adaptant les horaires (+ 1h en hiver, - 15 minutes en période estivale)

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante et l'organisation du planning des traversées et des rotations est claire.

3. Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Le sous-critère 3 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers : 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.

Navire	Fret	Fauteuils	Cabines	Lits	PMR
Corsica Linea					
Vizzavona	2440	237	147	450	2
A Nepita	1923	83	172	665	4
Pascal Paoli	2300	44	169	580	4
A Galeotta	2559	82	220	878	6
Paglia Orba	2050	47	142	494	1
Jean Nicoli	2000	175	199	804	3
Monte d'Oro	1482	0	204	515	3
Danièle Casanova	810	320	470	1880	4
Méditerranée	827	574	496	1660	4

Le besoin exprimé par la DSP était d'avoir au sein des navires deux cabines PMR et la possibilité d'accueillir cinq passagers sanitaires.

L'ensemble des navires présentés par le candidat respectent l'exigence de deux cabines PMR à l'exception du Paglia Orba.

Passagers sanitaires : Sur la desserte de Bastia, Corsica Linea présente des navires qui ne disposent pas tous du nombre de cabines PMR nécessaires pour accueillir l'ensemble des passagers sanitaires demandés (5 personnes) : Paglia Orba et Vizzanova.

Ceci implique que certains passagers sanitaires soient accueillis dans des cabines normales ce qui est susceptible de représenter un problème pour le cas où l'ensemble des passagers sanitaires sur un même voyage seraient des personnes à mobilité réduite.

Il est cependant loisible au candidat en fonction du besoin en cabines PMR/ passagers sanitaires de permuter les navires afin de répondre au besoin. Rien dans la documentation technique remise par le candidat n'envisage cette réorganisation.

Conclusion Critère 1, sous-critère n° 3 :

Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences associées à l'accueil de chauffeurs, passagers sanitaires.

L'offre du candidat fait l'objet de développement plus important et détaillé en matière de particuliers que pour les professionnels.

Un des navires proposés ne répond pas aux exigences de deux cabines PMR. Sur la desserte Bastia le candidat présente des navires qui ne disposent pas tous du nombre de cabines PMR nécessaires pour accueillir l'ensemble des passagers sanitaires demandés (5 personnes).

Ces éléments peuvent poser une difficulté quant à l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers.

Cependant, rien n'interdit au candidat de procéder à une réorganisation des bateaux pour satisfaire un besoin ponctuel en cabinet PMR ou passagers sanitaires.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante. Néanmoins, La documentation remise par le candidat ne précise pas son organisation pour faire face à un manque de cabines PMR. Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

4. Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Le sous-critère 4 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers :

- 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...)

➤ Services aux usagers

Navire	Restaurant	Bar	Magasin	Salle spectacle
Corsica Linea				
Vizzavona	330 m ²	390 m ²	0 m ²	0 m ²
A Nepita	500 m ²	460 m ²	0 m ²	0 m ²
Pascal Paoli	480 m ²	260 m ²	0 m ²	0 m ²
A Galeotta	730 m ²	550 m ²	44 m ²	0 m ²
Paglia Orba	320 m ²	345 m ²	0 m ²	0 m ²
Jean Nicoli	770 m ²	470 m ²	50 m ²	0 m ²
Monte d'Oro	360 m ²	325 m ²	0 m ²	0 m ²
Danièle Casanova	1970 m ²	780 m ²	150 m ²	250 m ²
Méditerranée	790 m ²	690 m ²	50 m ²	270 m ²

Le candidat propose plusieurs services :

- **Restauration** (déploiement de nouveaux services entre 2017 et 2020 sur les bateaux présentés à l'annexe 3 - Outil naval - circuits courts et de saison) : mise en place d'une offre variée, allant des espaces de snacking aux menus préparés par un chef étoilé. Corsica Linea s'engage à favoriser une économie en circuit court ;
- **Service hôtelier** : offre variée allant des lits superposés aux cabines de luxe, des salons fauteuils sont disponibles ;
- **Espaces de loisirs** : diffusion d'événements sportifs, animations, accès gratuits à des vidéos grâce au réseau WIFI ;
- **Service médical** : infirmerie avec un personnel disposant d'une formation médicale. L'infirmerie est équipée afin de permettre la réalisation des premiers soins. En cas de besoins : recours au Centre de Consultation Médicale Maritime - CHU de Toulouse
- **Services annexes** : chenil, consignes à bagages ;
- **Modalités de réservation et d'information des passagers et mesures prises pour éviter les retards** : sites internet disposant du dispositif de paiement en ligne sécurisé (3DSecure), courriels envoyés après chaque réservation comprenant le détail de la traversée ainsi qu'un lien pour effectuer des modifications, centre d'appel disponible 7j/7 sur une plage horaire étendue (du lundi au samedi de 8h à 20h30, dimanche et jours fériés de 9h30 à 18h00), un site internet pour les agences de voyages ;
- **Propreté des installations** : nettoyage quotidien, renouvellement après chaque traversée du linge de lit et de toilettes, nettoyage de fond réalisé lors des arrêts techniques des navires ;
- **Conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite** : les navires sont certifiés comme étant conforme aux normes. Les cabinets et les sanitaires sont adaptés à l'accueil des passagers, signalétique en braille.

Le candidat Corsica Linea fournit un service aux usagers complet prenant en compte les disparités financières pouvant exister entre les passagers. Un accès à des divertissements est prévu, mise en place d'une couverture WIFI à titre gratuit. La réservation peut se faire par l'intermédiaire de plusieurs plateformes. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

➤ Services en matière de fret

- Concernant le transport de fret, Corsica Linea précise les éléments suivants :
 - Objectif de faire évoluer les unités de fret dans « un tout numérique » et notamment installation d'un portique à Marseille pour une gestion optimisée des unités fret, déploiement d'ETMS, mise en service d'un portail web dédié à destination des usagers de fret et outil de gestion informatique ;
 - Des projets sont en cours ou ont été finalisés en 2020 : fiabilisation de l'outil installé, avec le déploiement d'une application dédiée aux équipes pour un suivi en temps réel du chargement, interconnexion avec les systèmes d'information portuaire, développement d'interfaces numériques, mise en place d'une GED et d'outil de reporting ;
 - Processus du traitement du fret bien détaillé (déclaration de volume, traitement sur le port, réception de l'équipement, réclamations). Le but étant d'optimiser le chargement au fil de l'eau ;
 - Objectif de 0 remorque à quai : travail en amont avec les transporteurs en cas de non-disponibilité d'un navire (notamment réorientation vers un autre port le

jour même, en privilégiant le transport de remorques non urgentes le week-end et en remplaçant un navire impacté par un autre navire). Le but étant de sortir de cycle journalier pour un cycle hebdomadaire ;

- Mise en place de groupes de travail associant chargeurs et experts en logistiques. Réunion trimestrielle avec la présence du Président, des Directions Exploitation et Fret, ainsi que tous nos responsables d'agences portuaires.

Le candidat propose un traitement dématérialisé des unités fret, un processus de traitement détaillé pour optimiser le chargement. Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai. L'offre propose répond aux exigences de la consultation.

➤ Sécurité à bord de l'outil naval

Le candidat développe les exercices de sécurité mise ne place à bord : chaque navire réalise un exercice d'abandon et un exercice hebdomadaire d'incendie (environ 3 à 5 exercices par semaine).

Sont également détaillées les consignes de sécurité aux passagers : diffusion générale par la passerelle et informations pratiques affichées. Des systèmes d'alerte sont également prévus pour l'évacuation des PMR et des passagers sourds et malentendants.

Concernant les situations d'urgence, des personnels sont d'astreinte 24h/24h et peuvent contacter la cellule d'urgence. Des exercices réguliers sont organisés. En outre, un centre d'appel avec un numéro vert est constitué pour informer les familles.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d'affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prise en compte.

➤ Continuité du service public

Le candidat présente :

- **Un plan d'information des usagers en cas de situation perturbée** (système d'information « info trafic » avec des « flashs infos », système d'information individuel et ciblé via ses SMS et courriel) exemple à l'appui ;
- **Les modalités de réservation et de modifications** : site web, centre d'appels et site internet B to B pour les agences de voyages ;
- **Les modalités de gestion des réclamations**
 - Pour les clients frets : échange afin de trouver des alternatives permettant d'assurer le service de transport de fret tout en minimisant les effets d'une perturbation. Au départ de Corse : embarquement d'un port différent en retardant l'horaire de départ pour donner aux transporteurs le temps de s'y rendre. Au départ de Marseille : réorientation vers un autre port et prise en charge compensatrice ;
 - Pour les clients passagers : service relations consommateur enregistrant les réclamations des clients et fournit une réponse adaptée. Prise de contact avec le service des relations commerciales par mail, site internet, courrier, formulaire de réclamation.

Délai de réponse maximum est de 15 jours entre la réception de la réclamation et l'envoi d'une réponse.

- **Les modalités d'indemnisation** : réglementation issue du Règlement UE n° 1177/2002 du 24 novembre 2002. Quand un retard est de plus de 90 minutes : collation et rafraîchissements. En cas d'annulation de la traversée : hébergement ou indemnisation (80 euros/personne pour une durée maximum de 3 nuits), retard à

l'arrivé de plus de 3 heures donne lieu à une indemnisation minimale équivalente à 25 % ;

- **L'accueil des passagers à mobilité réduite** : plusieurs modalités de communication (numéro de téléphone, adresse électronique, procédure permettant d'identifier le niveau de handicap et de transférer ces informations aux ports concernés) ;
- **Les actions garantissant le service social et solidaire** (accord dit d'alerte sociale et de prévention des conflits signé en 2016) : le but de cet accord est de limiter l'impact sur les perturbations sur les usagers (passagers et fret). Ainsi, cet accord met en place, une obligation d'information de la Direction, qui s'engage à recevoir dans un délai restreint les partenaires sociaux pour trouver une solution avant le dépôt d'un préavis de grève ;

Corsica Linea s'engage à une information des usagers par voie dématérialisée. Les réclamations sont très dans un délai de 15 jours. Dispositif pour limiter les conséquences de mouvements sociaux sur la situation des usagers.

Conclusion critère 1 - sous-critère 4 : Le candidat présente un ensemble d'éléments permettant de considérer que les conditions du sous-critère 4 relatif à la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers sont remplies.

En effet, le candidat fournit un service aux usagers complet avec un accès à des divertissements et la mise en place d'une couverture WIFI. Le service de réservation mis en place est bien détaillé. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

Le candidat propose un traitement dématérialisé des unités fret, un processus de traitement détaillé pour optimiser le chargement. Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai.

L'offre proposée répond aux exigences de la consultation. Le traitement du candidat des services fret est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

L'argumentation du candidat est plus développée pour les particuliers que pour les usagers professionnels. L'ensemble des éléments apportés par le candidat sont relatifs aux particuliers et les éléments de frets sont présents mais moins détaillés.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d'affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prises en compte.

Les modalités d'information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées.

Appréciation globale : L'offre du candidat est satisfaisante et permet de constater que le candidat propose une qualité de service suffisante pour les usagers tant professionnels que particuliers.

* *
*

Conclusion Générale critère 1 :

- **Points forts** :

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 qualité des services aux usagers.

- **Points faibles :**

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 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.

Appréciation globale du critère 1 : Offre satisfaisante.

Critère 2 du règlement de la consultation - Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Afin de pouvoir analyser convenablement la robustesse et cohérence du plan d'affaires prévisionnel des candidats (sous-critère 2 du critère 2), il a été nécessaire de procéder à un arbitrage dans le but de décider de la base de comparaison la plus solide et fiable pour challenger les plans d'affaires communiqués par les candidats au titre de l'annexe 9. Les données historiques (2020 et 2021) ayant été affectées par la pandémie de Covid19, et le prévisionnel 2022 communiqué ne semblant pas suffisamment fiable car présentant certaines incohérences (existence de recettes autos dans le périmètre SIEG, existence de recettes et de charges de mise à disposition des espaces n'existant pas dans l'annexe 9 transmise aux candidats, etc.), la solution retenue pour l'analyse du sous-critère 2 a été de se référer aux estimations 2023-2030 préparées par le Consultant sur la base d'entretiens conduit avec l'OTC afin de définir au mieux un plan d'affaires prévisionnel sur la durée des DSP. C'est donc sur cette base que les comparaisons avec les offres des candidats ont pu être faites.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

1. Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 367,8 M€. Cela correspond à une moyenne annuelle de 46,0 M€, soit 19,5 M€ de plus que la compensation estimée au titre de l'exercice 2022 pour ce même lot (+ 73,4 %).

Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation estimée au titre de l'exercice 2022.

En M€	Prévisionnel 2022	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	3,3	6,7	+ 3,4	+ 103,1 %
Compensation carburant	12,1	25,6	+ 13,5	+ 111,3 %
Compensation investissement	11,1	13,7	+ 2,6	+ 23,2 %
Compensation totale	26,5	46,0	+ 19,5	+ 73,4 %

La hausse globale de la compensation s'explique par plusieurs facteurs :

- La compensation liée à l'exploitation proposée est supérieure de 103,1 % à la compensation d'exploitation estimée pour 2022. Cela s'explique par l'estimation à la hausse de certains postes de charges par le candidat : par rapport au modèle prévisionnel et sur la durée totale du contrat, les charges de manutention augmentent de 17,8 M€ (+ 16,4 %), les vivres pour équipage de 2,9 M€ (+ 82,0 %), les approvisionnements de 5,2 M€ (+ 47,8 %) ou encore la maintenance et l'entretien de 5,2 M€ (+ 8,7 %). Le détail des charges prévisionnelles est donné dans le sous-critère 2.
- La compensation liée au carburant proposée est supérieure de 111,3 % à la compensation carburant estimée pour 2022. Cela s'explique par une hausse des prix des carburants, par un mix de carburants choisis par le candidat plus coûteux, et en particulier par la mise en service du navire GNL 2, le GNL étant le type de carburant le plus onéreux.
- Enfin, la compensation liée à l'investissement proposée est supérieure de 23,2 % à la compensation investissement estimée pour 2022. Cela s'explique par des coûts d'affrètement plus élevés, notamment à partir de 2025, année de mise en service du navire GNL 2.

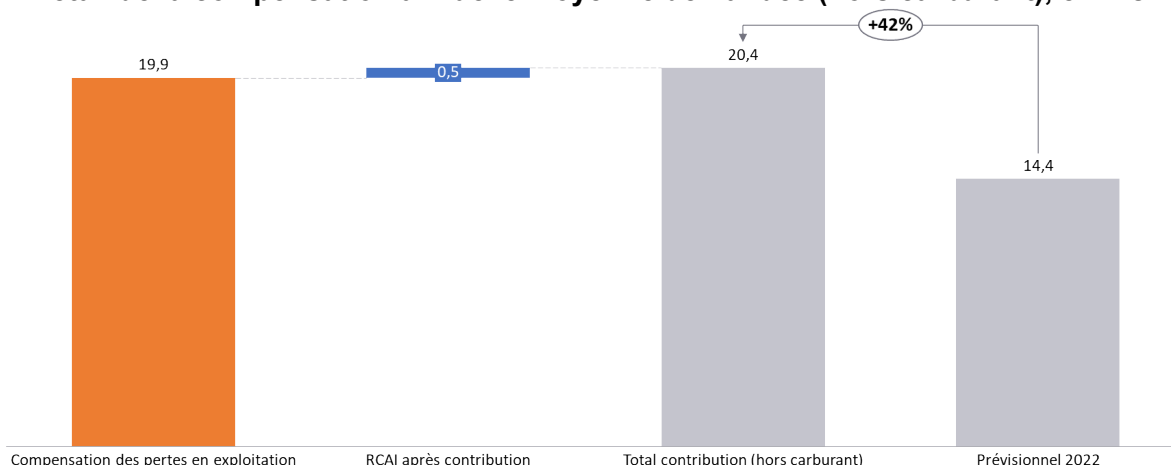
Les montants de compensation annuels demandés par le candidat sur la période ne sont pas linéaires ; le tableau suivant présente leur évolution :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Moyenne annuelle
Compensation exploitation	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7
Compensation carburant	23,5	23,4	24,1	26,5	26,5	26,9	26,9	26,9	25,6
Compensation investissement	9,5	9,6	12,9	15,1	15,3	15,3	15,9	15,9	13,7
Compensation totale	39,8	39,7	43,7	48,2	48,5	48,9	49,5	49,5	46,0

La compensation totale varie à la hausse durant la période 2023-2030 (+ 9,7 M€ entre 2023 et 2030), pour les raisons suivantes :

- La compensation liée à l'investissement augmente sensiblement à partir de 2025 en raison de coûts d'affrètement plus importants. Cela s'explique par l'entrée en service du navire GNL 2 dans le courant de l'année 2025 ;
- Dans une moindre mesure, la compensation carburant augmente également à partir de 2025 en raison de l'entrée en service du navire GNL 2.
- La compensation liée à l'exploitation est constante sur la période.

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 19,9 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,5 M€, soit 2,7 % de la compensation (hors carburant) demandée.**

Avec un chiffre d'affaires SIEG moyen sur la période de 33,2 M€, **cela correspond à une marge d'exploitation de 1,6 %.**

Conclusion critère 2 sous-critère 1 - Corsica Linea :

La compensation moyenne annuelle demandée par Corsica Linea s'élève à 46,0 M€, soit 73,4% de plus que la compensation estimée pour l'année 2022.

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

Le montant de compensation demandé par Corsica Linea est donc très insatisfaisant, car largement supérieur au montant prévisionnel 2022. Si une partie de cette augmentation se justifie (augmentation du prix du carburant, nouvelles normes écologiques en matière de carburants, hausse des prix de manutention), des explications plus fines de la part du candidat sont attendues concernant la hausse globale observée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car présentant un niveau de compensation très largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+ 73,4 %) sans pour autant que le niveau de justification d'une telle augmentation soit suffisamment détaillé.

2. Sous critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

L'offre du candidat appelle les points de vigilance suivants, constituant autant de points à éclairer en phase de négociation :

- Le compte de résultat prévisionnel du candidat n'est pas équilibré : il présente un déficit de 20,6 M€ sur la période 2023-2030

Le compte de résultat prévisionnel hors carburant est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Recettes périmètre SIEG	32,1	32,2	32,1	33,6	33,5	33,8	33,8	33,8	264,9
Recettes hors périmètre SIEG	21,8	22,2	21,8	23,7	23,7	23,5	23,8	23,8	184,2
Autres recettes	5,4	5,5	5,5	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	45,6
Total Recettes	59,3	59,8	59,3	63,2	63,0	63,2	63,5	63,5	494,7
Total coûts de personnel	(19,7)	(20,6)	(21,1)	(20,2)	(21,0)	(20,4)	(20,2)	(20,2)	(163,4)
Total frais commerciaux	(5,0)	(5,1)	(5,0)	(5,4)	(5,3)	(5,4)	(5,4)	(5,4)	(41,9)
Total charges d'exploitation	(33,7)	(37,6)	(36,6)	(35,9)	(35,9)	(35,2)	(34,8)	(34,8)	(284,3)
EBE / EBITDA - avant contribution	0,9	(3,4)	(3,4)	1,8	0,7	2,3	3,1	3,1	5,0
Coût de mise à disposition des navires	0,0	(0,8)	(1,0)	0,0	(0,8)	(0,9)	(1,7)	(1,7)	(7,0)
Coût d'affrètement des navires	(16,4)	(15,7)	(21,3)	(26,0)	(25,6)	(25,5)	(25,6)	(25,6)	(181,7)
RÉS EXPLOIT / EBIT - avant contribution	(15,5)	(20,0)	(25,7)	(24,2)	(25,7)	(24,1)	(24,3)	(24,3)	(183,8)
RCAI - avant contribution	(15,5)	(20,0)	(25,7)	(24,2)	(25,7)	(24,1)	(24,3)	(24,3)	(183,8)
Total contribution	16,2	16,3	19,7	21,8	22,0	22,0	22,6	22,6	163,2
RCAI - après contribution	0,7	(3,7)	(6,1)	(2,4)	(3,7)	(2,1)	(1,7)	(1,7)	(20,6)

Le tableau suivant présente quelques ratios par traversée (charges, revenus et coûts de mise à disposition/d'affrètement), par passager (recettes/passager) et par unité de fret (recettes/mètre linéaire) et donne une comparaison avec ces mêmes ratios issus des estimations.

Sur 2023-2030	Modèle prévisionnel	Corsica Linea	
	Montant	Montant	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 840	5 844	+ 0,1 %
Nombre de passagers	1 696 016	1 906 560	+ 12,4 %
Nombre de mètres linéaires de fret (en ml)	7 052 000	7 918 075	+ 12,3 %
Nombre d'autos-passagers	638 557	723 355	+ 13,3 %
Charges par traversée (en K€)	77,51	83,79	+ 8,1 %
Revenus par traversée (en K€)	78,73	84,65	+ 7,5 %
Coûts de mise à disposition/d'affrètement par traversée (en K€)	15,19	32,30	+ 112,6 %
Recettes par passager (en €)	56	63	+ 11,0 %
Recettes par mètre linéaire de fret (en €)	41	35	- 13,1 %
Recettes par auto-passager (€)	64	71	+ 10,1 %

Il apparaît que les estimations du nombre de traversées du candidat et de l'OTC sont similaires sur la période 2023-2030.

L'analyse qui suit permettra d'explicitier et de mettre en perspective avec les résultats économiques prévus les principales variations observées sur ce tableau.

- Le candidat n'a pas par ailleurs communiqué de bilan comme le stipulait le guide de rédaction des offres au plan financier.

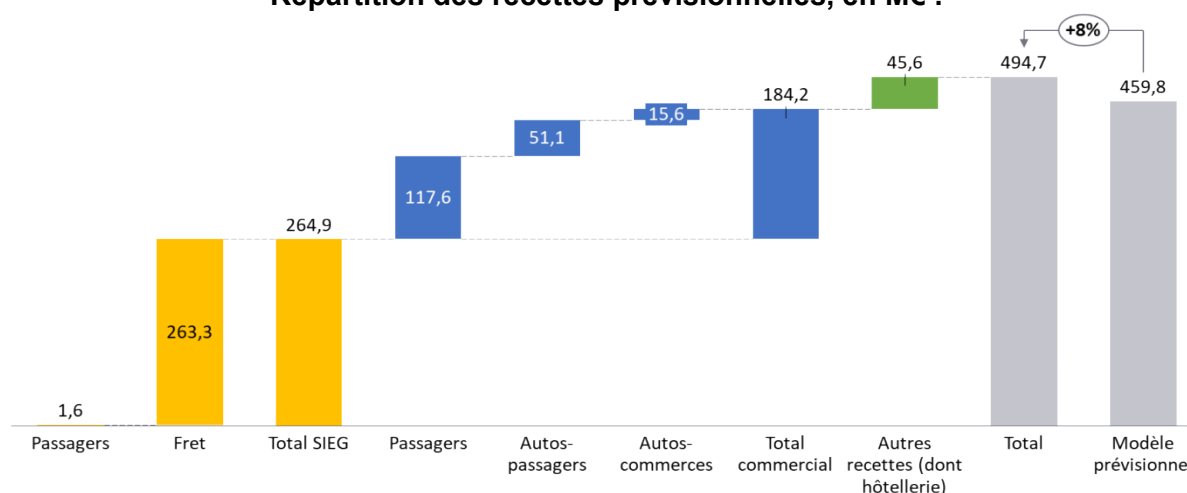
Il n'a donc pas été possible d'apprécier les principaux postes tels que les biens, les capitaux propres, la politique de financement ; limitant les capacités d'analyse sur la robustesse et cohérence de l'offre proposée. Il conviendra de demander au candidat des compléments d'informations.

A noter que l'absence de constitution d'une société dédiée peut expliquer la difficulté à identifier un bilan (du fait de l'absence de capitaux propres injectés dans le contrat).

- Les clés d'imputation choisies par le candidat entre les périmètres SIEG et commercial ne sont pas justifiées, alors même qu'elles impactent directement l'équilibre économique ainsi que le calcul de la compensation demandée.
- I. Les recettes prévues par le candidat sont supérieures aux montants attendus (+ 7,6 %), en raison notamment de volumes de passagers et de fret transportés plus importants.

Les recettes présentées par le candidat relèvent de deux périmètres distincts : le périmètre SIEG et le périmètre commercial. Le total des recettes prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 494,7 M€, soit 7,6 % de plus que le total des recettes estimé dans le modèle prévisionnel. Les recettes présentées par Corsica Linea sont réparties comme suit.

Répartition des recettes prévisionnelles, en M€ :



Les recettes SIEG représentent donc 53,5 % du total des recettes prévisionnelles, et les recettes commerciales 37,2 %. Les autres recettes sont réparties par Corsica Linea selon une clé d'imputation correspondant à 2 % de SIEG et 98 % de commercial.

Le surplus de recettes prévisionnelles présenté par le candidat par rapport aux estimations s'explique par :

- Un nombre de passagers prévisionnel et d'autos-passagers plus important (respectivement + 12,4 % et + 13,3 %) couplé à des recettes par passagers et par autos-passagers plus importantes (respectivement + 11,0 % et + 10,1 %) ;
- Les effets volume et prix se compensent pour la partie fret (respectivement + 12,3 % et - 13,1 %), qui correspond donc en global aux prévisions.

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de recettes prévu par le candidat.

- a) Les recettes liées au transport de passagers (dont autos-passagers) sont largement supérieures au niveau attendu, en raison d'une combinaison de volumes et de prix plus élevés.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	1,1	1,6	+ 0,5	+ 48,4 %
dont PAX médicaux	1,1	1,6	+ 0,5	+ 48,4 %
Commercial	135,4	168,7	+ 33,3	+ 24,6 %
dont passagers	94,4	117,6	+ 23,1	+ 24,5 %
dont autos-passagers	40,9	51,1	+ 10,1	+ 24,8 %

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Total	136,5	170,3	+ 33,8	+ 24,8 %

Corsica Linea prévoit des recettes liées au transport de passagers de 170,3 M€ sur la période 2023-2030, soit 24,8 % de plus qu'estimé. Les hausses observées sur les recettes passager s'expliquent par la combinaison d'un effet volume - le candidat prévoit un volume plus important de passagers que les estimations - et un effet prix - le candidat prévoit des recettes par passager plus importantes que les estimations.

b) Les recettes liées au fret sont globalement en ligne avec le niveau attendu.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	273,9	263,3	- 10,6	- 3,9 %
dont mètres linéaires fret tracté	-	41,6	-	-
dont mètres linéaires fret non tracté	-	221,7	-	-
Commercial	12,1	15,6	+ 3,5	+ 29,4 %
dont autos-commerces	12,1	15,6	+ 3,5	+ 29,4 %
Total	285,9	278,9	- 7,0	- 2,5 %

Corsica Linea prévoit des recettes liées au fret de 278,9 M€ sur la période 2023-2030, soit 2,5 % de moins qu'estimé. Ainsi, les recettes fret sont globalement en ligne avec les estimations, bien que la répartition entre les volets SIEG et commercial soit différente et nécessite d'être explicitée par le candidat.

c) Les autres recettes prévues par le candidat sont largement supérieures au niveau attendu, ce qui peut s'expliquer en partie par les volumes de passagers plus importants que le candidat compte transporter.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Hôtellerie	30,7	36,0	+ 5,3	+ 17,3 %
Autres	6,7	9,5	+ 2,8	+ 42,6 %
Total	37,4	45,6	+ 8,2	+ 21,8 %

Corsica Linea prévoit un montant de 45,6 M€ pour ses autres recettes sur la période 2023-2030, soit 21,8 % de plus qu'estimé. Cette hausse est en partie imputable à la hausse du nombre de passagers prévu par le candidat par rapport aux estimations, mais cette évolution ne permet pas d'expliquer entièrement les prévisions qui nécessitent d'être justifiées.

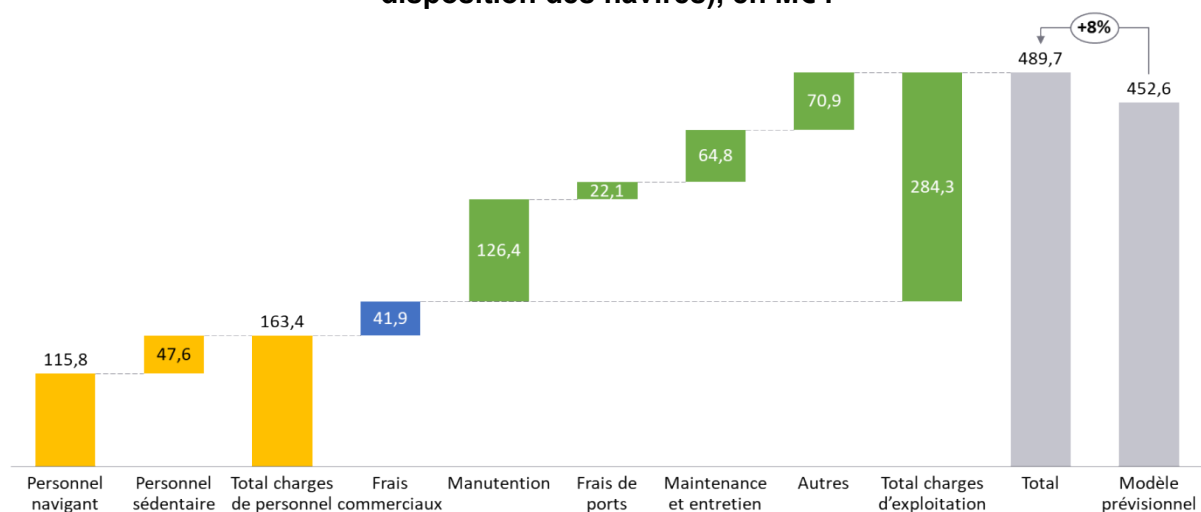
II. Les charges prévisionnelles présentées par le candidat sont supérieures au niveau attendu, mais en ligne avec l'augmentation de recettes prévue.

Les charges présentées par le candidat sont réparties selon les mêmes périmètres (SIEG et commercial), mais selon des clés d'imputation précisées dans le tableau ci-dessous.

Type de charges	Clé d'imputation retenue par Corsica Linea	
	SIEG	Commercial
Personnel navigant	58 %	42 %
Personnel sédentaire (à terre)	58 %	42 %
Frais commerciaux passagers	2 %	98 %
Frais commerciaux autos	0 %	100 %
Frais commerciaux fret	95 %	5 %
Manutention	95 %	5 %
Frais de ports	58 %	42 %
Entretien passagers	2 %	98 %
Vivres (à commercialiser)	2 %	98 %
Vivres pour l'équipage	58 %	42 %
Approvisionnements	58 %	42 %
Communication	0 %	100 %
Assurances	58 %	42 %
Informatique	58 %	42 %
Impôts et taxes	58 %	42 %
Frais de structure société délégataire	58 %	42 %
Maintenance et entretien	58 %	42 %
Coût de mise à disposition des navires	58 %	42 %
Coût d'affrètement des navires	58 %	42 %

Le total des charges (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires) prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 489,7 M€, soit 8,2 % de plus que le total des charges estimé dans le modèle prévisionnel. Les charges présentées par Corsica Linea sont réparties comme suit.

Répartition des charges prévisionnelles (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires), en M€ :



Les charges de personnel représentent donc 33,4 % du total des charges, les frais commerciaux 8,6 %, et les charges d'exploitation 58,1 %.

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de charges prévu par le candidat.

a) Les charges de personnel prévues par le candidat sont en ligne avec les estimations.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Personnel navigant	116,1	115,8	- 0,2	- 0,2 %
Personnel sédentaire (à terre)	45,3	47,6	+ 2,3	+ 5,1 %
Total	161,4	163,4	+ 2,1	+ 1,3 %

Corsica Linea prévoit des charges de personnel à peu près en ligne avec les prévisions du modèle prévisionnel avec 163,4 M€ sur la période 2023-2030, soit 1,3 % de plus qu'estimé.

b) Les frais commerciaux prévus par le candidat sont largement inférieurs au niveau attendu, sans que cet écart ne soit justifié.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Frais commerciaux passagers	18,6	17,2	- 1,4	- 7,6 %
Frais commerciaux autos	6,1	5,8	- 0,3	- 5,4 %
Frais commerciaux fret	13,0	5,8	- 7,3	- 55,6 %
Total	37,7	28,7	- 9,0	- 23,8 %

Corsica Linea prévoit des frais commerciaux de 28,7 M€ sur la période 2023-2030, soit 23,8 % de moins qu'estimé, en particulier impactés par une variation de - 55,6 % des frais commerciaux liés au fret. Si cela permet d'améliorer la marge opérationnelle du candidat, de plus amples explications afin de soutenir ce niveau d'économie de coûts pourraient être demandées au candidat.

c) Les charges d'exploitation présentées par le candidat sont supérieures au niveau attendu, bien qu'une partie de cette augmentation puisse s'expliquer par le niveau de recettes plus important espéré par le candidat. Les évolutions de certains postes de dépense (manutention, vivres pour équipage, approvisionnements et maintenance notamment) interrogent cependant.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Manutention	108,6	126,4	+ 17,8	+ 16,4 %
Frais de ports	21,6	22,1	+ 0,4	+ 1,9 %
Entretien passagers	5,1	4,3	- 0,7	- 14,7 %
Vivres (à commercialiser)	10,7	10,1	- 0,6	- 5,6 %
Vivres pour l'équipage	3,5	6,4	+ 2,9	+ 82,0 %
Approvisionnements	10,9	16,1	+ 5,2	+ 47,8 %
Communication	5,6	2,9	- 2,8	- 49,1 %
Assurances	6,9	8,5	+ 1,6	+ 23,7 %
Informatique	5,4	5,8	+ 0,4	+ 7,6 %
Impôts et taxes	3,3	3,8	+ 0,5	+ 14,3 %

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Frais de structure société délégataire	12,3	13,1	+ 0,9	+ 7,0 %
Maintenance et entretien	59,7	64,8	+ 5,2	+ 8,7 %
Total	253,5	284,3	+ 30,8	+ 12,1 %

Corsica Linea prévoit des charges d'exploitation de 284,3 M€ sur la période 2023-2030, soit 12,1 % de plus qu'estimé. Ces charges se répartissent de la façon suivante :

Les coûts variables sont dans l'ensemble relativement cohérents par rapport aux volumes de passagers et de fret prévus par le candidat. Néanmoins, un éclaircissement sur les différences importantes observables sur les postes manutention (+ 16,4 %, soit + 17,8 M€), approvisionnements (+ 47,8 %, soit + 5,2 M€), vivres pour l'équipage (+ 82 %, soit + 2,9 M€) et maintenance et entretien (+ 8,7 %, soit + 5,2 M€) est à demander.

Plusieurs raisons peuvent en partie expliquer ces augmentations, mais restent sujettes à justification de la part du candidat :

- La hausse des charges d'approvisionnement peut être liée en partie à des prix d'achats de matières premières (et notamment de l'acier) à la hausse ayant un impact direct sur le prix des pièces achetées, mais aussi à une flotte vieillissante qui augmente les coûts ;
- Le surplus observé en maintenance et en entretien peut s'expliquer par la tendance haussière sur ce marché, fruit de la hausse des prix de l'énergie, des matières premières et de la main d'œuvre.

III. Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévus par le candidat sont largement supérieurs au niveau attendu. Cela pose la question de l'adéquation capacitaire des navires proposés par le candidat.

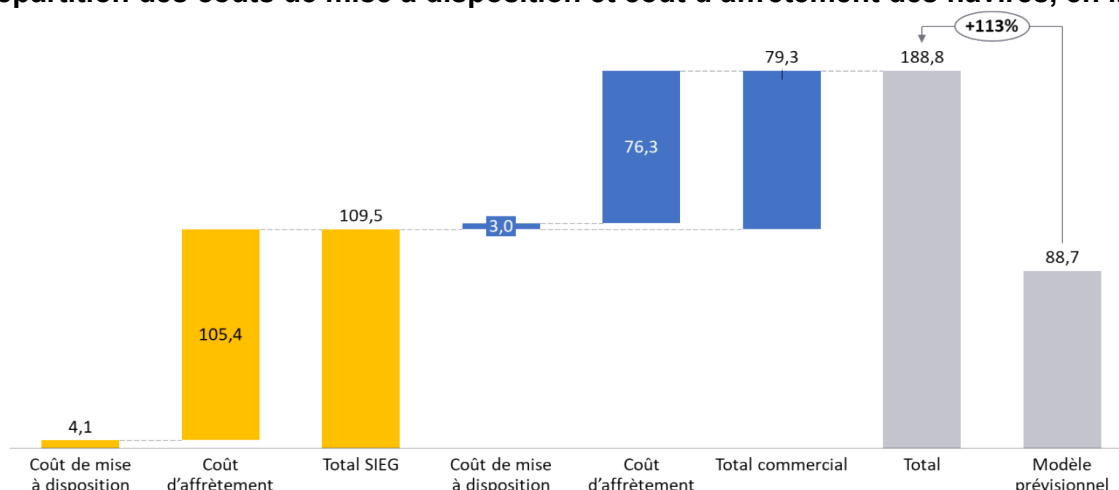
Le total des coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 188,8 M€, soit 112,9 % de plus qu'estimé. Les coûts de mise à disposition représentent 3,7 % du total, quand les coûts d'affrètement en représentent donc 96,3 %. Comme illustré par le tableau suivant, 4,9 % des traversées sur la période 2023-2029 sont réalisées avec des navires en propriété, et 95,1 % avec des navires affrétés, d'où la répartition des coûts susmentionnée.

Le surplus important de ces coûts par rapport aux prévisions peut s'expliquer par le choix du candidat d'effectuer la grande majorité des traversées avec des navires affrétés, en général plus onéreux que des navires en propriété.

En nombre de traversées	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total sur la période	En % du nombre de traversées total
Navires en propriété	0	41	26	0	20	25	13	125	4,9 %
Paglia Orba	0	25	0	0	0	0	0	25	1,0 %
Jean Nicoli	0	16	26	0	20	25	13	100	3,9 %
Navires affrétés	365	325	339	365	345	340	352	2431	95,1 %
A Galeotta	117	117	97	108	105	125	126	795	31,1 %
GNL 2	0	0	44	175	169	164	176	728	28,5 %
Pascal Paoli	176	151	150	68	43	51	50	689	27,0 %
Vizzavona	43	0	0	0	0	0	0	43	1,7 %
A Nepita	29	57	48	14	28	0	0	176	6,9 %

Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires sont imputés sur les comptes SIEG et commercial selon les clés d'imputation retenues par Corsica Linea : 58 % pour le SIEG et 42 % pour le commercial. La répartition est donc la suivante :

Répartition des coûts de mise à disposition et coût d'affrètement des navires, en M€ :



Enfin, l'absence de données détaillées sur l'assiette de coût des navires pourrait engendrer des difficultés dans l'analyse des clauses relatives au rachat des navires tel que le prévoit le contrat qui prévoit notamment de tenir d'un prix minoré des contributions publiques mobilisées sur le contrat.

IV. Synthèse et analyse du résultat d'exploitation

Le tableau suivant présente l'agrégation des RCAI SIEG et commercial prévus :

Sur 2023-2030, en M€	Corsica Linea
RCAI SIEG (avant compensation)	(158,9)
Compensation (hors carburant)	163,2
RCAI SIEG (après compensation)	4,3
RCAI Commercial	(24,9)
RCAI total	(20,6)

Comme explicité précédemment (voir sous-critère 1), la compensation liée à l'exploitation et à l'investissement permet à Corsica Linea de dégager un RCAI pour la partie SIEG de 4,3 M€ sur la période 2023-2030.

En revanche, il apparaît que les recettes de la partie commerciale, avec les clés d'imputation choisies par le candidat, ne permettent pas de compenser les charges correspondantes, ce qui se traduit par un RCAI déficitaire de 24,9 M€ sur la partie commerciale sur la période 2023-2030.

Le RCAI global est donc lui aussi déficitaire, à - 20,6 M€ sur la période 2023-2030. Il convient ici de rappeler que la DSP génère un crédit d'impôt pour le groupe qui la porte. En effet, le déficit généré par la DSP réduit l'assiette fiscale de l'IS payé par la société.

V. Analyse des flux de trésorerie

Le tableau de flux de trésorerie résultant du plan d'affaires de Corsica Linea est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Excédent Brut d'Exploitation	0,9	(3,4)	(3,4)	1,8	0,7	2,3	3,1	3,1
Coût d'affrètement des navires	(16,4)	(15,7)	(21,3)	(26,0)	(25,6)	(25,5)	(25,6)	(25,6)
Variation BFR	0,1	(0,6)	(1,0)	(0,5)	(0,6)	(0,2)	0,0	0,0
Autre - [A préciser]	(3,2)	(0,1)	(0,9)	(0,0)	0,1	(0,1)	(0,2)	0,0
Flux net de trésorerie liés à l'exploitation	(18,6)	(19,9)	(26,5)	(24,7)	(25,3)	(23,5)	(22,7)	(22,5)
Compensation exploitation	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7
Compensation investissement	9,5	9,6	12,9	15,1	15,3	15,3	15,9	15,9
Variation de trésorerie	(2,3)	(3,6)	(6,9)	(2,9)	(3,2)	(1,5)	(0,1)	0,0
Trésorerie d'ouverture	0,0	(2,3)	(5,9)	(12,8)	(15,7)	(19,0)	(20,5)	(20,6)
Trésorerie de clôture	(2,3)	(5,9)	(12,8)	(15,7)	(19,0)	(20,5)	(20,6)	(20,5)

Tel que présenté précédemment, il apparaît que l'activité dans son ensemble est déficitaire, à cause d'un déficit sur la partie commerciale. Cette situation se traduit sur la trésorerie globale : la variation de trésorerie sur l'ensemble de la période 2023-2030 est de - 20,5 M€.

Plusieurs points ressortent du tableau de flux de trésorerie ci-dessus :

- Les variations de l'EBE observées sont majoritairement dues à des variations des charges, et en particulier les charges de maintenance et d'entretien.
- L'augmentation observée de la compensation investissement est proportionnelle à l'augmentation des coûts d'affrètement des navires (et dans une moindre mesure des coûts de mise à disposition).
- L'augmentation des coûts d'affrètement s'explique en grande partie par l'affrètement du navire GNL 2 à partir de 2025.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 - Corsica Linea :

Si les revenus d'exploitation ainsi que les charges d'exploitation estimés par le candidat sont globalement en ligne avec les estimations (respectivement + 7,6 % et + 8,2 %), les coûts de mise à disposition/d'affrètement estimés sont très supérieurs (+ 112,9 %) aux estimations. Cela se traduit par un déficit sur le volet commercial sur la période 2023-2030 de 24,9 M€. Malgré la compensation importante demandée (voir sous-critère 1) qui

permet de dégager un bénéfice sur le volet SIEG sur la même période de 4,3 M€, le RCAI global reste déficitaire (- 20,6 M€ sur la période).

La cohérence du compte d'exploitation présenté est donc remise en question, d'autant que la trésorerie est constamment négative (bien que le candidat ne propose pas de créer une SPV dans le cadre de ce lot). En particulier, les évolutions importantes relevées au niveau des charges d'exploitation (manutention, approvisionnements, vivres pour équipages, maintenance et entretien) sont des points de vigilance à expliquer par le candidat. De plus, l'augmentation spectaculaire des coûts d'affrètement laisse à penser que le plan n'est pas robuste d'un point de vue capacitaire : les navires proposés ne semblent pas adaptés à l'équilibre économique.

Enfin, le caractère fortement déficitaire du plan d'affaires proposé est étonnant, alors même que les volumes (passagers et fret) que le candidat prévoit de transporter sont supérieurs aux volumes prévus.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car celle-ci manque de cohérence, présentant en effet un résultat global fortement déficitaire (- 20,6 M€) sur l'ensemble des années de la DSP, en particulier du fait d'une augmentation importante des coûts de mise à disposition / d'affrètement (+ 112,9 %) dont la justification doit être apportée par le candidat.

Conclusion générale critère 2 - Corsica Linea :

Points forts :

- Recettes prévisionnelles en légère hausse (+ 7,6 %) en comparaison avec les estimations réalisées
- optimisation du niveau du mètre linéaire (+ 12,3 %), du nombre de passagers (+ 12,4 %) et du nombre d'autos passagers (+ 13,3 %) transportés.

Points faibles :

- 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 %).
- 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.

Appréciation globale : L'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car :

- elle présente un niveau de compensation largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+ 73,4 %) ;
- malgré le niveau important de subvention demandée, l'optimisation du fret et du nombre de passagers par traversé, 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 (+1 12,9 %).

Ces importantes variations restent par ailleurs insuffisamment détaillées par le candidat.

Critère 3 du règlement de la consultation - Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)

Au titre de ce critère, le candidat doit présenter ses actions et son niveau d'engagement ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.

Le candidat Corsica Linea propose plusieurs mécanismes visant à mettre en place une **gouvernance responsable** en se présentant comme une **entreprise à mission** en proposant un contrat avec la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de Corse. Les différentes actions mises en œuvre par le candidat doivent lui permettre de mettre en place une gouvernance plus responsable intégrant ainsi ses cocontractants, mais également ses salariés désignés comme étant des « parties prenantes » :

- Réduction des émissions de CO2 passe par :
- Un deuxième navire GNL en 2025,
- Électrification à quai de 1 navire supplémentaire,
- Investissements technologiques sur les navires de la flotte existante,
- Approvisionnement de deux navires avec du Bio-GNL,
- Projet de propulsion au e-méthanol et incorporation de biodiesels ;

Le candidat met en place de multiples outils lui permettant de **respecter les droits des personnes** notamment de ses collaborateurs par l'intermédiaire d'attestations RGPD (attestation de respect EY), procédures de déclaration d'alerte professionnelle et de prévention de discriminations ou harcèlement.

La valorisation du capital humain est également traitée par le candidat qui propose la mise en place d'une politique RH qualifiée d'« innovante » allant des possibilités de mobilités internes, enquêtes de satisfaction au déploiement du télétravail. Le candidat s'inscrit dans une volonté de favoriser l'économie corse passant par le recrutement de résidents. Afin de favoriser le bien-être au travail, le candidat dispose d'espace de travail collaboratif permettant de concilier cohésion sociale et individualité.

Le volet dialogue social est développé par le candidat qui énumère une liste d'accords sociaux. Corsica Linéa expose ses 8 règles d'or visant à assurer la sécurité et la santé de son personnel (suivi psychologique et aide aux addictions). Le développement des compétences du personnel est également traité (formations, partenariats avec l'enseignement supérieur en Corse). La rémunération des collaborateurs est basée sur un barème pour le personnel navigant et sur la convention collective pour les sédentaires.

Concernant la **qualité environnementale**, le candidat propose plusieurs solutions afin de ces émissions de CO2 notamment :

Navire	Puissance	Combustible	SCR	Scrubber	Filtre	LNG	BWT	Vitesse	Consommation	EEDI	CII
Corsica Linéa											
Vizzavona	5 760	HFO	Oui	Oui				21,5 / 16,5	3,72 / 2,28	28	17,4
A Nepita	11 520	HFO	Non	Oui				21 / 17	3,6 / 2,72	25,4	19,2
Pascal Paoli	9 450	HFO	Non	A faire				25 / 19	6,5 / 3,6	25,6	14,9
A Galeotta	11 700	LNG	Non			X		23 / 19	3,4 / 2,78	?	11
Paglia Orba	4 930	HFO	Non	Non				20 / 17,5	3,25 / 2,38	32,5	16
Jean Nicoli	11 120	HFO	Non	Non				24 / 21	5,6 / 4,03	29,8	19,6
Monte d'Oro	3 700	HFO	Non	Non				19 / 16	2,3 / 1,73	36,7	18,4
Danièle Casanova	9 450	HFO	Non	Non				24 / 22	6,36 / 5,08	31,8	16,9
Méditerranée	8 942	HFO	Non	Non				24 / 20,5	5,7 / 3,86	32,5	21,1

Concernant les Combustibles :

A l'exception du navire « A Galeotta » armé par Corsica Linea, l'ensemble des navires proposés fonction au fuel lourd (HFO ou Heavy Fuel Oil). En fonction des choix de l'armateur, du prix des combustibles et des disponibilités au soutage, l'approvisionnement en HFO peut

être à faible teneur de soufre (LS pour Low sulfure) ou à haute teneur de soufre (HS pour High sulfure).

Le 78^{ème} Comité de protection du milieu marin de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a approuvé, le 10 juin 2022, la création d'une zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules (zone SECA) qui s'étendra sur toute la Méditerranée dès 2025.

La création de cette zone entraîne l'obligation pour tous les navires qui entreront en Méditerranée d'utiliser un combustible dont la teneur en soufre ne dépasse pas les 0,1 % en masse, soit un fuel 5 fois moins polluant que la norme internationale dans les zones hors SECA. Elle entrera en vigueur juridiquement en 2024 pour être effective en 2025 après une adoption au prochain Comité de décembre 2022, et un délai légal incompressible prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). En alternative, les navires qui continueront à fonctionner au HSHFO devront être équipés de « scrubber » (système de lavage des gaz d'échappement).

Une partie seulement des navires proposés et fonctionnant au HSHFO sont équipés de scrubbers.

Le principe de fonctionnement des scrubbers peut être en boucle ouverte (rejet des résidus de lavage à la mer) ou en boucle fermée (débarquement à terre des résidus de lavage à la mer).

A compter du 1^{er} janvier 2022, les rejets dans le milieu marin, d'effluents provenant des systèmes de réduction des émissions fonctionnant en boucle ouverte sont interdits à moins de 3 miles marins de la terre la plus proche dans les eaux sous juridiction française.

A court terme, les scrubbers à boucle ouverte seront très probablement proscrits dans certaines zones.

Concernant Nox : Les prescriptions relatives au contrôle des émissions de NOx s'appliquent aux moteurs diesel marins installés d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW hormis ceux utilisés uniquement en cas d'urgence quel que soit le tonnage du navire à bord duquel de tels moteurs sont installés dans les mêmes zones que les zones SECA.

La valeur d'émission en NOx d'un moteur diesel doit être déterminée dans le cas des limites des niveaux II et III fixés en 2008, en fonction de la date de première mise en service du navire. La plupart des moteurs du niveau I ont été certifiés conformes à la version antérieure de 1997 du Code technique sur les Nox et les certificats délivrés demeurent encore valables pendant la durée de vie desdits moteurs.

Le niveau II s'applique à partir du 1^{er} janvier 2011 et le niveau III s'applique à partir du 1^{er} janvier 2016.

Jusqu'au niveau II, un réglage des moteurs installés au neuvage permet d'atteindre les niveaux requis. A partir du niveau III, l'installation du système de traitement des gaz d'échappement SCR (Selective Catalytic Reduction) s'impose.

L'ensemble des navires proposés (à l'exception du A Galeotta) ayant été mis en service avant 2016, l'installation de SCR n'est pas nécessaire (sauf en cas de remotorisation ou d'une démarche volontaire de l'armateur, comme cela a été le cas pour le Vizzavona, exploité préalablement en Baltique où les armateurs ont engagé très largement en amont des contraintes réglementaires des travaux afin d'améliorer les performances environnementales des navires).

Filtre à particules : La résolution MEPC.340(77) introduits de nouvelles recommandations pour les systèmes d'épuration des gaz d'échappement. Cette résolution n'est pas encore diffusée

à ce jour. Certains armateurs ont néanmoins engagé des travaux pour installer des filtres à particules en particulier sur les navires non équipés de scrubbers (qui font déjà partiellement office de filtre).

Indice de performance énergétique :

- EEDI / EEXI

L'indice EEXI s'applique aux navires existants d'une jauge supérieure à 400, à compter du premier renouvellement du certificat IAPP après le 1^{er} janvier 2023. La valeur d'EEXI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence, sur le même principe que l'EEDI.

La valeur de référence de l'EEXI est calculée à partir de la valeur de référence de l'EEDI. Contrairement à l'EEDI, il n'est pas prévu de durcissement des contraintes pour l'EEXI en 2025.

L'indice EEDI s'applique aux navires neufs d'une jauge supérieure à 400. La valeur d'EEDI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence.

L'EEDI évalue la capacité d'un navire à transporter une cargaison en utilisant le minimum de combustible.

La valeur EEDI requise évolue en fonction du type et de la capacité de transport du navire. Cette valeur évolue également dans le temps. A partir du 01 janvier 2025, la valeur requise EEDI pour les navires ROPAX deviendra plus contraignante.

- CII

Contrairement aux indices EEDI et EEXI qui sont calculés une fois, afin d'évaluer les performances environnementales théoriques d'un navire, l'index CII est calculé tous les ans sur la base des consommations et distances parcourues. Cet index concerne les navires de jauge brute supérieure à 5000. Le calcul de l'indice CII est obligatoire à compter de 2023.

En fonction du résultat, le navire se verra attribuer une note : A, B, C, D ou E (A étant la meilleure, E la moins bonne). La note minimale à atteindre est C. Si un navire se voit attribuer la note D pendant 3 années consécutives ou la note E, un plan d'action devra être soumis à l'Administration afin de présenter les mesures correctives dans le but d'atteindre la note C.

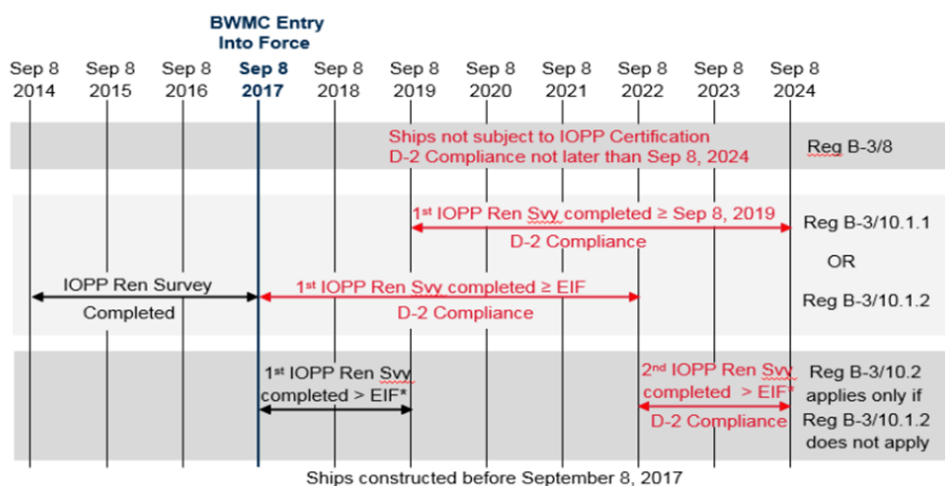
- L'indice CII est intégré au manuel SEEMP.

Les valeurs d'indice deviennent plus contraignantes au cours du temps. Le tableau ci-dessous reprend la diminution annuelle de la valeur de l'indice moyen C :

Année	Réduction indice C par rapport à 2019
2023	5 %
2024	7 %
2025	9 %
2026	11 %
2027-2030	A déterminer

Il importera de contrôler l'évolution de l'indice en cours d'exécution de la DSP.

Traitement des eaux de ballast : La convention BWM s'applique, sauf disposition contraire, à tout navire pénétrant ou naviguant dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction françaises. Pour les navires construits avant 2017, la date d'application de la règle D-2 (traitement des eaux de ballast) s'échelonne en fonction de la date de renouvellement du certificat IOPP :



Pour les navires construits après 2017, la règle D-2 s'impose dès la livraison.

Cette capacité technique n'a pas été documenté par les candidats et devra faire l'objet d'une clarification.

Néanmoins, la conformité étant vérifiées par l'autorité du pavillon, nous n'identifions pas de risque de non-conformité sur ce point.

Branchement quai: Il n'existe aucune contrainte réglementaire imposant aux navires de disposer d'un branchement quai.

De plus, les ports de commerces ne sont pas tous équipés pour délivrer les puissances nécessaires pour que les navires de commerce puissent réaliser leurs opérations commerciales.

Améliorations présentées pour les navires proposées

Corsica Linea

Réduction émission de CO2

- Utilisation de bio-carburant : coûts élevés
- Utilisation méthanol : difficultés du mode production
- Optimisation hydrodynamique : carènes et hélices
- Système de récupération chaleur
- Remotorisation ou nouveau navire fonctionnant au LNG
- Installation de système et équipement de traitement des émissions

Application :

- Mise en place de scrubbers sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Mise en place de scrubbers sur le Paglia Orba (2025) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Optimisation hydrodynamique (carènes et hélices) sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,2 M EUR)
- Remotorisation le Jean Nicoli en 2027 (budget affiché 14 M EUR)

Mise en service d'un navire LNG en 2025

Le candidat met également en place des actions visant à prévenir tout acte de corruption active ou passive, garantir les conditions d'une concurrence loyale ;

Le candidat démontre une volonté **d'agir avec responsabilité sur le marché** en prévenant toute forme de corruption (procédure d'évaluation des tiers fournisseurs, clauses anti-corruption), valorisation des démarches responsable de ses fournisseurs en leurs consacrant une page dédiée.

Le candidat met en place des mécanismes permettant le **respect des intérêts des clients et des consommateurs** (commercialisation responsable, tarification transparente) ainsi que leurs sécurités. Enfin, le candidat s'inscrit dans une volonté d'intérêt général en favorisant les territoires d'implantation (utilisation de ressources existantes en Corse, renforcement des partenariats territoriaux, circuits-courts, lien avec plusieurs formations maritimes en Corse). L'intérêt général est également traité par le candidat (accueil de populations ukrainiennes, rapatriement de ressortissants français bloqués à l'étranger, possibilité de faire des dons depuis la plateforme Corsica, mise en avant de l'art corse).

Conclusion critère 3 - Corsica Linea :

La proposition du candidat est complète et bien développée.

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.

Points forts :

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.

Les pistes d'amélioration présentées et détaillées par le candidat s'inscrivent dans une démarche normale de prolongation de la durée d'exploitation des navires dans un cadre réglementaire qui se renforce progressivement (installation de systèmes de traitement des échappements et/ou remotorisation) et d'optimisation des performances en vue de diminuer les consommations de carburant (amélioration des qualités hydrodynamiques des navires).

Corsica Linea, en adoptant le LNG comme combustible, a engagé une démarche plus volontariste (voir chapitre consacré aux combustibles).

Points faibles :

Au-delà des déclarations d'intention, le candidat ne détaille pas un programme d'essai de technologie non carbonée, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

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

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

Annexe Lot n° 2 - Tableau d'analyse des modifications du projet de contrat

Les principales modifications apportées par le candidat dans le projet de contrat sont les suivantes :

- **Article 10.1** - Introduction de cas de circonstances exceptionnelles ou imprévues présentant un caractère durable. Dans ce cas le Déléguataire pourra solliciter la résiliation de la convention. Versement d'une indemnité en raison de la résiliation. La rédaction proposée par le candidat est trop large, car on ne sait pas ce qu'est une dégradation substantielle des conditions financière ». Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;

- **Article 10.2** - Introduction d'une hypothèse de rencontre entre les parties. Mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburant à l'échéance du contrat de couverture carburant conclu par le Délégué pour une durée de 24 mois. A défaut, modification par voie d'avenant. Le mécanisme semble acceptable en droit de l'Union européenne, mais dépend de l'augmentation de la surcompensation.

Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;

- **Article 10.2** - Création d'un cas de rencontre spécifique concernant les modifications de réglementations environnementales sur l'exécution du service. Le Candidat souhaiterait s'engager dans des projets permettant d'alléger les niveaux d'émission de gaz à effet de serre. Si cet ajout est admissible, les modalités devront être discutées en cours de négociations avec le candidat. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 15** - Modification par le candidat de la clause relative au règlement des litiges. L'introduction de ce type de recours pourrait nuire à la bonne exécution du contrat. Il faudra donc échanger sur ce point avec le candidat ;
- **Article 18** - Les navires du Délégué ne sont ni des biens de retour, ni des biens de reprises. La condition que le changement de propriétaire d'un navire n'est pas conditionné à l'accord du Délégué semble trop large. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 31** - Le candidat souhaite percevoir les recettes liées au transport des passagers résidents corses voyageant pour raison médicale. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 39** - Introduction d'un mécanisme incitatif de gains d'efficacité dont la proposition de rédaction est la suivante. Il semble que le mécanisme envisagé par le candidat concerne l'indexation de la compensation et non le mécanisme d'efficacité. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 43** - Suppression par le candidat du régime des biens de retour/reprise/propres. Ce point devra faire l'objet d'échanges au cours des négociations.
- **Article 49.1** - Modification du régime financier des biens de retour. La modification du candidat devra faire l'objet d'une discussion en cours de négociations car il est nécessaire de bien encadrer les biens juridiquement ;
- **Article 49.2 et article 49.3** - Modification du régime financier des biens de reprise et des biens propres. La modification du candidat est incomplète (le candidat n'incluant pas dans sa proposition la déduction des éventuelles subventions versées par la Collectivité) et devra faire l'objet d'un échange en cours de négociations ;
- **Article 50** - Vente des navires du Délégué en fin de convention. Ce point devra être discuté en cours de négociations ;

Le candidat ayant apporté un certain nombre de modifications impactant l'exécution de la future convention, ces points devront nécessairement être discutés au cours des négociations et ne sont pas admissibles en l'état.

IV.3. Lot n° 3 - Marseille - Porto-Vecchio

	Dénomination	Structure juridique
Candidat 1	Corsica Linea	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d'Ajaccio sous le numéro RCS B 815 243 852
Candidat 2	La Méridionale	SA à CA au capital de 1.980.000 € immatriculée sous le numéro 057 801 730 RCS Marseille

IV.3.1. Candidat n° 1 - Corsica Linea

Critère 1 du règlement de la consultation - Valeur Technique des Offres

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'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).

➤ Présentation de l'outil naval

Concernant le nombre de navires, le candidat propose dans l'annexe 3 - Outil naval - l'utilisation des navires suivants :

Corsica Linea présente 9 navires soit 7 navires rouliers de type Ro PAX et 2 ferries.

- RoPAX : A Gaelotta, Paglia Orba, Pascal Paoli, Vizzavona, A Nepita, Monte d'Oro, Jean Nicoli ;
- Ferries : Daniele Casanova, Méditerranée.

Navire	Type	Année	Pavillon	IMO	Classe	Paris MoU	Propriété
Corsica Linea							
Vizzavona	RoPax	1999	FR	9138006	RINA - OK	White	Affrété
A Nepita	RoPax	2002	FR	9211511	DNV - OK	White	Affrété
Pascal Paoli	RoPax	2003	FR	9247510	BV - OK	White	Affrété
A Galeotta	RoPax	2022	FR	9891749	RINA - OK	White	Affrété
Paglia Orba	RoPax	1994	FR	9050826	BV - OK	White	Propriété
Jean Nicoli	RoPax	1998	FR	9161948	DNV - OK	White	Propriété

Monte d'Oro	RoPax	1991	FR	8911516	BV - OK	White	Propriété
Danièle Casanova	Ferry	2002	FR	9230476	BV - OK	White	Propriété
Méditerranée	Ferry	1989	FR	8705395	BV - OK	White	Propriété

Les contrats d'affrètement sont communiqués en annexe 14.

Corsica Linea est propriétaire des navires suivants : Jean Nicoli, Paglia Orba, Monte d'Oro, Danièle Casanova, Méditerranée.

Pavillon : L'ensemble des navires présentés par le candidat portent le pavillon français.

Classification : L'ensemble des navires sont suivis en classe par des sociétés de classification membre de l'International Association of Classification Societies (IACS), de plus reconnues par les autorités du pavillon français (BV, DNV, RINA).

Port state control : Inspections par le « Port state control » rare. Aucun des navires présentés par les candidats n'a fait l'objet d'une détention dans les 36 derniers mois (statut « white » d'après les conditions de Paris MoU).

Tous les navires sont actuellement en classe avec des échéances d'inspection et de renouvellement suivies correctement par le candidat.

Le candidat ne précise pas les codes et conventions dans la documentation technique. Ces éléments conditionnent l'obtention du permis de navigation. Les navires disposant tous de permis de navigation, il est possible de considérer que la condition de la conformité aux codes et convention est remplie.

Concernant l'affectation des navires, les navires présentés par **Corsica Linea** seront affectés de la manière suivante :

	Affectation des navires par ligne				
	AJA	BIA	PVC	PRO	ILR
A Galeotta	32%	31%			
GNL 2		28%			
Pascal Paoli	40%	27%			
Vizzavona	7%	2%			
Paglia Orba	1%	1%		74%	14%
Mont d'Oro				7%	86%
A Nepita	18%	7%	2%	7%	
Jean Nicoli	3%	4%	52%	12%	
Méditerranée			46%		
	101%	100%	100%	100%	100%

Extrait Offre Groupement - Annexe 3 - Tableau récap de l'outil naval Lot 3

Le Jean Nicoli et le Méditerranée sont utilisées de façon équivalente, en fonction des contraintes d'exploitation de chaque navire.

Concernant l'adéquation avec les besoins fret, Corsica Linea indique que son offre représente 136 % du besoin.

➤ Adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires

Concernant Corsica Linea :

	Vizzavona	Méditerranée	Paglia Orba	Pascal Paoli	A Galeotta	Danielle Casanova	Monte d'Oro	A Nepita	Jean Nicoli
Année de livraison	1999	1989	1994	2003	2022	2002	1991	2002	1998
Type	Cargo Mixte RoPax	Navires à passagers	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Navire roulier à passagers	Navire à passagers	Cargo Lixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax
Nombre de ponts	3	1	3	3	4	1	3	4	3
Nb de moteurs	4	4	4	4	2	4	4	4	4
Puissance unitaire (KW)	5 760 kw	8 942 Kw	4 930 kw	9 450 kw	11 7000 kw	9 450 KW	14 800 kw	11 520 kw	11 120 Kw
Vitesse (nds)	21 nds	23 nds	2N nds	24 nds	23 nds	24,5 nds	19 nds	21 nds	24 nds
Vitesse en mode dégradé (nds)	12 nds	18 nds	16 nds	18 nds	19 nds	12 nds (1 moteur)	16 nds	17 nds	21 nds

Les navires disposant d'une vitesse inférieure ou égale à 20 nœuds disposent d'une très faible marge de manœuvre pour effectuer des rotations dans les délais indiqués au titre du sous-critère 2. Ainsi, les navires répondent aux exigences strictes du règlement de consultation mais peuvent en pratique donner lieu à des retards.

Age : Aucun règlement technique ou norme n'impose une durée de vie dans le cadre d'un projet de construction de navire. La contrainte qui guide les concepteurs et les constructeurs de navire est d'ordre économique dans la mesure où l'investissement que représente l'acquisition d'un navire est important ce qui impose une durée d'exploitation suffisamment longue pour que l'investissement soit rentable.

Pour répondre à cette contrainte économique, les concepteurs et les chantiers navals de navires en acier étudient et construisent les navires en considérant une durée de vie minimale de 30 ans à partir de la date de livraison.

La capacité réelle d'un navire à être exploité sur une durée de 30 ans est conditionnée par les conditions d'emploi du navire et donc par l'entretien que l'armateur du navire fera. Dans la mesure où l'entretien est correctement fait, où la structure du navire (suivi par la société de classification), où les disponibilités de pièces de rechange ne condamne pas des équipements irremplaçables (à coût raisonnable) à bord et si aucune évolution de la réglementation applicable n'impose un retrait du service du navire, il est envisageable d'exploiter un navire jusqu'à 40 ans.

Parmi les navires présentés par les candidats, deux navires sont âgés de plus de 30 ans (Méditerranée, 34 ans et Monte d'Oro 32 ans). Les éléments transmis par les candidats avec leurs offres (certificats de classe) et les vérifications menées sur les sites de suivi des navires de commerce (Equasis, site des sociétés de classification) ne montrent pas de points justifiant l'arrêt du navire pour les inspecteurs de la classe, le pavillon ou les inspecteurs du « Port state control ».

Il faut cependant souligner que les navires âgés nécessitent des travaux de maintenance ou de remise à niveau plus importants et plus coûteux que les navires récents et ont des performances énergétiques moindres.

Concernant les caractéristiques des navires de Corsica Linea :

Navire	Type	Longueur	Largeur	TE max	Dwt
Corsica Linea					
Vizzavona	RoPax	188,30	34,80	6,30	8 111
A Nepita	RoPax	203,24	25,00	6,60	5 509
Pascal Paoli	RoPax	176,00	33,80	6,50	7 335
A Galeotta	RoPax	206,60	28,20	6,70	6 882
Paglia Orba	RoPax	165,80	29,43	6,68	6 073
Jean Nicoli	RoPax	200,65	25,80	6,80	5 150
Monte d'Oro	RoPax	145,30	27,80	6,31	4 155
Danièle Casanova	Ferry	176,00	37,70	6,71	3 788
Méditerranée	Ferry	165,54	29,40	6,40	3 485

Conclusion critère 1, sous-critère n° 1 : Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences réglementaires en vigueur à la date de remise des offres. Le candidat communique ses contrats d'affrètements en annexe 14.

Il faut souligner que, la plupart des réglementations applicables aux navires n'étant pas rétroactives, on relève des différences entre les navires en fonction de leurs âges sans pour autant que ces différences ne soient opposables au candidat.

Le candidat dispose au sein de sa flotte des navires âgés de 30 ans. Même si aucune règle technique n'impose une durée de vie aux navires, l'âge de ces derniers à une incidence en matière d'entretien et de maintenance.

Cependant, certains navires mis à disposition par le candidat ne disposent pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport) ou estimées nécessaires (vitesse). Cet élément est à prendre en considération mais ne constitue pas une réponse inadaptée au besoin de la DSP.

Toutefois, nous n'identifions pas de non-conformité dans la mesure où il ne s'agit pas d'un unique navire affecté à un lot, le candidat peut en fonction des besoins faire des changements. La documentation technique remise par le candidat ne fait cependant pas état de cette organisation. Cet élément est à prendre en considération mais ne constitue pas une réponse inadaptée au besoin de la DSP.

Le candidat ne propose pas de navire équipé d'un système de propulsion non carboné, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

Appréciation globale : le candidat répond de manière satisfaisante aux exigences de la consultation.

L'offre du candidat est très détaillée. Des clarifications de la part du candidat sont néanmoins attendues en phase de négociations.

2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux fréquences et horaires au regard des spécifications de l'annexe 1 :

- Fréquences minimales (passagers, convoyeurs, marchandises) : Etant donné le nombre de navires présentés par le candidat, les fréquences de départ pour

l'ensemble des lots étudiés sont respectées.

- Rotations supplémentaires
- Horaires de départ et d'arrivée : Respect des horaires (vitesse / engagement sur horaires)

Ligne Marseille - Porto-Vecchio (Lot n° 3)	Spécifications du DCE	Candidat
Fréquences minimales passagers et convoyeurs	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)	Novembre à Mars : 6 rotations/semaine en dehors des périodes de vacances scolaires – Hiver/Toussaint/Noël – (7 rotations/semaine prévues)
Fréquences minimales marchandises	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)	Novembre à Mars : 6 rotations/semaine en dehors des périodes de vacances scolaires – Hiver/Toussaint/Noël – (7 rotations/semaine prévues)
Rotations supplémentaires	10 rotations / 20 traversées	10 rotations / 20 traversées – date de réalisation pré identifiée par le candidat
Horaires	Départ entre 18h30 et 20h00 Arrivée entre 06h00 et 08h00 Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire	Départ à 18h30 Arrivée entre 7h00 et 8h00 Candidat propose un horaire hivernal et un horaire estival

Le candidat précise qu'un nombre de rotation hivernales peut ne pas être réalisée avec un repositionnement pendant la saison estivale pour atteindre le quota de 156 rotations annuelles.

Concernant la phase hivernale, le candidat considère que pour des raisons de disponibilité des navires de la flotte de Corsica Linea, aucune réduction de la fréquence des rotations n'est proposée en hiver.

Concernant les horaires, le candidat propose :

Les horaires proposés sont conformes aux attentes du cahier des charges avec des départs entre 18h30 et 20h00 et des arrivées entre 7h00 et 8h00.

Ainsi, les horaires proposés sont comme suit :

- Marseille – Porto-Vecchio
 - Départ : 18h30
 - Arrivée : 8h00
- Porto-Vecchio - Marseille
 - Départ : 18h30
 - Arrivée : 8h00

La durée des traversées de semaine est donc de 13h30.

Conclusion Critère 1, sous-critère n° 2 : La proposition du candidat répond aux exigences du règlement de la consultation concernant les fréquences et les horaires. Le candidat propose de mobiliser plusieurs navires de sa flotte afin d'assurer la DSP en fonction des besoins.

Le candidat propose la réalisation de rotations supplémentaires pour les périodes les plus chargées en fret.

Le Monte d'Oro ayant une vitesse maximale de 20 nœuds pouvant assimiler un retard sans avoir les capacités de le compenser pendant la traversée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante et l'organisation du planning des traversées et des rotations est claire.

3. Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Le sous-critère 3 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers : 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.

Concernant Corsica Linea

Navire	Fret	Fauteuils	Cabines	Lits	PMR
Corsica Linea					
Vizzavona	2440	237	147	450	2
A Nepita	1923	83	172	665	4
Pascal Paoli	2300	44	169	580	4
A Galeotta	2559	82	220	878	6
Paglia Orba	2050	47	142	494	1
Jean Nicoli	2000	175	199	804	3
Monte d'Oro	1482	0	204	515	3
Danièle Casanova	810	320	470	1880	4
Méditerranée	827	574	496	1660	4

Le besoin exprimé par la DSP était d'avoir au sein des navires deux cabines PMR et la possibilité d'accueillir six passagers sanitaires.

A l'exception du Paglia Orba (1 seule cabine PMR), l'ensemble des navires présentés par les différents candidats répondent au minimum imposé (2 cabines PMR).

Ceci implique que certains passagers sanitaires soient accueillis dans des cabines normales ce qui est susceptible de représenter un problème pour le cas où l'ensemble des passagers sanitaires sur un même voyage seraient des personnes à mobilité réduite.

Il est cependant loisible au candidat en fonction du besoin en cabines PMR/ passagers sanitaire de permuter les navires afin de répondre au besoin. Précisons cependant que rien dans la documentation technique remise par le candidat n'envisage cette réorganisation.

Conclusion Critère 1, sous-critère n° 3 : Les navires présentés par les candidats correspondent aux exigences associées à l'accueil de chauffeurs, passagers sanitaires.

Un des navires proposés ne répond pas aux exigences de deux cabines PMR.

Ces éléments peuvent poser une difficulté quant à l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers.

Cependant, rien n'interdit au candidat de procéder à une réorganisation des bateaux pour satisfaire un besoin ponctuel en cabinet PMR ou passagers sanitaires. Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante. Néanmoins, la documentation remise par le candidat ne précise pas son organisation pour faire face à un manque de cabines PMR. Des clarifications de la part du candidat sont attendues en phase de négociations.

1. Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Le sous-critère 4 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers :

- 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...)

➤ Services aux usagers

Navire	Restaurant	Bar	Magasin	Salle spectacle
Corsica Linea				
Vizzavona	330 m ²	390 m ²	0 m ²	0 m ²
A Nepita	500 m ²	460 m ²	0 m ²	0 m ²
Pascal Paoli	480 m ²	260 m ²	0 m ²	0 m ²
A Galeotta	730 m ²	550 m ²	44 m ²	0 m ²
Paglia Orba	320 m ²	345 m ²	0 m ²	0 m ²
Jean Nicoli	770 m ²	470 m ²	50 m ²	0 m ²
Monte d'Oro	360 m ²	325 m ²	0 m ²	0 m ²
Danièle Casanova	1970 m ²	780 m ²	150 m ²	250 m ²
Méditerranée	790 m ²	690 m ²	50 m ²	270 m ²

Sont détaillés les services suivants :

- **Restauration** (déploiement de nouveaux services entre 2017 et 2020 sur les bateaux présentés à l'annexe 3 - Outil naval - circuits courts et de saison) : mise en place d'une offre variée, allant des espaces de snacking aux menus préparés par un chef étoilé. Corsica Linea s'engage à favoriser une économie en circuit court ;
- **Service hôtelier** : offre variée allant des lits superposés aux cabines de luxe, des salons fauteuils sont disponibles ;
- **Espaces de loisirs** : diffusion d'événements sportifs, animations, accès gratuits à des vidéos grâce au réseau WIFI ;
- **Service médical** : infirmerie avec un personnel disposant d'une formation médicale. L'infirmerie est équipée afin de permettre la réalisation des premiers soins. En cas de besoins : recours au Centre de Consultation Médicale Maritime – CHU de Toulouse ;
- **Services annexes** : chenil, consignes à bagages ;
- **Modalités de réservation et d'information des passagers et mesures prises pour éviter les retards** : sites internet disposant du dispositif de paiement en ligne sécurisé (3DSecure), courriels envoyés après chaque réservation comprenant le détail de la traversée ainsi qu'un lien pour effectuer des modifications, centre d'appel disponible 7j/7 sur une plage horaire étendue (du lundi au samedi de 8h à 20h30, dimanche et jours fériés de 9h30 à 18h00), un site internet pour les agences de voyages ;
- **Propreté des installations** : nettoyage quotidien, renouvellement après chaque traversée du linge de lit et de toilettes, nettoyage de fond réalisé lors des arrêts techniques des navires ;
- **Conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite** : les navires sont certifiés comme étant conforme aux normes.

Le candidat Corsica Linea fournit un service aux usagers complet prenant en compte les disparités financières pouvant exister entre les passagers. Un accès à des divertissements est prévu, mise en place d'une couverture WIFI à titre gratuit. La réservation peut se faire par l'intermédiaire de plusieurs plateformes. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

➤ Services en matière de fret

Concernant Corsica Linea :

- Concernant le transport de fret, Corsica Linea précise les éléments suivants :
 - Objectif de faire évoluer les unités de fret dans « un tout numérique » et notamment installation d'un portique à Marseille pour une gestion optimisée des unités fret, déploiement d'ETMS, mise en service d'un portail web dédié à destination des usagers de fret et outil de gestion informatique ;
 - Des projets sont en cours ou ont été finalisés en 2020 : fiabilisation de l'outil installé, avec le déploiement d'une application dédiée aux équipes pour un suivi en temps réel du chargement, interconnexion avec les systèmes d'information portuaire, développement d'interfaces numériques, mise en place d'une GED et d'outil de reporting ;
 - Processus du traitement du fret bien détaillé (déclaration de volume, traitement sur le port, réception de l'équipement, réclamations). Le but étant d'optimiser le chargement au fil de l'eau ;

- Objectif de 0 remorque à quai : travail en amont avec les transporteurs en cas de non-disponibilité d'un navire (notamment réorientation vers un autre port le jour même, en privilégiant le transport de remorques non urgentes le week-end et en remplaçant un navire impacté par un autre navire). Le but étant de sortir de cycle journalier pour un cycle hebdomadaire ;
- Mise en place de groupes de travail associant chargeurs et experts en logistiques. Réunion trimestrielle avec la présence du Président, des Directions Exploitation et Fret, ainsi que tous nos responsables d'agences portuaires.

Le candidat propose un traitement dématérialisé des unités fret, un processus de traitement détaillé pour optimiser le chargement. Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai. L'offre propose répond aux exigences de la consultation.

➤ Sécurité à bord de l'outil naval

Corsica Linea développe les exercices de sécurité mise ne place à bord : chaque navire réalise un exercice d'abandon et un exercice hebdomadaire d'incendie (environ 3 à 5 exercices par semaine).

Sont également détaillées les consignes de sécurité aux passagers : diffusion générale par la passerelle et informations pratiques affichées. Des systèmes d'alerte sont également prévus pour l'évacuation des PMR et des passagers sourds et malentendants.

Concernant les situations d'urgence, des personnels sont d'astreinte 24h/24h et peuvent contacter la cellule d'urgence. Des exercices réguliers sont organisés. En outre, un centre d'appel avec un numéro vert est constitué pour informer les familles.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d'affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prise en compte.

Le candidat fournit une description très complète des services proposés aux usagers (fret et passagers).

➤ Continuité du service public

Ce critère est évalué au regard de la qualité de l'organisation proposée pour assurer la continuité des services, y compris le service social et solidaire, tel que visé en annexe 6 – Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles et mesures prises pour assurer le service social et solidaire.

Le candidat présente :

- **Présentation du plan d'information des usagers en cas de situation perturbée** (système d'information « info trafic » avec des « flashes infos », système d'information individuel et ciblé via ses SMS et courriel) exemple à l'appui ;
- **Les modalités de réservation et de modifications** : site web, centre d'appels et site internet B to B pour les agences de voyages ;
- **Les modalités de gestion des réclamations**
 - Pour les clients frets : échange afin de trouver des alternatives permettant d'assurer le service de transport de fret tout en minimisant les effets d'une perturbation. Au départ de Corse : embarquement d'un port différent en retardant l'horaire de départ pour donner aux transporteurs le temps de s'y rendre. Au départ de Marseille : réorientation vers un autre port et prise en charge compensatrice ;

- Pour les clients passagers : service relations consommateur enregistrant les réclamations des clients et fournit une réponse adaptée. Prise de contact avec le service des relations commerciales par mail, site internet, courrier, formulaire de réclamation.

Délai de réponse maximum est de 15 jours entre la réception de la réclamation et l'envoi d'une réponse.

- **Les modalités d'indemnisation** : réglementation issue du Règlement UE n° 1177/2010 du 24 novembre 2010. Quand un retard est de plus de 90 minutes : collation et rafraîchissements. En cas d'annulation de la traversée : hébergement ou indemnisation (80 euros/personne pour une durée maximum de 3 nuits), retard à l'arrivée de plus de 3 heures donne lieu à une indemnisation minimale équivalente à 25% ;
- **L'accueil des passagers à mobilité réduite** : plusieurs modalités de communication (numéro de téléphone, adresse électronique, procédure permettant d'identifier le niveau de handicap et de transférer ces informations aux ports concernés) ;
- **Les actions garantissant le service social et solidaire** (accord dit d'alerte sociale et de prévention des conflits signé en 2016) : le but de cet accord est de limiter l'impact sur les perturbations sur les usagers (passagers et fret). Ainsi, cet accord met en place, une obligation d'information de la Direction, qui s'engage à recevoir dans un délai restreint les partenaires sociaux pour trouver une solution avant le dépôt d'un préavis de grève.

L'organisation proposée pour assurer la continuité des services est bien détaillée, le candidat présentant plusieurs navires pour assurer le service et sa continuité sur cette ligne. Le candidat s'engage sur la fiabilité de la ligne. Il met en avant le dialogue social en détaillant bien l'organisation permettant de préserver ce dialogue.

Conclusion critère 1 - sous-critère 4 - Corsica Linea :

Le candidat présente un ensemble d'éléments permettant de considérer que les conditions du sous-critère 4 relatif à la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers, sont remplies.

En effet, le candidat fournit un service aux usagers complet avec un accès à des divertissements et la mise en place d'une couverture WIFI. Le service de réservation mis en place est bien détaillé. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les modalités d'information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées, permettant d'assurer la continuité des services publics.

Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai.

L'offre proposée répond aux exigences de la consultation. Le traitement du candidat des services fret est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

L'argumentation du candidat est plus développée pour les particuliers que pour les usagers professionnels. L'ensemble des éléments apportés par le candidat sont relatifs aux particuliers et les éléments de frets sont présents mais moins détaillés.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d'affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prises en compte.

Les modalités d'information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante. Les éléments fournis par le candidat sont suffisamment détaillés et clairs pour considérer que la qualité des services aux usagers est suffisante.

Conclusion Générale critère 1 :

- Points forts :

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.

- Points faibles :

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

Appréciation globale du critère 1 : Offre satisfaisante.

Critère 2 du règlement de la consultation - Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Afin de pouvoir analyser convenablement la robustesse et cohérence du plan d'affaires prévisionnel des candidats (sous-critère 2 du critère 2), il a été nécessaire de procéder à un arbitrage dans le but de décider de la base de comparaison la plus solide et fiable pour challenger les plans d'affaires communiqués par les candidats au titre de l'annexe 9. Les données historiques (2020 et 2021) ayant été affectées par la pandémie de Covid19, et le prévisionnel 2022 communiqué ne semblant pas suffisamment fiabilisé car présentant certaines incohérences (existence de recettes autos dans le périmètre SIEG, existence de recettes et de charges de mise à disposition des espaces n'existant pas dans l'annexe 9 transmise aux candidats, etc.), la solution retenue pour l'analyse du sous-critère 2 a été de se référer aux estimations 2023-2030 préparées par le Consultant sur la base d'entretiens conduit avec l'OTC afin de définir au mieux un plan d'affaires prévisionnel sur la durée des DSP. C'est donc sur cette base que les comparaisons avec les offres des candidats ont pu être faites.

Le candidat ne propose pas de créer une SPV dans le cadre du contrat de DSP. Ainsi, aucun bilan propre n'est disponible, et seule une vision des comptes analytiques est ici présentée.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

1. Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 194,2 M€. Cela correspond à une moyenne annuelle de 24,3 M€, soit 11,1 M€ de plus que la compensation estimée au titre de l'exercice 2022 pour ce même lot (+ 84,1 %).

Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation estimée au titre de l'exercice 2022.

En M€	Prévisionnel 2022	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	5,7	9,6	+ 3,9	+ 69,0 %
Compensation carburant	5,1	13,0	+ 7,9	+ 155,9 %
Compensation investissement	2,4	1,7	- 0,8	- 30,8 %
Compensation totale	13,2	24,3	+ 11,1	+ 84,1 %

La hausse globale de la compensation s'explique par plusieurs facteurs :

- La compensation liée à l'exploitation proposée est supérieure de 69,0 % à la compensation d'exploitation estimée pour 2022. Cela s'explique par l'estimation à la hausse de certains postes de charges par le candidat : par rapport au modèle prévisionnel et sur la durée totale du contrat, les charges de manutention augmentent de 1,9 M€ (+ 5,2 %), les frais de ports de 1,7 M€ (+ 13,4 %), les approvisionnements de 4,0 M€ (+ 87,7 %) et la maintenance et l'entretien de 14,4 M€ (+ 67,4 %). Le détail des charges prévisionnelles est donné dans le sous-critère 2.
- La compensation liée au carburant proposée est supérieure de 155,9 % à la compensation carburant estimée pour 2022. Cela s'explique par une hausse des prix du carburant et par un mix de carburants choisis par le candidat plus coûteux.
- Enfin, la compensation liée à l'investissement proposée est 30,8 % inférieure à l'estimation pour 2022.

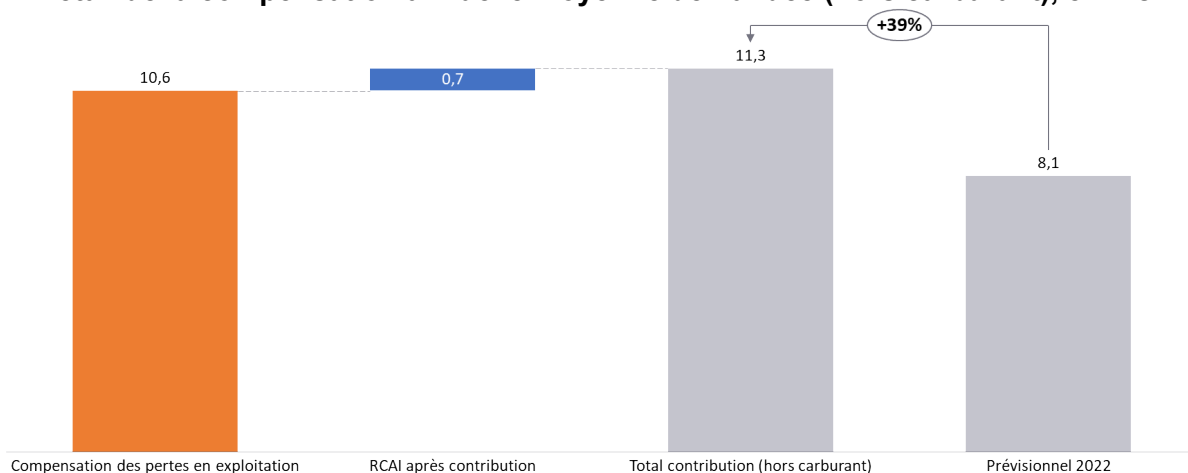
Les montants de compensation annuels demandés par le candidat sur la période ne sont pas linéaires ; le tableau suivant présente leur évolution :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Moyenne annuelle
Compensation exploitation	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6
Compensation carburant	11,6	13,6	11,1	11,5	14,8	13,9	13,8	13,8	13,0
Compensation investissement	3,0	1,3	1,1	3,1	1,1	1,4	1,2	1,2	1,7
Compensation totale	24,1	24,5	21,8	24,1	25,5	25,0	24,6	24,6	24,3

La compensation totale varie donc légèrement sur la période 2023-2030, pour les raisons suivantes :

- La compensation liée au carburant varie au cours de la période, sans qu'un lien puisse être établi a priori avec les navires utilisés. Cette évolution devra être explicitée par le candidat.
- La compensation liée à l'investissement varie également : elle est élevée (3,0 M€) en 2023 en raison de l'affrètement du navire A Nepita et de la mise à disposition du navire Jean Nicoli sur cette ligne, puis présente un pic en 2026 lié à une hausse sur cet exercice des coûts de mise à disposition des navires, a priori parce que le navire Jean Nicoli présente un coût de mise à disposition plus onéreux que le navire Méditerranée utilisé les années précédentes.
- La compensation liée à l'exploitation est constante sur la période.

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 10,6 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,7 M€, soit 5,9 % de la compensation (hors carburant) demandée.** Avec un chiffre d'affaires SIEG moyen sur la période de 7,0 M€, cela correspond à une **marge d'exploitation de 9,4 %.**

Conclusion critère 2 sous-critère 1 - Corsica Linea :

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.

Les composantes de la compensation liées à l'exploitation et au carburant portent cette hausse : respectivement + 69,0 % et + 155,9 %.

Le montant de compensation demandé par Corsica Linea est donc très insatisfaisant, car largement supérieur au montant prévisionnel 2022. Si une partie de cette augmentation se justifie (augmentation du prix du carburant, nouvelles normes écologiques en matière de carburants), des explications plus fines de la part du candidat sont attendues concernant la hausse globale observée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car présentant un niveau de compensation très largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+ 84,1 %) sans pour autant que le niveau de justification d'une telle augmentation soit suffisamment détaillé.

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

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'offre du candidat appelle les points de vigilance suivants, constituant autant de points à éclairer en phase de négociation :

- Le compte de résultat prévisionnel du candidat est équilibré, en grande partie grâce au niveau de compensation très élevé demandé par le candidat (voir sous-critère 1) : il présente un bénéfice de 14,2 M€ sur la période 2023 - 2030

Le compte de résultat prévisionnel hors carburant est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Recettes périmètre SIEG	7,8	6,9	6,9	6,9	6,9	6,9	6,9	6,9	56,3
Recettes hors périmètre SIEG	11,5	11,4	11,3	11,3	11,2	11,2	11,2	11,2	90,3
Autres Recettes	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	17,6
Total Recettes	21,5	20,6	20,4	20,4	20,3	20,3	20,3	20,3	164,1
Total coûts de personnel	(9,3)	(9,5)	(9,4)	(9,3)	(9,3)	(9,3)	(9,3)	(9,3)	(74,8)
Total frais commerciaux	(2,0)	(1,9)	(1,9)	(1,9)	(1,9)	(1,9)	(1,9)	(1,9)	(15,5)
Total charges d'exploitation	(17,2)	(15,5)	(15,4)	(16,7)	(15,8)	(14,8)	(15,3)	(15,5)	(126,2)
EBE / EBITDA - avant contribution	(7,0)	(6,3)	(6,4)	(7,6)	(6,7)	(5,7)	(6,3)	(6,4)	(52,5)
Coût de mise à disposition des navires	(4,1)	(2,3)	(1,9)	(5,4)	(1,9)	(2,5)	(2,1)	(2,1)	(22,3)
Coût d'affrètement des navires	(1,0)	-	-	-	-	-	-	-	(1,0)
RÉS EXPLOIT / EBIT - avant contribution	(12,1)	(8,6)	(8,3)	(12,9)	(8,6)	(8,2)	(8,4)	(8,6)	(75,8)
RCAI - avant contribution	(12,1)	(8,6)	(8,3)	(12,9)	(8,6)	(8,2)	(8,4)	(8,6)	(75,8)
Total contribution	12,5	10,9	10,7	12,7	10,7	11,0	10,8	10,8	90,0
RCAI - après contribution	0,4	2,3	2,4	(0,3)	2,1	2,8	2,4	2,2	14,2

Le tableau suivant présente quelques ratios par traversée (charges, revenus et coûts de mise à disposition/d'affrètement), par passager (recettes/passager) et par unité de fret (recettes/mètre linéaire) et donne une comparaison avec ces mêmes ratios issus des estimations.

Sur 2023-2030	Modèle prévisionnel	Corsica Linea	
	Montant	Montant	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+ 0,0 %
Nombre de passagers	808 960	798 944	- 1,2 %
Nombre de mètres linéaires de fret (en ml)	1 750 800	1 781 425	+ 1,7 %
Nombre d'autos-passagers	300 603	398 220	+ 32,5 %
Charges par traversée (en K€)	77,28	86,50	+ 11,9 %
Revenus par traversée (en K€)	61,98	65,55	+ 5,8 %
Coûts de mise à disposition/d'affrètement par traversée (en K€)	8,21	9,31	+13,3%
Recettes par passager (en €)	57	67	+ 16,3 %
Recettes par mètre linéaire de fret (en €)	41	35	- 12,6 %
Recettes par auto-passager (€)	66	76	+ 14,2 %

Il apparait que les estimations du nombre de traversées du candidat et de l'OTC sont similaires sur la période 2023-2030.

L'analyse qui suit permettra d'explicitier et de mettre en perspective avec les résultats économiques prévus les principales variations observées sur ce tableau.

- Le candidat n'a pas par ailleurs communiqué de bilan comme le stipulait le guide de rédaction des offres au plan financier.

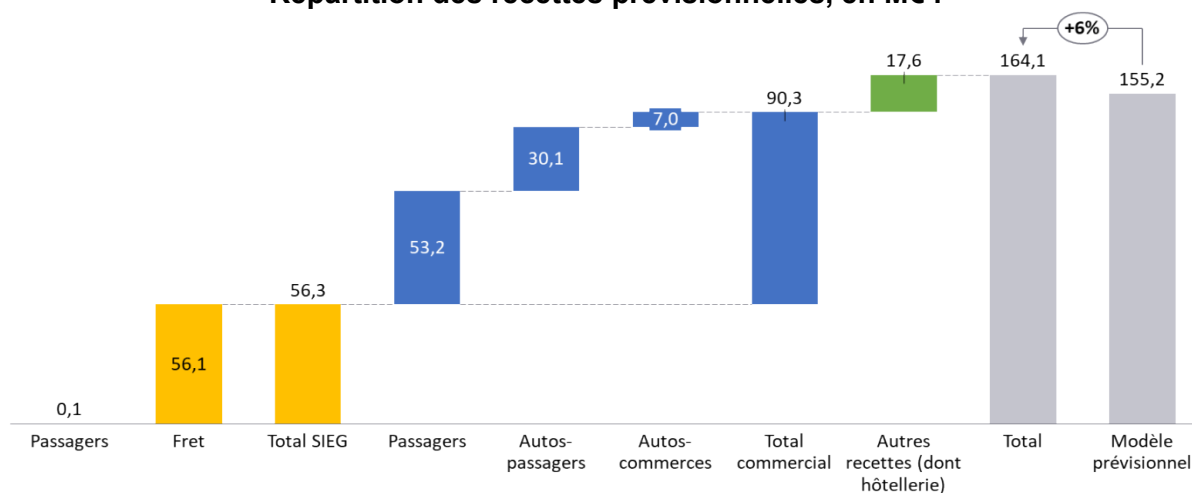
Il n'a donc pas été possible d'apprécier les principaux postes tels que les biens, les capitaux propres, la politique de financement ; limitant les capacités d'analyse sur la robustesse et cohérence de l'offre proposée. Il conviendra de demander au candidat des compléments d'informations.

A noter que l'absence de constitution d'une société dédiée peut expliquer la difficulté à identifier un bilan (du fait de l'absence de capitaux propres injectés dans le contrat).

- Les clés d'imputation choisies par le candidat entre les périmètres SIEG et commercial ne sont pas justifiées, alors même qu'elles impactent directement l'équilibre économique ainsi que le calcul de la compensation demandée.
- I. Les recettes prévues par le candidat sont légèrement supérieures au niveau attendu, une augmentation qui se situe notamment au niveau des autos-passagers.

Les recettes présentées par le candidat relèvent de deux périmètres distincts : le périmètre SIEG et le périmètre commercial. Le total des recettes prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 164,1 M€, soit 5,7 % de plus que le total des recettes estimé dans le modèle prévisionnel. Les recettes présentées par Corsica Linea sont réparties comme suit.

Répartition des recettes prévisionnelles, en M€ :



Les recettes SIEG représentent donc 34,3 % du total des recettes prévisionnelles, et les recettes commerciales 55,0 %. Les autres recettes sont réparties par Corsica Linea selon une clé d'imputation correspondant à 100 % de commercial.

Le surplus de recettes prévisionnelles présenté par le candidat par rapport aux estimations s'explique par :

- Un nombre d'autos-passagers plus important (+ 32,5 %) couplé à des recettes par auto-passager également plus importantes (+ 14,2 %) ;
- Des recettes par passager plus importantes (+ 16,3 %) malgré un nombre de passagers légèrement inférieur (- 1,2 %) ;

- Ces surplus sont en partie compensés par des recettes par mètre linéaire de fret inférieures (- 12,6 %) malgré un volume de fret légèrement supérieur (+ 1,7 %).

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de recettes prévu par le candidat.

- a) Les recettes liées au transport de passagers (dont autos-passagers) sont largement supérieures au niveau attendu, en raison notamment de recettes par passager et par auto-passager attendues plus hautes que les prévisions.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	0,2	0,1	- 57,0	- 29,3 %
dont PAX médicaux	0,2	0,1	- 57,0	- 29,3 %
Commercial	66,1	83,3	+ 17,2	+ 26,0 %
dont passagers	46,2	53,2	+ 7,0	+ 15,1 %
dont autos-passagers	19,9	30,1	+ 10,2	+ 51,3 %
Total	66,3	83,4	+ 17,1	+ 25,8 %

Corsica Linea prévoit des recettes liées au transport de passagers de 83,4 M€ sur la période 2023-2030, soit 25,8 % de plus qu'estimé. Cette hausse des recettes passager par rapport aux estimations s'explique en grande partie par les effets volume et prix combinés sur les autos-passagers, ainsi que par le volume plus important de passagers que le candidat prévoit de transporter.

- b) Les recettes liées au fret sont inférieures au niveau attendu. Cela s'explique notamment par des recettes par mètre linéaire transporté inférieur au montant prévu.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	70,4	56,1	- 14,2	- 20,2 %
dont mètres linéaires fret tracté	-	9,4	-	-
dont mètres linéaires fret non tracté	-	46,8	-	-
Commercial	0,6	7,0	+ 6,4	+ 1021,3 %
dont autos-commerces	0,6	7,0	+ 6,4	+ 1021,3 %
Total	71,0	63,1	- 7,9	- 11,1 %

Corsica Linea prévoit des recettes liées au fret de 63,1 M€ sur la période 2023-2030, soit 11,1 % de moins qu'estimé.

Les importantes variations présentées ci-dessus devront faire l'objet de réponses additionnelles de la part du candidat, en particulier sur les raisons d'une revue à la baisse des revenus fret de - 20,2 % (- 14,2 M€ au profit d'une variation de plus de 10 fois du niveau de revenus prévu sur le fret commercial (+ 6,4 M€).

- c) Les autres recettes prévues par le candidat sont globalement en ligne avec le niveau attendu.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Hôtellerie	14,7	14,4	- 0,3	- 1,9 %
Autres	3,3	3,2	- 0,1	- 1,9 %
Total	17,9	17,6	- 0,3	- 1,9 %

Corsica Linea prévoit un montant de 17,6 M€ pour ses autres recettes sur la période 2023-2030, soit à peu près en ligne avec les estimations du modèle prévisionnel (- 1,9 %).

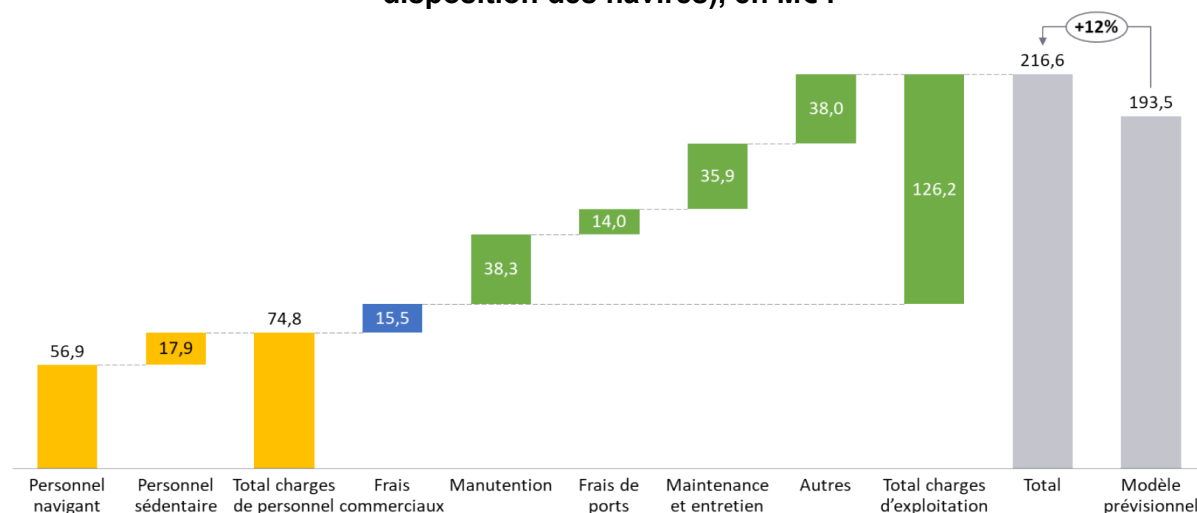
- II. Les charges prévisionnelles prévues par le candidat sont plus élevées que le niveau attendu, sans que cette hausse ne puisse entièrement s'expliquer par le surplus de recettes espéré par le candidat.

Les charges présentées par le candidat sont réparties selon les mêmes périmètres (SIEG et commercial), mais selon des clés d'imputation précisées dans le tableau ci-dessous.

Type de charges	Clé d'imputation retenue par Corsica Linea	
	SIEG	Commercial
Personnel navigant	58 %	42 %
Personnel sédentaire (à terre)	58 %	42 %
Frais commerciaux passagers	0 %	100 %
Frais commerciaux autos	0 %	100 %
Frais commerciaux fret	90 %	10 %
Manutention	90 %	10 %
Frais de ports	58 %	42 %
Entretien passagers	0 %	100 %
Vivres (à commercialiser)	0 %	100 %
Vivres pour l'équipage	58 %	42 %
Approvisionnements	58 %	42 %
Communication	0 %	100 %
Assurances	58 %	42 %
Informatique	58 %	42 %
Impôts et taxes	58 %	42 %
Frais de structure société délégataire	58 %	42 %
Maintenance et entretien	58 %	42 %
Coût de mise à disposition des navires	58 %	42 %
Coût d'affrètement des navires	58 %	42 %

Le total des charges (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires) prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 216,6 M€, soit 11,9 % de plus que le total des charges estimé dans le modèle prévisionnel. Les charges présentées par Corsica Linea sont réparties comme suit.

Répartition des charges prévisionnelles (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires), en M€ :



Les charges de personnel représentent donc 34,5 % du total des charges, les frais commerciaux 7,2 %, et les charges d'exploitation 58,3 %.

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de charges prévu par le candidat.

- a) Les charges de personnel sont globalement en ligne avec les estimations, malgré une légère hausse qui peut s'expliquer par les volumes plus importants que le candidat souhaite transporter.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Personnel navigant	54,4	56,9	+ 2,6	+ 4,7 %
Personnel sédentaire (à terre)	18,0	17,9	- 0,1	- 0,6 %
Total	72,4	74,8	+ 2,5	+ 3,4 %

Corsica Linea prévoit des charges de personnel de 74,8 M€ sur la période 2023-2030, soit à peu près en ligne avec les estimations (+ 3,4 %).

- b) Les frais commerciaux prévus par le candidat sont inférieurs aux prévisions, sans que cette baisse ne soit justifiée.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Frais commerciaux passagers	10,0	8,0	- 2,0	- 19,7 %
Frais commerciaux autos	3,3	4,0	+ 0,7	+ 20,4 %
Frais commerciaux fret	5,4	4,0	- 1,4	- 26,6 %
Total	18,7	16,0	- 2,7	- 14,6 %

Corsica Linea prévoit des frais commerciaux de 16,0 M€ sur la période 2023-2030, soit 14,6 % de moins (- 2,7 M€) qu'estimé.

- c) Les charges d'exploitation prévues par le candidat sont largement supérieures au niveau attendu, en raison notamment d'un fort surplus sur les postes de frais de ports, de vivres pour l'équipage, d'approvisionnements et de maintenance et d'entretien.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Manutention	36,4	38,3	+ 1,9	+ 5,2 %
Frais de ports	12,3	14,0	+ 1,7	+ 13,4 %
Entretien passagers	2,4	2,4	- 0,0	- 1,5 %
Vivres (à commercialiser)	5,1	4,0	- 1,1	- 21,0 %
Vivres pour l'équipage	1,7	2,8	+ 1,2	+ 69,1 %
Approvisionnements	4,6	8,6	+ 4,0	+ 87,7 %
Communication	2,9	1,5	- 1,4	- 48,4 %
Assurances	3,0	3,6	+ 0,6	+ 21,5 %
Informatique	2,6	3,0	+ 0,4	+ 14,0 %
Impôts et taxes	1,8	2,0	+ 0,2	+ 9,1 %
Frais de structure société déléataire	8,1	10,0	+ 1,9	+ 24,1 %
Maintenance et entretien	21,4	35,9	+ 14,4	+ 67,4 %
Total	102,4	126,2	+ 23,8	+ 23,2 %

Corsica Linea prévoit des charges d'exploitation de 126,2 M€ sur la période 2023-2030, soit 23,2 % de plus qu'estimé.

Les coûts variables sont globalement cohérents avec les volumes de passagers et de fret prévus par le candidat, à l'exception des approvisionnements (+ 87,7 %, soit + 4,0 M€) et des vivres pour l'équipage (+ 69,1 %, soit + 1,2 M€), pour lesquels une explication plus poussée est à demander. Concernant les approvisionnements, une partie du surplus observé peut s'expliquer par les prix à la hausse des matières premières et par une flotte vieillissante entraînant un coût supplémentaire.

De même, l'important surplus au niveau des coûts de maintenance et d'entretien (+ 67,4 %, soit + 14,4 M€) est à expliquer par le candidat. Si une partie de l'augmentation s'explique par la tendance haussière sur le marché de la maintenance navale (entre + 20 % et + 30 % entre fin 2020 et 2022) en raison de prix de l'énergie, des matières premières et de la main d'œuvre à la hausse, le surplus observé reste très important et nécessite une justification.

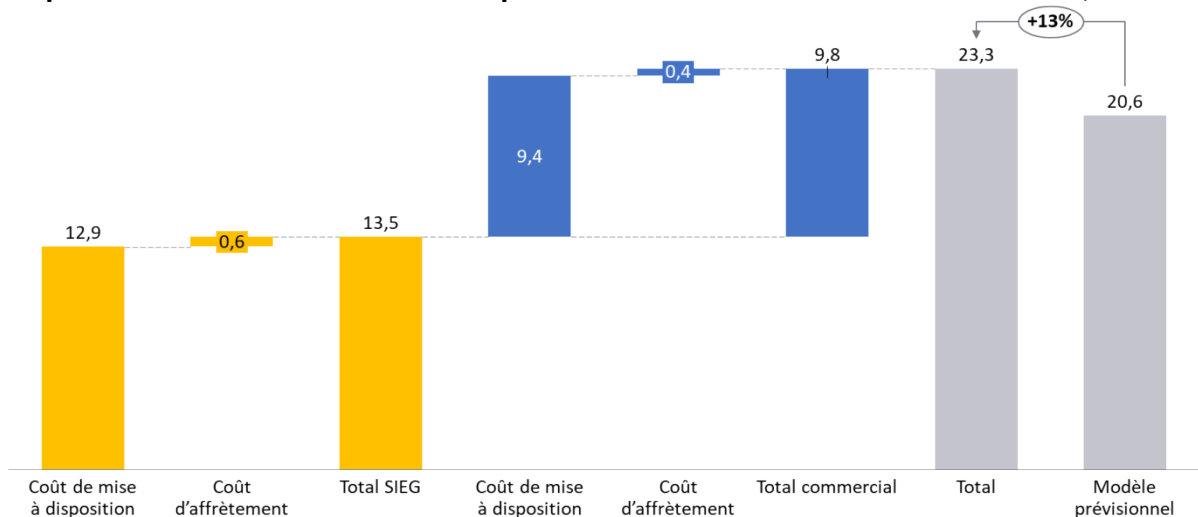
- III. Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévus par le candidat sont légèrement supérieurs au niveau attendu. Cette hausse relativement maîtrisée s'explique en partie par le choix du candidat d'effectuer la grande majorité des traversées avec des navires en propriété, moins onéreux que des navires affrétés.

Le total des coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 23,3 M€, soit 13,1 % de plus qu'estimé. Les coûts de mise à disposition représentent 95,7 % du total, quand les coûts d'affrètement en représentent donc 4,3 %. Comme illustré par le tableau suivant, 98,1 % des traversées sur la période 2023-2029 sont réalisées avec des navires en propriété, et 1,9 % avec des navires affrétés, d'où la répartition des coûts susmentionnée.

En nombre de traversées	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total sur la période	En % du nombre de traversées total
Navires propriété	135	157	157	156	157	156	157	1075	98,1 %
Danièle Casanova	18	0	0	0	0	0	0	18	1,6 %
Méditerranée	0	106	118	0	118	98	111	551	50,3 %
Jean Nicoli	117	51	39	156	39	58	46	506	46,2 %
Navires affrétés	21	0	0	0	0	0	0	21	1,9 %
A Nepita	21	0	0	0	0	0	0	21	1,9 %

Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires sont imputés sur les comptes SIEG et commercial selon les clés d'imputation retenues par Corsica Linea : 58 % pour le SIEG et 42 % pour le commercial. La répartition est donc la suivante :

Répartition des coûts de mise à disposition et coût d'affrètement des navires, en M€ :



Enfin, l'absence de données détaillées sur l'assiette de coût des navires pourrait engendrer des difficultés dans l'analyse des clauses relatives au rachat des navires tel que le prévoit le contrat qui prévoit notamment de tenir d'un prix minoré des contributions publiques mobilisées sur le contrat.

IV. Synthèse et analyse du résultat d'exploitation

Le tableau suivant présente l'agrégation des RCAI SIEG et commercial prévus :

Sur 2023-2030, en M€	Corsica Linea
RCAI SIEG (avant compensation)	(84,7)
Compensation (hors carburant)	90,0
RCAI SIEG (après compensation)	5,3
RCAI Commercial	9,0
RCAI total	14,2

Comme explicité précédemment (voir sous-critère 1), la compensation liée à l'exploitation et à l'investissement permet à Corsica Linea de dégager un RCAI pour la partie SIEG de 5,3 M€ sur la période 2023-2030.

Les recettes de la partie commerciale ainsi que les clés d'imputation choisies par le candidat lui permettent de réaliser un RCAI commercial de 9,0 M€.

Le RCAI global est donc de 14,2 M€ sur la période 2023-2030.

V. Analyse des flux de trésorerie

Le tableau de flux de trésorerie résultant du plan d'affaires de Corsica Linea est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Excédent Brut d'Exploitation	(7,0)	(6,3)	(6,4)	(7,6)	(6,7)	(5,7)	(6,3)	(6,4)
Coût d'affrètement des navires	(1,0)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Variation BFR	(3,1)	(3,2)	(3,0)	(3,6)	(2,8)	(3,7)	(3,2)	(3,1)
Variation BFR liée à la compensation DSP	(2,3)	0,0	(0,3)	0,0	(0,0)	(0,1)	0,4	0,0
Flux net de trésorerie liés à l'exploitation	(13,5)	(9,5)	(9,7)	(11,1)	(9,5)	(9,5)	(9,0)	(9,5)
Compensation exploitation	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6
Compensation investissement	3,0	1,3	1,1	3,1	1,1	1,4	1,2	1,2
Variation de trésorerie	(0,9)	1,4	1,0	1,5	1,2	1,5	1,8	1,3
Trésorerie d'ouverture	0,0	(0,9)	0,4	1,4	2,9	4,1	5,6	7,4
Trésorerie de clôture	(0,9)	0,4	1,4	2,9	4,1	5,6	7,4	8,7

Tel que présenté précédemment, il apparaît que l'activité dans son ensemble est excédentaire, grâce aux excédents cumulés sur les volets SIEG et commercial. La variation de trésorerie sur l'ensemble de la période 2023-2030 est de 8,7 M€, malgré une trésorerie négative en clôture de 2023.

Plusieurs points ressortent du tableau de flux de trésorerie ci-dessus :

- Les variations de l'EBE observées sont majoritairement dues à des variations des charges, et en particulier les charges de maintenance et d'entretien.
- L'augmentation observée de la compensation investissement en 2026 correspond à la mise à disposition du navire Jean Nicoli (à partir d'octobre 2025).

Conclusion critère 2 sous-critère 2 - Corsica Linea :

Les revenus d'exploitation, les charges d'exploitation (en particulier la maintenance et l'entretien) et les coûts de mise à disposition/d'affrètement prévus par le candidat sont tous légèrement supérieurs aux estimations (respectivement + 5,7 %, + 11,9 % et + 13,1 %).

La compensation importante demandée par le candidat (voir sous-critère 1) permet de dégager un bénéfice sur le volet SIEG de 5,3 M€ sur la période 2023-2030. L'activité commerciale est également excédentaire (9,0 M€ sur la période), ce qui se traduit par un RCAI global de 14,2 M€ sur la période 2023-2030.

Dans son ensemble, le modèle économique présenté par le candidat présente une cohérence et permet de pérenniser l'activité. Il faut néanmoins souligner que la compensation importante demandée est un facteur décisif dans la tenue de ce modèle économique.

De plus, les évolutions importantes relevées au niveau des charges d'approvisionnement, de vivres pour l'équipage et de maintenance et entretien sont des points de vigilance à expliquer par le candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée moyennement satisfaisante car, bien que présentant un RCAI global de 14,2 M€ sur l'ensemble des années de la DSP, le

niveau de compensation demandé reste très important (+ 84,1 % vs. montant de compensation global prévisionnel 2022). Par ailleurs, certaines variations importantes au niveau des charges d'exploitations (approvisionnement, vivres pour équipage, maintenance et entretien) restent à expliciter par le candidat afin de s'assurer de la cohérence des résultats présentés.

Conclusion générale critère 2 - Corsica Linea :

Points forts :

- Compensation pour investissements 30,8 % inférieur au niveau du prévisionnel 2022 ;
- Recettes prévisionnelles en légère hausse (+ 5,7 %) en comparaison avec les estimations réalisées ;
- optimisation du nombre d'autos passagers (+ 32,5 %) transportés et nombre de passagers et de mètres linéaires en ligne avec les estimations.
- RCAI global de 14,2 M€ (dont RCAI commercial de 9 M€)

Points faibles :

- 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.
- La compensation liée à l'exploitation et au carburant porte cette hausse : respectivement + 69,0 % et + 155,9 %.
- 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.

Appréciation globale : L'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car, malgré un niveau de RCAI global positif de 14,2 M€ :

- elle présente un niveau de compensation largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+ 84,1 %) ;
- 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 de charges d'exploitations d'approvisionnement, de vivres pour équipage et de maintenance et entretien.

Enfin ces importantes variations restent insuffisamment détaillées par le candidat.

Critère 3 du règlement de la consultation - Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)

Au titre de ce critère, le candidat doit présenter ses actions et son niveau d'engagement ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.

Le candidat Corsica Linea propose plusieurs mécanismes visant à mettre en place une **gouvernance responsable** en se présentant comme une **entreprise à mission** en proposant un contrat avec la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de Corse. Les différentes actions mises en œuvre par le candidat doivent lui permettre de mettre en place une gouvernance plus responsable intégrant ainsi ses cocontractants, mais également ses salariés désignés comme étant des « parties prenantes » :

- Réduction des émissions de CO2 passe par :
- Un deuxième navire GNL en 2025,
- Électrification à quai de 1 navire supplémentaire,
- Investissements technologiques sur les navires de la flotte existante,
- Approvisionnement de deux navires avec du Bio-GNL,
- Projet de propulsion au e-méthanol et incorporation de biodiesels ;

Le candidat met en place de multiples outils lui permettant de **respecter les droits des personnes** notamment de ses collaborateurs par l'intermédiaire d'attestations RGPD (attestation de respect EY), procédures de déclaration d'alerte professionnelle et de prévention de discriminations ou harcèlement.

La valorisation du capital humain est également traitée par le candidat qui propose la mise en place d'une politique RH qualifiée d'« innovante » allant des possibilités de mobilités internes, enquêtes de satisfaction au déploiement du télétravail. Le candidat s'inscrit dans une volonté de favoriser l'économie corse passant par le recrutement de résidents. Afin de favoriser le bien-être au travail, le candidat dispose d'espace de travail collaboratif permettant de concilier cohésion sociale et individualité.

Le volet dialogue social est développé par le candidat qui énumère une liste d'accords sociaux. Corsica Linea expose ses 8 règles d'or visant à assurer la sécurité et la santé de son personnel (suivi psychologique et aide aux addictions). Le développement des compétences du personnel est également traité (formations, partenariats avec l'enseignement supérieur en Corse). La rémunération des collaborateurs est basée sur un barème pour le personnel navigant et sur la convention collective pour les sédentaires.

Concernant la **qualité environnementale**, le candidat propose plusieurs solutions afin de ces émissions de CO2 notamment :

Navire	Puissance	Combustible	SCR	Scrubber	Filtre	LNG	BWT	Vitesse	Consommation	EEDI	CII
Corsica Linéa											
Vizzavona	5 760	HFO	Oui	Oui				21,5 / 16,5	3,72 / 2,28	28	17,4
A Nepita	11 520	HFO	Non	Oui				21 / 17	3,6 / 2,72	25,4	19,2
Pascal Paoli	9 450	HFO	Non	A faire				25 / 19	6,5 / 3,6	25,6	14,9
A Galeotta	11 700	LNG	Non			X		23 / 19	3,4 / 2,78	?	11
Paglia Orba	4 930	HFO	Non	Non				20 / 17,5	3,25 / 2,38	32,5	16
Jean Nicoli	11 120	HFO	Non	Non				24 / 21	5,6 / 4,03	29,8	19,6
Monte d'Oro	3 700	HFO	Non	Non				19 / 16	2,3 / 1,73	36,7	18,4
Danièle Casanova	9 450	HFO	Non	Non				24 / 22	6,36 / 5,08	31,8	16,9
Méditerranée	8 942	HFO	Non	Non				24 / 20,5	5,7 / 3,86	32,5	21,1

Concernant les Combustibles :

A l'exception du navire « A Galeotta » armé par Corsica Linea, l'ensemble des navires proposés fonction au fuel lourd (HFO ou Heavy Fuel Oil). En fonction des choix de l'armateur, du prix des combustibles et des disponibilités au soutage, l'approvisionnement en HFO peut être à faible teneur de soufre (LS pour Low sulfure) ou à haute teneur de soufre (HS pour High sulfure).

Le 78ème Comité de protection du milieu marin de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a approuvé, le 10 juin 2022, la création d'une zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules (zone SECA) qui s'étendra sur toute la Méditerranée dès 2025.

La création de cette zone entraîne l'obligation pour tous les navires qui entreront en Méditerranée d'utiliser un combustible dont la teneur en soufre ne dépasse pas les 0,1% en masse, soit un fuel 5 fois moins polluant que la norme internationale dans les zones hors SECA. Elle entrera en vigueur juridiquement en 2024 pour être effective en 2025 après une adoption au prochain Comité de décembre 2022, et un délai légal incompressible prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). En alternative, les navires qui continueront à fonctionner au HSHFO devront être équipés de « scrubber » (système de lavage des gaz d'échappement).

Une partie seulement des navires proposés et fonctionnant au HSHFO sont équipés de scrubbers.

Le principe de fonctionnement des scrubbers peut être en boucle ouverte (rejet des résidus de lavage à la mer) ou en boucle fermée (débarquement à terre des résidus de lavage à la mer).

A compter du 1^{er} janvier 2022, les rejets dans le milieu marin, d'effluents provenant des systèmes de réduction des émissions fonctionnant en boucle ouverte sont interdits à moins de 3 miles marins de la terre la plus proche dans les eaux sous juridiction française.

A court terme, les scrubbers à boucle ouverte seront très probablement proscrits dans certaines zones.

Concernant Nox : Les prescriptions relatives au contrôle des émissions de NOx s'appliquent aux moteurs diesel marins installés d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW hormis ceux utilisés uniquement en cas d'urgence quel que soit le tonnage du navire à bord duquel de tels moteurs sont installés dans les mêmes zones que les zones SECA.

La valeur d'émission en NOx d'un moteur diesel doit être déterminée dans le cas des limites des niveaux II et III fixés en 2008, en fonction de la date de première mise en service du navire. La plupart des moteurs du niveau I ont été certifiés conformes à la version antérieure de 1997 du Code technique sur les Nox et les certificats délivrés demeurent encore valables pendant la durée de vie desdits moteurs.

Le niveau II s'applique à partir du 1^{er} janvier 2011 et le niveau III s'applique à partir du 1^{er} janvier 2016.

Jusqu'au niveau II, un réglage des moteurs installés au neuvage permet d'atteindre les niveaux requis. A partir du niveau III, l'installation du système de traitement des gaz d'échappement SCR (Selective Catalytic Reduction) s'impose.

L'ensemble des navires proposés (à l'exception du A Galeotta) ayant été mis en service avant 2016, l'installation de SCR n'est pas nécessaire (sauf en cas de remotorisation ou d'une démarche volontaire de l'armateur, comme cela a été le cas pour le Vizzavona, exploité préalablement en Baltique où les armateurs ont engagé très largement en amont des contraintes réglementaires des travaux afin d'améliorer les performances environnementales des navires).

Filtre à particules : La résolution MEPC.340(77) introduits de nouvelles recommandations pour les systèmes d'épuration des gaz d'échappement. Cette résolution n'est pas encore diffusée à ce jour. Certains armateurs ont néanmoins engagé des travaux pour installer des filtres à particules en particulier sur les navires non équipés de scrubbers (qui font déjà partiellement office de filtre)

Indice de performance énergétique :

- EEDI / EEXI

L'indice EEXI s'applique aux navires existants d'une jauge supérieure à 400, à compter du premier renouvellement du certificat IAPP après le 1 janvier 2023. La valeur d'EEXI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence, sur le même principe que l'EEDI.

La valeur de référence de l'EEXI est calculée à partir de la valeur de référence de l'EEDI. Contrairement à l'EEDI, il n'est pas prévu de durcissement des contraintes pour l'EEXI en 2025.

L'indice EEDI s'applique aux navires neufs d'une jauge supérieure à 400. La valeur d'EEDI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence.

L'EEDI évalue la capacité d'un navire à transporter une cargaison en utilisant le minimum de combustible.

La valeur EEDI requise évolue en fonction du type et de la capacité de transport du navire. Cette valeur évolue également dans le temps. A partir du 01 janvier 2025, la valeur requise EEDI pour les navires ROPAX deviendra plus contraignante.

- CII

Contrairement aux indices EEDI et EEXI qui sont calculés une fois, afin d'évaluer les performances environnementales théoriques d'un navire, l'index CII est calculé tous les ans sur la base des consommations et distances parcourues. Cet index concerne les navires de jauge brute supérieure à 5000. Le calcul de l'indice CII est obligatoire à compter de 2023.

En fonction du résultat, le navire se verra attribuer une note : A, B, C, D ou E (A étant la meilleure, E la moins bonne). La note minimale à atteindre est C. Si un navire se voit attribuer la note D pendant 3 années consécutives ou la note E, un plan d'action devra être soumis à l'Administration afin de présenter les mesures correctives dans le but d'atteindre la note C.

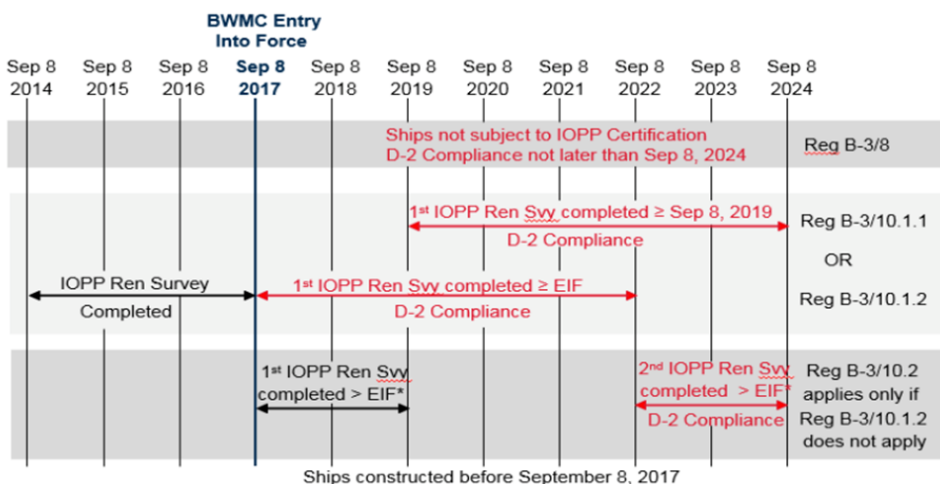
- L'indice CII est intégré au manuel SEEMP.

Les valeurs d'indice deviennent plus contraignantes au cours du temps. Le tableau ci-dessous reprend la diminution annuelle de la valeur de l'indice moyen C :

Année	Réduction indice C par rapport à 2019
2023	5 %
2024	7 %
2025	9 %
2026	11 %
2027-2030	A déterminer

Il importera de contrôler l'évolution de l'indice en cours d'exécution de la DSP.

Traitement des eaux de ballast : La convention BWM s'applique, sauf disposition contraire, à tout navire pénétrant ou naviguant dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction françaises. Pour les navires construits avant 2017, la date d'application de la règle D-2 (traitement des eaux de ballast) s'échelonne en fonction de la date de renouvellement du certificat IOPP :



Pour les navires construits après 2017, la règle D-2 s'impose dès la livraison.

Cette capacité technique n'a pas été documenté par les candidats et devra faire l'objet d'une clarification.

Néanmoins, la conformité étant vérifiées par l'autorité du pavillon, nous n'identifions pas de risque de non-conformité sur ce point.

Branchement quai : Il n'existe aucune contrainte réglementaire imposant aux navires de disposer d'un branchement quai.

De plus, les ports de commerces ne sont pas tous équipés pour délivrer les puissances nécessaires pour que les navires de commerce puissent réaliser leurs opérations commerciales.

Améliorations présentées pour les navires proposées

Corsica Linea

Réduction émission de CO2

- Utilisation de bio-carburant : coûts élevés
- Utilisation méthanol : difficultés du mode production
- Optimisation hydrodynamique : carènes et hélices
- Système de récupération chaleur
- Remotorisation ou nouveau navire fonctionnant au LNG
- Installation de système et équipement de traitement des émissions

Application :

- Mise en place de scrubbers sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Mise en place de scrubbers sur le Paglia Orba (2025) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Optimisation hydrodynamique (carènes et hélices) sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,2 M EUR)
- Remotorisation le Jean Nicoli en 2027 (budget affiché 14 M EUR)

Mise en service d'un navire LNG en 2025

Le candidat met également en place des actions visant à prévenir tout acte de corruption active ou passive, garantir les conditions d'une concurrence loyale ;

Le candidat démontre une volonté **d'agir avec responsabilité sur le marché** en prévenant toute forme de corruption (procédure d'évaluation des tiers fournisseurs, clauses anti-corruption), valorisation des démarches responsable de ses fournisseurs en leurs consacrant une page dédiée.

Le candidat met en place des mécanismes permettant **le respect des intérêts des clients et des consommateurs** (commercialisation responsable, tarification transparente) ainsi que leurs sécurités. Enfin, le candidat s'inscrit dans une volonté d'intérêt général en favorisant les territoires d'implantation (utilisation de ressources existantes en Corse, renforcement des partenariats territoriaux, circuits-courts, lien avec plusieurs formations maritimes en Corse). L'intérêt général est également traité par le candidat (accueil de populations ukrainiennes, rapatriement de ressortissants français bloqués à l'étranger, possibilité de faire des dons depuis la plateforme Corsica, mise en avant de l'art corse).

Conclusion critère 3 - Corsica Linea :

La proposition du candidat est complète et bien développée.

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.

Points forts :

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.

Les pistes d'amélioration présentées et détaillées par le candidat s'inscrivent dans une démarche normale de prolongation de la durée d'exploitation des navires dans un cadre réglementaire qui se renforce progressivement (installation de systèmes de traitement des échappements et/ou remotorisation) et d'optimisation des performances en vue de diminuer les consommations de carburant (amélioration des qualités hydrodynamiques des navires).

Corsica Linea, en adoptant le LNG comme combustible, a engagé une démarche plus volontariste (voir chapitre consacré aux combustibles).

Points faibles :

Au-delà des déclarations d'intention, le candidat ne détaille pas un programme d'essai de technologie non carbonée, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

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

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

Annexe Lot n° 3 - Tableau d'analyse des modifications du projet de contrat

Les principales modifications apportées par le candidat dans le projet de contrat sont les suivantes :

- **Article 10.1** - Introduction de cas de circonstances exceptionnelles ou imprévues présentant un caractère durable. Dans ce cas le Délégué pourra solliciter la résiliation de la convention. Versement d'une indemnité en raison de la résiliation. La rédaction proposée par le candidat est trop large, car on ne sait pas ce qu'est une dégradation substantielle des conditions financière ». Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.2** - Introduction d'une hypothèse de rencontre entre les parties. Mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburant à l'échéance du contrat de couverture carburant conclu par le Délégué pour une durée de 24 mois. A défaut, modification par voie d'avenant. Le mécanisme semble acceptable en droit de l'Union européenne, mais dépend de l'augmentation de la surcompensation.

Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;

- **Article 10.2** - Création d'un cas de rencontre spécifique concernant les modifications de réglementations environnementales sur l'exécution du service. Le Candidat souhaiterait s'engager dans des projets permettant d'alléger les niveaux d'émission

de gaz à effet de serre Si cet ajout est admissible, les modalités devront être discutées en cours de négociations avec le candidat. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;

- **Article 15** - Modification par le candidat de la clause relative au règlement des litiges. L'introduction de ce type de recours pourrait nuire à la bonne exécution du contrat. Il faudra donc échanger sur ce point avec le candidat ;
- **Article 18** - Les navires du Délégué ne sont ni des biens de retour, ni des biens de reprises. La condition que le changement de propriétaire d'un navire n'est pas conditionné à l'accord du Délégué semble trop large. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations
- **Article 31** - Le candidat souhaite percevoir les recettes liées au transport des passagers résidents corses voyageant pour raison médicale. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 39** - Introduction d'un mécanisme incitatif de gains d'efficience dont la proposition de rédaction est la suivante. Il semble que le mécanisme envisager par le candidat concerne l'indexation de la compensation et non le mécanisme d'efficience. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 43** - Suppression par le candidat du régime des biens de retour/reprise/propres. Ce point devra faire l'objet d'échanges au cours des négociations.
- **Article 49.1** - Modification du régime financier des biens de retour. La modification du candidat devra faire l'objet d'une discussion en cours de négociations car il est nécessaire de bien encadrer les biens juridiquement ;
- **Article 49.2 et article 49.3** - Modification du régime financier des biens de reprise et des biens propres. La modification du candidat est incomplète (le candidat n'incluant pas dans sa proposition la déduction des éventuelles subventions versées par la Collectivité) et devra faire l'objet d'un échange en cours de négociations ;
- **Article 50** - Vente des navires du Délégué en fin de convention. Ce point devra être discuté en cours de négociations ;

Le candidat ayant apporté un certain nombre de modifications impactant l'exécution de la future convention, ces points devront nécessairement être discutés au cours de négociations et ne sont pas admissibles en l'état.

IV.3.2. Candidat n° 2 - La Méridionale

Critère 1 du règlement de la consultation - Valeur Technique des Offres

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'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).

➤ Présentation de l'outil naval

La Méridionale présente 4 navires :

- Le Girolata,
- le Pelagos,
- le Kalliste,
- le Piana.

La Méridionale affrète les navires suivants : le Pelagos et le Piana.

Les contrats d'affrètements sont communiqués en annexe 14.

Navire	Type	Année	Pavillon	IMO	Classe	Paris MoU	Propriété
La Méridionale							
Piana	RoPax	2011	FR	9526332	DNV - OK	White	Affrété
Kalliste	RoPax	1993	FR	9050618	BV - OK	White	Propriété
Girolata	RoPax	1995	FR	9088859	BV - OK	White	Propriété
Pelagos	RoPax	1997	FR	9136034	LR - OK	White	Affrété

Pavillon : L'ensemble des navires présentés par le candidat portent le pavillon français.

Classification : L'ensemble des navires sont suivis en classe par des sociétés de classification membre de l'International Association of Classification Societies (IACS), de plus reconnues par les autorités du pavillon français (BV, DNV, RINA).

Tous les navires sont actuellement en classe avec des échéances d'inspection et de renouvellement suivies correctement par le candidat

Port state control : Inspections par le « Port state control » rare. Aucun des navires présentés par les candidats n'a fait l'objet d'une détention dans les 36 derniers mois (statut « white » d'après les conditions de Paris MoU).

Le candidat ne précise pas les codes et conventions dans la documentation technique. Ces éléments conditionnent l'obtention du permis de navigation. Les navires disposant tous de permis de navigation, il est possible de considérer que la condition de la conformité aux codes et convention est remplie.

Concernant l'affectation des navires, les navires présentés **La Méridionale** : Le Pélagos, le Kalliste et Piana sont affectés au lot 3.

➤ Adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires

Concernant la Méridionale :

	Pelagos	Piana	Kalliste	Girolata
Année de livraison	1997	2011	1993	1994
Type	Navire roulier à passagers	Navire roulier à passagers	RoRo Pax	Navire roulier à passagers
Nombre de ponts	3	3	3	4
Nb de moteurs	2	4	4	4
Puissance unitaire (KW)	7 800 Kw	9 600 kw	4 930 KW	7 800 kw
Vitesse (nds)	20,5 nds	23,9 nds	19,5 nds	21,6 nds
Vitesse en mode dégradé (nds)	18 nds	22 nds (3 moteurs) 20 nds (2 moteurs)	16,2 nds (2 moteurs)	19 nds

Les navires disposant d'une vitesse inférieure ou égale à 20 nœuds disposent d'une très faible marge pour effectuer des rotations dans les délais indiqués au titre du sous-critères 2. Ainsi, les navires répondent aux exigences strictes du règlement de consultation mais peuvent en pratique donner lieu à des retards.

Age : Aucun règlement technique ou norme n'impose une durée de vie dans le cadre d'un projet de construction de navire. La contrainte qui guide les concepteurs et les constructeurs de navire est d'ordre économique dans la mesure où l'investissement que représente l'acquisition d'un navire est important ce qui impose une durée d'exploitation suffisamment longue pour que l'investissement soit rentable.

Pour répondre à cette contrainte économique, les concepteurs et les chantiers navals de navires en acier étudient et construisent les navires en considérant une durée de vie minimale de 30 ans à partir de la date de livraison.

La capacité réelle d'un navire à être exploité sur une durée de 30 ans est conditionnée par les conditions d'emploi du navire et donc par l'entretien que l'armateur du navire fera. Dans la mesure où l'entretien est correctement fait, où la structure du navire (suivi par la société de classification), où les disponibilités de pièces de rechange ne condamne pas des équipements irremplaçables (à coût raisonnable) à bord et si aucune évolution de la réglementation applicable n'impose un retrait du service du navire, il est envisageable d'exploiter un navire jusqu'à 40 ans.

Concernant les caractéristiques des navires de La Méridionale :

Navire	Type	Longueur	Largeur	TE max	Dwt
La Méridionale					
Piana	RoPax	180,00	30,50	7,10	9 187
Kalliste	RoPax	165,25	29,25	6,60	5 942
Girolata	RoPax	177,30	27,00	6,40	5 303
Pelagos	RoPax	186,50	25,60	6,40	7 115

Conclusion critère 1, sous-critère n° 1 : Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences réglementaires en vigueur à la date de remise des offres. Le candidat communique ses contrats d'affrètements en annexe 14.

Cependant, les navires mis à disposition par le candidat ne disposent pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport) ou estimées nécessaires (vitesse). C'est notamment le cas du Kalliste.

Toutefois, nous n'identifions pas de non-conformité dans la mesure où il ne s'agit pas d'un unique navire affecté à un lot, le candidat peut en fonction des besoins faire des changements. La documentation technique remise par le candidat ne fait cependant

pas état de cette organisation. Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Il faut souligner que, la plupart des réglementations applicables aux navires n'étant pas rétroactives, on relève des différences entre les navires en fonction de leurs âges sans pour autant que ces différences ne soient opposables au candidat.

Le candidat dispose au sein de sa flotte des navires âgés de 30 ans. Même si aucune règle technique n'impose une durée de vie aux navires, l'âge de ces derniers à une incidence en matière d'entretien et de maintenance. Le Kalliste étant un navire âgé de presque 30 ans, son entretien et sa maintenance donneront lieu à des coûts plus importants (idem pour le Girolata).

Appréciation globale : le candidat répond de manière satisfaisante aux exigences de la consultation.

Les documents fournis par le candidat sont clairs et synthétiques.

2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux fréquences et horaires au regard des spécifications de l'annexe 1 :

- Fréquences minimales (passagers, convoyeurs, marchandises) : la période creuse dépend de la période de l'année
- Horaires de départ et d'arrivée_ : Respect des horaires (vitesse / engagement sur horaires)

Concernant les horaires, le candidat propose :

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

Conclusion Critère 1, sous-critère n° 2 : L'offre du candidat est conforme au règlement de la consultation concernant les fréquences et les horaires. Le candidat proposant de mobiliser plusieurs navires de sa flotte afin d'assurer la DSP en fonction des besoins.

Le Kalliste ayant une vitesse maximale de 20 nœuds pouvant assimiler un retard sans avoir les capacités de le compenser pendant la traversée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante.

3. Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Le sous-critère 3 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers : 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.

Concernant la Méridionale

Navire	Fret	Fauteuils	Cabines	Lits	PMR
La Méridionale					
Piana	2204	50	213	749	5
Kalliste	2034	49	172	620	5

Girolata	1500	50	195	761	3
Pelagos	2044	34	61	236	2

Le besoin exprimé par la DSP était d'avoir au sein des navires deux cabines PMR et la possibilité d'accueillir six passagers sanitaires.

Le candidat présente des navires qui ne disposent pas tous du nombre de cabines PMR nécessaires pour accueillir l'ensemble des passagers sanitaires demandés (6 personnes) : le Pélagos.

Il est cependant loisible au candidat en fonction du besoin en cabines PMR/ passagers sanitaire de permuter les navires afin de répondre au besoin. Rien dans la documentation technique remise par le candidat n'envisage cette réorganisation.

Ceci implique que certains passagers sanitaires soient accueillis dans des cabines normales ce qui est susceptible de représenter un problème pour le cas où l'ensemble des passagers sanitaires sur un même voyage seraient des personnes à mobilité réduite.

Conclusion Critère 1, sous-critère n° 3 :

Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences associées à l'accueil de chauffeurs, passagers sanitaires.

Un des navires proposés ne répond pas aux exigences imposées de deux cabines PMR. Ces éléments peuvent poser une difficulté quant à l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers.

Cependant, rien n'interdit au candidat de procéder à une réorganisation des bateaux pour satisfaire un besoin ponctuel en cabinet PMR ou passagers sanitaires. Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante.

4. Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Le sous-critère 4 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers :

- 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)

➤ Services aux usagers

Services à bord

Navire	Restaurant	Bar	Magasin	Salle spectacle
La Méridionale				
Piana	540 M2	480 M2	0 m2	A préciser
Kalliste	300 m2	400 m2	0 m2	0 m2

Girolata	450 m2	560 m2	0 m2	150 m2
Pelagos	330 m2	150 m2	0 m2	0 m2

Le candidat présente plusieurs services suivants :

- **Restauration** : brigade préparant à bord l'ensemble des repas. Utilisation de produit de saison ;
- **Service hôtelier** : les navires disposent de cabines allant de 2 à 4 personnes, équipées de télévision et de chaînes gratuites ;
- **Propreté des installations** : vérification des standards de propreté à chaque escale, ensemble des locaux passagers sont nettoyés tous les jours, nettoyages des moquettes, chaises assises, banquettes une fois par mois ;
- **Espaces de loisirs** : salle de cinéma ou télévision en fonction des navires ;
- **Service médical** : commandants des navires et officiers sont formés pour les soins d'urgence. Appui extérieur possible, auprès du Centre de Consultation Médicale
- **Services annexes** : chenil, espace enfant ;
- **Modalités de réservation et d'information des passagers et mesures prises pour éviter les retards** : Réservation possible soit par agence, par téléphone (numéros non surtaxés du lundi au samedi de 8h à 18h), par internet ; par agences de voyages partenaires ;
Informations des passagers : par SMS, réseaux sociaux, pop-up sur la page d'accueil, à bord du navire, appels téléphoniques et si cela est nécessaire par les médias. En cas de retard de plus de 90 minutes, la Méridionale distribue des collations ;
Mesures pour éviter le retard : chargement des navires le plus tôt possible afin de ne pas perdre de temps sur l'heure de départ prévu. Le flux d'embarquement fret n'est pas arrêté lors de l'embarquement voyageur. Les véhicules de frets sont réceptionnés dans une zone particulière au plus près du navire ;
- **Conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite** sur les navires présentés à l'annexe 3 – Outil naval. Chaque navire dispose d'un certificat d'accessibilité pour navire à passagers, valable pour une durée de 3 ans. Les clients peuvent lors de la réservation déclarer leurs déficiences. Les personnes à mobilité réduite doivent indiquer à la Compagnie, la nature, le degré et les besoins d'assistance dans un délai d'au moins 48h avant le début du voyage, afin de faciliter la mise en œuvre de leurs embarquements. La Méridionale prévoit également les modalités d'installations des personnes à mobilité réduite dans les cabines et dans les salons et fauteuils.

Le candidat La Méridionale, fournit un service de restauration et hôteliers conformes aux exigences de la consultation et prenant en compte les possibles disparités financières des candidats. La réservation est possible par internet, téléphones ou agences. L'information des usagers se fait par l'intermédiaire de plusieurs outils dématérialisés. Le candidat met en place plusieurs solutions pour éviter tout retard. Par ailleurs, les conditions d'accueil des personnes à mobilités réduites semblent être personnalisées en fonction de chaque passager grâce à une déclaration 48h avant la traversée.

➤ Services en matière de fret

La clientèle fret du candidat est articulée entre trois éléments fondamentaux

- Gestion de l'offre de place en tenant compte du volume, de la nature des marchandises transportées, des besoins saisonniers du marché ;
- Entretien de la relation commerciale en proposant des outils complémentaires (portail web fret, terminal corse connecté, portique de mesure, numéro d'appel unique pour joindre les services frets) ;

- Ecoute du marché en proposant des services répondant à des demandes spécifiques (Zone de Débarquement Prioritaire, offre clémentine en saison, réception anticipée des remorques et des voitures, gardiennage de marchandise, communication web, mail, WhatsApp) ;
 - o Processus de traitement du fret (notamment les séquences de chargement et de déchargement, les modalités d'information des clients en cas de retard à l'arrivée, la manutention et le branchement des véhicules frigorifiques) ;
 - o La gestion dématérialisée du fret (portail web fret, le portique fret, le terminal connecté) ;
 - o La communication fret (via des infolettres notamment) et les services annexes (zone de débarquement prioritaire).

Le candidat assure une gestion du fret en tenant compte de différents facteurs relatifs au marché. La relation commerciale peut se faire par l'intermédiaire de plusieurs canaux, permet une réception anticipée.

Le traitement du candidat des services fret, est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

➤ Sécurité à bord de l'outil naval

Le candidat développe également les exercices de sécurité à bord des navires avec des exercices « abandon de navires » et des exercices « incendie ». Les embarcations de sauvetage sont mises à l'eau tous les trois mois.

Concernant les consignes de sécurité aux passagers, elles sont affichées dans les cabines. Ce dispositif est également complété par la prise en charge des PMR, la disponibilité des consignes de sécurité en braille et la mise en place d'écrans vidés diffusant des films relatifs à la sécurité.

Enfin, concernant la préparation aux situations d'urgence, mises en place de procédures concernant les incendies, les abandons de navires, la collision avec un autre navire. En cas de situation d'urgence, mise en place d'une cellule de gestion de crise.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conforme aux exigences de la consultation. Les consignes de sécurités sont affichées et rappelées dans le cadre de film relatif à la sécurité. Procédure mise en place en cas de situation d'urgence.

➤ Continuité du service public

Le candidat présente :

- Présentation du plan d'information des usagers en cas de situation perturbée (système d'information « info trafic » avec des « flashes infos » sur le site de La Méridionale, des SMS aux usagers, système d'information individuel et ciblé, alertes en cas de perturbation prévisible du service) ;
 - o Perturbations prévisibles : celles pouvant être anticipées avec au moins 48 heures d'avance. 3 niveaux de prévisibilité (Niveau 0 : perturbation annulée, Niveau 1 : risque de perturbation, Niveau 2 : perturbation confirmée) ;
 - o Perturbations en cours : constitution d'une cellule de veille chargée de suivre en temps réel l'évolution de la perturbation.
- Les mesures prises pour assurer le service social et solidaire (accord sur la prévention des conflits). Le but de l'accord est d'anticiper les possibles conflits. La

Méridionale propose d'élargir le service social et solidaire au port d'Ajaccio afin de permettre une véritable continuité du service. Procédure continuité d'activité : définition des dispositions à prendre afin d'assurer une ou plusieurs traversées en cas de situation de conflit

L'organisation proposée pour assurer la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers est bien détaillée par le candidat.

Conclusion critère 1, sous-critère 4 – La Méridionale : Le candidat présente un ensemble d'éléments permettant de considérer que les conditions du sous-critère 4 relatif à la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers sont remplies.

Les modalités d'information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prises en compte. Les contrôles des embarcations sont fréquents.

Le candidat propose un traitement dématérialisé des unités fret, un processus de traitement détaillé pour optimiser le chargement. L'offre proposée répond aux exigences de la consultation. Le traitement du candidat des services fret est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

L'argumentation du candidat est plus développée pour les particuliers que pour les usagers professionnels.

Le candidat propose une réelle gestion du service fret avec trois éléments fondamentaux (gestion de l'offre de place, services répondant à des demandes spécifiques, mise en place d'outils complémentaire).

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante et les documents fournis à l'appui sont complets.

Conclusion générale Critère 1 :

Points forts :

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. Véritable gestion du service fret.

Points faibles :

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.

Appréciation générale : l'offre du candidat est satisfaisante.

Comparaison des offres :

Les deux offres sont complètes répondent aux exigences du règlement de consultation. L'offre de Corsica Linea est plus détaillée que celle de la Méridionale.

Concernant la qualité technique des navires : La Méridionale comme Corsica Linea disposent de navires âgés d'environ 30 ans ayant une incidence sur les travaux d'entretiens et de maintenances. Les deux candidats ne respectent pas les exigences de la consultation en matière de PMR. Ce point devra faire l'objet de clarifications.

Concernant les fréquences et horaires : Corsica Linea comme la Méridionale répondent aux exigences du règlement de consultation.

Concernant l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers : La Méridionale propose que les clients en situation de handicap se déclarent 48h avant la traversée, afin de mettre en place les moyens humains/techniques pour prendre en compte la situation de handicap.

Le critère de la qualité de services aux usagers est très similaire pour les deux candidats, les mêmes prestations sont proposées.

Les mesures visant à éviter le retard, sont décrites de manière plus concrète par La Méridionale.

Appréciation globale : Les offres des deux candidats au titre de ce lot sont satisfaisantes.

Critère 2 du règlement de la consultation – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Afin de pouvoir analyser convenablement la robustesse et cohérence du plan d'affaires prévisionnel des candidats (sous-critère 2 du critère 2), il a été nécessaire de procéder à un arbitrage dans le but de décider de la base de comparaison la plus solide et fiable pour challenger les plan d'affaires communiqués par les candidats au titre de l'annexe 9. Les données historiques (2020 et 2021) ayant été affectées par la pandémie de Covid19, et le prévisionnel 2022 communiqué ne semblant pas suffisamment fiabilisé car présentant certaines incohérences (existence de recettes autos dans le périmètre SIEG, existence de recettes et de charges de mise à disposition des espaces n'existant pas dans l'annexe 9 transmise aux candidats, etc.), la solution retenue pour l'analyse du sous-critère 2 a été de se référer aux estimations 2023-2030 préparées par le Consultant sur la base d'entretiens conduit avec l'OTC afin de définir au mieux un plan d'affaires prévisionnel sur la durée des DSP. C'est donc sur cette base que les comparaisons avec les offres des candidats ont pu être faites.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

1. Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 181,3 M€. Cela correspond à une moyenne annuelle de 22,7 M€, soit 9,5 M€ de plus que la compensation estimée au titre de l'exercice 2022 pour ce même lot (+71,9%).

Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation estimée au titre de l'exercice 2022.

En M€	Prévisionnel 2022	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	5,7	9,6	+4,0	+70,5%
Compensation carburant	5,1	11,2	+6,1	+120,6%
Compensation investissement	2,4	1,8	-0,6	-26,5%
Compensation totale	13,2	22,7	+9,5	+71,9%

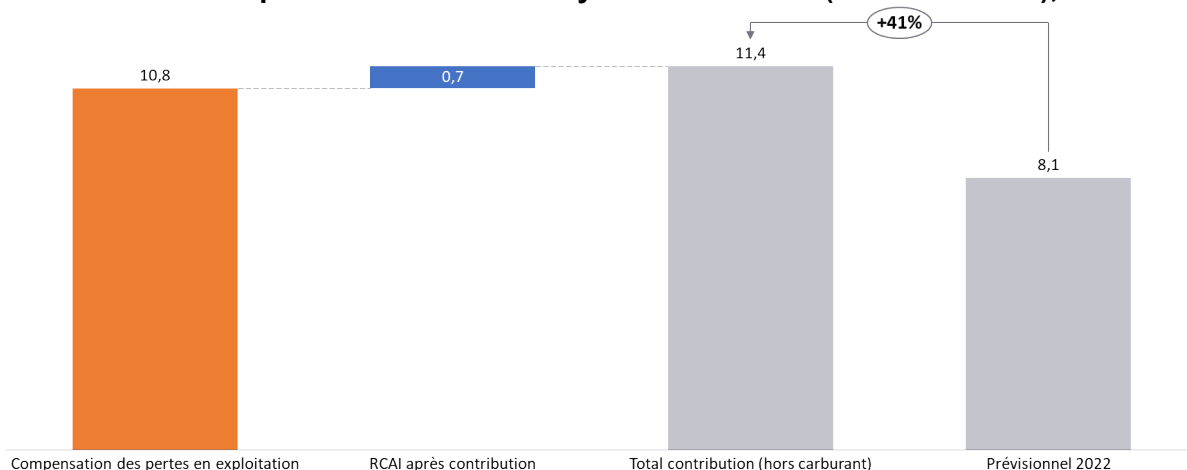
La hausse globale de la compensation s'explique par plusieurs facteurs :

- La compensation liée à l'exploitation proposée est supérieure de 70,5% à la compensation d'exploitation estimée pour 2022. Cela s'explique par l'estimation à la hausse de certains postes de charges par le candidat : par rapport au modèle prévisionnel et sur la durée totale du contrat, les charges de manutention augmentent de 2,3 M€ (soit +6,3%), les charges d'entretien passagers de 3,3 M€ (soit +135,5%), les approvisionnements de 4,2 M€ (soit +90,5%) et la maintenance et l'entretien de 8,1 M€ (+38,0%).

- La compensation liée au carburant proposée est supérieure de 120,6% à la compensation carburant estimée pour 2022. Cela s'explique par une hausse des prix des carburants et un mix de carburants choisis par le candidat plus coûteux.
- Enfin, la compensation liée à l'investissement est 26,5% inférieure à celle estimée pour 2022.

Les montants de compensation annuels demandés par le candidat sur la période sont relativement stables (entre 21,9 M€ en 2027 et 24,0 M€ en 2023).

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 10,8 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,7 M€, soit 5,8% de la compensation (hors carburant) demandée.** Avec un chiffre d'affaires SIEG moyen sur la période de 8,3 M€, cela correspond à une **marge d'exploitation de 8,0%**.

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – La Méridionale :

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.

Les composantes de la compensation liées à l'exploitation et au carburant portent cette hausse : respectivement +70,5% et +120,6%.

Le montant de compensation demandé par La Méridionale est donc très insatisfaisant, car largement supérieur au montant prévisionnel 2022. Si une partie de cette augmentation se justifie (augmentation du prix du carburant, nouvelles normes écologiques en matière de carburants), des explications plus fines de la part du candidat sont attendues concernant la hausse globale observée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car présentant un niveau de compensation très largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+71,9%) sans pour autant que le niveau de justification d'une telle augmentation soit suffisamment détaillé.

2. Sous critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'offre du candidat appelle les points de vigilance suivants, constituant autant de points à éclairer en phase de négociation :

- Le compte de résultat prévisionnel du candidat est équilibré, en grande partie grâce au niveau de compensation très élevé demandé par le candidat (voir sous-critère 1) : il présente un bénéfice de 7,8 M€ sur la période 2023-2030

Le compte de résultat prévisionnel hors carburant est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Recettes périmètre SIEG	8,2	8,2	8,2	8,2	8,2	8,2	8,2	8,2	65,2
Recettes hors périmètre SIEG	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6	68,8
Autres Recettes	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	14,1
Total Recettes	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5	148,1
Total coûts de personnel	(8,8)	(8,5)	(8,8)	(8,5)	(8,5)	(8,8)	(8,5)	(8,5)	(68,7)
Total frais commerciaux	(1,7)	(1,7)	(1,7)	(1,7)	(1,7)	(1,7)	(1,7)	(1,7)	(13,8)
Total charges d'exploitation	(16,3)	(13,9)	(16,4)	(14,0)	(14,0)	(16,3)	(13,8)	(13,8)	(118,4)
EBE / EBITDA - avant contribution	(8,3)	(5,6)	(8,3)	(5,7)	(5,7)	(8,3)	(5,5)	(5,5)	(52,9)
Coût de mise à disposition des navires	(3,7)	(3,2)	(3,9)	(3,9)	(3,9)	(4,4)	(3,9)	(3,9)	(30,8)
RÉS EXPLOIT / EBIT - avant contribution	(12,0)	(8,8)	(12,3)	(9,6)	(9,6)	(12,7)	(9,4)	(9,4)	(83,7)
RCAI - avant contribution	(12,0)	(8,8)	(12,3)	(9,6)	(9,6)	(12,7)	(9,4)	(9,4)	(83,7)
Total contribution	11,4	11,1	11,5	11,5	11,5	11,7	11,5	11,5	91,5
RCAI - après contribution	(0,6)	2,4	(0,8)	1,9	1,9	(1,0)	2,1	2,1	7,8

Le tableau suivant présente quelques ratios par traversée (charges, revenus et coûts de mise à disposition/d'affrètement), par passager (recettes/passager) et par unité de fret (recettes/mètre linéaire) et donne une comparaison avec ces mêmes ratios issus des estimations.

Sur 2023-2030	Modèle prévisionnel	La Méridionale	
	Montant	Montant	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Nombre de passagers	808 960	689 448	-14,8%
Nombre de mètres linéaires de fret (en ml)	1 750 800	1 936 000	+10,6%
Nombre d'autos-passagers	300 603	276 504	-8,0%
Charges par traversée (en K€)	77,28	80,27	+3,9%
Revenus par traversée (en K€)	61,98	59,14	-4,6%
Coûts de mise à disposition/d'affrètement par traversée (en K€)	8,21	12,29	+49,6%
Recettes par passager (en €)	57	65	+12,7%
Recettes par mètre linéaire de fret (en €)	41	37	-8,9%
Recettes par auto-passager (€)	66	65	-2,2%

Il apparait que les estimations du nombre de traversées du candidat et de l'OTC sont similaires sur la période 2023-2030.

L'analyse qui suit permettra d'expliciter et de mettre en perspective avec les résultats économiques prévus les principales variations observées sur ce tableau.

- Le candidat n'a pas par ailleurs communiqué de bilan comme le stipulait le guide de rédaction des offres au plan financier.

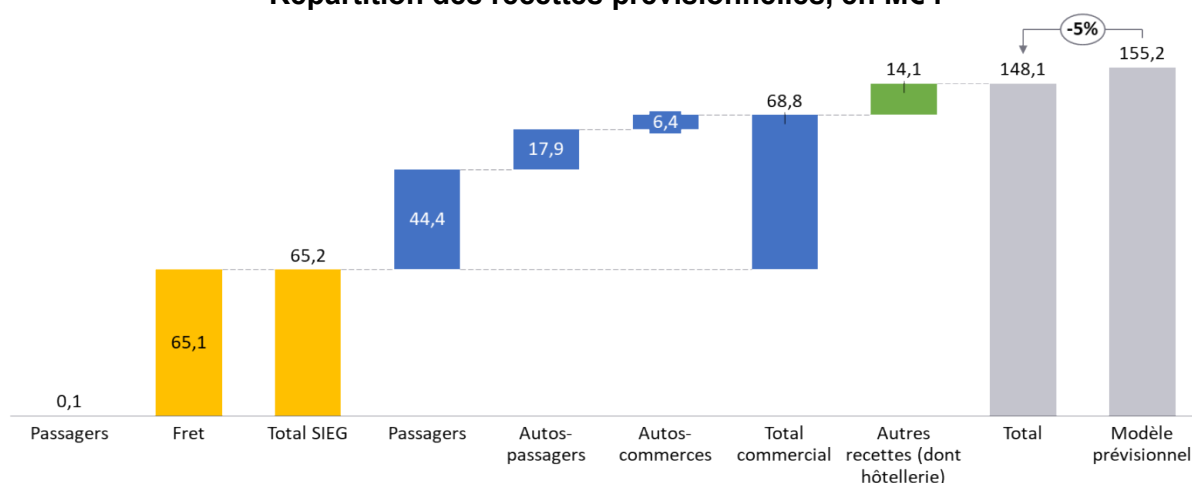
Il n'a donc pas été possible d'apprécier les principaux postes tels que les biens, les capitaux propres, la politique de financement ; limitant les capacités d'analyse sur la robustesse et cohérence de l'offre proposée. Il conviendra de demander au candidat des compléments d'informations.

A noter que l'absence de constitution d'une société dédiée peut expliquer la difficulté à identifier un bilan (du fait de l'absence de capitaux propres injectés dans le contrat).

- Les clés d'imputation choisies par le candidat entre les périmètres SIEG et commercial ne sont pas justifiées, alors même qu'elles impactent directement l'équilibre économique ainsi que le calcul de la compensation demandée.
- I. Les recettes prévues par le candidat sont légèrement inférieures au niveau attendu, ce qui s'explique notamment par des volumes de passagers et d'autos-passagers transportés plus faibles.

Les recettes présentées par le candidat relèvent de deux périmètres distincts : le périmètre SIEG et le périmètre commercial. Le total des recettes prévu par La Méridionale sur la période 2023-2030 s'élève à 148,1 M€, soit 4,6 % de moins que le total des recettes estimé dans le modèle prévisionnel. Les recettes présentées par La Méridionale sont réparties comme suit.

Répartition des recettes prévisionnelles, en M€ :



Les recettes SIEG représentent donc 43,9 % du total des recettes prévisionnelles, et les recettes commerciales 46,5 %. Les autres recettes sont réparties par La Méridionale selon les clés d'imputation suivantes :

- Pour les recettes relevant de l'hôtellerie, 4 % pour le SIEG et 96 % pour le volet commercial ;
- Pour les autres recettes, 100 % pour le volet commercial.

La carence de recettes prévisionnelles présentée par le candidat par rapport aux estimations s'explique par :

- Un nombre de passagers plus faible (-14,8%) malgré des recettes par passager plus importantes (+12,7%) ;

- Un nombre d'autos-passagers plus faible (-8,0%) couplé à des recettes par auto-passager également plus faibles (-2,2%) ;
- Ces carences sont légèrement compensées par un volume de fret supérieur (+10,6%) malgré des recettes par mètre linéaire plus faibles (-8,9%).

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de recettes prévu par le candidat.

- a) Les recettes liées au transport de passagers (dont autos-passagers) prévues par le candidat sont légèrement inférieures au niveau attendu, en raison d'un nombre de passagers prévu plus faible.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	0,2	0,1	-57,0	-29,3%
dont PAX médicaux	0,2	0,1	-57,0	-29,3%
Commercial	66,1	62,3	-3,8	-5,7%
dont passagers	46,2	44,4	-1,8	-3,9%
dont autos-passagers	19,9	17,9	-2,0	-10,0%
Total	66,3	62,5	-3,8	-5,8%

La Méridionale prévoit des recettes liées au transport de passagers de 62,5 M€ sur la période 2023-2030, soit 5,8% de moins qu'estimé. Cela s'explique par un nombre de passagers prévu inférieur à celui estimé (voir plus haut).

- b) Les recettes liées au fret sont globalement en ligne avec les estimations, malgré un fort surplus d'autos-commerces.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	70,4	65,1	-5,2	-7,5%
dont mètres linéaires fret tracté	-	10,8	-	-
dont mètres linéaires fret non tracté	-	54,3	-	-
Commercial	0,6	6,4	+5,8	+927,2%
dont autos-commerces	0,6	6,4	+5,8	+927,2%
Total	71,0	71,5	+0,6	+0,8%

La Méridionale prévoit des recettes liées au fret de 71,5 M€ sur la période 2023-2030, soit 0,8% de plus qu'estimé. Si l'ensemble de ces recettes semble en ligne avec les prévisions ? la très forte augmentation des recettes liées aux autos-commerces (+927,2%) est à expliquer par le candidat.

- c) Les autres recettes prévues par le candidat sont largement inférieures au niveau attendu, ce qui s'explique en partie par le nombre de passagers plus faible prévu par le candidat.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Hôtellerie	14,7	13,6	-1,1	-7,4%

Autres	3,3	0,5	-2,8	-84,6%
Total	17,9	14,1	-3,8	-21,4%

La Méridionale prévoit un montant de 14,1 M€ pour ses autres recettes sur la période 2023-2030, soit 21,4% de moins qu'estimé. Cette carence de recettes par rapport aux prévisions s'explique en partie par un nombre de passagers plus faible.

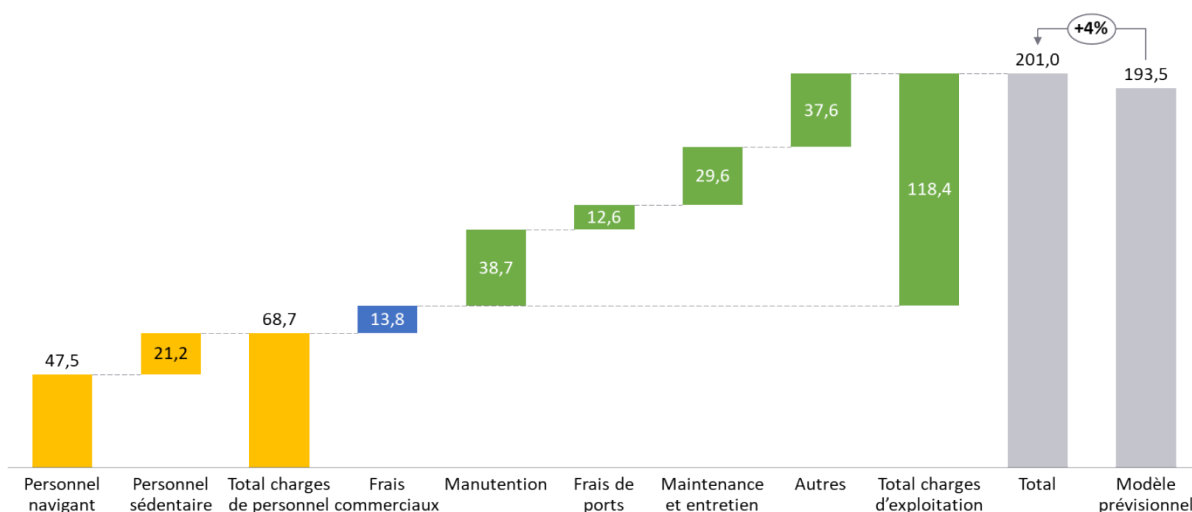
- II. Les charges prévues par le candidat sont légèrement supérieures au niveau attendu, en raison de charges d'exploitation en hausse.

Les charges présentées par le candidat sont réparties selon les mêmes périmètres (SIEG et commercial), mais selon des clés d'imputation précisées dans le tableau ci-dessous.

Type de charges	Clé d'imputation retenue par La Méridionale	
	SIEG	Commercial
Personnel navigant	61%	39%
Personnel sédentaire (à terre)	47%	53%
Frais commerciaux passagers	4%	96%
Frais commerciaux autos	0%	100%
Frais commerciaux fret	95%	5%
Manutention	95%	5%
Frais de ports	100%	0%
Entretien passagers	4%	96%
Vivres (à commercialiser)	100%	0%
Vivres pour l'équipage	61%	39%
Approvisionnements	85%	15%
Communication	47%	53%
Assurances	100%	0%
Informatique	47%	53%
Impôts et taxes	47%	53%
Frais de structure société délégataire	47%	53%
Maintenance et entretien	88%	12%
Coût de mise à disposition des navires	47%	53%
Coût d'affrètement des navires	47%	53%

Le total des charges (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires) prévu par La Méridionale sur la période 2023-2030 s'élève à 201,0 M€, soit 3,9% de plus que le total des charges estimé dans le modèle prévisionnel. Les charges présentées par La Méridionale sont réparties comme suit.

Répartition des charges prévisionnelles (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires), en M€ :



Les charges de personnel représentent donc 34,2% du total des charges, les frais commerciaux 6,9%, et les charges d'exploitation 58,9%.

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de charges prévu par le candidat.

- Les charges de personnel prévues sont cohérentes avec les volumes que le candidat prévoit de transporter.
-

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Personnel navigant	54,4	47,5	-6,9	-12,6%
Personnel sédentaire (à terre)	18,0	21,2	+3,2	+17,9%
Total	72,4	68,7	-3,6	-5,0%

La Méridionale prévoit des charges de personnel de 68,7 M€ sur la période 2023-2030, soit 5,0% de moins qu'estimé.

Si la répartition est différente de celle prévue dans le modèle prévisionnel, le total des charges de personnel est donc en ligne, et même inférieur à celui estimé.

- Les frais commerciaux prévus par le candidat sont très inférieurs au niveau attendu, sans que cette baisse ne soit justifiée par le candidat.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Frais commerciaux passagers	10,0	6,2	-3,7	-37,6%
Frais commerciaux autos	3,3	2,8	-0,5	-16,4%
Frais commerciaux fret	5,4	2,8	-2,7	-49,1%
Total	18,7	11,7	-6,9	-37,2%

La Méridionale prévoit des frais commerciaux de 11,7 M€ sur la période 2023-2030, soit 37,2% de moins qu'estimé.

- d) Les charges d'exploitation prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, en raison notamment de surplus sur les postes suivants : entretien passagers, approvisionnements et maintenance et entretien.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Manutention	36,4	38,7	+2,3	+6,3%
Frais de ports	12,3	12,6	+0,2	+2,0%
Entretien passagers	2,4	5,7	+3,3	+135,5%
Vivres (à commercialiser)	5,1	4,6	-0,5	-8,9%
Vivres pour l'équipage	1,7	2,1	+0,4	+23,6%
Approvisionnements	4,6	8,8	+4,2	+90,5%
Communication	2,9	2,4	-0,5	-18,4%
Assurances	3,0	3,9	+0,9	+29,8%
Informatique	2,6	2,6	-0,1	-2,1%
Impôts et taxes	1,8	2,6	+0,8	+46,3%
Frais de structure société délégataire	8,1	4,8	-3,2	-39,8%
Maintenance et entretien	21,4	29,6	+8,1	+38,0%
Total	102,4	118,4	+16,0	+15,6%

La Méridionale prévoit des charges d'exploitation de 118,4 M€ sur la période 2023-2030, soit 15,6% de plus qu'estimé.

Certaines charges variables ne semblent pas cohérentes avec les estimations, telles que les frais d'entretien passagers (+135,5%, soit +3,3 M€), les vivres pour l'équipage (+23,6%, soit +0,4 M€) et les approvisionnements (+90,5%, soit +4,2 M€). Une explication du candidat pour chacun de ces postes est attendue. Concernant les approvisionnements, le surplus peut en partie être expliqué par des prix de pièces à la hausse et par une flotte vieillissante entraînant un coût supplémentaire, sans que ces raisons puissent justifier intégralement la hausse importante observée.

De plus, il convient d'explicitier les charges de maintenance et d'entretien (+38,0%, soit +8,1 M€) et d'expliquer la différence importante observée par rapport aux estimations. Ce surplus est en partie imputable à des coûts de l'énergie, des matières premières et de la main d'œuvre en hausse qui entraînent un surcoût de 20% à 30% sur le secteur entre fin 2020 et 2022.

Néanmoins, le surplus observé reste supérieur à cette tendance de marché et doit être justifié par le candidat.

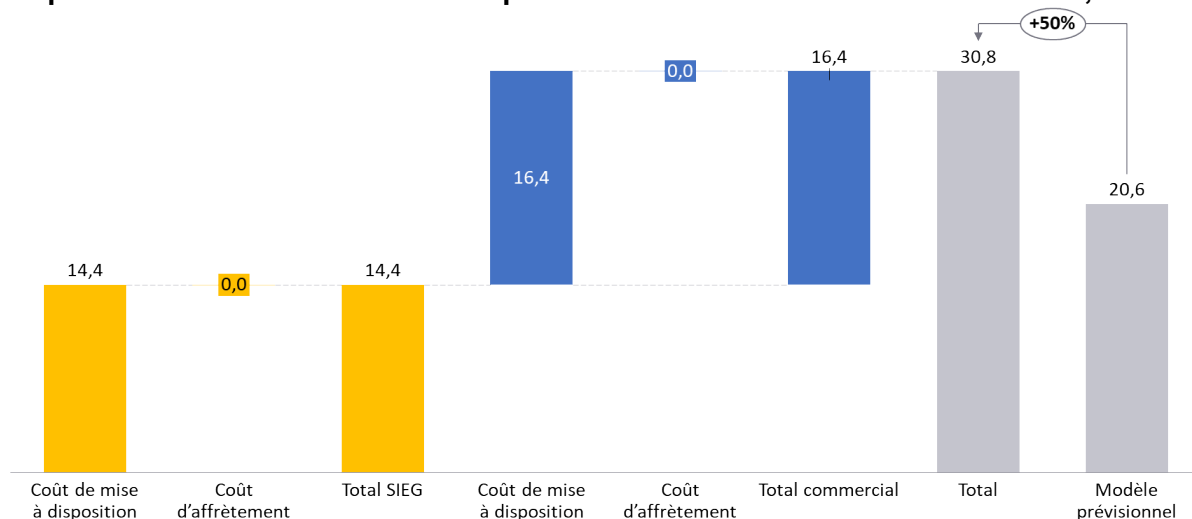
- III. Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires sont largement supérieurs au niveau attendu, ce qui pose la question de l'adéquation capacitaire des navires proposés par le candidat.

Le total des coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévu par La Méridionale sur la période 2023-2030 s'élève à 30,8 M€, soit 49,5% de plus qu'estimé. Les coûts de mise à disposition représentent l'ensemble de ces coûts, les traversées étant toutes effectuées par des navires en propriété.

Le surplus observé nécessite une explication de la part du candidat, et pose la question de l'adéquation des navires proposés avec les volumes d'activité.

Les coûts de mise à disposition des navires sont imputés sur les comptes SIEG et commercial selon les clés d'imputation retenues par Corsica Linea : 47 % pour le SIEG et 53 % pour le commercial. La répartition est donc la suivante :

Répartition des coûts de mise à disposition et coût d'affrètement des navires, en M€ :



Enfin, l'absence de données détaillées sur l'assiette de coût des navires pourrait engendrer des difficultés dans l'analyse des clauses relatives au rachat des navires tel que le prévoit le contrat qui prévoit notamment de tenir d'un prix minoré des contributions publiques mobilisées sur le contrat.

IV. Synthèse et analyse du résultat d'exploitation

Le tableau suivant présente l'agrégation des RCAI SIEG et commercial prévus :

Sur 2023-2030, en M€	La Méridionale
RCAI SIEG (avant compensation)	(86,2)
Compensation (hors carburant)	91,5
RCAI SIEG (après compensation)	5,3
RCAI Commercial	2,5
RCAI total	7,8

Comme explicité précédemment (voir sous-critère 1), la compensation liée à l'exploitation et à l'investissement permet à La Méridionale de dégager un RCAI pour la partie SIEG de 5,3 M€ sur la période 2023-2030.

Les recettes de la partie commerciale ainsi que les clés d'imputation choisies par le candidat lui permettent de réaliser un RCAI commercial de 2,5 M€.

Le RCAI global est donc de 7,8 M€ sur la période 2023-2030.

V. Analyse des flux de trésorerie

Le tableau de flux de trésorerie résultant du plan d'affaires de La Méridionale est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Excédent Brut d'Exploitation	(8,3)	(5,6)	(8,3)	(5,7)	(5,7)	(8,3)	(5,5)	(5,5)
Variation BFR	(1,4)	(3,2)	(3,9)	(3,9)	(3,9)	(4,3)	(3,9)	(3,9)
Compensation financière	(2,3)	0,0	(0,1)	0,0	0,0	(0,0)	0,0	0,0
Flux net de trésorerie liés à l'exploitation	(12,0)	(8,8)	(12,3)	(9,6)	(9,6)	(12,7)	(9,4)	(9,4)
Mise en place FAP / Kalliste			(10,0)					
Compensation exploitation	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6
Compensation investissement	1,7	1,5	1,8	1,8	1,8	2,0	1,8	1,8
Variation de trésorerie	(0,6)	2,4	(10,8)	1,9	1,9	(1,0)	2,1	2,1
Trésorerie d'ouverture	0,0	(0,6)	1,7	(9,1)	(7,2)	(5,3)	(6,3)	(4,2)
Trésorerie de clôture	(0,6)	1,7	(9,1)	(7,2)	(5,3)	(6,3)	(4,2)	(2,2)

Malgré les excédents dégagés sur les volets SIEG et commercial (tels que présentés précédemment), la variation totale de trésorerie sur la période 2023-2030 est négative, à -2,2 M€. Cela s'explique par l'investissement lié à la mise en place du navire Kalliste.

Plusieurs points ressortent du tableau de flux de trésorerie ci-dessus :

- Les variations de l'EBE observées sont majoritairement dues à des variations des charges, et en particulier les charges de maintenance et d'entretien.
- La variation de trésorerie de -10,8 M€ en 2025 s'explique par l'investissement de 10 M€ réalisé afin de mettre en service le navire Kalliste.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 – La Méridionale :

Si les revenus d'exploitation et les charges d'exploitation prévus par le candidat sont globalement en ligne avec les estimations (respectivement -4,6% et +3,9%), les coûts de mise à disposition/d'affrètement prévus par le candidat sont très supérieurs aux estimations (+49,5%).

La compensation demandée par le candidat permet de dégager un bénéfice sur le volet SIEG de 5,3 M€ sur la période 2023-2030. L'activité commerciale est également excédentaire (2,5 M€ sur la période), ce qui se traduit par un RCAI global de 7,8 M€ sur la période 2023-2030.

Dans son ensemble, le modèle économique proposé par le candidat semble donc cohérent. Toutefois, il convient de rappeler que celui-ci dépend directement du niveau de compensation important demandé par le candidat, et que sa trésorerie est impactée (et donc négative sur la quasi-totalité de la période) par l'investissement de 10 M€ réalisé pour la mise en place du navire Kalliste.

De plus, les évolutions importantes relevées au niveau des frais d'entretien passagers, des approvisionnements, des vivres pour l'équipage et de la maintenance et entretien sont des points de vigilance à expliquer par le candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée moyennement satisfaisante car, bien que présentant un RCAI global de 7,8 M€ sur l'ensemble des années de la DSP, le niveau de compensation demandé reste très important (+71,9% vs. montant de compensation global prévisionnel 2022). Par ailleurs, certaines variations importantes au niveau des charges d'exploitations (frais d'entretien passagers, approvisionnement, vivres pour équipage, maintenance et entretien) restent à expliciter par le candidat afin de s'assurer de la cohérence des résultats présentés.

Conclusion générale critère 2 – La Méridionale :

Points forts :

- Compensation pour investissements 26,5% inférieur au niveau du prévisionnel 2022 ;
- RCAI global de 7,8M€ (dont RCAI commercial de 2,5 M€)

Points faibles :

- 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.
- Les composantes de la compensation liées à l'exploitation et au carburant portent cette hausse : respectivement +70,5% et +120,6%.
- Les recettes par traversée baissent de 4,6% contre une augmentation des charges par traversée de 3,9% et une augmentation des coûts de mise à disposition / d'affrètement par traversée de 49,6%
- 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.

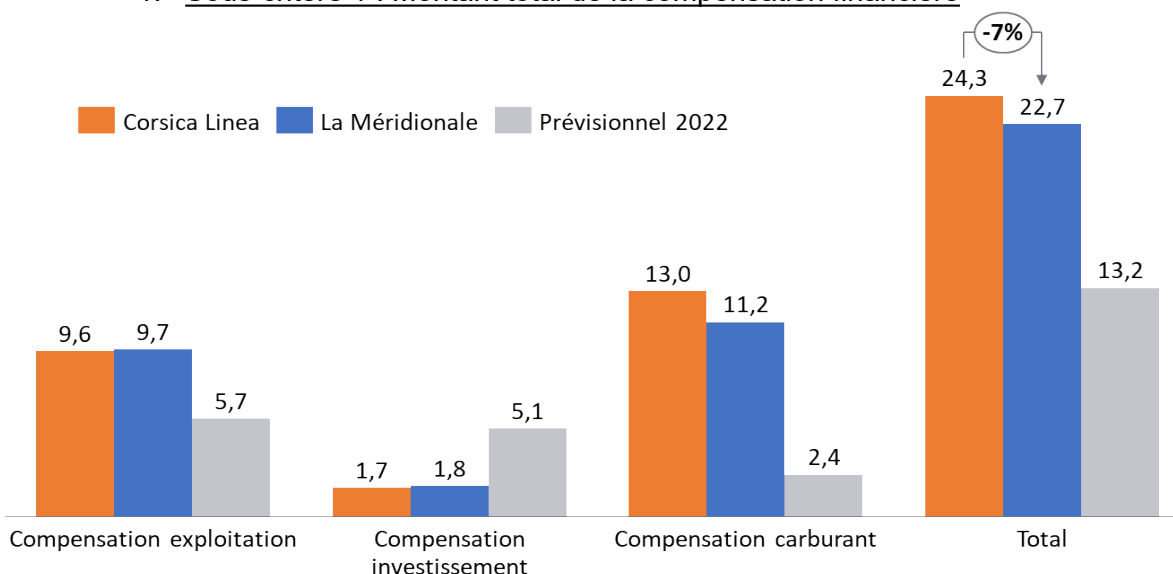
Appréciation globale : L'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car, malgré un niveau de RCAI global positif de 7,8 M€ :

- elle présente un niveau de compensation largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+84,1%) ;
- 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 de charges d'exploitations d'approvisionnement, de vivres pour équipage et de maintenance et entretien ;
- Les coûts de mise à disposition / d'affrètement des navires par traversée sont particulièrement plus élevés que prévu (+49,6%)

Enfin ces importantes variations restent insuffisamment détaillées par le candidat pour en permettre une analyse critique fine.

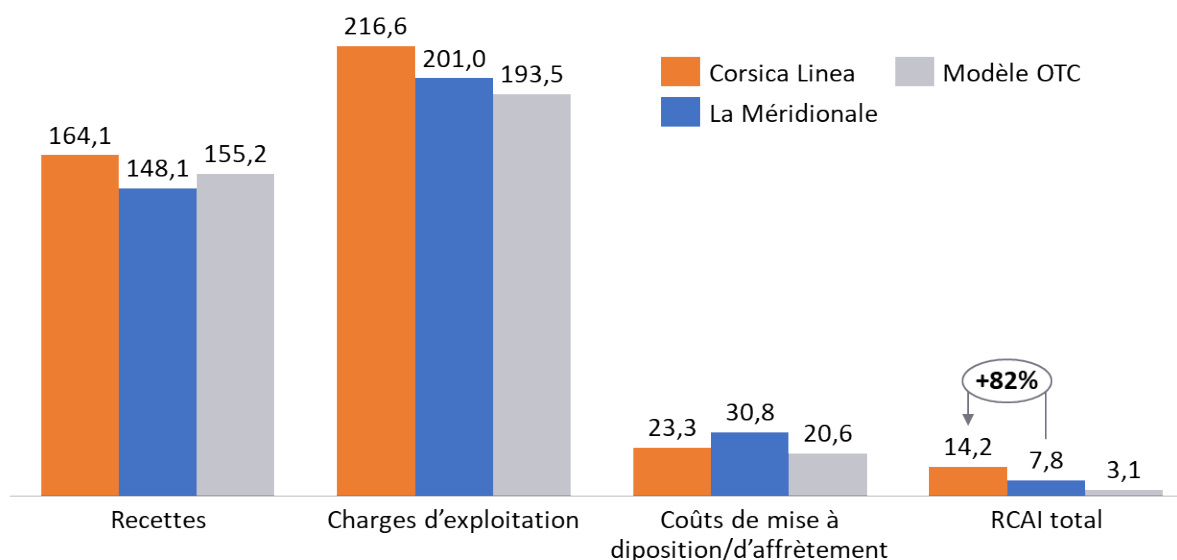
IV.3.3. Comparaison des candidats

1. Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière



Si les deux candidats proposent des compensations largement supérieures aux prévisions pour le lot 3, La Méridionale propose une compensation inférieure de 7% à celle proposée par Corsica Linea. Cette différence vient principalement de la compensation carburant demandée par La Méridionale, inférieure de 1,8 M€ à celle demandée par Corsica Linea.

2. Sous critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat



Corsica Linea dégage un RCAI sur la période 2023-2030 supérieur de 82% au RCAI prévu par La Méridionale. Cela s'explique par :

- Des recettes prévisionnelles supérieures de 16,0 M€ (+9,8%) à celles de La Méridionale, malgré des charges d'exploitation prévisionnelles supérieures de 15,6 M€ (+7,2%) ;

Des coûts de mise à disposition/d'affrètement inférieurs de 7,5 M€ (-32,2%) à ceux prévus par La Méridionale.

Critère 3 du règlement de la consultation – Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)

Au titre de ce critère, le candidat doit présenter ses actions et son niveau d'engagement ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.

Concernant La Méridionale :

Le candidat La Méridionale au titre de sa qualité de membre du groupement met en place une **gouvernance responsable** intégrant une démarche RSO en se positionnant en qualité d'« armateur vertueux », en adhérant à plusieurs chartes relatives aux développement durable et social, titulaire de label de performance économique, sociale et sociétale (Green Marine Europe depuis 2020). Le comité exécutif veille chaque année à l'état d'avancement de la politique RSO.

Le candidat met en place plusieurs outils lui permettant de **respecter les droits des personnes** avec la mise en place d'index « égalité femmes/hommes » pour le personnel sédentaire et les indicateurs légaux pour le personnel navigant. Garantie d'une égalité de salaire pour le même poste et la même ancienneté. Le candidat garantit une politique de recrutement objective ; éthique et non discriminante. Protection des données personnelles intégrée au groupe STEF.

La valorisation du capital humain est traitée par le candidat qui favorise l'emploi d'insulaire, stagiaires venant de lycée maritime et hôteliers. La qualité de vie des travailleurs est également envisagée par le candidat, qui propose la possibilité d'un accompagnement des travailleurs par des membres de leurs familles. Mise en place d'un comité social et économique afin de favoriser le dialogue social. La santé du personnel passe par une mutuelle d'entreprise. Le développement des compétences du personnel passe par une facilitation de la formation

interne. Le candidat n'explique pas les mesures concrètes mise en œuvre pour permettre de favoriser la formation.

Concernant les modes de rémunération, le candidat précise le salaire d'entrée et ceux du plus haut niveau dans la hiérarchie en précisant que l'emploi ne se fait qu'au premier niveau. Cependant il ne garantit pas le caractère équitable et transparent entre les salariés en fonction de l'avancement ou à raison du genre du personnel.

La **préservation de l'environnement** passe pour le candidat par un choix d'ustensiles en matériaux biodégradables, restauration labélisée écoresponsable, mise en place d'activité ludique pour sensibiliser les plus jeunes sur la préservation de la richesse marine. Le candidat minimise les consommations de ressources en optimisant la gestion de l'eau et la diminution de la consommation d'énergies fossiles (optimisation de la conduite pour permettre une économie en combustible de 5%, gestion du rendement moteur). La Méridionale veille à limiter les pollutions et nuisances de tout type (diminution des rejets atmosphériques, tri, protection des richesses marines). Pour finir le candidat développe une démarche de protection de l'environnement en adhérant à une charte de la biodiversité, implications et mobilisations des salariés, labélisation Green marine Europe, réduisant leurs émissions de SOx, Nox, Particules, CO2 et gaz à effet de serre.

Améliorations présentées pour les navires proposées :

La Méridionale

- Réduction émission de CO2 ;
- Installation de système et équipement de traitement des émissions ;
- Amélioration de l'accueil des passagers à bord.

Application :

- Mise en place de scrubbers et filtre à particules sur le Kalliste (2024) (budget affiché 10 M EUR) ;
- Cabines supplémentaires sur le Pélagos (2024) (budget affiché 15 M EUR) ;
- Branchement électricité quai sur le Pélagos (2024) (budget affiché 1,2 M EUR) ;
- Changement d'hélice du Piana (non programmé, non chiffré).

Le candidat s'engage à prévenir tout acte de corruption active ou passive et à garantir les conditions d'une concurrence loyale tout en respectant les intérêts des clients et des consommateurs.

Le candidat démontre une volonté **d'agir avec responsabilité sur le marché** en prévenant toute forme de corruption par l'intermédiaire de plusieurs moyens (code de conduite, dispositif d'alter, cartographie des risques, contrôles comptables). La sélection des prestataires se fait de manière transparente en fonction des gages de fiabilités financière et sociale. Le groupe STEF a mis en place une charte d'achats responsables. Le candidat privilégie les circuits-courts, travaille en direct avec des éleveurs ovins.

- Le candidat assure un service d'assistance après-vente visant la satisfaction des clients
- Effectifs de 500 personnes dont 162 résidents corses ;
- Multi lauréate de prix et titulaire du label Green Marine Europe et d'attestations d'excellence en matière de qualité de service et de politique de développement durable ;
- Signataire de la charte SAILS et de celle de la biodiversité avec quatre Aires Marines Protégées ;
- Branche ses navires sur le courant électrique de quai à Marseille et développement d'une solution innovante de filtres à particules pour éliminer les rejets de soufre et de poussières fines et très fines des moteurs ;

- Privilégie l'économie Corse avec des circuits courts avec 89% des produits présents sur les navires destinés à être transformés et consommés achetés en Corse.

Le candidat met en place des mécanismes permettant **le respect des intérêts des clients et des consommateurs** en favorisant les pratiques responsables (politique tarifaire attractive, pas de sollicitations de messages promotionnelles), respect d'un plan de maîtrise sanitaire en lien avec un laboratoire spécialisé, services après-vente pour assurer la satisfaction des clients.

Enfin, le candidat met en place des outils pour **l'intérêt général**, afin de permettre le développement des territoires d'implantation en nouant des partenariats passant par des aides financières, logistiques à différentes associations. Le candidat participe à des initiatives d'intérêt général en permettant des traversées pour raison médicale avec l'INSEME ou en soutenant des opérations comme CorSeaCare.

Conclusion critère 3 – La Méridionale : La proposition du candidat est complète et bien développée.

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.

- **Points forts** ;

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.

- **Points faibles** :

Le candidat ne détaille un programme d'essai de technologie non carbonée, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

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)

Appréciation : L'offre remise est satisfaisante et permet de constater le réel engagement de la part du candidat en matière RSE.

Comparaison des offres :

Les offres des deux candidats sont complètes et répondent aux exigences du règlement de consultation.

Il ressort de l'offre de Corsica Linea que ce dernier souhaite s'imposer comme entreprise à missions tandis que La Méridionale s'inscrit déjà comme un armateur vertueux.

Les deux candidats ont noué des partenariats avec des entreprises et des établissements scolaires corses favorisant ainsi une démarche d'intérêt général.

Les deux candidats s'inscrivent dans une démarche respectueuse du droit des personnes notamment en matière de recrutement

En matière environnemental, La Méridionale comme Corsica Linea disposent du label Green Marine Europe, montrant un réel intérêt pour la préservation de l'environnement.

En revanche, au-delà des déclarations d'intention, aucun candidat ne détaille un programme d'essai de technologie non carbonée, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

Les deux candidats ont également mis en place des processus visant à agir avec responsabilité sur le marché.

La procédure mise en place par la Méridionale pour prévenir toute forme de corruption est plus aboutie que celle de Corsica Linea. Une charte d'achat responsable est mise en place au niveau du groupe possédant la Méridionale.

La Méridionale comme Corsica Linea se contentent de présenter 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.

Appréciation : L'offre remise par chacun des candidats est satisfaisante et permet de considérer un réel engagement.

Annexe Lot n° 3 – Tableau d'analyse des modifications du projet de contrat

Les principales modifications apportées par le candidat dans le projet de contrat sont les suivantes :

- **Article 10.1** - Introduction de cas de circonstances exceptionnelles ou imprévues : les hypothèses présentées par le candidat sont très larges (par exemple changement de législation ou de réglementation, blocages de ports ou des navires du délégataire par des actions extérieures). Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.1** - Ajout d'une clause « Covid-19 » : la Covid-19 ne devrait pas avoir un traitement différencié des autres pandémies. Cet ajout devra faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.1** - Mise en place d'un mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburants. Le candidat propose que ce mécanisme ne puisse être mis en place qu'avec l'accord du délégataire. Cet ajout modifie le mécanisme initialement prévu (possibilité de mise en place d'un mécanisme de mutualisation des coûts par le délégant sans que le délégataire ne puisse s'y opposer). Ce point devra être discuté avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.2** – Introduction d'une hypothèse de rencontre entre les parties au terme de la première année complète d'exécution de la convention pour fait un point sur la réalisation des objectifs permettant des gains d'efficacité et le niveau d'engagement du délégataire relatif aux consommations des navires exploités. Ce point sera à discuter au cours des négociations dès lors qu'une période d'un an semble *a priori* trop courte pour réaliser les bilans évoqués.
- **Article 10.3** – Création d'un cas de rencontre spécifique concernant les modifications de réglementations environnementales sur l'exécution du service. Si cet ajout est admissible, les modalités devront être discutées en cours de négociations avec le candidat ;
- **Article 12** – Ajout par le candidat de l'adverbe notamment lui permettant d'avoir recours à des prestataires extérieurs autres que l'hypothèse d'indisponibilité d'un navire. Le candidat devra expliciter en phase de négociations les hypothèses qu'il vise ;

- **Article 13** – Ajout par le candidat d'un cas de fortune de mer comme cas d'exonération de sa responsabilité. Ce point devra être discuté avec le candidat en phase de négociations, l'hypothèse de fortune de mer ne signifiant rien juridiquement ;
- **Article 15** – Modification par le candidat de la clause relative au règlement des litiges ;
- **Article 16** – Traitement par le candidat des rotations reprogrammables et des rotations supplémentaires. Les modifications apportées par le candidat à cet article devront faire l'objet d'échanges en cours de négociations ;
- **Article 24** – Introduction comme cas de force majeure de tout mouvement social. Cette rédaction étant beaucoup trop large, elle devra être discutée avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 29** – Bénéfice raisonnable / pris en charge des coûts indirects –Cet ajout sur la notion de bénéfice raisonnable ne se retrouve pas dans les offres concernées. La notion « estimé » semble problématique. La formulation initiale était une reprise des termes de la Commission. Les couts indirects doivent aussi être ventilés selon des clefs analytiques pour avoir une vision du coût complet des services (la formulation est ambiguë. L'objectif est de ne pas avoir une section analytique retraçant les coûts indirects). – Ce point devra être discuté avec le candidat en phase de négociations
- **Article 43** – Suppression par le candidat du régime des biens de retour/reprise/propres. Ce point devra faire l'objet d'échanges au cours des négociations.
- **Article 49.1** – Modification du régime financier des biens de retour. La modification du candidat devra faire l'objet d'une discussion en cours de négociations ;
- **Article 49.2 et article 49.3** – Modification du régime financier des biens de reprise et des biens propres. La modification du candidat est incomplète (le candidat n'incluant pas dans sa proposition la déduction des éventuelles subventions versées par la Collectivité) et devra faire l'objet d'un échange en cours de négociations ;
- **Article 50** – Suppression par le candidat de la possibilité pour la Collectivité de reprendre les contrats d'affrètement. Ce point devra être discuté en cours de négociations ;
- **Article 51** – Introduction de la prise en charge au titre de l'indemnité de résiliation des pertes subies. Ce point devra être discuté au cours des négociations, étant beaucoup trop large ;
- **Article 53** – Introduction d'un cas de résiliation pour force majeure. La rédaction proposée par le candidat devra faire l'objet d'échanges en cours de négociations, étant beaucoup trop large.

Le candidat ayant apporté un certain nombre de modifications impactant l'exécution de la future convention, ces points devront nécessairement être discutés au cours de négociations et ne sont pas admissibles en l'état.

IV.4. Lot n° 4 – Marseille - Propriano

	Dénomination	Structure juridique
Candidat 1	Corsica Linea	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d'Ajaccio sous le numéro RCS B 815 243 852
Candidat 2	La Méridionale	SA à CA au capital de 1.980.000 € immatriculée sous le numéro 057 801 730 RCS Marseille

IV.4.1. Candidat n°1 – Corsica Linea

Critère 1 du règlement de la consultation - Valeur Technique des Offres

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'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).

➤ Présentation de l'outil naval

Concernant le nombre de navires, le candidat propose dans l'annexe 3 – Outil naval – l'utilisation des navires suivants :

Corsica Linea présente 9 navires soit 7 navires rouliers de type Ro PAX et 2 ferries.

- RoPAX : A Gaelotta, Paglia Orba, Pascal Paoli, Vizzavona, A Nepita, Monte d'Oro, Jean Nicoli ;
- Ferries : Daniele Casanova, Méditerranée.

Navire	Type	Année	Pavillon	IMO	Classe	Paris MoU	Propriété
Corsica Linéa							
Vizzavona	RoPax	1999	FR	9138006	RINA - OK	White	Affrété
A Nepita	RoPax	2002	FR	9211511	DNV - OK	White	Affrété
Pascal Paoli	RoPax	2003	FR	9247510	BV - OK	White	Affrété
A Galeotta	RoPax	2022	FR	9891749	RINA - OK	White	Affrété
Paglia Orba	RoPax	1994	FR	9050826	BV - OK	White	Propriété
Jean Nicoli	RoPax	1998	FR	9161948	DNV - OK	White	Propriété

Monte d'Oro	RoPax	1991	FR	8911516	BV - OK	White	Propriété
Danièle Casanova	Ferry	2002	FR	9230476	BV - OK	White	Propriété
Méditerranée	Ferry	1989	FR	8705395	BV - OK	White	Propriété

Les contrats d'affrètement sont communiqués en annexe 14.

Corsica Linea est propriétaire des navires suivants : Jean Nicoli, Paglia Orba, Monte d'Oro, Danièle Casanova, Méditerranée.

Pavillon : L'ensemble des navires présentés par le candidat portent le pavillon français.

Classification : L'ensemble des navires sont suivis en classe par des sociétés de classification membre de l'International Association of Classification Societies (IACS), de plus reconnues par les autorités du pavillon français (BV, DNV, RINA).

Port state control : Inspections par le « Port state control » rare. Aucun des navires présentés par les candidats n'a fait l'objet d'une détention dans les 36 derniers mois (statut « white » d'après les conditions de Paris MoU).

Tous les navires sont actuellement en classe avec des échéances d'inspection et de renouvellement suivies correctement par le candidat

Le candidat ne précise pas les codes et conventions dans la documentation technique. Ces éléments conditionnent l'obtention du permis de navigation. Les navires disposant tous de permis de navigation, il est possible de considérer que la condition de la conformité aux codes et convention est remplie.

Concernant l'affectation des navires, les navires présentés par **Corsica Linea** seront affectés de la manière suivante :

	Affectation des navires par ligne				
	AJA	BIA	PVC	PRO	ILR
A Galeotta	32%	31%			
GNL 2		28%			
Pascal Paoli	40%	27%			
Vizzavona	7%	2%			
Paglia Orba	1%	1%		74%	14%
Mont d'Oro				7%	86%
A Nepita	18%	7%	2%	7%	
Jean Nicoli	3%	4%	52%	12%	
Méditerranée			46%		
	101%	100%	100%	100%	100%

Extrait Offre Groupement – Annexe 3 – Tableau récap de l'outil naval Lot 4 CL

Faible besoin fret mais besoins passagers importants. Le candidat propose Paglia Orba qui répond à cette double demande et permet de faibles émissions de CO2 sur cette ligne, parfaitement en ligne avec la vitesse de navigation du navire.

Concernant l'adéquation avec les besoins fret, Corsica Linea indique que son offre représente 390 % du besoin.

➤ Adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires

Concernant Corsica Linea :

	Vizzavona	Méditerranée	Paglia Orba	Pascal Paoli	A Galeotta	Danielle Casanova	Monte d'Oro	A Nepita	Jean Nicoli
Année de livraison	1999	1989	1994	2003	2022	2002	1991	2002	1998
Type	Cargo Mixte RoPax	Navires à passagers	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Navire roulier à passagers	Navire à passagers	Cargo Lixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax
Nombre de ponts	3	1	3	3	4	1	3	4	3
Nb de moteurs	4	4	4	4	2	4	4	4	4
Puissance unitaire (KW)	5 760 kw	8 942 Kw	4 930 kw	9 450 kw	11 7000 kw	9 450 KW	14 800 kw	11 520 kw	11 120 Kw
Vitesse (nds)	21 nds	23 nds	2N nds	24 nds	23 nds	24,5 nds	19 nds	21 nds	24 nds
Vitesse en mode dégradé (nds)	12 nds	18 nds	16 nds	18 nds	19 nds	12 nds (1 moteur)	16 nds	17 nds	21 nds

Les navires disposant d'une vitesse inférieure ou égale à 20 nœuds disposent d'une très faible marge pour effectuer des rotations dans les délais indiqués au titre du sous-critère 2. Ainsi, les navires répondent aux exigences strictes du règlement de consultation mais peuvent en pratique donner lieu à des retards.

Age : Aucun règlement technique ou norme n'impose une durée de vie dans le cadre d'un projet de construction de navire. La contrainte qui guide les concepteurs et les constructeurs de navire est d'ordre économique dans la mesure où l'investissement que représente l'acquisition d'un navire est important ce qui impose une durée d'exploitation suffisamment longue pour que l'investissement soit rentable.

Pour répondre à cette contrainte économique, les concepteurs et les chantiers navals de navires en acier étudient et construisent les navires en considérant une durée de vie minimale de 30 ans à partir de la date de livraison.

La capacité réelle d'un navire à être exploité sur une durée de 30 ans est conditionnée par les conditions d'emploi du navire et donc par l'entretien que l'armateur du navire fera. Dans la mesure où l'entretien est correctement fait, où la structure du navire (suivi par la société de classification), où les disponibilités de pièces de rechange ne condamne pas des équipements irremplaçables (à coût raisonnable) à bord et si aucune évolution de la réglementation applicable n'impose un retrait du service du navire, il est envisageable d'exploiter un navire jusqu'à 40 ans.

Parmi les navires présentés par les candidats, deux navires sont âgés de plus de 30 ans (Méditerranée, 34 ans et Monte d'Oro 32 ans). Les éléments transmis par les candidats avec leurs offres (certificats de classe) et les vérifications menées sur les sites de suivi des navires de commerce (Equasis, site des sociétés de classification) ne montrent pas de points justifiant l'arrêt du navire pour les inspecteurs de la classe, le pavillon ou les inspecteurs du « Port state control ».

Il faut cependant souligner que les navires âgés nécessitent des travaux de maintenance ou de remise à niveau plus importants et plus coûteux que les navires récents et ont des performances énergétiques moindres.

Concernant les caractéristiques des navires de Corsica Linea :

Navire	Type	Longueur	Largeur	TE max	Dwt
Corsica Linea					
Vizzavona	RoPax	188,30	34,80	6,30	8 111
A Nepita	RoPax	203,24	25,00	6,60	5 509
Pascal Paoli	RoPax	176,00	33,80	6,50	7 335
A Galeotta	RoPax	206,60	28,20	6,70	6 882
Paglia Orba	RoPax	165,80	29,43	6,68	6 073
Jean Nicoli	RoPax	200,65	25,80	6,80	5 150
Monte d'Oro	RoPax	145,30	27,80	6,31	4 155
Danièle Casanova	Ferry	176,00	37,70	6,71	3 788
Méditerranée	Ferry	165,54	29,40	6,40	3 485

Conclusion critère 1, sous-critère n°1 : Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences réglementaires en vigueur à la date de remise des offres. Le candidat communique ses contrats d'affrètements en annexe 14.

Il faut souligner que, la plupart des réglementations applicables aux navires n'étant pas rétroactives, on relève des différences entre les navires en fonction de leurs âges sans pour autant que ces différences ne soient opposables au candidat.

Le candidat dispose au sein de sa flotte des navires âgés de 30 ans. Même si aucune règle technique n'impose une durée de vie aux navires, l'âge de ces derniers à une incidence en matière d'entretien et de maintenance.

Cependant, certains navires mis à disposition par le candidat ne disposent pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport) ou estimées nécessaires (vitesse). Cet élément est à prendre en considération mais ne constitue pas une réponse inadaptée au besoin de la DSP.

Toutefois, nous n'identifions pas de non-conformité dans la mesure où il ne s'agit pas d'un unique navire affecté à un lot, le candidat peut en fonction des besoins faire des changements. La documentation technique remise par le candidat ne fait cependant pas état de cette organisation. Cet élément est à prendre en considération mais ne constitue pas une réponse inadaptée au besoin de la DSP.

Le candidat ne propose pas de navire équipé d'un système de propulsion non carboné, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

Appréciation globale : le candidat répond de manière satisfaisante aux exigences de la consultation.

L'offre du candidat est très détaillée. Des clarifications de la part du candidat sont néanmoins attendues en phase de négociations.

2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux fréquences et horaires au regard des spécifications de l'annexe 1 :

- Fréquences minimales (passagers, convoyeurs, marchandises) : Etant donné le nombre de navires présentés par le candidat, les fréquences de départ pour l'ensemble des lots étudiés sont respectées.

- Rotations supplémentaires
- Horaires de départ et d'arrivée : Respect des horaires (vitesse / engagement sur horaires)

Ligne Marseille - Propriano (Lot n° 4)	Spécifications du DCE	Candidat
Fréquences minimales passagers et convoyeurs	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)	Novembre à Mars : 6 rotations/semaine en dehors des périodes de vacances scolaires – Hiver/Toussaint/Noël – (7 rotations/semaine prévues)
Fréquences minimales marchandises	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)	Novembre à Mars : 6 rotations/semaine en dehors des périodes de vacances scolaires – Hiver/Toussaint/Noël – (7 rotations/semaine prévues)
Rotations supplémentaires	10 rotations / 20 traversées	10 rotations / 20 traversées – date de réalisation pré identifiée par le candidat
Horaires	Départ entre 18h30 et 20h00 Arrivée entre 06h00 et 08h00 Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire	Départ à 18h30 Arrivée entre 6h45 et 7h Candidat propose un horaire hivernal et un horaire estival

Le nombre de rotations proposées est conformes au cahier des charges au moins 156 rotations annuelles, soit 3 rotations par semaine en dehors de la période creuse hivernale.

Concernant la phase hivernale (novembre à mars), le candidat propose de supprimer la rotation du vendredi une semaine sur deux durant la phase hivernale de novembre à mars.

Le candidat propose un repositionnement des rotations non effectuées pendant la période hivernale les samedis de juillet de 2023 à 2029.

Concernant les rotations supplémentaires, le candidat propose des dates de réalisation (dates cibles visées dans l'offre qui correspondent à la période la plus chargée en fret allant de début mai à mi-septembre avec un départ le jeudi). Le candidat identifie 6 traversées supplémentaires en 2023, en 2024, en 2027, en 2028 et en 2029, 7 traversées supplémentaires en 2025 et 5 traversées supplémentaires en 2026.

Concernant les horaires, le candidat propose :

Les horaires proposés sont conformes aux attentes du cahier des charges avec des départs entre 18h30 et 20h00 et des arrivées entre 7h00 et 8h00.

Les horaires proposés sont comme suit :

- Marseille - Propriano
 - Départ : 18h45
 - Arrivée : 7h00
- Propriano - Marseille
 - Départ : 18h30
 - Arrivée : 7h30

La durée des traversées de semaine est donc entre 12h15 et 13h00.

Le candidat précise qu'un nombre de rotation hivernales peut ne pas être réalisée avec un repositionnement pendant la saison estivale pour atteindre le quota de 365 rotations annuelles.

Conclusion Critère 1, sous-critère n° 2 : La proposition du candidat répond aux exigences du règlement de la consultation concernant les fréquences et les horaires. Le candidat propose de mobiliser plusieurs navires de sa flotte afin d'assurer la DSP en fonction des besoins.

Le candidat propose la réalisation de rotations supplémentaires pour les périodes les plus chargées en fret.

Le Monte d'Oro ayant une vitesse maximale de 20 nœuds pouvant assimiler un retard sans avoir les capacités de le compenser pendant la traversée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante et l'organisation du planning des traversées et des rotations est claire.

3. Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Le sous-critère 3 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers : 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.

Concernant Corsica Linea

Navire	Fret	Fauteuils	Cabines	Lits	PMR
Corsica Linea					
Vizzavona	2440	237	147	450	2
A Nepita	1923	83	172	665	4
Pascal Paoli	2300	44	169	580	4
A Galeotta	2559	82	220	878	6
Paglia Orba	2050	47	142	494	1
Jean Nicoli	2000	175	199	804	3
Monte d'Oro	1482	0	204	515	3
Danièle Casanova	810	320	470	1880	4
Méditerranée	827	574	496	1660	4

Le besoin exprimé par la DSP était d'avoir au sein des navires deux cabines PMR et la possibilité d'accueillir six passagers sanitaires.

A l'exception du Paglia Orba (1 seule cabine PMR), l'ensemble des navires présentés par les différents candidats répondent au minimum imposé (2 cabines PMR).

Ceci implique que certains passagers sanitaires soient accueillis dans des cabines normales ce qui est susceptible de représenter un problème pour le cas où l'ensemble des passagers sanitaires sur un même voyage seraient des personnes à mobilité réduite.

Il est cependant loisible au candidat en fonction du besoin en cabines PMR/ passagers sanitaire de permuter les navires afin de répondre au besoin. Précisons cependant que rien dans la documentation technique remise par le candidat n'envisage cette réorganisation.

Conclusion Critère 1, sous-critère n° 3 : Les navires présentés par les candidats correspondent aux exigences associées à l'accueil de chauffeurs, passagers sanitaires.

Un des navires proposés ne répond pas aux exigences de deux cabines PMR.

Ces éléments peuvent poser une difficulté quant à l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers.

Pendant, rien n'interdit au candidat de procéder à une réorganisation des bateaux pour satisfaire un besoin ponctuel en cabinet PMR ou passagers sanitaires. Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante. Néanmoins, la documentation remise par le candidat ne précise pas son organisation pour faire face à un manque de cabines PMR. Des clarifications de la part du candidat sont attendues en phase de négociations.

2. Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Le sous-critère 4 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers :

- 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...)

➤ Services aux usagers

Navire	Restaurant	Bar	Magasin	Salle spectacle
Corsica Linea				
Vizzavona	330 m2	390 m2	0 m2	0 m2
A Nepita	500 m2	460 m2	0 m2	0 m2
Pascal Paoli	480 m2	260 m2	0 m2	0 m2
A Galeotta	730 m2	550 m2	44 m2	0 m2
Paglia Orba	320 m2	345 m2	0 m2	0 m2
Jean Nicoli	770 m2	470 m2	50 m2	0 m2
Monte d'Oro	360 m2	325 m2	0 m2	0 m2

Danièle Casanova	1970 m2	780 m2	150 m2	250 m2
Méditerranée	790 m2	690 m2	50 m2	270 m2

Sont détaillés les services suivants :

- **Restauration** (déploiement de nouveaux services entre 2017 et 2020 sur les bateaux présentés à l'annexe 3 - Outil naval - circuits courts et de saison) : mise en place d'une offre variée, allant des espaces de snacking aux menus préparés par un chef étoilé. Corsica Linea s'engage à favoriser une économie en circuit court ;
- **Service hôtelier** : offre variée allant des lits superposés aux cabines de luxe, des salons fauteuils sont disponibles ;
- **Espaces de loisirs** : diffusion d'événements sportifs, animations, accès gratuits à des vidéos grâce au réseau WIFI ;
- **Service médical** : infirmerie avec un personnel disposant d'une formation médicale. L'infirmerie est équipée afin de permettre la réalisation des premiers soins. En cas de besoins : recours au Centre de Consultation Médicale Maritime – CHU de Toulouse ;
- **Services annexes** : chenil, consignes à bagages ;
- **Modalités de réservation et d'information des passagers et mesures prises pour éviter les retards** : sites internet disposant du dispositif de paiement en ligne sécurisé (3DSecure), courriels envoyés après chaque réservation comprenant le détail de la traversée ainsi qu'un lien pour effectuer des modifications, centre d'appel disponible 7j/7 sur une plage horaire étendue (du lundi au samedi de 8h à 20h30, dimanche et jours fériés de 9h30 à 18h00), un site internet pour les agences de voyages ;
- **Propreté des installations** : nettoyage quotidien, renouvellement après chaque traversée du linge de lit et de toilettes, nettoyage de fond réalisé lors des arrêts techniques des navires ;
- **Conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite** : les navires sont certifiés comme étant conforme aux normes.

Le candidat Corsica Linea fournit un service aux usagers complet prenant en compte les disparités financières pouvant exister entre les passagers. Un accès à des divertissements est prévu, mise en place d'une couverture WIFI à titre gratuit. La réservation peut se faire par l'intermédiaire de plusieurs plateformes. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

➤ Services en matière de fret

Concernant Corsica Linea :

- Concernant le transport de fret, Corsica Linea précise les éléments suivants :
 - Objectif de faire évoluer les unités de fret dans « un tout numérique » et notamment installation d'un portique à Marseille pour une gestion optimisée des unités fret, déploiement d'ETMS, mise en service d'un portail web dédié à destination des usagers de fret et outil de gestion informatique ;
 - Des projets sont en cours ou ont été finalisés en 2020 : fiabilisation de l'outil installé, avec le déploiement d'une application dédiée aux équipes pour un suivi en temps réel du chargement, interconnexion avec les systèmes d'information portuaire, développement d'interfaces numériques, mise en place d'une GED et d'outil de reporting ;

- Processus du traitement du fret bien détaillé (déclaration de volume, traitement sur le port, réception de l'équipement, réclamations). Le but étant d'optimiser le chargement au fil de l'eau ;
- Objectif de 0 remorque à quai : travail en amont avec les transporteurs en cas de non-disponibilité d'un navire (notamment réorientation vers un autre port le jour même, en privilégiant le transport de remorques non urgentes le week-end et en remplaçant un navire impacté par un autre navire). Le but étant de sortir de cycle journalier pour un cycle hebdomadaire ;
- Mise en place de groupes de travail associant chargeurs et experts en logistiques. Réunion trimestrielle avec la présence du Président, des Directions Exploitation et Fret, ainsi que tous nos responsables d'agences portuaires.

Le candidat propose un traitement dématérialisé des unités fret, un processus de traitement détaillé pour optimiser le chargement. Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai. L'offre propose répond aux exigences de la consultation.

➤ Sécurité à bord de l'outil naval

Corsica Linea développe les exercices de sécurité mise ne place à bord : chaque navire réalise un exercice d'abandon et un exercice hebdomadaire d'incendie (environ 3 à 5 exercices par semaine).

Sont également détaillées les consignes de sécurité aux passagers : diffusion générale par la passerelle et informations pratiques affichées. Des systèmes d'alerte sont également prévus pour l'évacuation des PMR et des passagers sourds et malentendants.

Concernant les situations d'urgence, des personnels sont d'astreinte 24h/24h et peuvent contacter la cellule d'urgence. Des exercices réguliers sont organisés. En outre, un centre d'appel avec un numéro vert est constitué pour informer les familles.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d'affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prise en compte.

Le candidat fournit une description très complète des services proposés aux usagers (fret et passagers).

➤ Continuité du service public

Ce critère est évalué au regard de la qualité de l'organisation proposée pour assurer la continuité des services, y compris le service social et solidaire, tel que visé en annexe 6 – Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles et mesures prises pour assurer le service social et solidaire.

Le candidat présente :

- **Présentation du plan d'information des usagers en cas de situation perturbée** (système d'information « info trafic » avec des « flashes infos », système d'information individuel et ciblé via ses SMS et courriel) exemple à l'appui ;
- **Les modalités de réservation et de modifications** : site web, centre d'appels et site internet B to B pour les agences de voyages ;
- **Les modalités de gestion des réclamations**
 - Pour les clients frets : échange afin de trouver des alternatives permettant d'assurer le service de transport de fret tout en minimisant les effets d'une

perturbation. Au départ de Corse : embarquement d'un port différent en retardant l'horaire de départ pour donner aux transporteurs le temps de s'y rendre. Au départ de Marseille : réorientation vers un autre port et prise en charge compensatrice ;

- Pour les clients passagers : service relations consommateur enregistrant les réclamations des clients et fournit une réponse adaptée. Prise de contact avec le service des relations commerciales par mail, site internet, courrier, formulaire de réclamation.

Délai de réponse maximum est de 15 jours entre la réception de la réclamation et l'envoi d'une réponse.

- **Les modalités d'indemnisation** : réglementation issue du Règlement UE n° 1177/2010 du 24 novembre 2010. Quand un retard est de plus de 90 minutes : collation et rafraîchissements. En cas d'annulation de la traversée : hébergement ou indemnisation (80 euros/personne pour une durée maximum de 3 nuits), retard à l'arrivée de plus de 3 heures donne lieu à une indemnisation minimale équivalente à 25% ;
- **L'accueil des passagers à mobilité réduite** : plusieurs modalités de communication (numéro de téléphone, adresse électronique, procédure permettant d'identifier le niveau de handicap et de transférer ces informations aux ports concernés) ;
- **Les actions garantissant le service social et solidaire** (accord dit d'alerte sociale et de prévention des conflits signé en 2016) : le but de cet accord est de limiter l'impact sur les perturbations sur les usagers (passagers et fret). Ainsi, cet accord met en place, une obligation d'information de la Direction, qui s'engage à recevoir dans un délai restreint les partenaires sociaux pour trouver une solution avant le dépôt d'un préavis de grève.

L'organisation proposée pour assurer la continuité des services est bien détaillée, le candidat présentant plusieurs navires pour assurer le service et sa continuité sur cette ligne. Le candidat s'engage sur la fiabilité de la ligne. Il met en avant le dialogue social en détaillant bien l'organisation permettant de préserver ce dialogue.

Conclusion critère 1 – sous-critère 4 – Corsica Linea :

Le candidat présente un ensemble d'éléments permettant de considérer que les conditions du sous-critère 4 relatif à la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers, sont remplies.

En effet, le candidat fournit un service aux usagers complet avec un accès à des divertissements et la mise en place d'une couverture WIFI. Le service de réservation mis en place est bien détaillé. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les modalités d'information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées, permettant d'assurer la continuité des services publics.

Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai.

L'offre proposée répond aux exigences de la consultation. Le traitement du candidat des services fret est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

L'argumentation du candidat est plus développée pour les particuliers que pour les usagers professionnels. L'ensemble des éléments apportés par le candidat sont relatifs aux particuliers et les éléments de frets sont présents mais moins détaillés.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d’affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prises en compte.

Les modalités d’information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées.

Appréciation globale : l’offre du candidat est satisfaisante. Les éléments fournis par le candidat sont suffisamment détaillés et clairs pour considérer que la qualité des services aux usagers est suffisante.

Conclusion Générale critère 1 :

- Points forts :

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.

- Points faibles :

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

Appréciation globale du critère 1 : Offre satisfaisante.

Critère 2 du règlement de la consultation – Montant de la compensation financière

Préambule à l’analyse financière :

Afin de pouvoir analyser convenablement la robustesse et cohérence du plan d’affaires prévisionnel des candidats (sous-critère 2 du critère 2) , il a été nécessaire de procéder à un arbitrage dans le but de décider de la base de comparaison la plus solide et fiable pour challenger les plan d’affaires communiqués par les candidats au titre de l’annexe 9. Les données historiques (2020 et 2021) ayant été affectées par la pandémie de Covid19, et le prévisionnel 2022 communiqué ne semblant pas suffisamment fiabilisé car présentant certaines incohérences (existence de recettes autos dans le périmètre SIEG, existence de recettes et de charges de mise à disposition des espaces n’existant pas dans l’annexe 9 transmise aux candidats, etc.), la solution retenue pour l’analyse du sous-critère 2 a été de se référer aux estimations 2023-2030 préparées par le Consultant sur la base d’entretiens conduit avec l’OTC afin de définir au mieux un plan d’affaires prévisionnel sur la durée des DSP. C’est donc sur cette base que les comparaisons avec les offres des candidats ont pu être faites.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

3. Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 146,0 M€. Cela correspond à une moyenne annuelle de 18,2 M€, soit 2,9 M€ de plus que la compensation estimée au titre de l'exercice 2022 pour ce même lot (+18,9%).

Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation estimée au titre de l'exercice 2022.

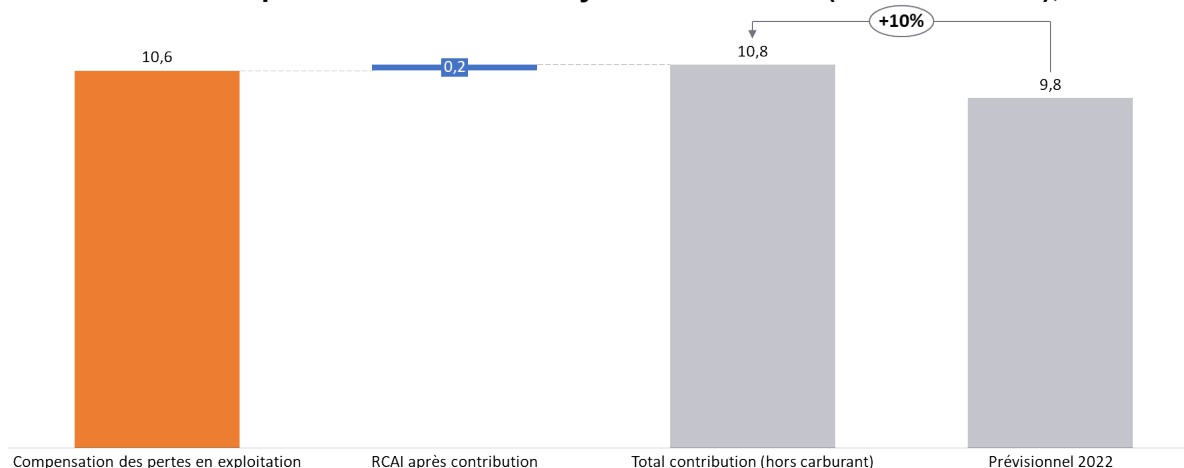
En M€	Prévisionnel 2022	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	8,0	7,9	-0,1	-1,7%
Compensation carburant	4,8	7,5	+2,7	+57,5%
Compensation investissement	1,8	2,9	+1,1	+59,2%
Compensation totale	14,6	18,2	+3,7	+25,2%

La hausse globale de la compensation s'explique par plusieurs facteurs :

- La compensation liée au carburant proposée est supérieure de 57,5% à la compensation carburant estimée pour 2022. Cela s'explique par une hausse des prix des carburants et par un mix de carburants choisis par le candidat plus coûteux.
- La compensation liée à l'investissement proposée est supérieure de 59,2% à la compensation investissement estimée pour 2022. Cela s'explique par des coûts de mise à disposition et d'affrètement en hausse.
- La compensation d'exploitation est quant à elle en ligne avec la compensation d'exploitation estimée pour 2022 (-1,7%).

Les montants de compensation annuels demandés par le candidat sur la période sont approximativement linéaires (entre 17,7 M€ en 2026 et 19,1 M€ en 2023).

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 10,6 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,2 M€, soit 1,6% de la compensation (hors carburant) demandée.** Avec un chiffre d'affaires SIEG moyen sur la période de 10,9 M€, **cela correspond à une marge d'exploitation de 1,5%.**

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – Corsica Linea :

La compensation moyenne annuelle demandée par Corsica Linea s'élève à 18,2 M€, soit 25,2% de plus que la compensation estimée pour l'année 2022.

Les composantes de la compensation liées au carburant et à l'investissement portent cette hausse : respectivement +57,5% et +59,2%.

Le montant de compensation demandé par Corsica Linea est donc peu satisfaisant, car largement supérieur au montant prévisionnel 2022. Cette augmentation semble s'expliquer en grande partie en raison des prix du carburant (augmentation du prix du carburant, nouvelles normes écologiques en matière de carburants).

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car présentant un niveau de compensation largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+25,2%) sans pour autant que le niveau de justification d'une telle augmentation soit suffisamment détaillée

1. Sous critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'offre du candidat appelle les points de vigilance suivants, constituant autant de points à éclairer en phase de négociation :

- Le compte de résultat prévisionnel du candidat est équilibré, en grande partie grâce au niveau de compensation très élevé demandé par le candidat (voir sous-critère 1), mais semble tout de même précaire : il présente un léger bénéfice de 1,3 M€ sur la période 2023 - 2030

Le compte de résultat prévisionnel hors carburant est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Recettes périmètre SIEG #1	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	22,3
Recettes périmètre SIEG #2	6,5	6,5	6,5	6,7	6,5	6,5	6,5	6,5	52,3
Total Autres Recettes	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	12,7
Total Recettes	10,8	10,9	10,8	11,1	10,9	10,9	10,9	10,9	87,3
Total coûts de personnel	(7,8)	(7,1)	(8,0)	(7,0)	(7,0)	(7,6)	(7,2)	(7,2)	(59,0)
Total frais commerciaux	(1,3)	(1,3)	(1,3)	(1,3)	(1,3)	(1,3)	(1,3)	(1,3)	(10,5)
Total charges d'exploitation	(10,0)	(9,2)	(10,7)	(9,7)	(9,8)	(10,4)	(9,8)	(9,8)	(79,4)
EBE / EBITDA - avant contribution	(8,3)	(6,7)	(9,1)	(7,0)	(7,3)	(8,3)	(7,4)	(7,4)	(61,6)
Coût de mise à disposition des navires	(2,2)	(2,6)	(3,0)	(1,8)	(1,6)	(2,7)	(2,6)	(2,6)	(19,1)
Coût d'affrètement des navires	(1,3)	0,0	(0,6)	(0,9)	(1,2)	0,0	0,0	0,0	(4,0)
RÉS EXPLOIT / EBIT - avant contribution	(11,8)	(9,3)	(12,7)	(9,6)	(10,1)	(11,0)	(10,1)	(10,1)	(84,8)
RCAI - avant contribution	(11,8)	(9,3)	(12,7)	(9,6)	(10,1)	(11,0)	(10,1)	(10,1)	(84,8)
Total contribution	11,4	10,4	11,5	10,6	10,7	10,6	10,5	10,5	86,1
RCAI - après contribution	(0,4)	1,1	(1,3)	0,9	0,6	(0,4)	0,4	0,4	1,3

Le tableau suivant présente quelques ratios par traversée (charges, revenus et coûts de mise à disposition/d'affrètement), par passager (recettes/passager) et par unité de fret (recettes/mètre linéaire) et donne une comparaison avec ces mêmes ratios issus des estimations.

Sur 2023-2030	Modèle prévisionnel	Corsica Linea	
	Montant	Montant	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 496	-0,3%
Nombre de passagers	437 992	553 340	+26,3%
Nombre de mètres linéaires de fret (en ml)	548 592	647 580	+18,0%
Nombre d'autos-passagers	171 368	206 363	+20,4%
Charges par traversée (en K€)	51,52	59,66	+15,8%
Revenus par traversée (en K€)	27,25	34,98	+28,4%
Coûts de mise à disposition/d'affrètement par traversée (en K€)	6,12	9,28	+51,7%
Recettes par passager (en €)	66	66	-0,2%
Recettes par mètre linéaire de fret (en €)	40	35	-12,2%
Recettes par auto-passager (€)	51	75	+48,8%

Il apparaît que les estimations du nombre de traversées du candidat et de l'OTC sont similaires sur la période 2023-2030.

L'analyse qui suit permettra d'explicitier et de mettre en perspective avec les résultats économiques prévus les principales variations observées sur ce tableau.

- Le candidat n'a pas par ailleurs communiqué de bilan comme le stipulait le guide de rédaction des offres au plan financier.

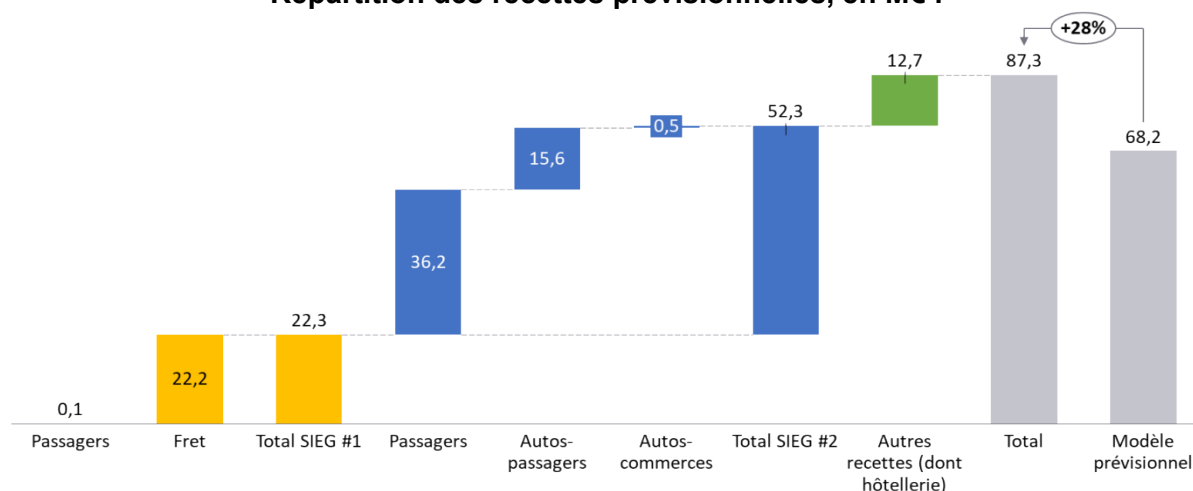
Il n'a donc pas été possible d'apprécier les principaux postes tels que les biens, les capitaux propres, la politique de financement ; limitant les capacités d'analyse sur la robustesse et cohérence de l'offre proposée. Il conviendra de demander au candidat des compléments d'informations.

A noter que l'absence de constitution d'une société dédiée peut expliquer la difficulté à identifier un bilan (du fait de l'absence de capitaux propres injectés dans le contrat).

- Les clés d'imputation choisies par le candidat entre les périmètres SIEG et commercial ne sont pas justifiées, alors même qu'elles impactent directement l'équilibre économique ainsi que le calcul de la compensation demandée.
- I. Les recettes prévues par le candidat sont largement supérieures au niveau attendu, en raison d'effets volumes et prix combinés sur le fret et les passagers transportés.

Les recettes présentées par le candidat relèvent de deux périmètres distincts : le périmètre SIEG #1 et le périmètre SIEG #2. Le total des recettes prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 87,3 M€, soit 28,0% de plus que le total des recettes estimé dans le modèle prévisionnel. Les recettes présentées par Corsica Linea sont réparties comme suit.

Répartition des recettes prévisionnelles, en M€ :



Les recettes SIEG #1 représentent donc 25,5% du total des recettes prévisionnelles, et les recettes SIEG #2 59,9%. L'ensemble des autres recettes est également considéré comme une recette SIEG.

Le surplus de recettes prévisionnelles présenté par le candidat par rapport aux estimations s'explique par :

- Un nombre d'autos-passagers plus important (+20,4%) couplé à des recettes par auto-passager également plus importantes (+48,8%) ;
- Des volumes de passagers et de fret plus importants (respectivement +26,3% et +18,0%) malgré des recettes par passager et par mètre linéaire inférieures (respectivement -0,2% et -12,2%).

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de recettes prévu par le candidat.

- a) Les recettes liées au transport de passagers (dont autos-passagers) sont largement supérieures au niveau attendu, en raison d'un volume de passagers et d'autos-passagers largement supérieur au niveau prévu.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG #1	0,1	0,1	+0,0	+19,4%
dont PAX médicaux	0,1	0,1	+0,0	+19,4%
SIEG #2	37,4	51,8	+14,4	+38,5%
dont passagers	28,7	36,2	+7,5	+26,2%
dont autos-passagers	8,7	15,6	+6,9	+79,1%
Total	37,5	51,9	+14,4	+38,4%

Corsica Linea prévoit des recettes liées au transport de passagers de 51,9 M€ sur la période 2023-2030, soit 38,4% de plus qu'estimé. Les hausses observées sont dues à des nombres d'autos-passagers et de passagers plus importants que prévu (voir plus haut).

- b) Les recettes liées au fret sont globalement en ligne avec les prévisions, malgré une répartition différente entre les autos-commerce et le reste du fret.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG #1	18,3	22,2	+3,9	+21,5%
dont mètres linéaires fret tracté	-	4,5	-	-
dont mètres linéaires fret non tracté	-	17,7	-	-
SIEG #2	3,7	0,5	-3,1	-86,1%
dont autos-commerces	3,7	0,5	-3,1	-86,1%
Total	21,9	22,7	+0,8	+3,6%

Corsica Linea prévoit des recettes liées au fret de 22,7 M€ sur la période 2023-2030, soit 3,6% de plus qu'estimé. Si elles sont donc globalement en ligne avec les prévisions, ces recettes sont réparties d'une manière différente. L'évolution constatée nécessite d'être justifiée par le candidat.

- c) Les autres recettes prévues par le candidat sont largement supérieures au niveau attendu, ce qui s'explique en partie par l'important surplus de passagers que le candidat prévoit de transporter.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Hôtellerie	8,6	9,9	+1,3	+15,5%
Autres	0,2	2,8	+2,5	+1140,5%
Total	8,8	12,7	+3,9	+44,0%

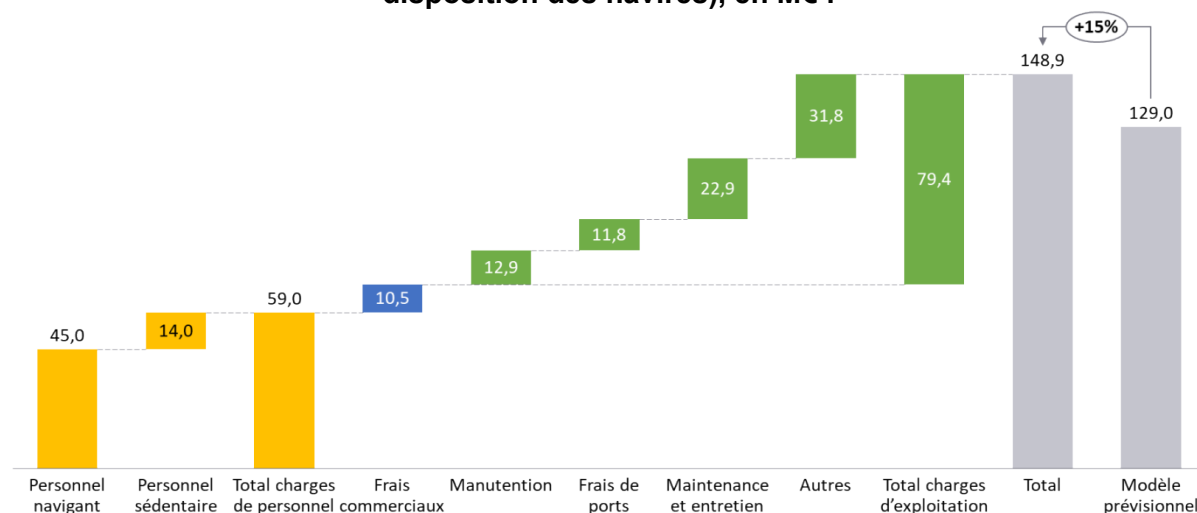
Corsica Linea prévoit un montant de 12,7 M€ pour ses autres recettes sur la période 2023-2030, soit 44,0% de plus qu'estimé. Si les recettes liées à l'hôtellerie peuvent s'expliquer par un plus grand volume de passagers, l'évolution des « autres recettes » nécessite une explication de la part du candidat.

- II. Les charges prévues par le candidat sont également largement supérieures au niveau attendu, mais reste globalement cohérentes avec le niveau de recettes annoncé par le candidat.

Les charges présentées par le candidat sont imputées à 100% au domaine SIEG.

Le total des charges (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires) prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 148,9 M€, soit 15,4% de plus que le total des charges estimé dans le modèle prévisionnel. Les charges présentées par Corsica Linea sont réparties comme suit.

Répartition des charges prévisionnelles (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires), en M€ :



Les charges de personnel représentent donc 39,6% du total des charges, les frais commerciaux 7,1%, et les charges d'exploitation 53,3%.

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de charges prévu par le candidat.

- a) Les charges de personnel prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, ce qui peut s'expliquer par les volumes plus importants qu'il prévoit de transporter.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Personnel navigant	39,0	45,0	+6,0	+15,4%
Personnel sédentaire (à terre)	14,0	14,0	+0,0	+0,3%
Total	53,0	59,0	+6,1	+11,4%

Corsica Linea prévoit des charges de personnel de 59,0 M€ sur la période 2023-2030, soit 11,4% de plus qu'estimé.

Le surplus de charges de personnel par rapport aux estimations s'explique par les plus grands volumes (passagers, fret et autos-passagers) que le candidat prévoit de gérer.

- b) Les frais commerciaux prévus par le candidat sont largement supérieurs au niveau attendu. Si une partie de cet écart peut s'expliquer par les plus grands volumes que le candidat souhaite transporter, cette seule raison ne permet pas d'expliquer entièrement la différence observée.

c)

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Frais commerciaux passagers	3,9	6,6	+2,7	+68,4%
Frais commerciaux autos	1,7	2,3	+0,6	+32,5%
Frais commerciaux fret	1,9	2,3	+0,3	+18,2%
Total	7,6	11,2	+3,6	+47,6%

Corsica Linea prévoit des frais commerciaux de 11,2 M€ sur la période 2023-2030, soit 47,6% de plus qu'estimé.

- d) Les charges d'exploitation prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu. Cela peut en partie s'expliquer par les volumes plus importants traités, mais l'augmentation de plusieurs postes nécessite une justification plus approfondie : manutention, approvisionnements, frais de structure, maintenance et entretien.

e)

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Manutention	11,6	12,9	+1,3	+11,2%
Frais de ports	11,7	11,8	+0,1	+0,9%
Entretien passagers	3,6	1,2	-2,4	-65,5%
Vivres (à commercialiser)	2,7	2,8	+0,1	+3,1%
Vivres pour l'équipage	2,6	2,9	+0,3	+12,1%
Approvisionnements	3,9	7,8	+3,9	+98,8%
Communication	1,4	1,2	-0,2	-15,1%
Assurances	3,4	4,0	+0,7	+19,9%
Informatique	2,0	2,7	+0,7	+32,6%
Impôts et taxes	2,0	1,8	-0,3	-13,8%
Frais de structure société délégataire	4,7	7,4	+2,7	+58,7%
Maintenance et entretien	18,9	22,9	+4,1	+21,5%
Total	68,5	79,4	+11,0	+16,0%

Corsica Linea prévoit des charges d'exploitation de 79,4 M€ sur la période 2023-2030, soit 16,0% de plus qu'estimé.

Plusieurs variations importantes par rapport aux estimations sont observées au niveau des charges variables et sont à expliciter par le candidat : les frais d'entretien passagers (-65,5%, soit -2,4 M€), les approvisionnements (+98,8%, soit +3,9 M€). Concernant les approvisionnements, une partie de la hausse observée peut s'expliquer par l'augmentation des prix des pièces à acheter et le caractère vieillissant de certains navires de la flotte. Néanmoins, ces aspects ne permettent pas de justifier un écart aussi important.

De plus, il convient également d'expliquer la différence observée au niveau des charges de maintenance et d'entretien (+21,5%, soit +4,1 M€). Celle-ci peut s'expliquer par la tendance haussière sur ce marché, en raison de l'augmentation des prix de l'énergie, des matières premières ainsi que de la main d'œuvre.

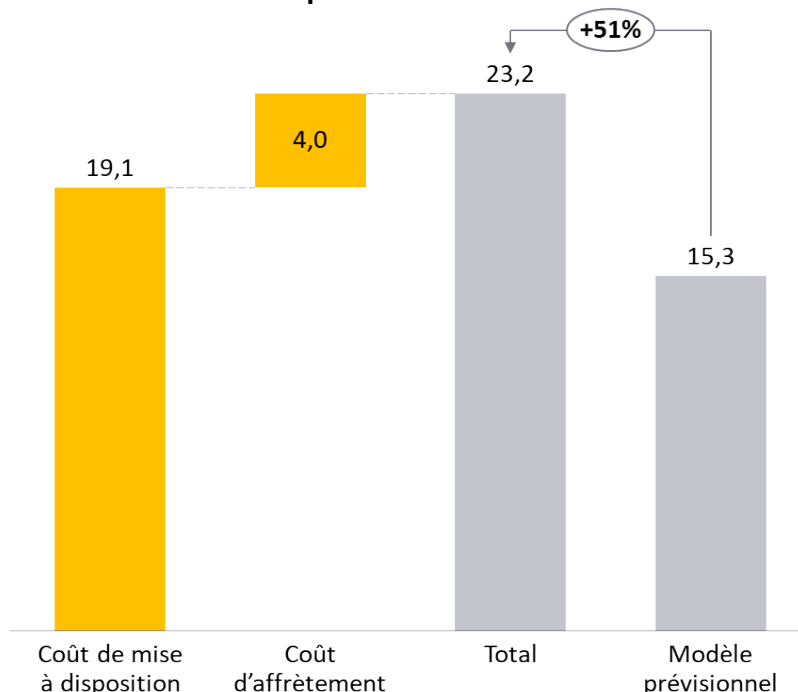
- III. Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévus par le candidat sont largement supérieurs au niveau attendu, ce qui pose la question de l'adéquation capacitaire des navires proposés par le candidat.

Le total des coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 23,2 M€, soit 51,6% de plus qu'estimé. Les coûts de mise à disposition représentent 82,6% du total, quand les coûts d'affrètement en représentent donc 17,4%. Comme illustré par le tableau suivant, 93,9% des traversées sur la période 2023-2029 sont réalisées avec des navires en propriété, et 6,1% avec des navires affrétés, d'où la répartition des coûts susmentionnée.

En nombre de traversées	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total sur la période	En % du nombre total de traversées
Navires en propriété	134	156	144	148	133	156	157	1028	93,9%
Paglia Orba	109	119	99	140	125	122	115	829	75,7%
Jean Nicoli	15	27	35	0	0	24	32	133	12,1%
Monte d'Oro	10	10	10	8	8	10	10	66	6,0%
Navires affrétés	22	0	13	8	24	0	0	67	6,1%
A Nepita	22	0	13	8	24	0	0	67	6,1%

Les coûts de mise à disposition et d'affrètement sont entièrement imputés sur le volet SIEG.

Répartition des coûts de mise à disposition et coût d'affrètement des navires, en M€ :



Enfin, l'absence de données détaillées sur l'assiette de coût des navires pourrait engendrer des difficultés dans l'analyse des clauses relatives au rachat des navires tel que le prévoit le contrat qui prévoit notamment de tenir d'un prix minoré des contributions publiques mobilisées sur le contrat.

IV. Synthèse et analyse du résultat d'exploitation

Le tableau suivant présente l'agrégation des RCAI SIEG et commercial prévus :

Sur 2023-2030, en M€	Corsica Linea
RCAI (avant compensation)	(84,8)
Compensation (hors carburant)	86,1
RCAI total	1,3

Comme explicité précédemment (voir sous-critère 1), la compensation liée à l'exploitation et à l'investissement permet à Corsica Linea de dégager un RCAI total de 1,3 M€ sur la période 2023-2030.

V. Analyse des flux de trésorerie

Le tableau de flux de trésorerie résultant du plan d'affaires de Corsica Linea est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Excédent Brut d'Exploitation	(8,3)	(6,7)	(9,1)	(7,0)	(7,3)	(8,3)	(7,4)	(7,4)
Coût d'affrètement des navires	(1,3)	0,0	(0,6)	(0,9)	(1,2)	0,0	0,0	0,0
Variation BFR	(1,3)	(2,7)	(1,3)	(2,0)	(1,6)	(1,6)	(2,2)	(2,2)
Variation BFR liée à la compensation DSP	(2,9)	(0,0)	0,0	0,2	0,1	(0,1)	(0,6)	0,0
Flux net de trésorerie liés à l'exploitation	(13,8)	(9,4)	(11,0)	(9,6)	(10,0)	(10,0)	(10,3)	(9,7)
Compensation exploitation	7,9	7,9	7,9	7,9	7,9	7,9	7,9	7,9
Compensation investissement	3,5	2,6	3,6	2,7	2,8	2,7	2,6	2,6
Variation de trésorerie	(2,4)	1,0	0,5	1,0	0,7	0,5	0,2	0,8
Trésorerie d'ouverture	0,0	(2,4)	(1,4)	(0,9)	0,1	0,8	1,3	1,6
Trésorerie de clôture	(2,4)	(1,4)	(0,9)	0,1	0,8	1,3	1,6	2,4

Tel que présenté précédemment, l'activité est globalement excédentaire. Cela se traduit par une variation de trésorerie sur l'ensemble de la période 2023-2030 de 2,4 M€.

Les variations de l'EBE observées sont majoritairement dues à des variations des charges, et en particulier les charges de maintenance et d'entretien et les charges de personnel navigant.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 – Corsica Linea :

Les revenus d'exploitation, charges d'exploitation et coûts de mise à disposition/d'affrètement prévus par le candidat sont supérieurs aux estimations (respectivement +28,0%, +15,4% et +51,6%).

La compensation demandée par le candidat lui permet de dégager un RCAI sur l'ensemble de la période 2023-2030 de 1,3 M€.

Le modèle économique semble ainsi relativement robuste, même si le RCAI global dégagé reste faible. Il convient de rappeler que ce modèle économique est dépendant de la compensation demandée.

De plus, les évolutions importantes relevées au niveau des charges d'approvisionnement, des frais d'entretien passagers et de maintenance et entretien sont des points de vigilance à expliquer par le candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante car, présentant un niveau de RCAI de 1,3 M€ (100% SIEG) sur l'ensemble des années de la DSP dépendant d'un niveau relativement élevé de compensation demandée (+25,2% vs. montant de compensation global prévisionnel 2022). Par ailleurs, certaines variations importantes au niveau des charges d'exploitations (approvisionnement, entretiens passagers, maintenance et entretien) restent à expliciter par le candidat afin de s'assurer de la cohérence des résultats présentés.

Conclusion générale critère 2 - Corsica Linea :

Points forts :

- Compensation pour exploitation 1,7% inférieure au niveau du prévisionnel 2022 ;
- Optimisation du nombre de passagers (+26,3%), des mètres linéaires de fret (+18%) et du nombre d'autos passagers (+20,4%) par traversée.

Points faibles :

- Compensation moyenne annuelle de 18,2 M€, soit 25,2% de plus que la compensation au prévisionnel 2022.
- Les composantes de la compensation liées au carburant et à l'investissement portent cette hausse : respectivement +57,5% et +59,2%.
- recettes par passagers et par mètre linéaires en baisses respectives de -0,2% et -12,2% ;
- Augmentation des coûts de mise à disposition / d'affrètement par traversée de 51,7% par rapport aux estimations.
- Très forte augmentation de certains postes de charges (approvisionnement, entretiens passagers, maintenance et entretien) sans un niveau de détails suffisant permettant une analyse fine de la rationalité des variations observées.

Appréciation globale : L'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car, 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, entretien passagers, maintenance et entretien ;
 - Les coûts de mise à disposition / d'affrètement des navires par traversée sont particulièrement plus élevés que prévu (+51,7%)
- Enfin ces importantes variations restent insuffisamment détaillées par le candidat pour en permettre une analyse critique fine.

Critère 3 du règlement de la consultation – Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)

Au titre de ce critère, le candidat doit présenter ses actions et son niveau d'engagement ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.

Le candidat Corsica Linea propose plusieurs mécanismes visant à mettre en place une **gouvernance responsable** en se présentant comme une **entreprise à mission** en proposant un contrat avec la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de Corse. Les différentes actions mises en œuvre par le candidat doivent lui permettre de mettre en place une gouvernance plus responsable intégrant ainsi ses cocontractants, mais également ses salariés désignés comme étant des « parties prenantes » :

- Réduction des émissions de CO2 passe par :
- Un deuxième navire GNL en 2025,
- Électrification à quai de 1 navire supplémentaire,
- Investissements technologiques sur les navires de la flotte existante,
- Approvisionnement de deux navires avec du Bio-GNL,
- Projet de propulsion au e-méthanol et incorporation de biodiesels ;

Le candidat met en place de multiples outils lui permettant de **respecter les droits des personnes** notamment de ses collaborateurs par l'intermédiaire d'attestations RGPD (attestation de respect EY), procédures de déclaration d'alerte professionnelle et de prévention de discriminations ou harcèlement.

La valorisation du capital humain est également traitée par le candidat qui propose la mise en place d'une politique RH qualifiée d'« innovante » allant des possibilités de mobilités internes, enquêtes de satisfaction au déploiement du télétravail. Le candidat s'inscrit dans une volonté de favoriser l'économie Corse passant par le recrutement de résidents. Afin de favoriser le

bien-être au travail, le candidat dispose d'espace de travail collaboratif permettant de concilier cohésion sociale et individualité.

Le volet dialogue social est développé par le candidat qui énumère une liste d'accords sociaux. Corsica Linea expose ses 8 règles d'or visant à assurer la sécurité et la santé de son personnel (suivi psychologique et aide aux addictions). Le développement des compétences du personnel est également traité (formations, partenariats avec l'enseignement supérieur en Corse). La rémunération des collaborateurs est basée sur un barème pour le personnel navigant et sur la convention collective pour les sédentaires.

Concernant la **qualité environnementale**, le candidat propose plusieurs solutions afin de ces émissions de CO2 notamment :

Navire	Puissance	Combustible	SCR	Scrubber	Filtre	LNG	BWT	Vitesse	Consommation	EEDI	CII
Corsica Linea											
Vizzavona	5 760	HFO	Oui	Oui				21,5 / 16,5	3,72 / 2,28	28	17,4
A Nepita	11 520	HFO	Non	Oui				21 / 17	3,6 / 2,72	25,4	19,2
Pascal Paoli	9 450	HFO	Non	A faire				25 / 19	6,5 / 3,6	25,6	14,9
A Galeotta	11 700	LNG	Non			X		23 / 19	3,4 / 2,78	?	11
Paglia Orba	4 930	HFO	Non	Non				20 / 17,5	3,25 / 2,38	32,5	16
Jean Nicoli	11 120	HFO	Non	Non				24 / 21	5,6 / 4,03	29,8	19,6
Monte d'Oro	3 700	HFO	Non	Non				19 / 16	2,3 / 1,73	36,7	18,4
Danièle	9 450	HFO	Non	Non				24 / 22	6,36 / 5,08	31,8	16,9
Casanova Méditerranée	8 942	HFO	Non	Non				24 / 20,5	5,7 / 3,86	32,5	21,1

Concernant les Combustibles :

A l'exception du navire « A Galeotta » armé par Corsica Linea, l'ensemble des navires proposés fonction au fuel lourd (HFO ou Heavy Fuel Oil). En fonction des choix de l'armateur, du prix des combustibles et des disponibilités au soutage, l'approvisionnement en HFO peut être à faible teneur de soufre (LS pour Low sulfure) ou à haute teneur de soufre (HS pour High sulfure).

Le 78ème Comité de protection du milieu marin de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a approuvé, le 10 juin 2022, la création d'une zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules (zone SECA) qui s'étendra sur toute la Méditerranée dès 2025.

La création de cette zone entraîne l'obligation pour tous les navires qui entreront en Méditerranée d'utiliser un combustible dont la teneur en soufre ne dépasse pas les 0,1% en masse, soit un fuel 5 fois moins polluant que la norme internationale dans les zones hors SECA. Elle entrera en vigueur juridiquement en 2024 pour être effective en 2025 après une adoption au prochain Comité de décembre 2022, et un délai légal incompressible prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). En alternative, les navires qui continueront à fonctionner au HSHFO devront être équipés de « scrubber » (système de lavage des gaz d'échappement).

Une partie seulement des navires proposés et fonctionnant au HSHFO sont équipés de scrubbers.

Le principe de fonctionnement des scrubbers peut être en boucle ouverte (rejet des résidus de lavage à la mer) ou en boucle fermée (débarquement à terre des résidus de lavage à la mer).

A compter du 1^{er} janvier 2022, les rejets dans le milieu marin, d'effluents provenant des systèmes de réduction des émissions fonctionnant en boucle ouverte sont interdits à moins de 3 miles marins de la terre la plus proche dans les eaux sous juridiction française.

A court terme, les scrubbers à boucle ouverte seront très probablement proscrits dans certaines zones.

Concernant Nox : Les prescriptions relatives au contrôle des émissions de NOx s'appliquent aux moteurs diesel marins installés d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW hormis ceux utilisés uniquement en cas d'urgence quel que soit le tonnage du navire à bord duquel de tels moteurs sont installés dans les mêmes zones que les zones SECA.

La valeur d'émission en NOx d'un moteur diesel doit être déterminée dans le cas des limites des niveaux II et III fixés en 2008, en fonction de la date de première mise en service du navire. La plupart des moteurs du niveau I ont été certifiés conformes à la version antérieure de 1997 du Code technique sur les Nox et les certificats délivrés demeurent encore valables pendant la durée de vie desdits moteurs.

Le niveau II s'applique à partir du 1er janvier 2011 et le niveau III s'applique à partir du 1er janvier 2016.

Jusqu'au niveau II, un réglage des moteurs installés au neuvage permet d'atteindre les niveaux requis. A partir du niveau III, l'installation du système de traitement des gaz d'échappement SCR (Selective Catalytic Reduction) s'impose.

L'ensemble des navires proposés (à l'exception du A Galeotta) ayant été mis en service avant 2016, l'installation de SCR n'est pas nécessaire (sauf en cas de remotorisation ou d'une démarche volontaire de l'armateur, comme cela a été le cas pour le Vizzavona, exploité préalablement en Baltique où les armateurs ont engagé très largement en amont des contraintes réglementaires des travaux afin d'améliorer les performances environnementales des navires).

Filtre à particules : La résolution MEPC.340(77) introduits de nouvelles recommandations pour les systèmes d'épuration des gaz d'échappement. Cette résolution n'est pas encore diffusée à ce jour. Certains armateurs ont néanmoins engagé des travaux pour installer des filtres à particules en particulier sur les navires non équipés de scrubbers (qui font déjà partiellement office de filtre)

Indice de performance énergétique :

- EEDI / EEXI

L'indice EEXI s'applique aux navires existants d'une jauge supérieure à 400, à compter du premier renouvellement du certificat IAPP après le 1 janvier 2023. La valeur d'EEXI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence, sur le même principe que l'EEDI.

La valeur de référence de l'EEXI est calculée à partir de la valeur de référence de l'EEDI. Contrairement à l'EEDI, il n'est pas prévu de durcissement des contraintes pour l'EEXI en 2025.

L'indice EEDI s'applique aux navires neufs d'une jauge supérieure à 400. La valeur d'EEDI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence.

L'EEDI évalue la capacité d'un navire à transporter une cargaison en utilisant le minimum de combustible.

La valeur EEDI requise évolue en fonction du type et de la capacité de transport du navire. Cette valeur évolue également dans le temps. A partir du 01 janvier 2025, la valeur requise EEDI pour les navires ROPAX deviendra plus contraignante.

- CII

Contrairement aux indices EEDI et EEXI qui sont calculés une fois, afin d'évaluer les performances environnementales théoriques d'un navire, l'index CII est calculé tous les ans sur la base des consommations et distances parcourues. Cet index concerne les navires de jauge brute supérieure à 5000. Le calcul de l'indice CII est obligatoire à compter de 2023.

En fonction du résultat, le navire se verra attribuer une note : A, B, C, D ou E (A étant la meilleure, E la moins bonne). La note minimale à atteindre est C. Si un navire se voit attribuer la note D pendant 3 années consécutives ou la note E, un plan d'action devra être soumis à l'Administration afin de présenter les mesures correctives dans le but d'atteindre la note C.

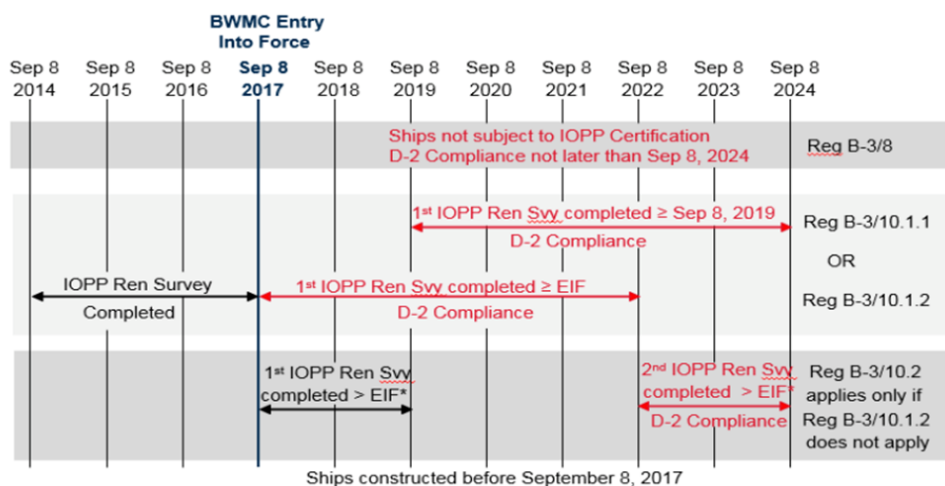
- L'indice CII est intégré au manuel SEEMP.

Les valeurs d'indice deviennent plus contraignantes au cours du temps. Le tableau ci-dessous reprend la diminution annuelle de la valeur de l'indice moyen C :

Année	Réduction indice C par rapport à 2019
2023	5%
2024	7%
2025	9%
2026	11%
2027-2030	A déterminer

Il importera de contrôler l'évolution de l'indice en cours d'exécution de la DSP.

Traitement des eaux de ballast : La convention BWM s'applique, sauf disposition contraire, à tout navire pénétrant ou naviguant dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction françaises. Pour les navires construits avant 2017, la date d'application de la règle D-2 (traitement des eaux de ballast) s'échelonne en fonction de la date de renouvellement du certificat IOPP :



Pour les navires construits après 2017, la règle D-2 s'impose dès la livraison.

Cette capacité technique n'a pas été documenté par les candidats et devra faire l'objet d'une clarification.

Néanmoins, la conformité étant vérifiées par l'autorité du pavillon, nous n'identifions pas de risque de non-conformité sur ce point.

Branchement quai : Il n'existe aucune contrainte réglementaire imposant aux navires de disposer d'un branchement quai.

De plus, les ports de commerces ne sont pas tous équipés pour délivrer les puissances nécessaires pour que les navires de commerce puissent réaliser leurs opérations commerciales.

Améliorations présentées pour les navires proposées

Corsica Linea

Réduction émission de CO2

- Utilisation de bio-carburant : coûts élevés
- Utilisation méthanol : difficultés du mode production
- Optimisation hydrodynamique : carènes et hélices
- Système de récupération chaleur
- Remotorisation ou nouveau navire fonctionnant au LNG
- Installation de système et équipement de traitement des émissions

Application :

- Mise en place de scrubbers sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Mise en place de scrubbers sur le Paglia Orba (2025) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Optimisation hydrodynamique (carènes et hélices) sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,2 M EUR)
- Remotorisation le Jean Nicoli en 2027 (budget affiché 14 M EUR)

Mise en service d'un navire LNG en 2025

Le candidat met également en place des actions visant à prévenir tout acte de corruption active ou passive, garantir les conditions d'une concurrence loyale ;

Le candidat démontre une volonté **d'agir avec responsabilité sur le marché** en prévenant toute forme de corruption (procédure d'évaluation des tiers fournisseurs, clauses anti-corruption), valorisation des démarches responsable de ses fournisseurs en leurs consacrant une page dédiée.

Le candidat met en place des mécanismes permettant **le respect des intérêts des clients et des consommateurs** (commercialisation responsable, tarification transparente) ainsi que leurs sécurités. Enfin, le candidat s'inscrit dans une volonté d'intérêt général en favorisant les territoires d'implantation (utilisation de ressources existantes en Corse, renforcement des partenariats territoriaux, circuits-courts, lien avec plusieurs formations maritimes en Corse). L'intérêt général est également traité par le candidat (accueil de populations ukrainiennes, rapatriement de ressortissants français bloqués à l'étranger, possibilité de faire des dons depuis la plateforme Corsica, mise en avant de l'art corse).

Conclusion critère 3 – Corsica Linea :

La proposition du candidat est complète et bien développée.

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.

Points forts :

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.

Les pistes d'amélioration présentées et détaillées par le candidat s'inscrivent dans une démarche normale de prolongation de la durée d'exploitation des navires dans un cadre

réglementaire qui se renforce progressivement (installation de systèmes de traitements des échappements et/ou remotorisation) et d'optimisation des performances en vue de diminuer les consommations de carburant (amélioration des qualités hydrodynamiques des navires).

Corsica Linea, en adoptant le LNG comme combustible, a engagé une démarche plus volontariste (voir chapitre consacré aux combustibles).

Points faibles :

Au-delà des déclarations d'intention, le candidat ne détaille pas un programme d'essai de technologie non carbonée, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

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

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

Annexe Lot n° 4 – Tableau d'analyse des modifications du projet de contrat

Les principales modifications apportées par le candidat dans le projet de contrat sont les suivantes :

- **Article 10.1** - Introduction de cas de circonstances exceptionnelles ou imprévues présentant un caractère durable. Dans ce cas le Délégué pourra solliciter la résiliation de la convention. Versement d'une indemnité en raison de la résiliation. La rédaction proposée par le candidat est trop large, car on ne sait pas ce qu'est une dégradation substantielle des conditions financière ». Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.2** – Introduction d'une hypothèse de rencontre entre les parties. Mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburant à l'échéance du contrat de couverture carburant conclu par le Délégué pour une durée de 24 mois. A défaut, modification par voie d'avenant. Le mécanisme semble acceptable en droit de l'Union européenne, mais dépend de l'augmentation de la surcompensation. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.2** – Création d'un cas de rencontre spécifique concernant les modifications de réglementations environnementales sur l'exécution du service. Le Candidat souhaiterait s'engager dans des projets permettant d'alléger les niveaux d'émission de gaz à effet de serre Si cet ajout est admissible, les modalités devront être discutées en cours de négociations avec le candidat. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 15** – Modification par le candidat de la clause relative au règlement des litiges. L'introduction de ce type de recours pourrait nuire à la bonne exécution du contrat. Il faudra donc échanger sur ce point avec le candidat ;
- **Article 18** – Les navires du Délégué ne sont ni des biens de retour, ni des biens de reprises. La condition que le changement de propriétaire d'un navire n'est pas

conditionné à l'accord du Délégué semble trop large. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations

- **Article 31** – Le candidat souhaite percevoir les recettes liées au transport des passagers résidents corses voyageant pour raison médicale. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 39** – Introduction d'un mécanisme incitatif de gains d'efficacité dont la proposition de rédaction est la suivante. Il semble que le mécanisme envisagé par le candidat concerne l'indexation de la compensation et non le mécanisme d'efficacité. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 43** – Suppression par le candidat du régime des biens de retour/reprise/propres. Ce point devra faire l'objet d'échanges au cours des négociations.
- **Article 49.1** – Modification du régime financier des biens de retour. La modification du candidat devra faire l'objet d'une discussion en cours de négociations car il est nécessaire de bien encadrer les biens juridiquement ;
- **Article 49.2 et article 49.3** – Modification du régime financier des biens de reprise et des biens propres. La modification du candidat est incomplète (le candidat n'incluant pas dans sa proposition la déduction des éventuelles subventions versées par la Collectivité) et devra faire l'objet d'un échange en cours de négociations ;
- **Article 50** – Vente des navires du Délégué en fin de convention. Ce point devra être discuté en cours de négociations ;

IV.4.2. Candidat n° 2 – La Méridionale

Critère 1 du règlement de la consultation - Valeur Technique des Offres

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Concernant le nombre de navires, le candidat propose dans l'annexe 3 – Outil naval – l'utilisation des navires suivants :

La Méridionale présente 4 navires :

- Le Girolata,
- le Pelagos,
- le Kalliste,
- le Piana.

La Méridionale affrète les navires suivants : le Pelagos et le Piana.

Les contrats d'affrètements sont communiqués en annexe 14.

Navire	Type	Année	Pavillon	IMO	Classe	Paris MoU	Propriété
La Méridionale							
Piana	RoPax	2011	FR	9526332	DNV - OK	White	Affrété
Kalliste	RoPax	1993	FR	9050618	BV - OK	White	Propriété
Girolata	RoPax	1995	FR	9088859	BV - OK	White	Propriété
Pelagos	RoPax	1997	FR	9136034	LR - OK	White	Affrété

Les contrats d'affrètements sont communiqués en annexe 14.

Pavillon : L'ensemble des navires présentés par le candidat portent le pavillon français.

Classification : L'ensemble des navires sont suivis en classe par des sociétés de classification membre de l'International Association of Classification Societies (IACS), de plus reconnues par les autorités du pavillon français (BV, DNV, RINA).

Tous les navires sont actuellement en classe avec des échéances d'inspection et de renouvellement suivies correctement par le candidat.

Port state control : Inspections par le « Port state control » rare. Aucun des navires présentés par le candidat n'a fait l'objet d'une détention dans les 36 derniers mois (statut « white » d'après les conditions de Paris MoU).

Le candidat ne précise pas les codes et conventions dans la documentation technique. Ces éléments conditionnent l'obtention du permis de navigation. Les navires disposant tous de permis de navigation, il est possible de considérer que la condition de la conformité aux codes et convention est remplie.

Concernant l'affectation des navires, les navires présentés par **Corsica Linea** seront affectés de la manière suivante :

	Affectation des navires par ligne				
	AJA	BIA	PVC	PRO	ILR
A Galeotta	32%	31%			
GNL 2		28%			
Pascal Paoli	40%	27%			
Vizzavona	7%	2%			
Paglia Orba	1%	1%		74%	14%
Mont d'Oro				7%	86%
A Nepita	18%	7%	2%	7%	
Jean Nicoli	3%	4%	52%	12%	
Méditerranée			46%		
	101%	100%	100%	100%	100%

Extrait Offre Groupement – Annexe 3 - Tableau récap de l'outil naval Lot 1 CL

Le plan d'affectation des navires sera le suivant : A Nepita sera le navire affecté jusqu'en 2025 quand Pascal Paoli deviendra le navire principal d'Ajaccio. A Galeotta est affecté à Ajaccio le week-end et les lundis. Le lundi indique que ce choix de panachage de navires permet à la ligne de bénéficier de gains environnementaux.

Concernant l'adéquation avec les besoins fret, Corsica Linea indique que son offre représente 154 % du besoin.

Concernant l'affectation des navires, les navires présentés **La Méridionale** : Le Pélagos, le Kalliste et Piana sont affectés au lot 1.

➤ Adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires

Concernant la Méridionale :

	Pelagos	Piana	Kalliste	Girolata
Année de livraison	1997	2011	1993	1994
Type	Navire roulier à passagers	Navire roulier à passagers	RoRo Pax	Navire roulier à passagers
Nombre de ponts	3	3	3	4
Nb de moteurs	2	4	4	4
Puissance unitaire (KW)	7 800 Kw	9 600 kw	4 930 KW	7 800 kw
Vitesse (nds)	20,5 nds	23,9 nds	19,5 nds	21,6 nds
Vitesse en mode dégradé (nds)	18 nds	22 nds (3 moteurs) 20 nds (2 moteurs)	16,2 nds (2 moteurs)	19 nds

Les navires disposant d'une vitesse inférieure ou égale à 20 nœuds disposent d'une très faible marge pour effectuer des rotations dans les délais indiqués au titre du sous-critères 2. Ainsi, les navires répondent aux exigences strictes du règlement de consultation mais peuvent en pratique donner lieu à des retards.

Age : Aucun règlement technique ou norme n'impose une durée de vie dans le cadre d'un projet de construction de navire. La contrainte qui guide les concepteurs et les constructeurs de navire est d'ordre économique dans la mesure où l'investissement que représente l'acquisition d'un navire est important ce qui impose une durée d'exploitation suffisamment longue pour que l'investissement soit rentable.

Pour répondre à cette contrainte économique, les concepteurs et les chantiers navals de navires en acier étudient et construisent les navires en considérant une durée de vie minimale de 30 ans à partir de la date de livraison.

La capacité réelle d'un navire à être exploité sur une durée de 30 ans est conditionnée par les conditions d'emploi du navire et donc par l'entretien que l'armateur du navire fera. Dans la mesure où l'entretien est correctement fait, où la structure du navire (suivi par la société de classification), où les disponibilités de pièces de rechange ne condamne pas des équipements irremplaçables (à coût raisonnable) à bord et si aucune évolution de la réglementation applicable n'impose un retrait du service du navire, il est envisageable d'exploiter un navire jusqu'à 40 ans.

Concernant les caractéristiques des navires de **La Méridionale** :

Navire	Type	Longueur	Largeur	TE max	Dwt
La Méridionale					
Piana	RoPax	180,00	30,50	7,10	9 187
Kalliste	RoPax	165,25	29,25	6,60	5 942
Girolata	RoPax	177,30	27,00	6,40	5 303
Pelagos	RoPax	186,50	25,60	6,40	7 115

Conclusion critère 1, sous-critère n° 1 : Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences réglementaires en vigueur à la date de remise des offres. Le candidat communique ses contrats d'affrètements en annexe 14.

Pendant, les navires mis à disposition par le candidat ne disposent pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport) ou estimées nécessaires (vitesse). C'est notamment le cas du Kalliste.

Toutefois, nous n'identifions pas de non-conformité dans la mesure où il ne s'agit pas d'un unique navire affecté à un lot, le candidat peut en fonction des besoins faire des changements. La documentation technique remise par le candidat ne fait cependant pas état de cette organisation. Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Il faut souligner que, la plupart des réglementations applicables aux navires n'étant pas rétroactives, on relève des différences entre les navires en fonction de leurs âges sans pour autant que ces différences ne soient opposables au candidat.

Le candidat dispose au sein de sa flotte des navires âgés de 30 ans. Même si aucune règle technique n'impose une durée de vie aux navires, l'âge de ces derniers à une incidence en matière d'entretien et de maintenance. Le Kalliste étant un navire âgé de presque 30 ans, son entretien et sa maintenance donneront lieu à des coûts plus importants (idem pour le Girolata).

Appréciation globale : le candidat répond de manière satisfaisante aux exigences de la consultation.

Les documents fournis par le candidat sont clairs et synthétiques.

2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le 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

Le sous-critère est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux fréquences et horaires au regard des spécifications de l'annexe 1 :

- Fréquences minimales (passagers, convoyeurs, marchandises) : la période creuse dépend de la période de l'année
- Horaires de départ et d'arrivée : Respect des horaires (vitesse / engagement sur horaires)

Concernant les horaires, le candidat propose :

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

Conclusion Critère 1, sous-critère n°2 : L'offre du candidat est conforme au règlement de la consultation concernant les fréquences et les horaires. Le candidat proposant de mobiliser plusieurs navires de sa flotte afin d'assurer la DSP en fonction des besoins.

Le Kalliste ayant une vitesse maximale de 20 nœuds pouvant assimiler un retard sans avoir les capacités de le compenser pendant la traversée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante.

3. Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Le sous-critère 3 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers : 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.

Concernant la Méridionale

Navire	Fret	Fauteuils	Cabines	Lits	PMR
La Méridionale					
Piana	2204	50	213	749	5
Kalliste	2034	49	172	620	5
Girolata	1500	50	195	761	3
Pelagos	2044	34	61	236	2

Le besoin exprimé par la DSP était d'avoir au sein des navires deux cabines PMR et la possibilité d'accueillir six passagers sanitaires.

Le candidat présente des navires qui ne disposent pas tous du nombre de cabines PMR nécessaires pour accueillir l'ensemble des passagers sanitaires demandés (6 personnes) : le Pélagos.

Il est cependant loisible au candidat en fonction du besoin en cabines PMR/ passagers sanitaire de permuter les navires afin de répondre au besoin. Rien dans la documentation technique remise par le candidat n'envisage cette réorganisation.

Ceci implique que certains passagers sanitaires soient accueillis dans des cabines normales ce qui est susceptible de représenter un problème pour le cas où l'ensemble des passagers sanitaires sur un même voyage seraient des personnes à mobilité réduite.

Conclusion Critère 1, sous-critère n° 3 : Les navires présentés par les candidats correspondent aux exigences associées à l'accueil de chauffeurs, passagers sanitaires.

Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences associées à l'accueil de chauffeurs, passagers sanitaires.

Un des navires proposés ne répond pas aux exigences imposées de deux cabines PMR. Ces éléments peuvent poser une difficulté quant à l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers.

Cependant, rien n'interdit au candidat de procéder à une réorganisation des bateaux pour satisfaire un besoin ponctuel en cabinet PMR ou passagers sanitaires. Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante.

4. Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Le sous-critère 4 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers :

- 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...)

➤ Services aux usagers

Services à bord

Navire	Restaurant	Bar	Magasin	Salle spectacle
La Méridionale				
Piana	540 M2	480 M2	0 m2	A préciser
Kalliste	300 m2	400 m2	0 m2	0 m2
Girolata	450 m2	560 m2	0 m2	150 m2
Pelagos	330 m2	150 m2	0 m2	0 m2

Concernant La Méridionale :

- Sont détaillés les services suivants :
 - **Restauration** : brigade préparant à bord l'ensemble des repas. Utilisation de produit de saison ;
 - **Service hôtelier** : les navires disposent de cabines allant de 2 à 4 personnes, équipées de télévision et de chaînes gratuites ;
 - **Propreté des installations** : vérification des standards de propreté à chaque escale, ensemble des locaux passagers sont nettoyés tous les jours, nettoyages des moquettes, chaises assises, banquettes une fois par mois ;
 - **Espaces de loisirs** : salle de cinéma ou télévision en fonction des navires ;
 - **Service médical** : commandants des navires et officiers sont formés pour les soins d'urgence. Appui extérieur possible, auprès du Centre de Consultation Médicale ;
 - **Services annexes** : chenil, espace enfant ;
 - **Modalités de réservation et d'information des passagers et mesures prises pour éviter les retards** : Réservation possible soit par agence, par téléphone (numéros non surtaxés du lundi au samedi de 8h à 18h), par internet ; par agences de voyages partenaires ;
Informations des passagers : par SMS, réseaux sociaux, pop-up sur la page d'accueil, à bord du navire, appels téléphoniques et si cela est nécessaire par les médias. En cas de retard de plus de 90 minutes, la Méridionale distribue des collations ;
Mesures pour éviter le retard : chargement des navires le plus tôt possible afin de ne pas perdre de temps sur l'heure de départ prévu. Le flux d'embarquement fret n'est pas arrêté lors de l'embarquement voyageur. Les véhicules de frets sont réceptionnés dans une zone particulière au plus près du navire ;

Conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite sur les navires présentés à l'annexe 3 – Outil naval. Chaque navire dispose d'un certificat d'accessibilité pour navire à passagers, valable pour une durée de 3 ans. Les clients peuvent lors de la réservation déclarer leurs déficiences. Les personnes à mobilité réduite doivent indiquer à la Compagnie, la nature, le degré et les besoins d'assistance dans un délai d'au moins 48h avant le début du voyage, afin de faciliter la mise en œuvre de leurs embarquements. La Méridionale

prévoit également les modalités d'installations des personnes à mobilité réduite dans les cabines et dans les salons et fauteuils

Le candidat La Méridionale, fournit un service de restauration et hôteliers conformes aux exigences de la consultation et prenant en compte les possibles disparités financières des candidats. La réservation est possible par internet, téléphones ou agences. L'information des usagers se fait par l'intermédiaire de plusieurs outils dématérialisés. Le candidat met en place plusieurs solutions pour éviter tout retard. Par ailleurs, les conditions d'accueil des personnes à mobilités réduites semblent être personnalisées en fonction de chaque passager grâce à une déclaration 48h avant la traversée.

➤ Services en matière de fret

Concernant la Méridionale :

La clientèle fret est articulée entre trois éléments fondamentaux :

- Gestion de l'offre de place en tenant compte du volume, de la nature des marchandises transportées, des besoins saisonniers du marché ;
- Entretien de la relation commerciale en proposant des outils complémentaires (portail web fret, terminal corse connecté, portique de mesure, numéro d'appel unique pour joindre les services frets) ;
- Ecoute du marché en proposant des services répondant à des demandes spécifiques (Zone de Débarquement Prioritaire, offre clémentine en saison, réception anticipée des remorques et des voitures, gardiennage de marchandise, communication web, mail, WhatsApp) ;
 - Processus de traitement du fret (notamment les séquences de chargement et de déchargement, les modalités d'information des clients en cas de retard à l'arrivée, la manutention et le branchement des véhicules frigorifiques) ;
 - La gestion dématérialisée du fret (portail web fret, le portique fret, le terminal connecté) ;
 - La communication fret (via des infolettres notamment) et les services annexes (zone de débarquement prioritaire).

Le candidat assure une gestion du fret en tenant compte de différents facteurs relatifs au marché. La relation commerciale peut se faire par l'intermédiaire de plusieurs canaux, permet une réception anticipée.

Le traitement du candidat des services fret, est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

➤ Sécurité à bord de l'outil naval

La Méridionale développe également les exercices de sécurité à bord des navires avec des exercices « abandon de navires » et des exercices « incendie ». Les embarcations de sauvetage sont mises à l'eau tous les trois mois.

Concernant les consignes de sécurité aux passagers, elles sont affichées dans les cabines. Ce dispositif est également complété par la prise en charge des PMR, la disponibilité des consignes de sécurité en braille et la mise en place d'écrans vidés diffusant des films relatifs à la sécurité.

Enfin, concernant la préparation aux situations d'urgence, mises en place de procédures concernant les incendies, les abandons de navires, la collision avec un autre navire. En cas de situation d'urgence, mise en place d'une cellule de gestion de crise.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conforme aux exigences de la consultation. Les consignes de sécurités sont affichées et rappelées dans le cadre de film relatif à la sécurité. Procédure mise en place en cas de situation d'urgence.

➤ Continuité du service public

Concernant **La Méridionale** :

- Présentation du plan d'information des usagers en cas de situation perturbée (système d'information « info trafic » avec des « flashs infos » sur le site de La Méridionale, des SMS aux usagers, système d'information individuel et ciblé, alertes en cas de perturbation prévisible du service) ;
 - Perturbations prévisibles : celles pouvant être anticipées avec au moins 48 heures d'avance. 3 niveaux de prévisibilité (Niveau 0 : perturbation annulée, Niveau 1 : risque de perturbation, Niveau 2 : perturbation confirmée).
 - Perturbations en cours : constitution d'une cellule de veille chargée de suivre en temps réel l'évolution de la perturbation
- Les mesures prises pour assurer le service social et solidaire (accord sur la prévention des conflits). Le but de l'accord est d'anticiper les possibles conflits. La Méridionale propose d'élargir le service social et solidaire au port d'Ajaccio afin de permettre une véritable continuité du service. Procédure continuité d'activité : définition des dispositions à prendre afin d'assurer une ou plusieurs traversées en cas de situation de conflit

La Méridionale classe les perturbations par niveau. Dispositif pour permettre la continuité du service y compris en cas de mouvement sociaux.

Conclusion critère 1, sous-critère 4 – La Méridionale : Le candidat présente un ensemble d'éléments permettant de considérer que les conditions du sous-critère 4 relatif à la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers sont remplies.

Les modalités d'information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prises en compte. Les contrôles des embarcations sont fréquents.

Le candidat propose un traitement dématérialisé des unités fret, un processus de traitement détaillé pour optimiser le chargement. L'offre proposée répond aux exigences de la consultation. Le traitement du candidat des services fret est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

L'argumentation du candidat est plus développée pour les particuliers que pour les usagers professionnels.

Le candidat propose une réelle gestion du service fret avec trois éléments fondamentaux (gestion de l'offre de place, services répondant à des demandes spécifiques, mise en place d'outils complémentaire).

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante et les documents fournis à l'appui sont complets.

* *

*

Conclusion générale Critère 1 :

Points forts :

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. Véritable gestion du service fret.

Points faibles :

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.

Appréciation générale : l'offre du candidat est satisfaisante.

Comparaison des offres :

Les deux offres sont complètes répondent aux exigences du règlement de consultation. L'offre de Corsica Linea est plus détaillée que celle de la Méridionale.

Concernant la qualité technique des navires : La Méridionale comme Corsica Linea disposent de navires âgés d'environ 30 ans ayant une incidence sur les travaux d'entretiens et de maintenances. Les deux candidats ne respectent pas les exigences de la consultation en matière de PMR. Ce point devra faire l'objet de clarifications.

Concernant les fréquences et horaires : Corsica Linea comme la Méridionale répondent aux exigences du règlement de consultation.

Concernant l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers : La Méridionale propose que les clients en situation de handicap se déclarent 48h avant la traversée, afin de mettre en place les moyens humains/techniques pour prendre en compte la situation de handicap.

Le critère de la qualité de services aux usagers est très similaire pour les deux candidats, les mêmes prestations sont proposées.

Les mesures visant à éviter le retard, sont décrites de manière plus concrète par La Méridionale.

Appréciation globale : Les offres des deux candidats au titre de ce lot sont satisfaisantes.

Critère 2 du règlement de la consultation – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Afin de pouvoir analyser convenablement la robustesse et cohérence du plan d'affaires prévisionnel des candidats (sous-critère 2 du critère 2) , il a été nécessaire de procéder à un arbitrage dans le but de décider de la base de comparaison la plus solide et fiable pour challenger les plan d'affaires communiqués par les candidats au titre de l'annexe 9. Les données historiques (2020 et 2021) ayant été affectées par la pandémie de Covid19, et le prévisionnel 2022 communiqué ne semblant pas suffisamment fiabilisé car présentant certaines incohérences (existence de recettes autos dans le périmètre SIEG, existence de recettes et de charges de mise à disposition des espaces n'existant pas dans l'annexe 9 transmise aux candidats, etc.), la solution retenue pour l'analyse du sous-critère 2 a été de se référer aux estimations 2023-2030 préparées par le Consultant sur la base d'entretiens conduit avec l'OTC afin de définir au mieux un plan d'affaires prévisionnel sur la durée des DSP. C'est donc sur cette base que les comparaisons avec les offres des candidats ont pu être faites.

Le candidat ne propose pas de créer une SPV dans le cadre du contrat de DSP. Ainsi, aucun bilan propre n'est disponible, et seule une vision des comptes analytiques est ici présentée.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

1. Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 183,4 M€. Cela correspond à une moyenne annuelle de 22,9 M€, soit 8,3 M€ de plus que la compensation estimée au titre de l'exercice 2022 pour ce même lot (+57,3%).

Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation estimée au titre de l'exercice 2022.

En M€	Prévisionnel 2022	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	8,0	10,2	+2,2	+26,9%
Compensation carburant	4,8	6,8	+2,0	+42,6%
Compensation investissement	1,8	6,0	+4,2	+229,2%
Compensation totale	14,6	22,9	+8,3	+57,3%

La hausse globale de la compensation s'explique par plusieurs facteurs :

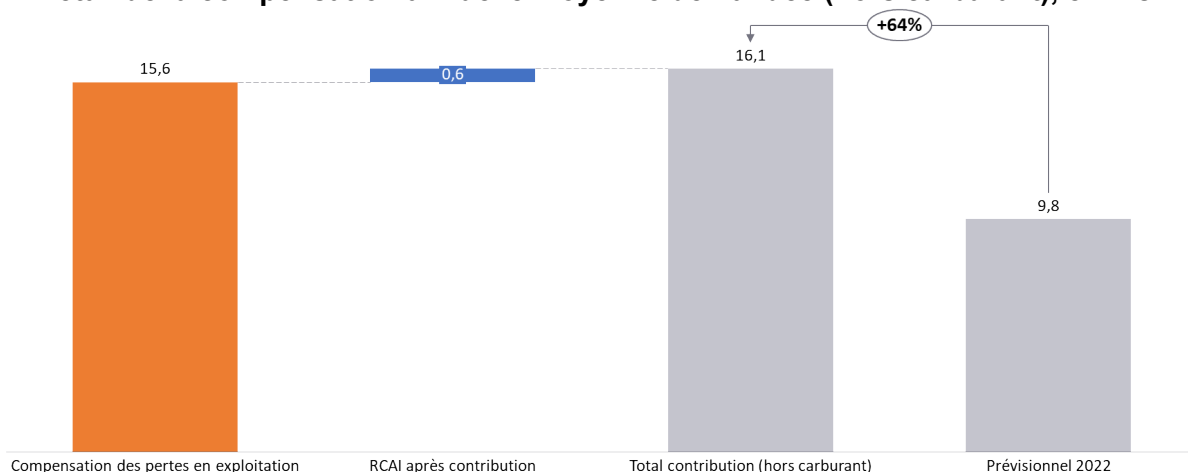
- La compensation liée à l'exploitation proposée est supérieure de 26,9% à la compensation d'exploitation estimée pour 2022. Cela s'explique par l'estimation à la hausse de certains postes de charges par le candidat : par rapport au modèle prévisionnel et sur la durée totale du contrat, les frais de ports augmentent de 3,4 M€

(+29,1%), les approvisionnements de 1,7 M€ (+44,2%) et la maintenance et l'entretien de 7,1 M€ (+37,9%).

- La compensation liée au carburant proposée est supérieure de 42,6% à la compensation carburant estimée pour 2022. Cela s'explique par une hausse des prix des carburants et par un mix de carburants choisis par le candidat plus coûteux.
- Enfin, la compensation liée à l'investissement proposée est supérieure de 229,2% à la compensation investissement estimée pour 2022. Cela s'explique par le choix du candidat d'effectuer la majorité de ses traversées avec des navires affrétés, ce qui induit un coût très supérieur à des navires mis à disposition.

Les montants de compensation annuels demandés par le candidat sont approximativement linéaires (entre 21,3 M€ en 2023 et 23,7 en 2029).

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 15,6 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,6 M€, soit 3,5% de la compensation (hors carburant) demandée.** Avec un chiffre d'affaires SIEG moyen sur la période de 9,5 M€, cela correspond à une **marge d'exploitation de 6,0%**.

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – La Méridionale :

La compensation moyenne annuelle demandée par La Méridionale s'élève à 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%).

Le montant de compensation demandé par La Méridionale est donc très insatisfaisant, car largement supérieur au montant prévisionnel 2022. Si une partie de cette augmentation se justifie (augmentation du prix du carburant, nouvelles normes écologiques en matière de carburants, coûts supérieurs liés à l'affrètement des navires), des explications plus fines de la part du candidat sont attendues concernant la hausse globale observée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car présentant un niveau de compensation très largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+57,3%) sans pour autant que le niveau de justification d'une telle augmentation soit suffisamment détaillé.

2. Sous critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'offre du candidat appelle les points de vigilance suivants, constituant autant de points à éclairer en phase de négociation :

- Le compte de résultat prévisionnel du candidat est équilibré, en grande partie grâce au niveau de compensation très élevé demandé par le candidat (voir sous-critère 1) : il présente un bénéfice de 4,6 M€ sur la période 2023 - 2030

Le compte de résultat prévisionnel hors carburant est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Recettes périmètre SIEG	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	21,7
Recettes hors périmètre SIEG	4,7	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7	44,6
Total Autres Recettes	1,0	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	9,7
Total Recettes	8,4	9,7	9,7	9,7	9,7	9,7	9,7	9,7	76,1
Total coûts de personnel	(7,7)	(8,2)	(7,7)	(7,7)	(8,2)	(7,7)	(8,2)	(7,7)	(63,3)
Total frais commerciaux	(0,8)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	(7,7)
Total charges d'exploitation	(9,3)	(11,6)	(9,3)	(9,3)	(12,0)	(9,2)	(11,9)	(9,2)	(81,8)
EBE / EBITDA - avant contribution	(9,4)	(11,1)	(8,4)	(8,4)	(11,6)	(8,2)	(11,4)	(8,2)	(76,7)
Coût de mise à disposition des navires	0,0	(0,9)	0,0	(0,5)	(0,5)	0,0	(1,0)	0,0	(2,8)
Coût d'affrètement des navires	(4,4)	(5,5)	(6,0)	(5,6)	(6,0)	(6,0)	(5,6)	(6,0)	(45,0)
RÉS EXPLOIT / EBIT - avant contribution	(13,8)	(17,5)	(14,4)	(14,5)	(18,0)	(14,2)	(18,0)	(14,2)	(124,6)
RCAI - avant contribution	(13,8)	(17,5)	(14,4)	(14,5)	(18,0)	(14,2)	(18,0)	(14,2)	(124,6)
Total contribution	14,5	16,5	16,2	16,2	16,6	16,2	16,7	16,2	129,2
RCAI - après contribution	0,7	(0,9)	1,8	1,8	(1,4)	1,9	(1,3)	1,9	4,6

Le tableau suivant présente quelques ratios par traversée (charges, revenus et coûts de mise à disposition/d'affrètement), par passager (recettes/passager) et par unité de fret (recettes/mètre linéaire) et donne une comparaison avec ces mêmes ratios issus des estimations.

Sur 2023-2030	Modèle prévisionnel	La Méridionale	
	Montant	Montant	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Nombre de passagers	437 992	482 094	+10,1%
Nombre de mètres linéaires de fret (en ml)	548 592	615 640	+12,2%
Nombre d'autos-passagers	171 368	180 821	+5,5%
Charges par traversée (en K€)	51,52	61,02	+18,4%
Revenus par traversée (en K€)	27,25	30,39	+11,5%
Coûts de mise à disposition/d'affrètement par traversée (en K€)	6,12	19,13	+212,8%
Recettes par passager (en €)	66	68	+3,1%

Recettes par mètre linéaire de fret (en €)	40	36	-10,4%
Recettes par auto-passager (€)	51	64	+26,5%

Il apparaît que les estimations du nombre de traversées du candidat et de l'OTC sont similaires sur la période 2023-2030.

L'analyse qui suit permettra d'explicitier et de mettre en perspective avec les résultats économiques prévus les principales variations observées sur ce tableau.

- Le candidat n'a pas par ailleurs communiqué de bilan comme le stipulait le guide de rédaction des offres au plan financier.

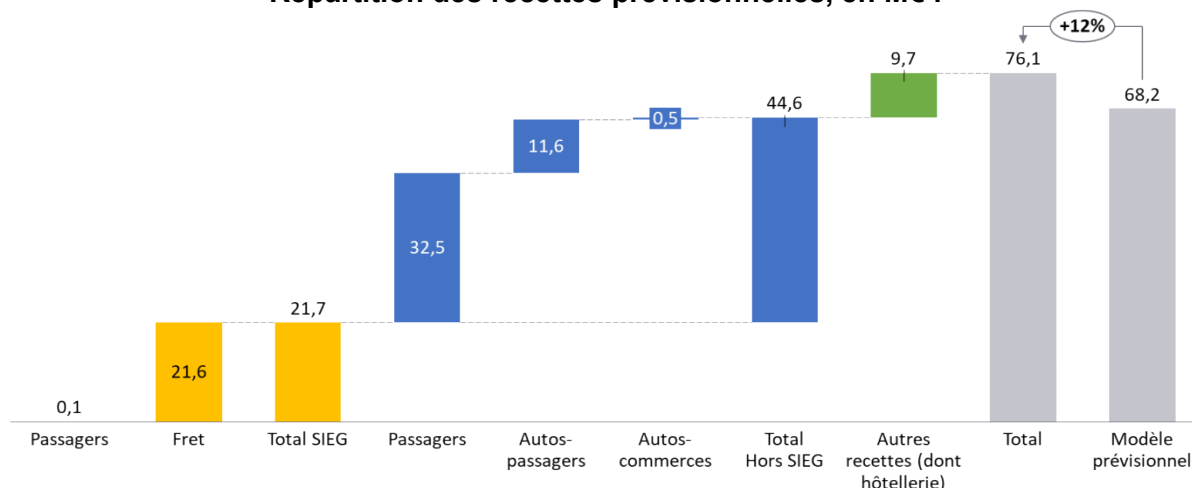
Il n'a donc pas été possible d'apprécier les principaux postes tels que les biens, les capitaux propres, la politique de financement ; limitant les capacités d'analyse sur la robustesse et cohérence de l'offre proposée. Il conviendra de demander au candidat des compléments d'informations.

A noter que l'absence de constitution d'une société dédiée peut expliquer la difficulté à identifier un bilan (du fait de l'absence de capitaux propres injectés dans le contrat).

- Les clés d'imputation choisies par le candidat entre les périmètres SIEG et commercial ne sont pas justifiées, alors même qu'elles impactent directement l'équilibre économique ainsi que le calcul de la compensation demandée.
- I. Les recettes prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, ce qui s'explique par des volumes transportés (passagers, autos-passagers et fret) plus importants.

Les recettes présentées par le candidat relèvent de deux périmètres distincts : le périmètre SIEG et le périmètre commercial. Le total des recettes prévu par La Méridionale sur la période 2023-2030 s'élève à 76,1 M€, soit 11,6 % de plus que le total des recettes estimé dans le modèle prévisionnel. Les recettes présentées par La Méridionale sont réparties comme suit.

Répartition des recettes prévisionnelles, en M€ :



Les recettes SIEG représentent donc 28,5% du total des recettes prévisionnelles, et les recettes commerciales 58,6%. Les autres recettes sont intégralement imputées par La Méridionale au volet SIEG.

Le surplus de recettes prévisionnelles présenté par le candidat par rapport aux estimations s'explique par :

- Des nombres de passagers et d'autos-passagers plus importants (respectivement +10,1% et +5,5%) couplés à des recettes par passager et par auto-passager également plus importantes (respectivement +3,1% et +26,5%) ;
- Un volume de fret plus important (+12,2%) malgré des recettes par mètre linéaire inférieures (-10,4%).

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de recettes prévu par le candidat.

- a) Les recettes liées au transport de passagers (dont autos-passagers) prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, ce qui s'explique par la combinaison d'effets prix et volume.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	0,1	0,1	+0,0	+19,8%
dont PAX médicaux	0,1	0,1	+0,0	+19,8%
Hors SIEG	37,4	44,2	+6,8	+18,1%
dont passagers	28,7	32,5	+3,9	+13,4%
dont autos-passagers	8,7	11,6	+2,9	+33,5%
Total	37,5	44,3	+6,8	+18,1%

La Méridionale prévoit des recettes liées au transport de passagers de 44,3 M€ sur la période 2023-2030, soit 18,1% de plus qu'estimé. Les hausses observées par rapport aux prévisions s'expliquent par les volumes plus importants que le candidat prévoit de transporter ainsi que par des recettes par passager et par auto-passager plus importantes.

- b) Les recettes liées au fret prévues par le candidat sont globalement en ligne avec les prévisions.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	18,3	21,6	+3,3	+18,1%
dont mètres linéaires fret tracté	-	4,5	-	-
dont mètres linéaires fret non tracté	-	17,0	-	-
Hors SIEG	3,7	0,5	-3,2	-86,8%
dont autos-commerces	3,7	0,5	-3,2	-86,8%
Total	21,9	22,1	+0,1	+0,6%

La Méridionale prévoit des recettes liées au fret de 22,1 M€ sur la période 2023-2030, soit 0,6% de plus qu'estimé. Si ces recettes sont donc globalement cohérentes avec les prévisions, la forte carence en autos-commerces par rapport aux prévisions nécessite d'être expliquée par le candidat.

- c) Les autres recettes prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, ce qui s'explique par le nombre plus important de passagers transportés.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Hôtellerie	8,6	9,4	+0,9	+10,0%
Autres	0,2	0,3	+0,1	+34,7%
Total	8,8	9,7	+0,9	+10,6%

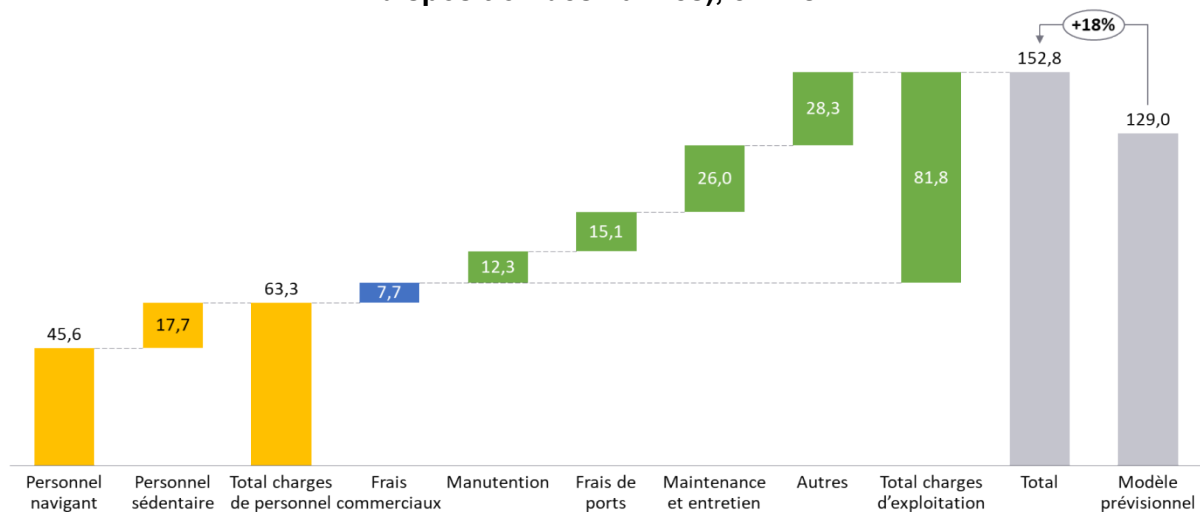
La Méridionale prévoit un montant de 9,7 M€ pour ses autres recettes sur la période 2023-2030, soit 10,6% de plus qu'estimé. Cette hausse s'explique en grande partie par le nombre plus important de passagers que le candidat prévoit de transporter.

- II. Les charges prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, en raison notamment de charges de personnel et de charges d'exploitation plus élevées que prévu. Si une partie de cette augmentation peut s'expliquer par les volumes plus importants traités, des justifications plus approfondies sont attendues sur cette évolution.

Les charges présentées par le candidat sont imputées à 100% au domaine SIEG.

Le total des charges (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires) prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 152,8 M€, soit 18,4% de plus que le total des charges estimé dans le modèle prévisionnel. Les charges présentées par La Méridionale sont réparties comme suit.

Répartition des charges prévisionnelles (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires), en M€ :



Les charges de personnel représentent donc 41,4% du total des charges, les frais commerciaux 5,0%, et les charges d'exploitation 53,5%.

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de charges prévu par le candidat.

- a) Les charges de personnel prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu et nécessitent une justification, en particulier au niveau du personnel sédentaire.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Personnel navigant	39,0	45,6	+6,6	+17,0%
Personnel sédentaire (à terre)	14,0	17,7	+3,7	+26,6%
Total	53,0	63,3	+10,4	+19,6%

La Méridionale prévoit des charges de personnel de 63,3 M€ sur la période 2023-2030, soit 19,6% de plus qu'estimé.

Le surplus de charges de personnel prévues par le candidat par rapport aux prévisions est en partie expliqué par les volumes (passagers, autos-passagers et fret) plus importants qu'il prévoit de traiter. Cependant, il convient de demander au candidat une explication quant à cette hausse relativement importante.

- b) Les frais commerciaux prévus par le candidat sont globalement en ligne avec la hausse des volumes envisagée.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Frais commerciaux passagers	3,9	4,3	+0,4	+10,1%
Frais commerciaux autos	1,7	1,8	+0,1	+5,5%
Frais commerciaux fret	1,9	1,8	-0,1	-5,8%
Total	7,6	8,0	+0,4	+5,0%

La Méridionale prévoit des frais commerciaux de 8,0 M€ sur la période 2023-2030, soit 5,0% de plus qu'estimé. Ces charges sont donc globalement en ligne avec les prévisions.

- c) Les charges d'exploitation prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, en raison de l'augmentation des frais de ports, des approvisionnements et de la maintenance et de l'entretien. Une justification plus approfondie est attendue sur ces hausses.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Manutention	11,6	12,3	+0,7	+6,1%
Frais de ports	11,7	15,1	+3,4	+29,1%
Entretien passagers	3,6	4,0	+0,4	+10,7%
Vivres (à commercialiser)	2,7	3,2	+0,5	+19,9%
Vivres pour l'équipage	2,6	1,9	-0,7	-25,7%
Approvisionnements	3,9	5,7	+1,7	+44,2%
Communication	1,4	2,0	+0,6	+43,1%
Assurances	3,4	3,1	-0,2	-6,3%
Informatique	2,0	2,2	+0,1	+6,3%
Impôts et taxes	2,0	2,2	+0,2	+7,9%
Frais de structure société délégataire	4,7	4,0	-0,6	-13,5%
Maintenance et entretien	18,9	26,0	+7,1	+37,9%
Total	68,5	81,8	+13,3	+19,4%

La Méridionale prévoit des charges d'exploitation de 81,8 M€ sur la période 2023-2030, soit 19,4% de plus qu'estimé.

Certains postes de charges variables ne semblent pas cohérents avec le volume d'activité prévu par le candidat et nécessitent une explication : c'est le cas pour les approvisionnements (+44,2%, soit +1,7 M€) et les frais de port (+29,1%, soit +3,4 M€). Concernant les approvisionnements, une partie du surplus peut s'expliquer en raison de la hausse des prix des pièces à acheter et du caractère vieillissant de certains navires, sans que ces éléments ne justifient l'intégralité de la hausse.

De plus, les charges de maintenance et d'entretien prévues sont largement supérieures à celles prévues (+37,9%, soit +7,1 M€). Cette variation est supérieure à la hausse observée sur le marché de la maintenance navale (entre +20% et +30% entre fin 2020 et 2022), et doit donc être justifiée par le candidat.

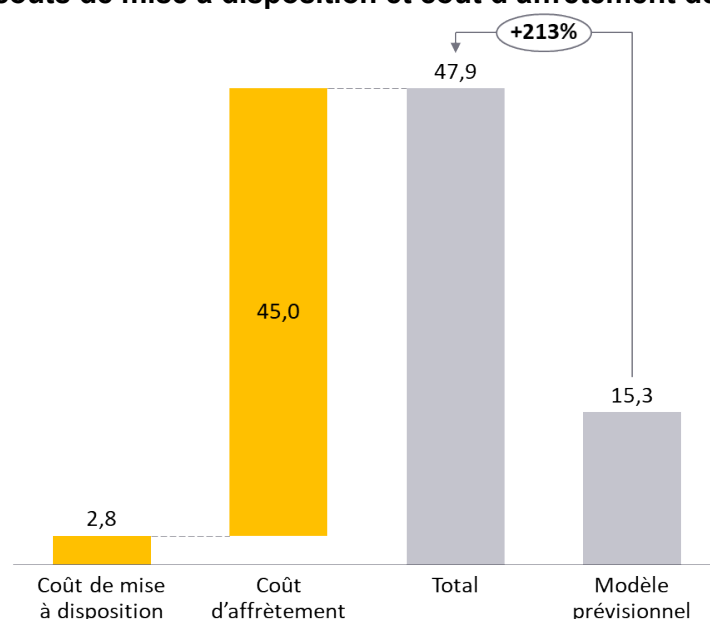
- III. Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévus par le candidat sont très largement supérieurs au niveau attendu. Si le choix du candidat d'utiliser des navires affrétés pour les traversées peut expliquer en partie la hausse, cette augmentation spectaculaire pose la question de l'adéquation capacitaire des navires proposés par le candidat.

Le total des coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévu par La Méridionale sur la période 2023-2030 s'élève à 47,9 M€, soit 213,1% de plus qu'estimé. Les coûts de mise à disposition représentent 5,9% du total, quand les coûts d'affrètement en représentent donc 94,1%. Le détail des traversées par navire n'est pas fourni, mais parmi les 4 navires, 2 sont en pleine propriété et 2 sont loués et donc affrétés.

Le surplus observé au niveau de ces coûts s'explique en partie par le choix du candidat d'utiliser en grande majorité des navires affrétés pour effectuer les traversées, plus onéreux que des navires en propriété. Néanmoins, la différence très significative observée pose la question de l'adéquation capacitaire des navires proposés à la ligne.

Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires sont entièrement imputés sur le volet SIEG.

Répartition des coûts de mise à disposition et coût d'affrètement des navires, en M€ :



Enfin, l'absence de données détaillées sur l'assiette de coût des navires pourrait engendrer des difficultés dans l'analyse des clauses relatives au rachat des navires tel que le prévoit le contrat qui prévoit notamment de tenir d'un prix minoré des contributions publiques mobilisées sur le contrat.

IV. Synthèse et analyse du résultat d'exploitation

Le tableau suivant présente l'agrégation des RCAI SIEG et commercial prévus :

Sur 2023-2030, en M€	La Méridionale
RCAI (avant compensation)	(124,6)
Compensation (hors carburant)	129,2
RCAI total	4,6

Comme explicité précédemment (voir sous-critère 1), la compensation liée à l'exploitation et à l'investissement permet à La Méridionale de dégager un RCAI total de 4,6 M€ sur la période 2023-2030.

V. Analyse des flux de trésorerie

Le tableau de flux de trésorerie résultant du plan d'affaires de La Méridionale est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Excédent Brut d'Exploitation	(9,4)	(11,1)	(8,4)	(8,4)	(11,6)	(8,2)	(11,4)	(8,2)
Coût d'affrètement des navires	(4,4)	(5,5)	(6,0)	(5,6)	(6,0)	(6,0)	(5,6)	(6,0)
Variation BFR	2,8	(0,6)	(0,1)	(0,5)	(0,4)	(0,1)	(0,9)	(0,1)
Compensation financière	(2,8)	(0,3)	0,1	(0,0)	(0,1)	0,1	(0,1)	0,1
Flux net de trésorerie liés à l'exploitation	(13,8)	(17,5)	(14,4)	(14,5)	(18,0)	(14,2)	(18,0)	(14,2)
Compensation exploitation	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2

Compensation investissement	4,4	6,4	6,0	6,1	6,5	6,0	6,6	6,0
Variation de trésorerie	0,7	(0,9)	1,8	1,8	(1,4)	1,9	(1,3)	1,9
Trésorerie d'ouverture	0,0	0,7	(0,2)	1,6	3,4	2,0	3,9	2,6
Trésorerie de clôture	0,7	(0,2)	1,6	3,4	2,0	3,9	2,6	4,6

Tel que présenté précédemment, l'activité est globalement excédentaire. Cela se traduit par une variation de trésorerie sur l'ensemble de la période 2023-2030 de 4,6 M€.

Les variations de l'EBE observées sont majoritairement dues à des variations des charges, et en particulier les charges de maintenance et d'entretien et les charges de personnel navigant.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 – La Méridionale :

Si les revenus d'exploitation prévus par le candidat sont supérieurs aux estimations (+11,5%), les charges d'exploitation (en particulier la maintenance et l'entretien) ainsi que les coûts de mise à disposition/d'affrètement sont largement supérieurs aux prévisions (respectivement+18,4% et +212,8%).

La compensation importante demandée par le candidat (voir sous-critère 1) lui permet de dégager un RCAI global de 4,6 M€ sur la période 2023-2030.

Dans son ensemble, le modèle économique proposé par le candidat semble donc cohérent. Toutefois, il convient de rappeler que celui-ci dépend directement du niveau de compensation important demandé par le candidat et d'hypothèses ambitieuses au niveau des volumes de passagers et de fret transportés.

De plus, les évolutions importantes relevées au niveau des approvisionnements, des frais de port et de la maintenance et entretien sont des points de vigilance à expliquer par le candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante car, bien que présentant un niveau de recettes supérieures aux estimations, ainsi qu'un niveau de RCAI global de 4,6 M€ sur l'ensemble des années de la DSP, les prévisions du candidats en matière de coûts de mise à disposition / d'affrètement sont très largement supérieurs (+212,8%), ainsi que, dans une moindre mesure celles des coûts d'exploitation (+18,4%). Par ailleurs, le niveau de compensation demandé est très important (+57,3% vs. montant de compensation global prévisionnel 2022). Enfin, certaines variations importantes au niveau des charges d'exploitations (approvisionnement, frais de port, maintenance et entretien) restent à expliciter par le candidat afin de s'assurer de la cohérence des résultats présentés.

Conclusion générale critère 2 – La Méridionale :

Points forts :

- Recettes prévisionnelles de 12% supérieures au niveau du prévisionnel 2022 ;
- Optimisation du nombre de passagers (+26,3%), des mètres linéaires de fret (+18%) et du nombre d'autos passagers (+20,4%) par traversée.
- Recettes par passagers et recettes autos passagers en hausses respectives de +3,1% et 26,5%

Points faibles :

- Compensation moyenne annuelle demandée 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%).
- recettes par mètre linéaire en baisse de 10,4% ;
- Augmentation des coûts de mise à disposition / d'affrètement par traversée de 212,8% par rapport aux estimations.

- 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.

Appréciation globale : L'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car, malgré un niveau de RCAI global positif de 4,6 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%) ;

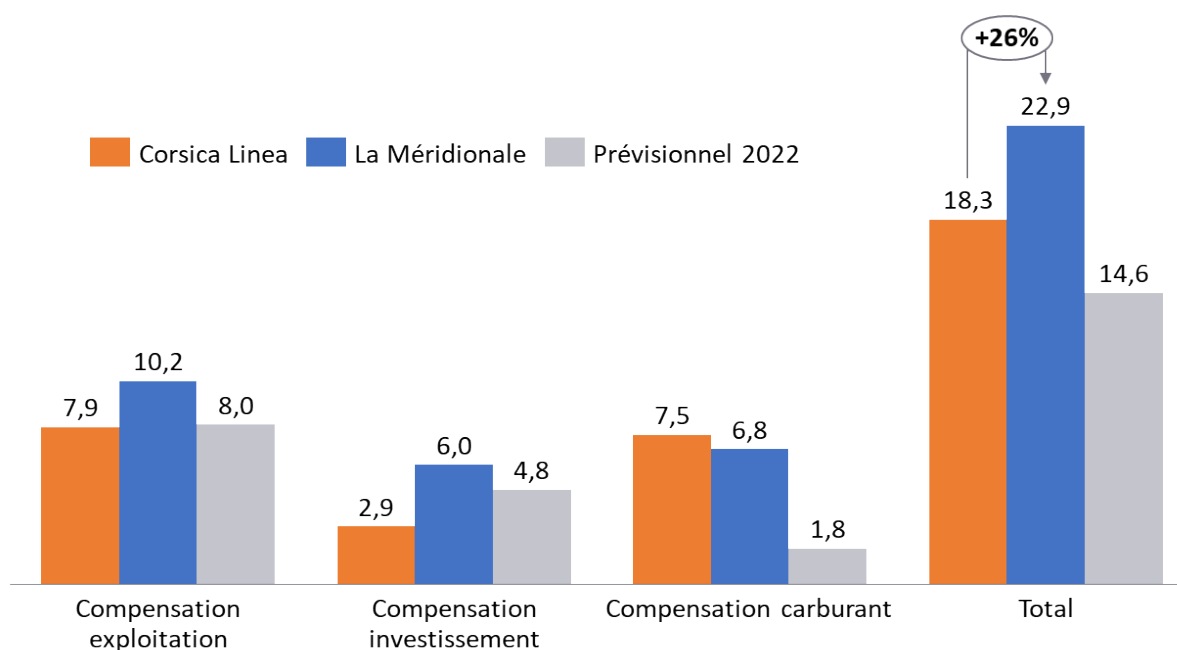
- Certaines variations des postes de charges présentés au plan d'affaires du candidat présentent une amplitude importante en comparaison des estimations, en particulier en ce qui concerne les postes approvisionnement, frais de port, maintenance et entretien ;

- Les coûts de mise à disposition / d'affrètement des navires par traversée sont très largement plus élevés que prévu (+212,8%)

Enfin ces importantes variations restent insuffisamment détaillées par le candidat pour en permettre une analyse critique fine.

IV.4.3. Comparaison des candidats

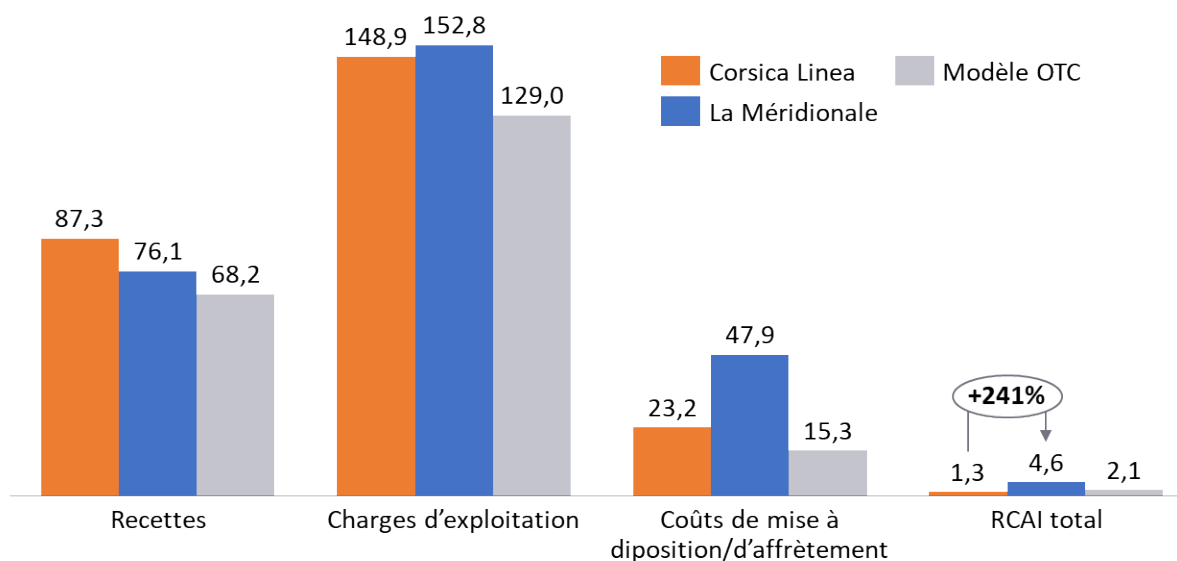
1. Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière



La compensation totale proposée par Corsica Linea est légèrement supérieure à celle estimée, alors que celle proposée par La Méridionale est 26% supérieure à celle de Corsica Linea.

Cette différence provient de la compensation investissement très importante demandée par La Méridionale.

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



La Méridionale dégage un RCAI sur la période 2023-2030 supérieur de 241% au RCAI prévu par Corsica Linea. Cela s'explique par le montant de compensation très supérieur demandé par La Méridionale, et malgré un modèle économique moins performant (moins de recettes et plus de charges au global).

Critère 3 du règlement de la consultation – Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)

Au titre de ce critère, le candidat doit présenter ses actions et son niveau d'engagement ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.

Concernant La Méridionale :

Le candidat La Méridionale au titre de sa qualité de membre du groupement met en place une **gouvernance responsable** intégrant une démarche RSO en se positionnant en qualité d'« armateur vertueux », en adhérant à plusieurs chartes relatives aux développement durable et social, titulaire de label de performance économique, sociale et sociétale (Green Marine Europe depuis 2020). Le comité exécutif veille chaque année à l'état d'avancement de la politique RSO.

Le candidat met en place plusieurs outils lui permettant de **respecter les droits des personnes** avec la mise en place d'index « égalité femmes/hommes » pour le personnel sédentaire et les indicateurs légaux pour le personnel navigant. Garantie d'une égalité de salaire pour le même poste et la même ancienneté. Le candidat garantit une politique de recrutement objective ; éthique et non discriminante. Protection des données personnelles intégrée au groupe STEF.

La valorisation du capital humain est traitée par le candidat qui favorise l'emploi d'insulaire, stagiaires venant de lycée maritime et hôteliers. La qualité de vie des travailleurs est également envisagée par le candidat, qui propose la possibilité d'un accompagnement des travailleurs par des membres de leurs familles. Mise en place d'un comité social et économique afin de favoriser le dialogue social. La santé du personnel passe par une mutuelle d'entreprise. Le développement des compétences du personnel passe par une facilitation de la formation interne. Le candidat n'explicite pas les mesures concrètes mise en œuvre pour permettre de favoriser la formation.

Concernant les modes de rémunération, le candidat précise le salaire d'entrée et ceux du plus haut niveau dans la hiérarchie en précisant que l'emploi ne se fait qu'au premier niveau. Cependant il ne garantit pas le caractère équitable et transparent entre les salariés en fonction de l'avancement ou à raison du genre du personnel.

La **préservation de l'environnement** passe pour le candidat par un choix d'ustensiles en matériaux biodégradables, restauration labélisée écoresponsable, mise en place d'activité ludique pour sensibiliser les plus jeunes sur la préservation de la richesse marine. Le candidat minimise les consommations de ressources en optimisant la gestion de l'eau et la diminution de la consommation d'énergies fossiles (optimisation de la conduite pour permettre une économie en combustible de 5%, gestion du rendement moteur). La Méridionale veille à limiter les pollutions et nuisances de tout type (diminution des rejets atmosphériques, tri, protection des richesses marines). Pour finir le candidat développe une démarche de protection de l'environnement en adhérant à une charte de la biodiversité, implications et mobilisations des salariés, labélisation Green marine Europe, réduisant leurs émissions de SOx, Nox, Particules, CO2 et gaz à effet de serre.

Améliorations présentées pour les navires proposées :

La Méridionale

- Réduction émission de CO2 ;
- Installation de système et équipement de traitement des émissions ;
- Amélioration de l'accueil des passagers à bord.

Application :

- Mise en place de scrubbers et filtre à particules sur le Kalliste (2024) (budget affiché 10 M EUR) ;
- Cabines supplémentaires sur le Pélagos (2024) (budget affiché 15 M EUR) ;
- Branchement électricité quai sur le Pélagos (2024) (budget affiché 1,2 M EUR) ;
- Changement d'hélice du Piana (non programmé, non chiffré).

Le candidat s'engage à prévenir tout acte de corruption active ou passive et à garantir les conditions d'une concurrence loyale tout en respectant les intérêts des clients et des consommateurs ;

Le candidat démontre une volonté **d'agir avec responsabilité sur le marché** en prévenant toute forme de corruption par l'intermédiaire de plusieurs moyens (code de conduite, dispositif d'alter, cartographie des risques, contrôles comptables). La sélection des prestataires se fait de manière transparente en fonction des gages de fiabilités financière et sociale. Le groupe STEF a mis en place une charte d'achats responsables. Le candidat privilégie les circuits-courts, travaille en direct avec des éleveurs ovins.

- Le candidat assure un service d'assistance après-vente visant la satisfaction des clients
- Effectifs de 500 personnes dont 162 résidents corses ;
- Multi lauréate de prix et titulaire du label Green Marine Europe et d'attestations d'excellence en matière de qualité de service et de politique de développement durable ;
- Signataire de la charte SAILS et de celle de la biodiversité avec quatre Aires Marines Protégées ;
- Branche ses navires sur le courant électrique de quai à Marseille et développement d'une solution innovante de filtres à particules pour éliminer les rejets de soufre et de poussières fines et très fines des moteurs ;
- Privilégie l'économie Corse avec des circuits courts avec 89% des produits présents sur les navires destinés à être transformés et consommés achetés en Corse.

Le candidat met en place des mécanismes permettant le **respect des intérêts des clients et des consommateurs** en favorisant les pratiques responsables (politique tarifaire attractive, pas de sollicitations de messages promotionnelles), respect d'un plan de maîtrise sanitaire en lien avec un laboratoire spécialisé, services après-vente pour assurer la satisfaction des clients.

Enfin, le candidat met en place des outils pour l'**intérêt général**, afin de permettre le développement des territoires d'implantation en nouant des partenariats passant par des aides financières, logistiques à différentes associations. Le candidat participe à des initiatives d'intérêt général en permettant des traversées pour raison médicale avec l'INSEME ou en soutenant des opérations comme CorSeaCare.

Conclusion critère 3 – La Méridionale : La proposition du candidat est complète et bien développée.

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.

- Points forts ;

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.

- Points faibles :

Le candidat ne détaille un programme d'essai de technologie non carbonée, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

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)

Appréciation : L'offre remise est satisfaisante et permet de constater le réel engagement de la part du candidat en matière RSE.

Comparaison des offres :

Les offres des deux candidats sont complètes et répondent aux exigences du règlement de consultation.

Il ressort de l'offre de Corsica Linea que ce dernier souhaite s'imposer comme entreprise à missions tandis que La Méridionale s'inscrit déjà comme un armateur vertueux.

Les deux candidats ont noué des partenariats avec des entreprises et des établissements scolaires corses favorisant ainsi une démarche d'intérêt général.

Les deux candidats s'inscrivent dans une démarche respectueuse du droit des personnes notamment en matière de recrutement

En matière environnemental, La Méridionale comme Corsica Linea disposent du label Green Marine Europe, montrant un réel intérêt pour la préservation de l'environnement.

En revanche, au-delà des déclarations d'intention, aucun candidat ne détaille un programme d'essai de technologie non carbonée, ce qui est justifié pour des navires

RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

Les deux candidats ont également mis en place des processus visant à agir avec responsabilité sur le marché.

La procédure mise en place par la Méridionale pour prévenir toute forme de corruption est plus aboutie que celle de Corsica Linea. Une charte d'achat responsable est mise en place au niveau du groupe possédant la Méridionale.

La Méridionale comme Corsica Linea se contentent de présenter 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.

Appréciation : L'offre remise par chacun des candidats est satisfaisante et permet de considérer un réel engagement.

Annexe Lot n° 4 – Tableau d'analyse des modifications du projet de contrat

Les principales modifications apportées par le candidat dans le projet de contrat sont les suivantes :

- **Article 10.1** - Introduction de cas de circonstances exceptionnelles ou imprévues : les hypothèses présentées par le candidat sont très larges (par exemple changement de législation ou de réglementation, blocages de ports ou des navires du délégataire par des actions extérieures). Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.1** - Ajout d'une clause « Covid-19 » : la Covid-19 ne devrait pas avoir un traitement différencié des autres pandémies. Cet ajout devra faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.1** - Mise en place d'un mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburants. Le candidat propose que ce mécanisme ne puisse être mis en place qu'avec l'accord du délégataire. Cet ajout modifie le mécanisme initialement prévu (possibilité de mise en place d'un mécanisme de mutualisation des coûts par le délégant sans que le délégataire ne puisse s'y opposer). Ce point devra être discuté avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.2** – Introduction d'une hypothèse de rencontre entre les parties au terme de la première année complète d'exécution de la convention pour fait un point sur la réalisation des objectifs permettant des gains d'efficacité et le niveau d'engagement du délégataire relatif aux consommations des navires exploités. Ce point sera à discuter au cours des négociations dès lors qu'une période d'un an semble *a priori* trop courte pour réaliser les bilans évoqués.
- **Article 10.3** – Création d'un cas de rencontre spécifique concernant les modifications de réglementations environnementales sur l'exécution du service. Si cet ajout est admissible, les modalités devront être discutées en cours de négociations avec le candidat ;
- **Article 12** – Ajout par le candidat de l'adverbe notamment lui permettant d'avoir recours à des prestataires extérieurs autres que l'hypothèse d'indisponibilité d'un navire. Le candidat devra expliciter en phase de négociations les hypothèses qu'il vise ;
- **Article 13** – Ajout par le candidat d'un cas de fortune de mer comme cas d'exonération de sa responsabilité. Ce point devra être discuté avec le candidat en

phase de négociations, l'hypothèse de fortune de mer ne signifiant rien juridiquement ;

- **Article 15** – Modification par le candidat de la clause relative au règlement des litiges ;
- **Article 16** – Traitement par le candidat des rotations reprogrammables et des rotations supplémentaires. Les modifications apportées par le candidat à cet article devront faire l'objet d'échanges en cours de négociations ;
- **Article 24** – Introduction comme cas de force majeure de tout mouvement social. Cette rédaction étant beaucoup trop large, elle devra être discutée avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 29** – Bénéfice raisonnable / pris en charge des coûts indirects – Cet ajout sur la notion de bénéfice raisonnable ne se retrouve pas dans les offres concernées. La notion « estimé » semble problématique. La formulation initiale était une reprise des termes de la Commission. Les couts indirects doivent aussi être ventilés selon des clefs analytiques pour avoir une vision du coût complet des services (la formulation est ambiguë. L'objectif est de ne pas avoir une section analytique retraçant les coûts indirects). Ce point devra être discuté avec le candidat en phase de négociations
- **Article 43** – Suppression par le candidat du régime des biens de retour/reprise/propres. Ce point devra faire l'objet d'échanges au cours des négociations.
- **Article 49.1** – Modification du régime financier des biens de retour. La modification du candidat devra faire l'objet d'une discussion en cours de négociations ;
- **Article 49.2 et article 49.3** – Modification du régime financier des biens de reprise et des biens propres. La modification du candidat est incomplète (le candidat n'incluant pas dans sa proposition la déduction des éventuelles subventions versées par la Collectivité) et devra faire l'objet d'un échange en cours de négociations ;
- **Article 50** – Suppression par le candidat de la possibilité pour la Collectivité de reprendre les contrats d'affrètement. Ce point devra être discuté en cours de négociations ;
- **Article 51** – Introduction de la prise en charge au titre de l'indemnité de résiliation des pertes subies. Ce point devra être discuté au cours des négociations, étant beaucoup trop large ;
- **Article 53** – Introduction d'un cas de résiliation pour force majeure. La rédaction proposée par le candidat devra faire l'objet d'échanges en cours de négociations, étant beaucoup trop large.

Le candidat ayant apporté un certain nombre de modifications impactant l'exécution de la future convention, ces points devront nécessairement être discutés au cours de négociations et ne sont pas admissibles en l'état.

IV.5. Lot n° 5 – Marseille – Ile-Rousse

	Dénomination	Structure juridique
Candidat 1	Corsica Linea	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d'Ajaccio sous le numéro RCS B 815 243 852

IV.5.1. Candidat n° 1 – Corsica Linea

Critère 1 du règlement de la consultation - Valeur Technique des Offres

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

3. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'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).

➤ Présentation de l'outil naval

Concernant le nombre de navires, le candidat propose dans l'annexe 3 – Outil naval – l'utilisation des navires suivants :

Corsica Linea présente 9 navires soit 7 navires rouliers de type Ro PAX et 2 ferries.

- RoPAX : A Gaelotta, Paglia Orba, Pascal Paoli, Vizzavona, A Nepita, Monte d'Oro, Jean Nicoli ;
- Ferries : Daniele Casanova, Méditerranée.

Navire	Type	Année	Pavillon	IMO	Classe	Paris MoU	Propriété
Corsica Linéa							
Vizzavona	RoPax	1999	FR	9138006	RINA - OK	White	Affrété
A Nepita	RoPax	2002	FR	9211511	DNV - OK	White	Affrété
Pascal Paoli	RoPax	2003	FR	9247510	BV - OK	White	Affrété
A Galeotta	RoPax	2022	FR	9891749	RINA - OK	White	Affrété
Paglia Orba	RoPax	1994	FR	9050826	BV - OK	White	Propriété
Jean Nicoli	RoPax	1998	FR	9161948	DNV - OK	White	Propriété
Monte d'Oro	RoPax	1991	FR	8911516	BV - OK	White	Propriété
Danièle Casanova	Ferry	2002	FR	9230476	BV - OK	White	Propriété
Méditerranée	Ferry	1989	FR	8705395	BV - OK	White	Propriété

Les contrats d'affrètement sont communiqués en annexe 14.

Corsica Linea est propriétaire des navires suivants : Jean Nicoli, Paglia Orba, Monte d'Oro, Danièle Casanova, Méditerranée.

Pavillon : L'ensemble des navires présentés par le candidat portent le pavillon français.

Classification : L'ensemble des navires sont suivis en classe par des sociétés de classification membre de l'International Association of Classification Societies (IACS), de plus reconnues par les autorités du pavillon français (BV, DNV, RINA).

Port state control : Inspections par le « Port state control » rare. Aucun des navires présentés par les candidats n'a fait l'objet d'une détention dans les 36 derniers mois (statut « white » d'après les conditions de Paris MoU).

Tous les navires sont actuellement en classe avec des échéances d'inspection et de renouvellement suivies correctement par le candidat.

Le candidat ne précise pas les codes et conventions dans la documentation technique. Ces éléments conditionnent l'obtention du permis de navigation. Les navires disposant tous de permis de navigation, il est possible de considérer que la condition de la conformité aux codes et convention est remplie.

Concernant l'affectation des navires, les navires présentés par Corsica Linéa seront affectés de la manière suivante :

	Affectation des navires par ligne				
	AJA	BIA	PVC	PRO	ILR
A Galeotta	32%	31%			
GNL 2		28%			
Pascal Paoli	40%	27%			
Vizzavona	7%	2%			
Paglia Orba	1%	1%		74%	14%
Mont d'Oro				7%	86%
A Nepita	18%	7%	2%	7%	
Jean Nicoli	3%	4%	52%	12%	
Méditerranée			46%		
	101%	100%	100%	100%	100%

Extrait Offre Groupement – Annexe 3 – Tableau récap de l'outil naval Lot 5

Double contrainte sur ce port. Les navires Monte d'Oro et Paglia Orba répondent parfaitement à ces besoins.

Concernant l'adéquation avec les besoins fret, Corsica Linea indique que son offre représente 252 % du besoin.

➤ Adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires

	Vizzavona	Méditerranée	Paglia Orba	Pascal Paoli	A Galeotta	Danielle Casanova	Monte d'Oro	A Nepita	Jean Nicoli
Année de livraison	1999	1989	1994	2003	2022	2002	1991	2002	1998
Type	Cargo Mixte RoPax	Navires à passagers	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Navire roulier à passagers	Navire à passagers	Cargo Lixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax
Nombre de ponts	3	1	3	3	4	1	3	4	3
Nb de moteurs	4	4	4	4	2	4	4	4	4
Puissance unitaire (KW)	5 760 kw	8 942 Kw	4 930 kw	9 450 kw	11 7000 kw	9 450 KW	14 800 kw	11 520 kw	11 120 Kw
Vitesse (nds)	21 nds	23 nds	2N nds	24 nds	23 nds	24,5 nds	19 nds	21 nds	24 nds
Vitesse en mode dégradé (nds)	12 nds	18 nds	16 nds	18 nds	19 nds	12 nds (1 moteur)	16 nds	17 nds	21 nds

Les navires disposant d'une vitesse inférieure ou égale à 20 nœuds disposent d'une très faible marge de manœuvre pour effectuer des rotations dans les délais indiqués au titre du sous-critère 2. Ainsi, les navires répondent aux exigences strictes du règlement de consultation mais peuvent en pratique donner lieu à des retards.

Age : Aucun règlement technique ou norme n'impose une durée de vie dans le cadre d'un projet de construction de navire. La contrainte qui guide les concepteurs et les constructeurs de navire est d'ordre économique dans la mesure où l'investissement que représente l'acquisition d'un navire est important ce qui impose une durée d'exploitation suffisamment longue pour que l'investissement soit rentable.

Pour répondre à cette contrainte économique, les concepteurs et les chantiers navals de navires en acier étudient et construisent les navires en considérant une durée de vie minimale de 30 ans à partir de la date de livraison.

La capacité réelle d'un navire à être exploité sur une durée de 30 ans est conditionnée par les conditions d'emploi du navire et donc par l'entretien que l'armateur du navire fera. Dans la mesure où l'entretien est correctement fait, où la structure du navire (suivi par la société de classification), où les disponibilités de pièces de rechange ne condamne pas des équipements irremplaçables (à coût raisonnable) à bord et si aucune évolution de la réglementation applicable n'impose un retrait du service du navire, il est envisageable d'exploiter un navire jusqu'à 40 ans.

Parmi les navires présentés par le candidat, deux navires sont âgés de plus de 30 ans (Méditerranée, 34 ans et Monte d'Oro 32 ans). Les éléments transmis par le candidat avec son offre (certificats de classe) et les vérifications menées sur les sites de suivi des navires de commerce (Equasis, site des sociétés de classification) ne montrent pas de points justifiant l'arrêt du navire pour les inspecteurs de la classe, le pavillon ou les inspecteurs du « Port state control ».

Il faut cependant souligner que les navires âgés nécessitent des travaux de maintenance ou de remise à niveau plus importants et plus coûteux que les navires récents et ont des performances énergétiques moindres.

Concernant les caractéristiques des navires de Corsica Linea :

Navire	Type	Longueur	Largeur	TE max	Dwt
Corsica Linea					
Vizzavona	RoPax	188,30	34,80	6,30	8 111
A Nepita	RoPax	203,24	25,00	6,60	5 509
Pascal Paoli	RoPax	176,00	33,80	6,50	7 335
A Galeotta	RoPax	206,60	28,20	6,70	6 882
Paglia Orba	RoPax	165,80	29,43	6,68	6 073
Jean Nicoli	RoPax	200,65	25,80	6,80	5 150
Monte d'Oro	RoPax	145,30	27,80	6,31	4 155
Danièle Casanova	Ferry	176,00	37,70	6,71	3 788
Méditerranée	Ferry	165,54	29,40	6,40	3 485

Conclusion critère 1, sous-critère n°1 : Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences réglementaires en vigueur à la date de remise des offres. Le candidat communique ses contrats d'affrètements en annexe 14.

Il faut souligner que, la plupart des réglementations applicables aux navires n'étant pas rétroactives, on relève des différences entre les navires en fonction de leurs âges sans pour autant que ces différences ne soient opposables au candidat.

Le candidat dispose au sein de sa flotte des navires âgés de 30 ans. Même si aucune règle technique n'impose une durée de vie aux navires, l'âge de ces derniers à une incidence en matière d'entretien et de maintenance.

Cependant, certains navires mis à disposition par le candidat ne disposent pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport) ou estimées nécessaires (vitesse). Cet élément est à prendre en considération mais ne constitue pas une réponse inadaptée au besoin de la DSP.

Toutefois, nous n'identifions pas de non-conformité dans la mesure où il ne s'agit pas d'un unique navire affecté à un lot, le candidat peut en fonction des besoins faire des changements. La documentation technique remise par le candidat ne fait cependant pas état de cette organisation. Cet élément est à prendre en considération mais ne constitue pas une réponse inadaptée au besoin de la DSP.

Le candidat ne propose pas de navire équipé d'un système de propulsion non carboné, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

Appréciation globale : le candidat répond de manière satisfaisante aux exigences de la consultation.

L'offre du candidat est très détaillée. Des clarifications de la part du candidat sont néanmoins attendues en phase de négociations.

4. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux fréquences et horaires au regard des spécifications de l'annexe 1 :

- Fréquences minimales (passagers, convoyeurs, marchandises) : Etant donné le nombre de navires présentés par le candidat, les fréquences de départ pour l'ensemble des lots étudiés sont respectées.

- Rotations supplémentaires
- Horaires de départ et d'arrivée_: Respect des horaires (vitesse / engagement sur horaires)

Ligne Marseille – Ile-Rousse (Lot n° 5)	Spécifications du DCE	Candidat
Fréquences minimales passagers et convoyeurs	Fréquence minimale est de 3 rotations / semaine,	Fréquences minimales de 3 rotations / semaines
Fréquences minimales marchandises	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)	Novembre à Mars : 6 rotations/semaine en dehors des périodes de vacances scolaires – Hiver/Toussaint/Noël – (7 rotations/semaine prévues)
Rotations supplémentaires	10 rotations / 20 traversées	10 rotations / 20 traversées – date de réalisation pré identifiée par le candidat
Horaires	Départ entre 18h30 et 20h00 Arrivée entre 06h00 et 08h00 Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire	Départ à 18h30 Arrivée entre 6h45 et 7h Candidat propose un horaire hivernal et un horaire estival

Le navire Monte d'Oro ayant des vitesses maximales inférieures à 20 nœuds n'a pas de marge sur ces traversées.

Le candidat précise qu'un nombre de rotation hivernales peut ne pas être réalisée avec un repositionnement pendant ma saison estivale pour atteindre le quota de 365 rotations annuelles.

Le candidat propose 3 rotations par semaine :

- Rotation du lundi : uniquement les matières dangereuses (Classe 1 et 2). Pas de rotation de classe 1 pour les mois de juillet et août.

Le candidat propose un repositionnement des rotations non effectuées pendant la période hivernale les jeudis entre les mois de juin et août avec 14 rotations en 2023, en 2024, en 2026, 12 rotations en 2025, en 2027 et 13 rotations en 2028 et en 2029.

Concernant les rotations supplémentaires, le candidat propose des dates de réalisation (dates cibles visées dans l'offre qui correspondent à la période la plus chargée en fret allant de début mai à mi-septembre avec un départ le jeudi). Le candidat identifie 6 traversées supplémentaires en 2023, en 2024, en 2027, en 2028 et en 2029, 7 traversées supplémentaires en 2025 et 5 traversées supplémentaires en 2026.

Concernant les horaires, le candidat propose :

Les horaires proposés sont conformes aux attentes du cahier des charges avec des départs entre 18h30 et 20h00 et des arrivées entre 6h00 et 8h00.

Ainsi, les horaires proposés sont comme suit :

- Marseille – Ile Rousse
 - Départ : 18h30
 - Arrivée : 7h00
- Ile Rousse - Marseille
 - Départ : 18h30
 - Arrivée : 7h00

La durée des traversées de semaine est donc de 12h30.

Conclusion Critère 1, sous-critère n°2 : La proposition du candidat répond aux exigences du règlement de la consultation concernant les fréquences et les horaires. Le candidat propose de mobiliser plusieurs navires de sa flotte afin d'assurer la DSP en fonction des besoins.

Le candidat propose la réalisation de rotations supplémentaires pour les périodes les plus chargées en fret.

Le Monte d'Oro ayant une vitesse maximale de 20 nœuds pouvant assimiler un retard sans avoir les capacités de le compenser pendant la traversée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante et l'organisation du planning des traversées et des rotations est claire.

5. Sous- critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Le sous-critère 3 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers : 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.

Concernant Corsica Linea

Navire	Fret	Fauteuils	Cabines	Lits	PMR
Corsica Linea					
Vizzavona	2440	237	147	450	2
A Nepita	1923	83	172	665	4
Pascal Paoli	2300	44	169	580	4
A Galeotta	2559	82	220	878	6
Paglia Orba	2050	47	142	494	1
Jean Nicoli	2000	175	199	804	3
Monte d'Oro	1482	0	204	515	3
Danièle Casanova	810	320	470	1880	4
Méditerranée	827	574	496	1660	4

Le besoin exprimé par la DSP était d'avoir au sein des navires deux cabines PMR et la possibilité d'accueillir six passagers sanitaires.

A l'exception du Paglia Orba (1 seule cabine PMR), l'ensemble des navires présentés par les différents candidats répondent au minimum imposé (2 cabines PMR).

Ceci implique que certains passagers sanitaires soient accueillis dans des cabines normales ce qui est susceptible de représenter un problème pour le cas où l'ensemble des passagers sanitaires sur un même voyage seraient des personnes à mobilité réduite.

Il est cependant loisible au candidat en fonction du besoin en cabines PMR/ passagers sanitaire de permuter les navires afin de répondre au besoin. Précisons cependant que rien dans la documentation technique remise par le candidat n'envisage cette réorganisation.

Conclusion Critère 1, sous-critère n°3 : Les navires présentés par les candidats correspondent aux exigences associées à l'accueil de chauffeurs, passagers sanitaires.

Un des navires proposés ne répond pas aux exigences de deux cabines PMR.

Ces éléments peuvent poser une difficulté quant à l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers.

Cependant, rien n'interdit au candidat de procéder à une réorganisation des bateaux pour satisfaire un besoin ponctuel en cabinet PMR ou passagers sanitaires. Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante. Néanmoins, la documentation remise par le candidat ne précise pas son organisation pour faire face à un manque de cabines PMR. Des clarifications de la part du candidat sont attendues en phase de négociations.

6. Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Le sous-critère 4 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers :

- 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...)

➤ Services aux usagers

Navire	Restaurant	Bar	Magasin	Salle spectacle
Corsica Linea				
Vizzavona	330 m2	390 m2	0 m2	0 m2
A Nepita	500 m2	460 m2	0 m2	0 m2
Pascal Paoli	480 m2	260 m2	0 m2	0 m2
A Galeotta	730 m2	550 m2	44 m2	0 m2
Paglia Orba	320 m2	345 m2	0 m2	0 m2
Jean Nicoli	770 m2	470 m2	50 m2	0 m2
Monte d'Oro	360 m2	325 m2	0 m2	0 m2
Danièle Casanova	1970 m2	780 m2	150 m2	250 m2
Méditerranée	790 m2	690 m2	50 m2	270 m2

Sont détaillés les services suivants :

- **Restauration** (déploiement de nouveaux services entre 2017 et 2020 sur les bateaux présentés à l'annexe 3 - Outil naval - circuits courts et de saison) : mise en place d'une offre variée, allant des espaces de snacking aux menus préparés par un chef étoilé. Corsica Linea s'engage à favoriser une économie en circuit court ;
- **Service hôtelier** : offre variée allant des lits superposés aux cabines de luxe, des salons fauteuils sont disponibles ;
- **Espaces de loisirs** : diffusion d'événements sportifs, animations, accès gratuits à des vidéos grâce au réseau WIFI ;
- **Service médical** : infirmerie avec un personnel disposant d'une formation médicale. L'infirmerie est équipée afin de permettre la réalisation des premiers soins. En cas de besoins : recours au Centre de Consultation Médicale Maritime – CHU de Toulouse ;
- **Services annexes** : chenil, consignes à bagages ;
- **Modalités de réservation et d'information des passagers et mesures prises pour éviter les retards** : sites internet disposant du dispositif de paiement en ligne sécurisé (3DSecure), courriels envoyés après chaque réservation comprenant le détail de la traversée ainsi qu'un lien pour effectuer des modifications, centre d'appel disponible 7j/7 sur une plage horaire étendue (du lundi au samedi de 8h à 20h30, dimanche et jours fériés de 9h30 à 18h00), un site internet pour les agences de voyages ;
- **Propreté des installations** : nettoyage quotidien, renouvellement après chaque traversée du linge de lit et de toilettes, nettoyage de fond réalisé lors des arrêts techniques des navires ;
- **Conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite** : les navires sont certifiés comme étant conforme aux normes.

Le candidat Corsica Linea fournit un service aux usagers complet prenant en compte les disparités financières pouvant exister entre les passagers. Un accès à des divertissements est prévu, mise en place d'une couverture WIFI à titre gratuit. La réservation peut se faire par l'intermédiaire de plusieurs plateformes. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

➤ Services en matière de fret

Concernant Corsica Linea :

- Concernant le transport de fret, Corsica Linea précise les éléments suivants :
 - Objectif de faire évoluer les unités de fret dans « un tout numérique » et notamment installation d'un portique à Marseille pour une gestion optimisée des unités fret, déploiement d'ETMS, mise en service d'un portail web dédié à destination des usagers de fret et outil de gestion informatique ;
 - Des projets sont en cours ou ont été finalisés en 2020 : fiabilisation de l'outil installé, avec le déploiement d'une application dédiée aux équipes pour un suivi en temps réel du chargement, interconnexion avec les systèmes d'information portuaire, développement d'interfaces numériques, mise en place d'une GED et d'outil de reporting ;
 - Processus du traitement du fret bien détaillé (déclaration de volume, traitement sur le port, réception de l'équipement, réclamations). Le but étant d'optimiser le chargement au fil de l'eau ;

- Objectif de 0 remorque à quai : travail en amont avec les transporteurs en cas de non-disponibilité d'un navire (notamment réorientation vers un autre port le jour même, en privilégiant le transport de remorques non urgentes le week-end et en remplaçant un navire impacté par un autre navire). Le but étant de sortir de cycle journalier pour un cycle hebdomadaire ;
- Mise en place de groupes de travail associant chargeurs et experts en logistiques. Réunion trimestrielle avec la présence du Président, des Directions Exploitation et Fret, ainsi que tous nos responsables d'agences portuaires.

Le candidat propose un traitement dématérialisé des unités fret, un processus de traitement détaillé pour optimiser le chargement. Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai. L'offre propose répond aux exigences de la consultation.

➤ Sécurité à bord de l'outil naval

Corsica Linea développe les exercices de sécurité mise ne place à bord : chaque navire réalise un exercice d'abandon et un exercice hebdomadaire d'incendie (environ 3 à 5 exercices par semaine).

Sont également détaillées les consignes de sécurité aux passagers : diffusion générale par la passerelle et informations pratiques affichées. Des systèmes d'alerte sont également prévus pour l'évacuation des PMR et des passagers sourds et malentendants.

Concernant les situations d'urgence, des personnels sont d'astreinte 24h/24h et peuvent contacter la cellule d'urgence. Des exercices réguliers sont organisés. En outre, un centre d'appel avec un numéro vert est constitué pour informer les familles.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d'affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prise en compte.

Le candidat fournit une description très complète des services proposés aux usagers (fret et passagers).

➤ Continuité du service public

Ce critère est évalué au regard de la qualité de l'organisation proposée pour assurer la continuité des services, y compris le service social et solidaire, tel que visé en annexe 6 – Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles et mesures prises pour assurer le service social et solidaire.

Le candidat présente :

- **Présentation du plan d'information des usagers en cas de situation perturbée** (système d'information « info trafic » avec des « flashes infos », système d'information individuel et ciblé via ses SMS et courriel) exemple à l'appui ;
- **Les modalités de réservation et de modifications** : site web, centre d'appels et site internet B to B pour les agences de voyages ;
- **Les modalités de gestion des réclamations**
 - Pour les clients frets : échange afin de trouver des alternatives permettant d'assurer le service de transport de fret tout en minimisant les effets d'une perturbation. Au départ de Corse : embarquement d'un port différent en retardant l'horaire de départ pour donner aux transporteurs le temps de s'y rendre. Au départ de Marseille : réorientation vers un autre port et prise en charge compensatrice ;

- Pour les clients passagers : service relations consommateur enregistrant les réclamations des clients et fournit une réponse adaptée. Prise de contact avec le service des relations commerciales par mail, site internet, courrier, formulaire de réclamation.

Délai de réponse maximum est de 15 jours entre la réception de la réclamation et l'envoi d'une réponse.

- **Les modalités d'indemnisation** : réglementation issue du Règlement UE n° 1177/2010 du 24 novembre 2010. Quand un retard est de plus de 90 minutes : collation et rafraîchissements. En cas d'annulation de la traversée : hébergement ou indemnisation (80 euros/personne pour une durée maximum de 3 nuits), retard à l'arrivée de plus de 3 heures donne lieu à une indemnisation minimale équivalente à 25% ;
- **L'accueil des passagers à mobilité réduite** : plusieurs modalités de communication (numéro de téléphone, adresse électronique, procédure permettant d'identifier le niveau de handicap et de transférer ces informations aux ports concernés) ;
- **Les actions garantissant le service social et solidaire** (accord dit d'alerte sociale et de prévention des conflits signé en 2016) : le but de cet accord est de limiter l'impact sur les perturbations sur les usagers (passagers et fret). Ainsi, cet accord met en place, une obligation d'information de la Direction, qui s'engage à recevoir dans un délai restreint les partenaires sociaux pour trouver une solution avant le dépôt d'un préavis de grève.

L'organisation proposée pour assurer la continuité des services est bien détaillée, le candidat présentant plusieurs navires pour assurer le service et sa continuité sur cette ligne. Le candidat s'engage sur la fiabilité de la ligne. Il met en avant le dialogue social en détaillant bien l'organisation permettant de préserver ce dialogue.

Conclusion critère 1 – sous-critère 4 – Corsica Linea :

Le candidat présente un ensemble d'éléments permettant de considérer que les conditions du sous-critère 4 relatif à la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers, sont remplies.

En effet, le candidat fournit un service aux usagers complet avec un accès à des divertissements et la mise en place d'une couverture WIFI. Le service de réservation mis en place est bien détaillé. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les modalités d'information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées, permettant d'assurer la continuité des services publics.

Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai.

L'offre proposée répond aux exigences de la consultation. Le traitement du candidat des services fret est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

L'argumentation du candidat est plus développée pour les particuliers que pour les usagers professionnels. L'ensemble des éléments apportés par le candidat sont relatifs aux particuliers et les éléments de frets sont présents mais moins détaillés.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d'affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prises en compte.

Les modalités d'information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante. Les éléments fournis par le candidat sont suffisamment détaillés et clairs pour considérer que la qualité des services aux usagers est suffisante.

Conclusion Générale critère 1 :

- Points forts :

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.

- Points faibles :

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

Appréciation globale du critère 1 : Offre satisfaisante.

Critère 2 du règlement de la consultation – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Afin de pouvoir analyser convenablement la robustesse et cohérence du plan d'affaires prévisionnel des candidats (sous-critère 2 du critère 2) , il a été nécessaire de procéder à un arbitrage dans le but de décider de la base de comparaison la plus solide et fiable pour challenger les plan d'affaires communiqués par les candidats au titre de l'annexe 9. Les données historiques (2020 et 2021) ayant été affectées par la pandémie de Covid19, et le prévisionnel 2022 communiqué ne semblant pas suffisamment fiable car présentant certaines incohérences (existence de recettes autos dans le périmètre SIEG, existence de recettes et de charges de mise à disposition des espaces n'existant pas dans l'annexe 9 transmise aux candidats, etc.), la solution retenue pour l'analyse du sous-critère 2 a été de se référer aux estimations 2023-2030 préparées par le Consultant sur la base d'entretiens conduit avec l'OTC afin de définir au mieux un plan d'affaires prévisionnel sur la durée des DSP. C'est donc sur cette base que les comparaisons avec les offres des candidats ont pu être faites.

Le candidat ne propose pas de créer une SPV dans le cadre du contrat de DSP. Ainsi, aucun bilan propre n'est disponible, et seule une vision des comptes analytiques est ici présentée.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

1. Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 128,9 M€. Cela correspond à une moyenne annuelle de 16,1 M€, soit 3,1 M€ de plus que la compensation estimée au titre de l'exercice 2022 pour ce même lot (+24,1%).

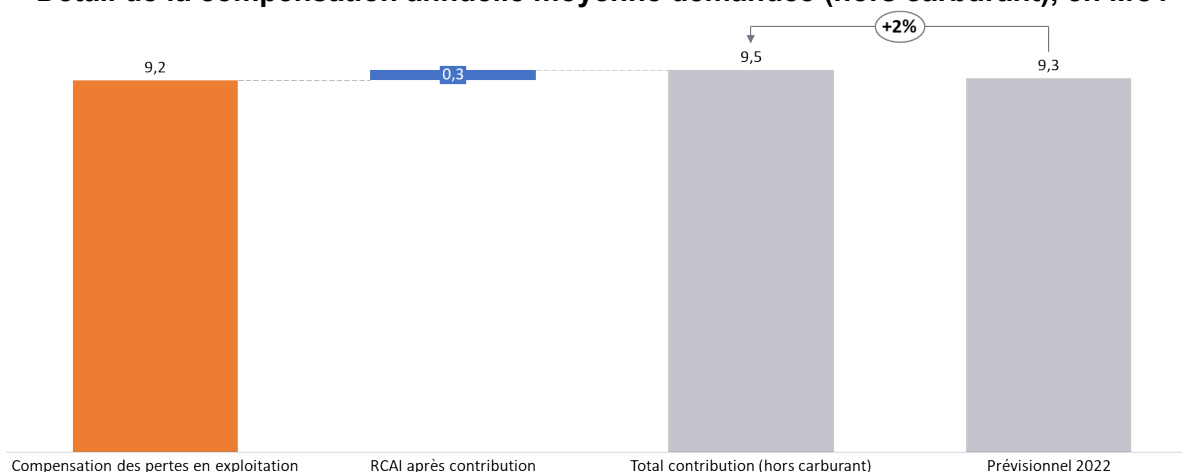
Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation estimée au titre de l'exercice 2022.

En M€	Prévisionnel 2022	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	8,5	8,7	0,3	+3,4%
Compensation carburant	3,7	6,6	+2,9	+79,0%
Compensation investissement	,8	0,8	-0,1	-9,5%
Compensation totale	13,0	16,1	+3,1	+24,1%

La hausse globale de la compensation s'explique principalement du fait de la hausse importante de la compensation carburant proposée qui est supérieure de 79,0% (+2,9 M€) à la compensation carburant estimée pour 2022. Cela s'explique par une hausse des prix des carburants et par un mix de carburants choisis par le candidat plus coûteux.

Les montants de compensation annuels demandés par le candidat sur la période sont approximativement linéaires (entre 15,5 M€ en 2023 et 16,4 M€ en 2029).

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 9,2 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,3 M€, soit 2,7% de la compensation (hors carburant) demandée.** Avec un chiffre d'affaires SIEG moyen sur la période de 4,5 M€, cela correspond à une **marge d'exploitation de 5,9%**.

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – Corsica Linea :

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

La composante de la compensation liée au carburant porte cette hausse, en étant 79,0% supérieure aux prévisions pour 2022.

Le montant de compensation demandé par Corsica Linea est donc moyennement satisfaisant, car supérieur au montant prévisionnel 2022. Cette augmentation semble s'expliquer en grande partie en raison des prix du carburant (augmentation du prix du carburant, nouvelles normes écologiques en matière de carburants).

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car présentant un niveau de compensation largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+24,1%) sans pour autant que le niveau de justification d'une telle augmentation soit suffisamment détaillé.

2. Sous critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'offre du candidat appelle les points de vigilance suivants, constituant autant de points à éclairer en phase de négociation :

- Le compte de résultat prévisionnel du candidat n'est pas équilibré : il présente un déficit de 11,1 M€ sur la période 2023-2030

Le compte de résultat prévisionnel hors carburant est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Recettes périmètre SIEG	4,4	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	35,6
Recettes hors périmètre SIEG	6,2	6,3	6,2	6,3	6,3	6,2	6,3	6,3	50,1
Total Autres Recettes	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	12,2
Total Recettes	12,2	12,3	12,2	12,3	12,3	12,2	12,3	12,3	98,0
Total coûts de personnel	(8,8)	(8,1)	(8,7)	(8,0)	(8,5)	(8,1)	(8,8)	(8,8)	(67,8)
Total frais commerciaux	(1,2)	(1,2)	(1,2)	(1,2)	(1,2)	(1,2)	(1,2)	(1,2)	(9,5)
Total charges d'exploitation	(12,9)	(10,8)	(12,7)	(10,5)	(13,1)	(10,7)	(13,4)	(13,4)	(97,4)
EBE / EBITDA - avant contribution	(10,6)	(7,8)	(10,3)	(7,4)	(10,5)	(7,7)	(11,1)	(11,1)	(76,6)
Coût de mise à disposition des navires	(1,4)	(1,1)	(1,4)	(1,1)	(1,3)	(1,1)	(1,5)	(1,5)	(10,4)
Coût d'affrètement des navires	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RÉS EXPLOIT / EBIT - avant contribution	(12,0)	(8,9)	(11,7)	(8,6)	(11,8)	(8,9)	(12,6)	(12,6)	(87,0)
RCAI - avant contribution	(12,0)	(8,9)	(11,7)	(8,6)	(11,8)	(8,9)	(12,6)	(12,6)	(87,0)
Total contribution	9,5	9,4	9,5	9,4	9,5	9,4	9,6	9,6	75,9
RCAI - après contribution	(2,5)	0,5	(2,2)	0,8	(2,3)	0,5	(3,0)	(3,0)	(11,1)

Le tableau suivant présente quelques ratios par traversée (charges, revenus et coûts de mise à disposition/d'affrètement), par passager (recettes/passager) et par unité de fret (recettes/mètre linéaire) et donne une comparaison avec ces mêmes ratios issus des estimations.

Sur 2023-2030	Modèle prévisionnel	Corsica Linea	
	Montant	Montant	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Nombre de passagers	500 360	532 305	+6,4%
Nombre de mètres linéaires de fret (en ml)	834 400	1 063 675	+27,5%
Nombre d'autos-passagers	169 584	199 825	+17,8%
Charges par traversée (en K€)	61,59	69,73	+13,2%
Revenus par traversée (en K€)	27,25	39,13	+43,6%
Coûts de mise à disposition/d'affrètement par traversée (en K€)	2,80	4,15	+48,3%
Recettes par passager (en €)	58	63	+9,9%
Recettes par mètre linéaire de fret (en €)	41	35	-14,3%
Recettes par auto-passager (€)	73	72	-0,8%

Il apparaît que les estimations du nombre de traversées du candidat et de l'OTC sont similaires sur la période 2023-2030.

L'analyse qui suit permettra d'explicitier et de mettre en perspective avec les résultats économiques prévus les principales variations observées sur ce tableau.

- Le candidat n'a pas par ailleurs communiqué de bilan comme le stipulait le guide de rédaction des offres au plan financier.

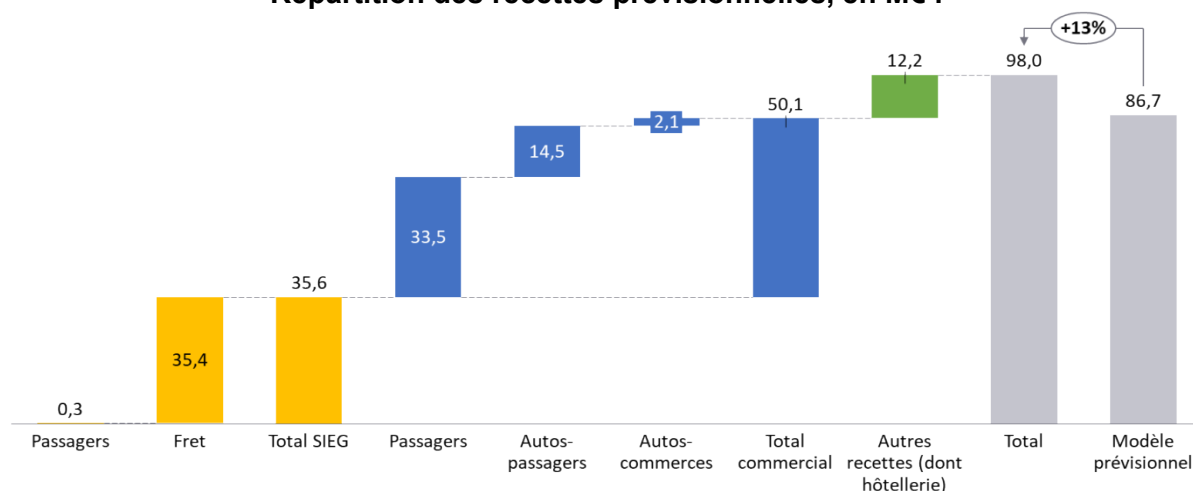
Il n'a donc pas été possible d'apprécier les principaux postes tels que les biens, les capitaux propres, la politique de financement ; limitant les capacités d'analyse sur la robustesse et cohérence de l'offre proposée. Il conviendra de demander au candidat des compléments d'informations.

A noter que l'absence de constitution d'une société dédiée peut expliquer la difficulté à identifier un bilan (du fait de l'absence de capitaux propres injectés dans le contrat).

- Les clés d'imputation choisies par le candidat entre les périmètres SIEG et commercial ne sont pas justifiées, alors même qu'elles impactent directement l'équilibre économique ainsi que le calcul de la compensation demandée.
- I. Les recettes prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, notamment en raison de volumes transportés (passagers, autos-passagers et fret) plus importants que prévu.

Les recettes présentées par le candidat relèvent de deux périmètres distincts : le périmètre SIEG et le périmètre commercial. Le total des recettes prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 98,0 M€, soit 13,0% de plus que le total des recettes estimé dans le modèle prévisionnel. Les recettes présentées par Corsica Linea sont réparties comme suit.

Répartition des recettes prévisionnelles, en M€ :



Les recettes SIEG représentent donc 36,3% du total des recettes prévisionnelles, et les recettes commerciales 51,1%. Les autres recettes sont réparties par Corsica Linea selon une clé d'imputation correspondant à 1% de SIEG et 99% de commercial.

Le surplus de recettes prévisionnelles présenté par le candidat par rapport aux estimations s'explique par :

- Un nombre de passagers plus important (+6,4%) couplé à des recettes par passager également plus importantes (+9,9%) ;
- Des volumes de fret et d'autos-passagers plus importants (respectivement +27,5% et +17,8%) malgré des recettes par mètre linéaire et par auto-passager inférieures (respectivement -14,3% et -0,8%).

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de recettes prévu par le candidat.

- a) Les recettes liées au transport de passagers (dont autos-passagers) prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, en raison de volumes transportés plus importants.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	0,1	0,3	+0,2	+376,1%
dont PAX médicaux	0,1	0,3	+0,2	+376,1%
Commercial	41,2	48,0	+6,8	+16,4%
dont passagers	28,8	33,5	+4,7	+16,2%
dont autos-passagers	12,4	14,5	+2,1	+16,9%
Total	41,3	48,3	+7,0	+16,9%

Corsica Linea prévoit des recettes liées au transport de passagers de 48,3 M€ sur la période 2023-2030, soit 16,9% de plus qu'estimé. Les surplus de recettes observés par rapport aux prévisions sont liés à un nombre de passagers et d'autos-passagers transportés plus important.

- b) Les recettes liées au fret prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, mais le niveau attendu d'autos-commerces nécessite une justification du candidat.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	34,2	35,4	+1,2	+3,5%
dont mètres linéaires fret tracté	-	7,4	-	-
dont mètres linéaires fret non tracté	-	27,9	-	-
Commercial	0,1	2,1	+2,0	+1704,8%
dont autos-commerces	0,1	2,1	+2,0	+1704,8%
Total	34,3	37,5	+3,2	+9,2%

Corsica Linea prévoit des recettes liées au fret de 37,5 M€ sur la période 2023-2030, soit 9,2% de plus qu'estimé. Si ces recettes sont globalement en ligne avec les prévisions, la très forte hausse observée sur les autos-commerces (+1704,8%) nécessite une explication de la part du candidat.

- c) Les autres recettes prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, mais cohérente avec les volumes de passagers avancés par le candidat.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Hôtellerie	9,1	9,6	+0,5	+5,7%
Autres	2,0	2,7	+0,6	+32,1%
Total	11,1	12,2	+1,2	+10,5%

Corsica Linea prévoit un montant de 12,2 M€ pour ses autres recettes sur la période 2023-2030, soit 10,5% de plus qu'estimé. Cette augmentation de ces postes de recettes s'explique par un nombre de passagers plus important prévu par le candidat.

- II. Les charges prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, en raison notamment de charges d'exploitation en hausse.

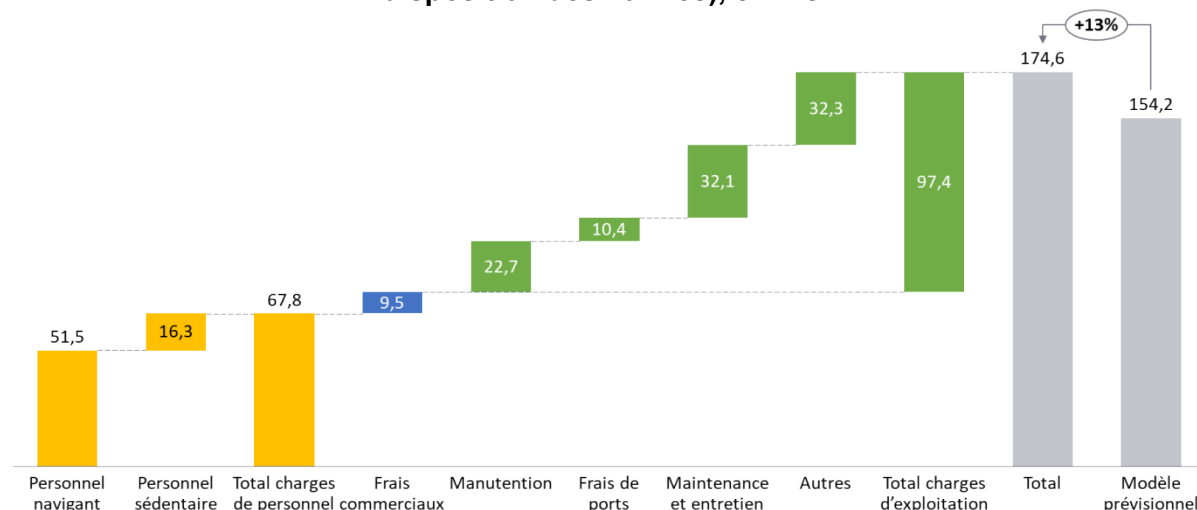
Les charges présentées par le candidat sont réparties selon les mêmes périmètres (SIEG et commercial), mais selon des clés d'imputation précisées dans le tableau ci-dessous.

Type de charges	Clé d'imputation retenue par Corsica Linea	
	SIEG	Commercial
Personnel navigant	58%	42%
Personnel sédentaire (à terre)	58%	42%
Frais commerciaux passagers	1%	99%
Frais commerciaux autos	0%	100%
Frais commerciaux fret	95%	5%

Type de charges	Clé d'imputation retenue par Corsica Linea	
	SIEG	Commercial
Manutention	95%	5%
Frais de ports	58%	42%
Entretien passagers	1%	99%
Vivres (à commercialiser)	1%	99%
Vivres pour l'équipage	58%	42%
Approvisionnements	58%	42%
Communication	0%	100%
Assurances	58%	42%
Informatique	58%	42%
Impôts et taxes	58%	42%
Frais de structure société délégataire	58%	42%
Maintenance et entretien	58%	42%
Coût de mise à disposition des navires	58%	42%
Coût d'affrètement des navires	58%	42%

Le total des charges (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires) prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 174,6 M€, soit 13,2% de plus que le total des charges estimé dans le modèle prévisionnel. Les charges présentées par Corsica Linea sont réparties comme suit.

Répartition des charges prévisionnelles (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires), en M€ :



Les charges de personnel représentent donc 38,8% du total des charges, les frais commerciaux 5,4%, et les charges d'exploitation 55,8%.

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de charges prévu par le candidat.

- a) Les charges de personnel prévues par le candidat sont globalement en ligne avec le niveau attendu et les volumes proposés par le candidat.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Personnel navigant	49,4	51,5	+2,0	+4,1%
Personnel sédentaire (à terre)	15,5	16,3	+0,8	+5,1%
Total	64,9	67,8	+2,8	+4,3%

Corsica Linea prévoit des charges de personnel de 67,8 M€ sur la période 2023-2030, soit 4,3% de plus qu'estimé.

Les charges de personnel prévues par le candidat sont cohérentes avec les volumes (passagers, autos-passagers et fret) prévus par le candidat.

- b) Les frais commerciaux prévus sont globalement en ligne avec le niveau attendu, bien que leur répartition nécessite une justification de la part du candidat.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Frais commerciaux passagers	4,8	5,3	+0,6	+12,0%
Frais commerciaux autos	1,2	1,6	+0,4	+33,1%
Frais commerciaux fret	2,8	1,6	-1,2	-41,9%
Total	8,7	8,5	-0,2	-2,2%

Corsica Linea prévoit des frais commerciaux de 8,5 M€ sur la période 2023-2030, soit 2,2% de moins qu'estimé. Ces charges sont en ligne avec les prévisions, malgré une répartition entre postes différentes.

- c) Les charges d'exploitation prévues sont nettement supérieures au niveau attendu, en raison notamment de la hausse de certains postes : manutention, vivres pour l'équipage, approvisionnements, maintenance et entretien.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Manutention	16,9	22,7	+5,7	+33,7%
Frais de ports	10,3	10,4	+0,1	+0,9%
Entretien passagers	1,5	1,2	-0,3	-20,1%
Vivres (à commercialiser)	3,2	2,7	-0,5	-14,9%
Vivres pour l'équipage	1,4	2,8	+1,4	+104,0%
Approvisionnements	5,4	7,7	+2,3	+43,1%
Communication	1,5	1,4	-0,1	-9,3%
Assurances	2,9	3,7	+0,8	+28,0%
Informatique	2,3	2,7	+0,4	+18,3%
Impôts et taxes	1,8	1,8	+0,0	+1,8%
Frais de structure société délégataire	7,0	8,3	+1,4	+19,4%
Maintenance et entretien	26,6	32,1	+5,5	+20,8%
Total	80,6	97,4	+16,8	+20,8%

Corsica Linea prévoit des charges d'exploitation de 97,4 M€ sur la période 2023-2030, soit 20,8% de plus qu'estimé.

Certains postes de charges variables semblent peu cohérents par rapport aux volumes d'activité prévus par le candidat et nécessitent d'être explicités par le candidat : c'est le cas de la manutention (+33,7%, soit +5,7 M€), des vivres pour l'équipage (+104,0%, soit +1,4 M€) et des approvisionnements (+43,1%, soit +2,3 M€). Concernant les approvisionnements, une partie de la hausse observée peut s'expliquer par des coûts des pièces à acheter en hausse ainsi que par certains navires vieillissants entraînant un surcoût.

De plus, les charges de maintenance et d'entretien sont nettement supérieures aux estimations (+20,8%, soit +5,5 M€). Ce surplus s'explique a priori par une tendance haussière sur le marché de la maintenance navale, en raison de hausses combinées des prix de l'énergie, des matières premières et de la main d'œuvre.

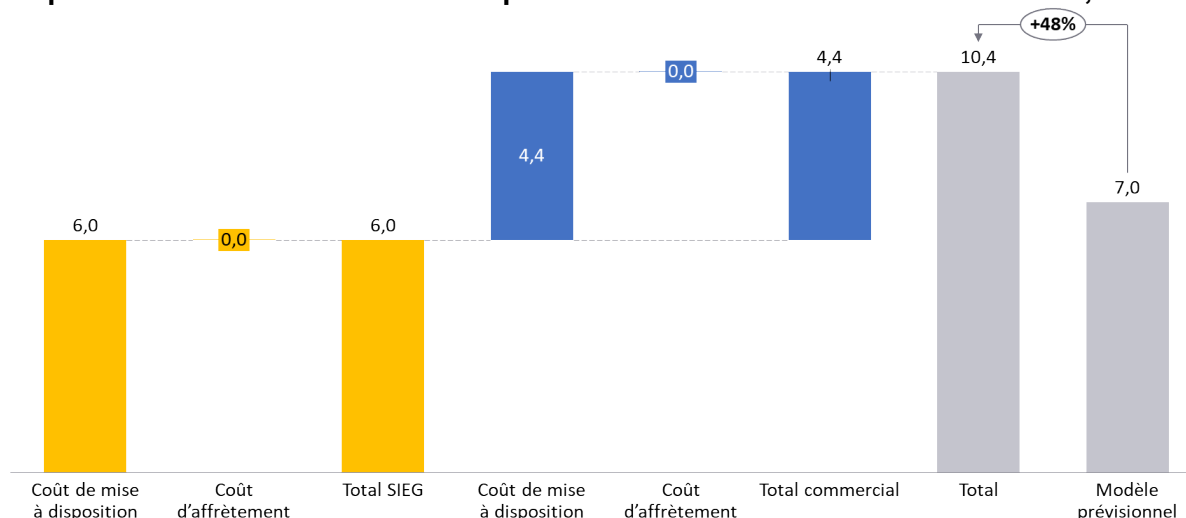
III. Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévus par le candidat sont largement supérieurs au niveau attendu, ce qui pose la question de l'adéquation capacitaire des navires proposés par le candidat.

Le total des coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 10,4 M€, soit 48,4% de plus qu'estimé. Les coûts de mise à disposition représentent 100% du total, puisque l'ensemble des traversées sur la période sont réalisées avec des navires en propriété.

En nombre de traversées	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total sur la période	En % du nombre de traversées total
Navires en propriété	156	157	157	156	157	156	157	1096	100,0%
Paglia Orba	28	10	25	10	25	10	38	146	13,3%
Monte d'Oro	128	147	132	146	132	146	119	950	86,7%
Navires affrétés	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%

Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires sont imputés sur les comptes SIEG et commercial selon les clés d'imputation retenues par Corsica Linea : 58% pour le SIEG et 42% pour le commercial. La répartition est donc la suivante :

Répartition des coûts de mise à disposition et coût d'affrètement des navires, en M€ :



Enfin, l'absence de données détaillées sur l'assiette de coût des navires pourrait engendrer des difficultés dans l'analyse des clauses relatives au rachat des navires tel que le prévoit le contrat qui prévoit notamment de tenir d'un prix minoré des contributions publiques mobilisées sur le contrat.

IV. Synthèse et analyse du résultat d'exploitation

Le tableau suivant présente l'agrégation des RCAI SIEG et commercial prévus :

Sur 2023-2030, en M€	Corsica Linea
RCAI SIEG (avant compensation)	(73,9)
Compensation (hors carburant)	75,9
RCAI SIEG (après compensation)	2,1
RCAI Commercial	(13,1)
RCAI total	(11,1)

Comme explicité précédemment (voir sous-critère 1), la compensation liée à l'exploitation et à l'investissement permet à Corsica Linea de dégager un RCAI pour la partie SIEG de 2,1 M€ sur la période 2023-2030.

En revanche, il apparaît que les recettes de la partie commerciale, avec les clés d'imputation choisies par le candidat, ne permettent pas de compenser les charges correspondantes, ce qui se traduit par un RCAI déficitaire de 13,1 M€ sur la partie commerciale sur la période 2023-2030.

Le RCAI global est donc lui aussi déficitaire, à -11,1 M€ sur la période 2023-2030. Il convient ici de rappeler que la DSP génère un crédit d'impôt pour le groupe qui la porte. En effet, le déficit généré par la DSP réduit l'assiette fiscale de l'IS payé par la société.

V. Analyse des flux de trésorerie

Le tableau de flux de trésorerie résultant du plan d'affaires de Corsica Linea est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Excédent Brut d'Exploitation	(10,6)	(7,8)	(10,3)	(7,4)	(10,5)	(7,7)	(11,1)	(11,1)
Variation BFR	0,5	(0,7)	0,4	(0,9)	0,5	(0,8)	0,7	0,7
Variation BFR liée à la compensation DSP	(2,6)	0,1	(0,0)	0,0	0,0	(0,1)	(0,2)	0,0
Flux net de trésorerie liés à l'exploitation	(12,8)	(8,4)	(10,0)	(8,3)	(10,1)	(8,6)	(10,6)	(10,4)
Compensation exploitation	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7
Compensation investissement	0,8	0,7	0,8	0,7	0,8	0,7	0,8	0,8
Variation de trésorerie	(3,2)	1,0	(0,4)	1,1	(0,6)	0,8	(1,0)	(0,8)
Trésorerie d'ouverture	0,0	(3,2)	(2,2)	(2,6)	(1,6)	(2,1)	(1,3)	(2,3)
Trésorerie de clôture	(3,2)	(2,2)	(2,6)	(1,6)	(2,1)	(1,3)	(2,3)	(3,1)

Tel que présenté précédemment, il apparaît que l'activité dans son ensemble est déficitaire, à cause d'un déficit sur la partie commerciale. Cette situation se traduit sur la trésorerie globale : la variation de trésorerie sur l'ensemble de la période 2023-2030 est de -3,1 M€.

Les variations de l'EBE observées sont majoritairement dues à des variations des charges, et en particulier les charges de maintenance et d'entretien.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 – Corsica Linea :

Si les recettes et charges d'exploitation (en particulier la maintenance et l'entretien et la manutention) prévues par le candidat sont supérieures aux prévisions, celles-ci suivent une tendance haussière cohérente entre elles (environ 13%). En revanche les coûts de mise à disposition/d'affrètement prévus sont largement supérieurs aux estimations (+48,3%).

La compensation demandée par le candidat lui permet de dégager un bénéfice de 2,1 M€ sur le volet SIEG sur la période 2023-2030. En revanche, le volet commercial est déficitaire (-13,1 M€ sur la période). Cela se traduit par un RCAI global de -11,1 M€ sur la période.

La cohérence du compte d'exploitation présenté est donc remise en question, d'autant que la trésorerie est constamment négative (bien que le candidat ne propose pas de créer une SPV dans le cadre de ce lot). En particulier, les évolutions importantes relevées au niveau des charges d'exploitation (manutention, approvisionnements, maintenance et entretien) sont des points de vigilance à expliquer par le candidat.

Enfin, le caractère fortement déficitaire du plan d'affaires proposé est étonnant, alors même que les volumes (passagers et fret) que le candidat prévoit de transporter sont supérieurs aux volumes prévus.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car celle-ci manque de cohérence, présentant en effet un résultat déficitaire (-11,1 M€) sur l'ensemble des années de la DSP, en particulier du fait d'une augmentation importante des coûts de mise à disposition / d'affrètement (+48,6%) et, dans une moindre mesure des charges d'exploitation (+13,2%) et ceux malgré une optimisation des niveaux de passagers / autos passagers et mètres linéaires par traversée et des recettes prévisionnelles en augmentation de +13,0%. Par ailleurs, les importantes variations observées sur certains postes (approvisionnement, manutention, maintenance et entretien) restent à étayer par le candidat.

Conclusion générale critère 2 –Corsica Linea :

Points forts :

- Recettes prévisionnelles en hausse (+13,0%) en comparaison avec les estimations réalisées
- optimisation du niveau du mètre linéaire (+27,5%), du nombre de passagers et de recettes par passagers (respectivement +6,4% et +9,9%) et du nombre d'autos passagers (+17,8%) transportés.

Points faibles :

- Compensation moyenne annuelle de 16,1 M€, soit 24,1% de plus que la compensation estimée pour l'année 2022.
- La composante de la compensation liée au carburant porte cette hausse, en étant 79,0% supérieure aux prévisions pour 2022.
- Des recettes par mètre linéaire et auto passager en baisse (respectivement -14,3% et -0,8%)
- Des coûts de mise à disposition/d'affrètement sont 48,3% supérieurs aux estimations réalisées.
- 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.

Appréciation globale : L'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car :

- elle présente un niveau de compensation relativement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+24,1%) ;
- malgré le niveau important de subvention demandée, l'optimisation du mètre linéaires et du nombre de passagers / auto passager par traversée, 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%).
Ces importantes variations restent par ailleurs insuffisamment détaillées par le candidat pour permettre une analyse critique assez fine.

Critère 3 du règlement de la consultation – Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)

Au titre de ce critère, le candidat doit présenter ses actions et son niveau d'engagement ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.

Le candidat Corsica Linea propose plusieurs mécanismes visant à mettre en place une **gouvernance responsable** en se présentant comme une **entreprise à mission** en proposant un contrat avec la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de Corse. Les différentes actions mises en œuvre par le candidat doivent lui permettre de mettre en place une gouvernance plus responsable intégrant ainsi ses cocontractants, mais également ses salariés désignés comme étant des « parties prenantes ».

- réduction des émissions de CO2 passe par :
- Un deuxième navire GNL en 2025,
- Électrification à quai de 1 navire supplémentaire,
- Investissements technologiques sur les navires de la flotte existante,
- Approvisionnement de deux navires avec du Bio-GNL,
- Projet de propulsion au e-méthanol et incorporation de biodiesels ;

Le candidat met en place de multiples outils lui permettant de **respecter les droits des personnes** notamment de ses collaborateurs par l'intermédiaire d'attestations RGPD (attestation de respect EY), procédures de déclaration d'alerte professionnelle et de prévention de discriminations ou harcèlement.

La valorisation du capital humain est également traitée par le candidat qui propose la mise en place d'une politique RH qualifiée d'« innovante » allant des possibilités de mobilités internes, enquêtes de satisfaction au déploiement du télétravail. Le candidat s'inscrit dans une volonté de favoriser l'économie Corse passant par le recrutement de résidents. Afin de favoriser le bien-être au travail, le candidat dispose d'espace de travail collaboratif permettant de concilier cohésion sociale et individualité.

Le volet dialogue social est développé par le candidat qui énumère une liste d'accords sociaux. Corsica Linea expose ses 8 règles d'or visant à assurer la sécurité et la santé de son personnel (suivi psychologique et aide aux addictions). Le développement des compétences du personnel est également traité (formations, partenariats avec l'enseignement supérieur en Corse). La rémunération des collaborateurs est basée sur un barème pour le personnel navigant et sur la convention collective pour les sédentaires.

- En matière environnementale : objectif de décarbonisation de son activité (moins 34 % des émissions de CO2 sur les ports principaux desservis par le candidat) :
 - Deuxième navire au GNL en 2025 (1^{er} navire au GNL livré en 2022)
 - Electrification à quai d'un navire supplémentaire
 - Investissements sur certains navires (systèmes de récupération de chaleur, de remotorisation)
 - Approvisionnement de deux navires avec du bio-GNL
 - Projet de propulsion au e-méthanol

- Projet d'incorporation de biodiesels
- Branchement CENAQ de 3 navires
- Equipements de 5 navires avec un traitement de fumées permettant de fonctionner depuis 2021 à des normes de rejet SOx équivalents aux normes SECA
- Baisse depuis 2018 de 79 % des émissions de SOX ;

Obtention en 2020 du Label Green Marine Europe ; Concernant la qualité environnementale :

Navire	Puissance	Combustible	SCR	Scrubber	Filtre	LNG	BWT	Vitesse	Consommation	EEDI	CII
Corsica Linea											
Vizzavona	5 760	HFO	Oui	Oui				21,5 / 16,5	3,72 / 2,28	28	17,4
A Nepita	11 520	HFO	Non	Oui				21 / 17	3,6 / 2,72	25,4	19,2
Pascal Paoli	9 450	HFO	Non	A faire				25 / 19	6,5 / 3,6	25,6	14,9
A Galeotta	11 700	LNG	Non			X		23 / 19	3,4 / 2,78	?	11
Paglia Orba	4 930	HFO	Non	Non				20 / 17,5	3,25 / 2,38	32,5	16
Jean Nicoli	11 120	HFO	Non	Non				24 / 21	5,6 / 4,03	29,8	19,6
Monte d'Oro	3 700	HFO	Non	Non				19 / 16	2,3 / 1,73	36,7	18,4
Danièle	9 450	HFO	Non	Non				24 / 22	6,36 / 5,08	31,8	16,9
Casanova Méditerranée	8 942	HFO	Non	Non				24 / 20,5	5,7 / 3,86	32,5	21,1

Concernant les Combustibles :

A l'exception du navire « A Galeotta » armé par Corsica Linea, l'ensemble des navires proposés fonctionnent au fuel lourd (HFO ou Heavy Fuel Oil). En fonction des choix de l'armateur, du prix des combustibles et des disponibilités au soutage, l'approvisionnement en HFO peut être à faible teneur de soufre (LS pour Low sulfure) ou à haute teneur de soufre (HS pour High sulfure).

Le 78ème Comité de protection du milieu marin de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a approuvé, le 10 juin 2022, la création d'une zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules (zone SECA) qui s'étendra sur toute la Méditerranée dès 2025.

La création de cette zone entraîne l'obligation pour tous les navires qui entreront en Méditerranée d'utiliser un combustible dont la teneur en soufre ne dépasse pas les 0,1% en masse, soit un fuel 5 fois moins polluant que la norme internationale dans les zones hors SECA. Elle entrera en vigueur juridiquement en 2024 pour être effective en 2025 après une adoption au prochain Comité de décembre 2022, et un délai légal incompressible prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). En alternative, les navires qui continueront à fonctionner au HSHFO devront être équipés de « scrubber » (système de lavage des gaz d'échappement).

Une partie seulement des navires proposés et fonctionnant au HSHFO sont équipés de scrubbers.

Le principe de fonctionnement des scrubbers peut être en boucle ouverte (rejet des résidus de lavage à la mer) ou en boucle fermée (débarquement à terre des résidus de lavage à la mer).

A compter du 1^{er} janvier 2022, les rejets dans le milieu marin, d'effluents provenant des systèmes de réduction des émissions fonctionnant en boucle ouverte sont interdits à moins de 3 miles marins de la terre la plus proche dans les eaux sous juridiction française.

A court terme, les scrubbers à boucle ouverte seront très probablement proscrits dans certaines zones.

Concernant Nox : Les prescriptions relatives au contrôle des émissions de NOx s'appliquent aux moteurs diesel marins installés d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW hormis ceux utilisés uniquement en cas d'urgence quel que soit le tonnage du navire à bord duquel de tels moteurs sont installés dans les mêmes zones que les zones SECA.

La valeur d'émission en NOx d'un moteur diesel doit être déterminée dans le cas des limites des niveaux II et III fixés en 2008, en fonction de la date de première mise en service du navire. La plupart des moteurs du niveau I ont été certifiés conformes à la version antérieure de 1997 du Code technique sur les Nox et les certificats délivrés demeurent encore valables pendant la durée de vie desdits moteurs.

Le niveau II s'applique à partir du 1^{er} janvier 2011 et le niveau III s'applique à partir du 1^{er} janvier 2016.

Jusqu'au niveau II, un réglage des moteurs installés au neuvage permet d'atteindre les niveaux requis. A partir du niveau III, l'installation du système de traitement des gaz d'échappement SCR (Selective Catalytic Reduction) s'impose.

L'ensemble des navires proposés (à l'exception du A Galeotta) ayant été mis en service avant 2016, l'installation de SCR n'est pas nécessaire (sauf en cas de remotorisation ou d'une démarche volontaire de l'armateur, comme cela a été le cas pour le Vizzavona, exploité préalablement en Baltique où les armateurs ont engagé très largement en amont des contraintes réglementaires des travaux afin d'améliorer les performances environnementales des navires).

Filtre à particules : La résolution MEPC.340(77) introduits de nouvelles recommandations pour les systèmes d'épuration des gaz d'échappement. Cette résolution n'est pas encore diffusée à ce jour. Certains armateurs ont néanmoins engagé des travaux pour installer des filtres à particules en particulier sur les navires non équipés de scrubbers (qui font déjà partiellement office de filtre)

Indice de performance énergétique :

- EEDI / EEXI

L'indice EEXI s'applique aux navires existants d'une jauge supérieure à 400, à compter du premier renouvellement du certificat IAPP après le 1 janvier 2023. La valeur d'EEXI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence, sur le même principe que l'EEDI.

La valeur de référence de l'EEXI est calculée à partir de la valeur de référence de l'EEDI. Contrairement à l'EEDI, il n'est pas prévu de durcissement des contraintes pour l'EEXI en 2025.

L'indice EEDI s'applique aux navires neufs d'une jauge supérieure à 400. La valeur d'EEDI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence.

L'EEDI évalue la capacité d'un navire à transporter une cargaison en utilisant le minimum de combustible.

La valeur EEDI requise évolue en fonction du type et de la capacité de transport du navire. Cette valeur évolue également dans le temps. A partir du 01 janvier 2025, la valeur requise EEDI pour les navires ROPAX deviendra plus contraignante.

- CII

Contrairement aux indices EEDI et EEXI qui sont calculés une fois, afin d'évaluer les performances environnementales théoriques d'un navire, l'index CII est calculé tous les ans

sur la base des consommations et distances parcourues. Cet index concerne les navires de jauge brute supérieure à 5000. Le calcul de l'indice CII est obligatoire à compter de 2023.

En fonction du résultat, le navire se verra attribuer une note : A, B, C, D ou E (A étant la meilleure, E la moins bonne). La note minimale à atteindre est C. Si un navire se voit attribuer la note D pendant 3 années consécutives ou la note E, un plan d'action devra être soumis à l'Administration afin de présenter les mesures correctives dans le but d'atteindre la note C.

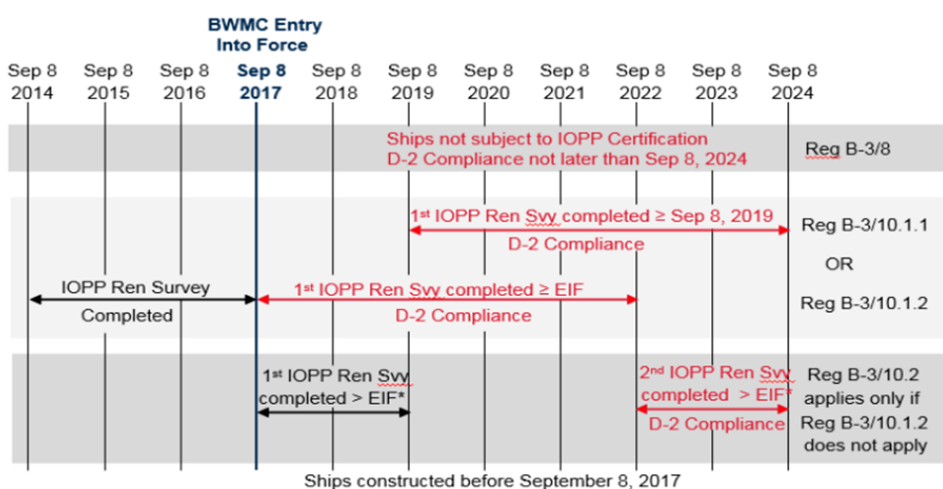
- L'indice CII est intégré au manuel SEEMP.

Les valeurs d'indice deviennent plus contraignantes au cours du temps. Le tableau ci-dessous reprend la diminution annuelle de la valeur de l'indice moyen C :

Année	Réduction indice C par rapport à 2019
2023	5%
2024	7%
2025	9%
2026	11%
2027-2030	A déterminer

Il importera de contrôler l'évolution de l'indice en cours d'exécution de la DSP.

Traitement des eaux de ballast : La convention BWM s'applique, sauf disposition contraire, à tout navire pénétrant ou naviguant dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction françaises. Pour les navires construits avant 2017, la date d'application de la règle D-2 (traitement des eaux de ballast) s'échelonne en fonction de la date de renouvellement du certificat IOPP :



Pour les navires construits après 2017, la règle D-2 s'impose dès la livraison.

Cette capacité technique n'a pas été documenté par les candidats et devra faire l'objet d'une clarification.

Néanmoins, la conformité étant vérifiées par l'autorité du pavillon, nous n'identifions pas de risque de non-conformité sur ce point.

Branchement quai : Il n'existe aucune contrainte réglementaire imposant aux navires de disposer d'un branchement quai.

De plus, les ports de commerces ne sont pas tous équipés pour délivrer les puissances nécessaires pour que les navires de commerce puissent réaliser leurs opérations commerciales.

Améliorations présentées pour les navires proposées

Corsica Linea

Réduction émission de CO2

- Utilisation de bio-carburant : coûts élevés
- Utilisation méthanol : difficultés du mode production
- Optimisation hydrodynamique : carènes et hélices
- Système de récupération chaleur
- Remotorisation ou nouveau navire fonctionnant au LNG
- Installation de système et équipement de traitement des émissions

Application :

- Mise en place de scrubbers sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Mise en place de scrubbers sur le Paglia Orba (2025) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Optimisation hydrodynamique (carènes et hélices) sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,2 M EUR)
- Remotorisation le Jean Nicoli en 2027 (budget affiché 14 M EUR)

Mise en service d'un navire LNG en 2025

- o Le candidat met également en place des actions visant à prévenir tout acte de corruption active ou passive, garantir les conditions d'une concurrence loyale ;

Le candidat démontre une volonté **d'agir avec responsabilité sur le marché** en prévenant toute forme de corruption (procédure d'évaluation des tiers fournisseurs, clauses anti-corruption), valorisation des démarches responsable de ses fournisseurs en leurs consacrant une page dédiée.

Le candidat met en place des mécanismes permettant **le respect des intérêts des clients et des consommateurs** (commercialisation responsable, tarification transparente) ainsi que leurs sécurités. Enfin, le candidat s'inscrit dans une volonté d'intérêt général en favorisant les territoires d'implantation (utilisation de ressources existantes en Corse, renforcement des partenariats territoriaux, circuits-courts, lien avec plusieurs formations maritimes en Corse). L'intérêt général est également traité par le candidat (accueil de populations ukrainiennes, rapatriement de ressortissants français bloqués à l'étranger, possibilité de faire des dons depuis la plateforme Corsica, mise en avant de l'art corse).

Conclusion critère 3 – Corsica Linea :

La proposition du candidat est complète et bien développée.

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.

Points forts :

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.

Les pistes d'amélioration présentées et détaillées par le candidat s'inscrivent dans une démarche normale de prolongation de la durée d'exploitation des navires dans un cadre réglementaire qui se renforce progressivement (installation de systèmes de traitements des échappements et/ou remotorisation) et d'optimisation des performances en vue de diminuer les consommations de carburant (amélioration des qualités hydrodynamiques des navires).

Corsica Linea, en adoptant le LNG comme combustible, a engagé une démarche plus volontariste (voir chapitre consacré aux combustibles).

Points faibles :

Au-delà des déclarations d'intention, le candidat ne détaille pas un programme d'essai de technologie non carbonée, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

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

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

Annexe Lot n° 5 – Tableau d'analyse des modifications du projet de contrat

Les principales modifications apportées par le candidat dans le projet de contrat sont les suivantes :

- **Article 10.1** - Introduction de cas de circonstances exceptionnelles ou imprévues présentant un caractère durable. Dans ce cas le Délégué pourra solliciter la résiliation de la convention. Versement d'une indemnité en raison de la résiliation. La rédaction proposée par le candidat est trop large, car on ne sait pas ce qu'est une dégradation substantielle des conditions financière ». Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.2** – Introduction d'une hypothèse de rencontre entre les parties. Mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburant à l'échéance du contrat de couverture carburant conclu par le Délégué pour une durée de 24 mois. A défaut, modification par voie d'avenant. Le mécanisme semble acceptable en droit de l'Union européenne, mais dépend de l'augmentation de la surcompensation. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.2** – Création d'un cas de rencontre spécifique concernant les modifications de réglementations environnementales sur l'exécution du service. Le Candidat souhaiterait s'engager dans des projets permettant d'alléger les niveaux d'émission de gaz à effet de serre Si cet ajout est admissible, les modalités devront être discutées en cours de négociations avec le candidat. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 15** – Modification par le candidat de la clause relative au règlement des litiges. L'introduction de ce type de recours pourrait nuire à la bonne exécution du contrat. Il faudra donc échanger sur ce point avec le candidat ;
- **Article 18** – Les navires du Délégué ne sont ni des biens de retour, ni des biens de reprises. La condition que le changement de propriétaire d'un navire n'est pas conditionné à l'accord du Délégué semble trop large. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations
- **Article 31** – Le candidat souhaite percevoir les recettes liées au transport des passagers résidents corses voyageant pour raison médicale. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;

- **Article 39** – Introduction d'un mécanisme incitatif de gains d'efficience dont la proposition de rédaction est la suivante. Il semble que le mécanisme envisager par le candidat concerne l'indexation de la compensation et non le mécanisme d'efficience. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 43** – Suppression par le candidat du régime des biens de retour/reprise/propres. Ce point devra faire l'objet d'échanges au cours des négociations.
- **Article 49.1** – Modification du régime financier des biens de retour. La modification du candidat devra faire l'objet d'une discussion en cours de négociations car il est nécessaire de bien encadrer les biens juridiquement ;
- **Article 49.2 et article 49.3** – Modification du régime financier des biens de reprise et des biens propres. La modification du candidat est incomplète (le candidat n'incluant pas dans sa proposition la déduction des éventuelles subventions versées par la Collectivité) et devra faire l'objet d'un échange en cours de négociations ;
- **Article 50** – Vente des navires du Délégué en fin de convention. Ce point devra être discuté en cours de négociations ;

V. Conclusion Générale

1. Lot 1 : Marseille – Ajaccio

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 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.

2. 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 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 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 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.

3. Lot n° 3 – Marseille / Porto-Vecchio

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, 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 7,8M€ (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.

4. Lot n° 4 – Marseille / Propriano

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 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 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.

5. Lot n° 5 – Marseille / Ile Rousse

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.

Au regard des critères d'analyses énoncés dans le Règlement de la Consultation, et après examen de l'ensemble des offres et conformément à l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales, il est proposé d'émettre un avis favorable à la poursuite de la procédure avec l'autorisation d'entrer 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 4.

**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} janvier 2023 au 31 décembre
2029**

RAPPORT D'ANALYSE DES OFFRES INITIALES

Sommaire

I.	Rappel de l'objet de la consultation et de la procédure	3
I.1.	Cadre de la procédure	3
I.2.	Caractéristiques de la consultation	3
I.2.1.	Objet de la convention	3
I.2.2.	Une procédure ligne par ligne	4
I.2.3.	Durée de la convention	4
I.2.4.	Missions du Délégué	4
I.2.5.	Consistance de l'offre	5
I.3.	LIGNE MARSEILLE – AJACCIO (LOT N°1)	5
I.4.	LIGNE MARSEILLE – BASTIA (LOT N° 2)	6
I.5.	LIGNE MARSEILLE – PORTO-VECCHIO (LOT N° 3)	7
I.6.	LIGNE MARSEILLE – PROPRIANO (LOT N° 4)	7
I.7.	LIGNE MARSEILLE – ILE ROUSSE (LOT N° 5)	9
I.8.	Références des publications	9
I.9.	Procédure ouverte	10
I.10.	Date limite de réception des candidatures et des offres	10
I.11.	Questions des candidats	10
II.	Les Candidatures	11
III.	Rappel des critères de jugement des offres (article 9.2 du règlement de la consultation)...	12
IV.	Analyse des Offres initiales	14
IV.1.	Lot n°1 – Marseille – Ajaccio	14
IV.1.1.	Candidat n°1 – Le Groupement Corsica Linea – La Méridionale	14
IV.2.	Lot n° 2 – Marseille – Bastia	50
IV.2.1.	Candidat n°1 – Corsica Linea	50
IV.3.	Lot n° 3 – Marseille – Porto-Vecchio	82
IV.3.1.	Candidat n°1 – Corsica Linea	82
IV.3.2.	Candidat n° 2 – La Méridionale	112
IV.3.3.	Comparaison des candidats	132
IV.4.	Lot n° 4 – Marseille - Propriano	138
IV.4.1.	Candidat n°1 – Corsica Linea	138
IV.4.2.	Candidat n° 2 – La Méridionale	167
IV.4.3.	Comparaison des candidats	187
IV.5.	Lot n° 5 – Marseille – Ile – Rousse	193
IV.5.1.	Candidat n°1 – Corsica Linea	193
V.	Conclusion Générale	224

I. Rappel de l'objet de la consultation et de la procédure

I.1. Cadre de la procédure

Suivant délibération n°20/166 AC de l'Assemblée de Corse du 5 novembre 2020, 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, Porto-Vecchio, Propriano et Ile Rousse – sur la période allant du 1^{er} mars 2021 au 31 décembre 2022.

Par délibération n° 21/022 AC du 25 février 2021, l'Assemblée de Corse a :

- Retenu la société Corsica Linea comme délégataire de service public au titre des lignes Bastia-Marseille, Porto-Vecchio-Marseille et l'Ile Rousse – Marseille ;
- Retenu le groupement « Corsica-Línea – La Méridionale » comme délégataire de service public au titre de la ligne Ajaccio-Marseille ;
- Retenu la société La Méridionale comme délégataire de service public au titre de la ligne Propriano-Marseille.

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 CdC et l'OTC ont identifié (i) un besoin de service public et (ii) le périmètre du besoin de service public à satisfaire. Après avoir étudié les différentes approches envisageables pour répondre au besoin de service public identifié, la CdC 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, Porto-Vecchio, Propriano et L'Ile-Rousse, 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.

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.

I.2. Caractéristiques de la consultation

I.2.1. Objet de la convention

Chaque convention faisant l'objet de la présente procédure confie au Délégataire attributaire l'exploitation du service public de transport maritime de marchandises (incluant les matières dangereuses) et de passagers entre le port de Corse mentionné à l'annexe 1 de la convention et le port de Marseille au titre de la continuité territoriale (le service).

Chaque convention régit 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 :

- Ajaccio (Lot n° 1) ;
- Bastia (Lot n° 2) ;
- Porto-Vecchio (Lot n° 3) ;
- Propriano (Lot n° 4) ;
- Ile Rousse (Lot n° 5).

I.2.2. 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.

I.2.3. 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.

I.2.4. Missions du Délégué

Le Délégué s'engage à :

- assurer le service au regard des capacités, horaires et fréquences prévues par l'annexe technique n° 1 avec les moyens présentés en annexe 3 (ou des moyens équivalents en cas d'indisponibilité ou de remplacement) de la convention ;
- tenir une comptabilité analytique propre à la 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 convention ;
- mettre en œuvre des dispositions pour assurer au mieux la continuité du service et accueillir et informer les clients en cas de perturbations du service ;
- 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 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.

I.2.5. Consistance de l'offre

Le Délégué réalise les services de transport public de marchandises et de passagers en respectant les horaires, fréquences et capacités définies en annexe des conventions entre Marseille et la Corse vers le port d'Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano et l'île Rouse.

Cette offre de service doit respecter les exigences minimales suivantes :

I.3. LIGNE MARSEILLE – AJACCIO (LOT N°1)

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 - Ajaccio.

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	1470

I.4. LIGNE MARSEILLE – BASTIA (LOT N° 2)

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	1860

I.5. LIGNE MARSEILLE – PORTO-VECCHIO (LOT N° 3)

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

I.6. LIGNE MARSEILLE – PROPRIANO (LOT N° 4)

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

I.7. LIGNE MARSEILLE – ILE ROUSSE (LOT N° 5)

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 – L'île Rousse.

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	2
Convoyeurs	7
Total	9

Fret	
Total	700

I.8. Références des publications

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

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

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

I.9. 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).

I.10. Date limite de réception des candidatures et des offres

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

I.11. 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.

II. Les Candidatures

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	Groupement 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.

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 et a conclu que les trois candidatures susvisées étaient 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
- La Méridionale
- Le Groupement Corsica Linea et La Méridionale

III. Rappel des critères de jugement des offres (article 9.2 du règlement de la consultation)

La CDSP d'ouverture des offres s'est réunie le mardi 2 août 2022 à 9h30 en présence de Maître DE CASTELLI huissier de justice. Le quorum ayant été atteint à l'ouverture de la séance, au cours des débats et lors du vote, la commission a pu valablement délibérer.

Les offres présentées par les candidats sont déclarées complètes.

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.

IV. Analyse des Offres initiales

IV.1. Lot n°1 – Marseille – Ajaccio

	Dénomination	Structure juridique
Candidat 1 - Groupement	Corsica Linea (mandataire)	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d'Ajaccio sous le numéro RCS B 815 243 852
	La Méridionale	SA à CA au capital de 1.980.000 € immatriculée sous le numéro 057 801 730 RCS Marseille

IV.1.1. Candidat n°1 – Le Groupement Corsica Linea – La Méridionale

Critère 1 du règlement de la consultation - Valeur Technique des Offres

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'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).

➤ Présentation de l'outil naval

Concernant le nombre de navires, le candidat propose dans l'annexe 3 – Outil naval – l'utilisation des navires suivants :

Corsica Linéa présente 9 navires soit 7 navires rouliers de type Ro PAX et 2 ferries.

- RoPAX : A Gaelotta, Paglia Orba, Pascal Paoli, Vizzavona, A Nepita, Monte d'Oro, Jean Nicoli ;

- Ferries : Daniele Casanova, Méditerranée.

Navire	Type	Année	Pavillon	IMO	Classe	Paris MoU	Propriété
Corsica Linéa							
Vizzavona	RoPax	1999	FR	9138006	RINA - OK	White	Affrété
A Nepita	RoPax	2002	FR	9211511	DNV - OK	White	Affrété
Pascal Paoli	RoPax	2003	FR	9247510	BV - OK	White	Affrété
A Galeotta	RoPax	2022	FR	9891749	RINA - OK	White	Affrété
Paglia Orba	RoPax	1994	FR	9050826	BV - OK	White	Propriété
Jean Nicoli	RoPax	1998	FR	9161948	DNV - OK	White	Propriété
Monte d'Oro	RoPax	1991	FR	8911516	BV - OK	White	Propriété
Danièle Casanova	Ferry	2002	FR	9230476	BV - OK	White	Propriété
Méditerranée	Ferry	1989	FR	8705395	BV - OK	White	Propriété

Les contrats d'affrètement sont communiqués en annexe 14.

Le candidat propose également à compter d'octobre 2025 un navire neuf (type RoPAX) propulsé au GNL appelé GNL2. Le nouveau navire au GNL, livré en 2025, sera affrété.

Pavillon : L'ensemble des navires présentés par le candidat portent le pavillon français.

Classification : L'ensemble des navires sont suivis en classe par des sociétés de classification membre de l'International Association of Classification Societies (IACS), de plus reconnues par les autorités du pavillon français (BV, DNV, RINA).

Port state control : Inspections par le « Port state control » rare. Aucun des navires présentés par le candidat n'a fait l'objet d'une détention dans les 36 derniers mois (statut « white » d'après les conditions de Paris MoU).

Tous les navires sont actuellement en classe avec des échéances d'inspection et de renouvellement suivies correctement par le candidat.

Le candidat ne précise pas les codes et conventions dans la documentation technique. Ces éléments conditionnent l'obtention du permis de navigation. Les navires disposant tous de permis de navigation, il est possible de considérer que la condition de la conformité aux codes et convention est remplie.

La Méridionale présente 4 navires :

- Le Girolata,
- le Pelagos,
- le Kalliste,
- le Piana.

Navire	Type	Année	Pavillon	IMO	Classe	Paris MoU	Propriété
La Méridionale							
Piana	RoPax	2011	FR	9526332	DNV - OK	White	Affrété

Kalliste	RoPax	1993	FR	9050618	BV - OK	White	Propriété
Girolata	RoPax	1995	FR	9088859	BV - OK	White	Propriété
Pelagos	RoPax	1997	FR	9136034	LR - OK	White	Affrété

Les contrats d'affrètements sont communiqués en annexe 14.

Pavillon : L'ensemble des navires présentés par le candidat portent le pavillon français.

Classification : L'ensemble des navires sont suivis en classe par des sociétés de classification membre de l'International Association of Classification Societies (IACS), de plus reconnues par les autorités du pavillon français (BV, DNV, RINA).

Tous les navires sont actuellement en classe avec des échéances d'inspection et de renouvellement suivies correctement par le candidat.

Port state control : Inspections par le « Port state control » rare. Aucun des navires présentés par le candidat n'a fait l'objet d'une détention dans les 36 derniers mois (statut « white » d'après les conditions de Paris MoU).

Le candidat ne précise pas les codes et conventions dans la documentation technique. Ces éléments conditionnent l'obtention du permis de navigation. Les navires disposant tous de permis de navigation, il est possible de considérer que la condition de la conformité aux codes et convention est remplie.

Concernant l'affectation des navires, les navires présentés par **Corsica Linéa** seront affectés de la manière suivante :

	Affectation des navires par ligne				
	AJA	BIA	PVC	PRO	ILR
A Galeotta	32%	31%			
GNL 2		28%			
Pascal Paoli	40%	27%			
Vizzavona	7%	2%			
Paglia Orba	1%	1%		74%	14%
Mont d'Oro				7%	86%
A Nepita	18%	7%	2%	7%	
Jean Nicoli	3%	4%	52%	12%	
Méditerranée			46%		
	101%	100%	100%	100%	100%

Extrait Offre Groupement – Annexe 3 – Tableau récap de l'outil naval Lot 1 CL

Le plan d'affectation des navires sera le suivant : A Nepita sera le navire affecté jusqu'en 2025 quand Pascal Paoli deviendra le navire principal d'Ajaccio. A Galeotta est affecté à Ajaccio le week-end et les lundis. Le lundi indique que ce choix de panachage de navires permet à la ligne de bénéficier de gains environnementaux.

Concernant l'adéquation avec les besoins fret, Corsica Linéa indique que son offre représente 154 % du besoin.

Concernant l'affectation des navires, les navires présentés **La Méridionale** : Le Pélagos, le Kalliste et Piana sont affectés au lot 1.

➤ Adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires

Concernant **Corsica Linéa** :

	Vizzavona	Méditerranée	Paglia Orba	Pascal Paoli	A Galeotta	Danielle Casanova	Monte d'Oro	A Nepita	Jean Nicoli
Année de livraison	1999	1989	1994	2003	2022	2002	1991	2002	1998
Type	Cargo Mixte RoPax	Navires à passagers	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Navire roulier à passagers	Navire à passagers	Cargo Lixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax
Nombre de ponts	3	1	3	3	4	1	3	4	3
Nb de moteurs	4	4	4	4	2	4	4	4	4
Puissance unitaire (KW)	5 760 kw	8 942 Kw	4 930 kw	9 450 kw	11 7000 kw	9 450 KW	14 800 kw	11 520 kw	11 120 Kw
Vitesse (nds)	21 nds	23 nds	2N nds	24 nds	23 nds	24,5 nds	19 nds	21 nds	24 nds
Vitesse en mode dégradé (nds)	12 nds	18 nds	16 nds	18 nds	19 nds	12 nds (1 moteur)	16 nds	17 nds	21 nds

Les navires disposant d'une vitesse inférieure ou égale à 20 nœuds disposent d'une très faible marge de manœuvre pour effectuer des rotations dans les délais indiqués au titre du sous-critère 2. Ainsi, les navires répondent aux exigences strictes du règlement de consultation mais peuvent en pratique donner lieu à des retards.

Age : Aucun règlement technique ou norme n'impose une durée de vie dans le cadre d'un projet de construction de navire. La contrainte qui guide les concepteurs et les constructeurs de navire est d'ordre économique dans la mesure où l'investissement que représente l'acquisition d'un navire est important ce qui impose une durée d'exploitation suffisamment longue pour que l'investissement soit rentable.

Pour répondre à cette contrainte économique, les concepteurs et les chantiers navals de navires en acier étudient et construisent les navires en considérant une durée de vie minimale de 30 ans à partir de la date de livraison.

La capacité réelle d'un navire à être exploité sur une durée de 30 ans est conditionnée par les conditions d'emploi du navire et donc par l'entretien que l'armateur du navire fera. Dans la mesure où l'entretien est correctement fait, où la structure du navire (suivi par la société de classification), où les disponibilités de pièces de rechange ne condamne pas des équipements irremplaçables (à coût raisonnable) à bord et si aucune évolution de la réglementation applicable n'impose un retrait du service du navire, il est envisageable d'exploiter un navire jusqu'à 40 ans.

Parmi les navires présentés par le candidat, deux navires sont âgés de plus de 30 ans (Méditerranée, 34 ans et Monte d'Oro 32 ans). Les éléments transmis par les candidats avec leurs offres (certificats de classe) et les vérifications menées sur les sites de suivi des navires de commerce (Equasis, site des

sociétés de classification) ne montrent pas de points justifiant l'arrêt du navire pour les inspecteurs de la classe, le pavillon ou les inspecteurs du « Port state control ».

Il faut cependant souligner que les navires âgés nécessitent des travaux de maintenance ou de remise à niveau plus importants et plus coûteux que les navires récents et ont des performances énergétiques moindres.

Concernant les caractéristiques des navires de **Corsica Linéa** :

Navire	Type	Longueur	Largeur	TE max	Dwt
Corsica Linéa					
Vizzavona	RoPax	188,30	34,80	6,30	8 111
A Nepita	RoPax	203,24	25,00	6,60	5 509
Pascal Paoli	RoPax	176,00	33,80	6,50	7 335
A Galeotta	RoPax	206,60	28,20	6,70	6 882
Paglia Orba	RoPax	165,80	29,43	6,68	6 073
Jean Nicoli	RoPax	200,65	25,80	6,80	5 150
Monte d'Oro	RoPax	145,30	27,80	6,31	4 155
Danièle Casanova	Ferry	176,00	37,70	6,71	3 788
Méditerranée	Ferry	165,54	29,40	6,40	3 485

Concernant **la Méridionale** :

	Pelagos	Piana	Kalliste	Girolata
Année de livraison	1997	2011	1993	1994
Type	Navire roulier à passagers	Navire roulier à passagers	RoRo Pax	Navire roulier à passagers
Nombre de ponts	3	3	3	4
Nb de moteurs	2	4	4	4
Puissance unitaire (KW)	7 800 Kw	9 600 kw	4 930 KW	7 800 kw
Vitesse (nds)	20,5 nds	23,9 nds	19,5 nds	21,6 nds
Vitesse en mode dégradé (nds)	18 nds	22 nds (3 moteurs) 20 nds (2 moteurs)	16,2 nds (2 moteurs)	19 nds

Les navires disposant d'une vitesse inférieure ou égale à 20 nœuds disposent d'une très faible marge de manœuvre pour effectuer des rotations dans les délais indiqués au titre du sous-critères 2. Ainsi, les navires répondent aux exigences strictes du règlement de consultation mais peuvent en pratique donner lieu à des retards.

Concernant les caractéristiques des navires de **La Méridionale** :

Navire	Type	Longueur	Largeur	TE max	Dwt
La Méridionale					
Piana	RoPax	180,00	30,50	7,10	9 187
Kalliste	RoPax	165,25	29,25	6,60	5 942
Girolata	RoPax	177,30	27,00	6,40	5 303
Pelagos	RoPax	186,50	25,60	6,40	7 115

Conclusion critère 1, sous-critère n°1 : Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences réglementaires en vigueur à la date de remise des offres. Le candidat communique ses contrats d'affrètements en annexe 14.

Il faut souligner que, la plupart des réglementations applicables aux navires n'étant pas rétroactives, on relève des différences entre les navires en fonction de leurs âges sans pour autant que ces différences ne soient opposables au candidat.

Le candidat dispose au sein de sa flotte des navires âgés de 30 ans. Même si aucune règle technique n'impose une durée de vie aux navires, l'âge de ces derniers à une incidence en matière d'entretien et de maintenance.

Cependant, certains navires mis à disposition par le candidat ne disposent pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport) ou estimées nécessaires (vitesse). C'est notamment le cas du mandataire du groupement candidat.

Toutefois, nous n'identifions pas de non-conformité dans la mesure où il ne s'agit pas d'un unique navire affecté à un lot, le candidat peut en fonction des besoins faire des changements. La documentation technique remise par le candidat ne fait cependant pas état de cette organisation. Il conviendra donc d'obtenir des clarifications de la part du candidat.

Cet élément est à prendre en considération mais ne constitue pas une réponse inadaptée au besoin de la DSP.

Le candidat ne propose pas de navire équipé d'un système de propulsion non carboné, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

Appréciation globale : le candidat répond de manière satisfaisante aux exigences de la consultation. L'offre du candidat est très détaillée et convainc de la bonne qualité technique des navires. Des clarifications de la part du candidat sont néanmoins attendues en phase de négociations.

2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le 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

Ligne Marseille – Ajaccio (Lot n° 1)	Spécifications du DCE	Candidat
Fréquences minimales passagers et convoyeurs	En période creuse (de novembre à mars), la fréquence minimale est de 6 rotations / semaine, du lundi au samedi	Novembre à Mars : 6 rotations/semaine en dehors des périodes de vacances scolaires - Hiver/Toussaint/Noël – (7 rotations/semaine prévues)

	En-dehors de la période creuse, les rotations sont quotidiennes (7/7)	
Fréquences minimales marchandises	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)	Novembre à Mars : 6 rotations/semaine en dehors des périodes de vacances scolaires – Hiver/Toussaint/Noël – (7 rotations/semaine prévues)
Rotations supplémentaires	10 rotations / 20 traversées	10 rotations / 20 traversées – date de réalisation pré identifiée par le candidat
Horaires	Départ entre 18h30 et 20h00 Arrivée entre 06h00 et 08h00 Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire	Départ à 18h30 Arrivée entre 6h45 et 7h Candidat propose un horaire hivernal et un horaire estival

Les navires Monte d’Oro (Corsica Linéa) et Kalliste (La Méridionale) ayant des vitesses maximums inférieures à 20 nœuds n’ont pas de marge sur ces traversées.

Le candidat précise qu’un nombre de rotations hivernales peut ne pas être réalisée avec un repositionnement pendant la saison estivale pour atteindre le quota de 365 rotations annuelles.

Concernant la phase hivernale (novembre à mars), le candidat propose que la gestion des rotations (6 rotations par semaine) s’effectue de la manière suivante :

- 1 rotation du lundi au vendredi soit 5 rotations par semaine, correspondant aux jours où les besoins en fret sont les plus importants ;
- 1 traversée Marseille-Ajaccio le samedi afin d’amener en Corse le fret résiduel non embarqué durant la semaine ;
- Les traversées Ajaccio – Marseille du samedi et Marseille – Ajaccio du dimanche n’auront pas lieu durant cette période hivernale.

Le candidat propose un repositionnement des rotations non effectuées pendant la période hivernale les jeudis entre les mois de juin et août avec 14 rotations en 2023, en 2024, en 2026, 12 rotations en 2025, en 2027 et 13 rotations en 2028 et en 2029.

Concernant les rotations supplémentaires, le candidat propose des dates de réalisation (dates cibles visées dans l’offre qui correspondent à la période la plus chargée en fret allant de début mai à mi-septembre avec un départ le jeudi). Le candidat identifie 6 traversées supplémentaires en 2023, en 2024, en 2027, en 2028 et en 2029, 7 traversées supplémentaires en 2025 et 5 traversées supplémentaires en 2026.

Concernant les horaires, le candidat propose :

- Horaire hivernal (16 septembre au 14 juin) : le candidat retarde l'horaire d'arrivée des dimanches et lundis (8h30 au lieu de 6h45) car ce sont des jours avec peu de fret. L'arrivée à Marseille le samedi est fixée à 7h.
- Horaire estival (15 juin au 15 septembre) : le candidat propose un horaire d'arrivée à Ajaccio plus matinal (6h30 au lieu de 6h45) pour permettre une logistique terrestre du fret plus fluide et une arrivée matinale chez les clients finaux.

Conclusion Critère 1, sous-critère n°2 : La proposition du candidat répond aux exigences du règlement de la consultation concernant les fréquences et les horaires. Le candidat propose de mobiliser plusieurs navires de sa flotte afin d'assurer la DSP en fonction des besoins.

Le candidat propose la réalisation de rotations supplémentaires pour les périodes les plus chargées en fret.

Certains des navires (Monte d'Oro (Corsica Linéa) et Kalliste (La Méridionale)) ayant une vitesse maximale de 20 nœuds pouvant assimiler un retard sans avoir les capacités de le compenser pendant la traversée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante et l'organisation du planning des traversées et des rotations est claire.

3. Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Le sous-critère 3 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers : 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.

Concernant **Corsica Linéa**

Navire	Fret	Fauteuils	Cabines	Lits	PMR
Corsica Linéa					
Vizzavona	2440	237	147	450	2
A Nepita	1923	83	172	665	4
Pascal Paoli	2300	44	169	580	4
A Galeotta	2559	82	220	878	6
Paglia Orba	2050	47	142	494	1
Jean Nicoli	2000	175	199	804	3
Monte d'Oro	1482	0	204	515	3
Danièle Casanova	810	320	470	1880	4
Méditerranée	827	574	496	1660	4

Le besoin exprimé par la DSP était d'avoir au sein des navires deux cabines PMR.

L'ensemble des navires présentés par le candidat respectent ces impératifs à l'exception du Paglia Orba.

Le groupement présente des navires qui ne disposent pas tous du nombre de cabines PMR nécessaires pour accueillir l'ensemble des passagers sanitaires demandés :

Pour Corsica Linéa

- Paglia Orba
- Vizzanova

Il est cependant loisible au candidat en fonction du besoin en cabines PMR/ passagers sanitaire de permuter les navires afin de répondre au besoin. Précisons cependant que rien dans la documentation technique remise par le candidat n'envisage cette réorganisation.

Concernant **la Méridionale**

Navire	Fret	Fauteuils	Cabines	Lits	PMR
La Méridionale					
Piana	2204	50	213	749	5
Kalliste	2034	49	172	620	5
Girolata	1500	50	195	761	3
Pelagos	2044	34	61	236	2

Le besoin exprimé par la DSP était d'avoir au sein des navires deux cabines PMR.

Le groupement présente des navires qui ne disposent pas tous du nombre de cabines PMR nécessaires pour accueillir l'ensemble des passagers sanitaires demandés : le Pélagos.

Il est cependant loisible au candidat en fonction du besoin en cabines PMR/ passagers sanitaire de permuter les navires afin de répondre au besoin. Rien dans la documentation technique remise par le candidat n'envisage cette réorganisation.

Ceci implique que certains passagers sanitaires soient accueillis dans des cabines normales ce qui est susceptible de représenter un problème pour le cas où l'ensemble des passagers sanitaires sur un même voyage seraient des personnes à mobilité réduite.

Conclusion Critère 1, sous-critère n°3 : Les navires présentés par les candidats correspondent aux exigences associées à l'accueil de chauffeurs, passagers sanitaires.

Un des navires proposés ne répond pas aux exigences de deux cabines PMR.

Ces éléments peuvent poser une difficulté quant à l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers.

Cependant, rien n'interdit au candidat de procéder à une réorganisation des bateaux pour satisfaire un besoin ponctuel en cabinet PMR ou passagers sanitaires. Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante. Néanmoins, la documentation remise par le candidat ne précise pas son organisation pour faire face à un manque de cabines PMR. Des clarifications de la part du candidat sont attendues en phase de négociations.

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

Le sous-critère 4 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers :

- 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)

➤ Services aux usagers

Services à bord

Navire	Restaurant	Bar	Magasin	Salle spectacle
La Méridionale				
Piana	540 M2	480 M2	0 m2	A préciser
Kalliste	300 m2	400 m2	0 m2	0 m2
Girolata	450 m2	560 m2	0 m2	150 m2
Pelagos	330 m2	150 m2	0 m2	0 m2
Corsica Linéa				
Vizzavona	330 m2	390 m2	0 m2	0 m2
A Nepita	500 m2	460 m2	0 m2	0 m2
Pascal Paoli	480 m2	260 m2	0 m2	0 m2
A Galeotta	730 m2	550 m2	44 m2	0 m2
Paglia Orba	320 m2	345 m2	0 m2	0 m2
Jean Nicoli	770 m2	470 m2	50 m2	0 m2
Monte d'Oro	360 m2	325 m2	0 m2	0 m2
Danièle Casanova	1970 m2	780 m2	150 m2	250 m2
Méditerranée	790 m2	690 m2	50 m2	270 m2

Concernant Corsica Linea :

- Sont détaillés les services suivants :
 - **Restauration** (déploiement de nouveaux services entre 2017 et 2020 sur les bateaux présentés à l'annexe 3 - Outil naval - circuits courts et de saison) : mise en place d'une offre variée, allant des espaces de snacking aux menus préparés par un chef étoilé. Corsica Linéa s'engage à favoriser une économie en circuit court ;
 - **Service hôtelier** : offre variée allant des lits superposés aux cabines de luxe, des salons et fauteuils sont disponibles ;
 - **Espaces de loisirs** : diffusion d'événements sportifs, animations, accès gratuits à des vidéos grâce au réseau WIFI ;

- **Service médical** : infirmerie avec un personnel disposant d'une formation médicale. L'infirmerie est équipée afin de permettre la réalisation des premiers soins. En cas de besoins : recours au Centre de Consultation Médicale Maritime – CHU de Toulouse ;
- **Services annexes** : chenil, consignes à bagages ;
- **Modalités de réservation et d'information des passagers et mesures prises pour éviter les retards** : sites internet avec dispositif de paiement en ligne sécurisé (3DSecure), courriels envoyés après chaque réservation comprenant le détail de la traversée ainsi qu'un lien pour effectuer des modifications, centre d'appel disponible 7j/7 sur une plage horaire étendue (du lundi au samedi de 8h à 20h30, dimanche et jours fériés de 9h30 à 18h00), un site internet pour les agences de voyages ;
- **Propreté des installations** : nettoyage quotidien, renouvellement après chaque traversée du linge de lit de toilettes, nettoyage de fond réalisé lors des arrêts techniques des navires ;
- **Conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite** : les navires sont certifiés comme étant conformes aux normes. Les cabines et les sanitaires sont adaptés à l'accueil des passagers, signalétique en braille.

Le candidat Corsica Linéa fournit un service aux usagers complet prenant en compte les disparités financières pouvant exister entre les passagers. Un accès à des divertissements est prévu, mise en place d'une couverture WIFI à titre gratuit. La réservation peut se faire par l'intermédiaire de plusieurs plateformes. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

Concernant La Méridionale :

- Sont détaillés les services suivants :
 - **Restauration** : brigade préparant à bord l'ensemble des repas. Utilisation de produit de saison ;
 - **Service hôtelier** : les navires disposent de cabines allant de 2 à 4 personnes, équipées de télévision et de chaînes gratuites ;
 - **Propreté des installations** : vérification des standards de propreté à chaque escale, ensemble des locaux passagers sont nettoyés tous les jours, nettoyages des moquettes, chaises assises, banquettes une fois par mois ;
 - **Espaces de loisirs** : salle de cinéma ou télévision en fonction des navires ;
 - **Service médical** : commandants des navires et officiers sont formés pour les soins d'urgence. Appui extérieur possible, auprès du Centre de Consultation Médicale ;
 - **Services annexes** : chenil, espace enfant ;
 - **Modalités de réservation et d'information des passagers et mesures prises pour éviter les retards** : Réservation possible soit par agence, par téléphone (numéros non surtaxés du lundi au samedi de 8h à 18h), par internet, par agences de voyages partenaires ;
Informations des passagers : par SMS, réseaux sociaux, pop-up sur la page d'accueil, à bord du navire, appels téléphoniques et si cela est nécessaire par les médias. En cas de retard de plus de 90 minutes, la Méridionale distribue des collations ;
Mesures pour éviter le retard : chargement des navires le plus tôt possible afin de ne pas perdre de temps sur l'heure de départ prévu. Le flux d'embarquement fret n'est pas arrêté lors de l'embarquement voyageur. Les véhicules de frets sont réceptionnés dans une zone particulière au plus près du navire ;
 - **Conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite** sur les navires présentées à l'annexe 3 – Outil naval. Chaque navire dispose d'un certificat d'accessibilité pour navire à passagers, valable pour une durée de 3 ans. Les clients peuvent lors de la réservation déclarer leurs déficiences. Les personnes à mobilité réduite doivent

indiquer à la Compagnie, la nature, le degré et les besoins d'assistance dans un délai d'au moins 48h avant le début du voyage, afin de faciliter la mise en œuvre de leurs embarquements. La Méridionale prévoit également les modalités d'installations des personnes à mobilité réduite dans les cabines et dans les salons et fauteuils.

Le candidat La Méridionale, fournit un service de restauration et hôteliers conformes aux exigences de la consultation et prenant en compte les possibles disparités financières des candidats. La réservation est possible par internet, téléphones ou agences. L'information des usagers se fait par l'intermédiaire de plusieurs outils dématérialisés. Le candidat met en place plusieurs solutions pour éviter tout retard. Par ailleurs, les conditions d'accueil des personnes à mobilités réduites semblent être personnalisées en fonction de chaque passager grâce à une déclaration 48h avant la traversée.

➤ Services en matière de fret

Concernant **Corsica Linéa** :

- Concernant le transport de fret, Corsica Linea précise les éléments suivants :
 - Objectif de faire évoluer les unités de fret dans « un tout numérique » et notamment installation d'un portique à Marseille pour une gestion optimisée des unités fret, déploiement d'ETMS, mise en service d'un portail web dédié à destination des usagers de fret et outil de gestion informatique ;
 - Des projets sont en cours ou ont été finalisés en 2020 : fiabilisation de l'outil installé, avec le déploiement d'une application dédiée aux équipes pour un suivi en temps réel du chargement, interconnexion avec les systèmes d'information portuaire, développement d'interfaces numériques, mise en place d'une GED et d'outil de reporting ;
 - Processus du traitement du fret bien détaillé (déclaration de volume, traitement sur le port, réception de l'équipement, réclamations). Le but étant d'optimiser le chargement au fil de l'eau ;
 - Objectif de 0 remorque à quai : travail en amont avec les transporteurs en cas de non-disponibilité d'un navire (notamment réorientation vers un autre port le jour même, en privilégiant le transport de remorques non urgentes le week-end et en remplaçant un navire impacté par un autre navire). Le but étant de sortir de cycle journalier pour un cycle hebdomadaire ;
 - Mise en place de groupes de travail associant chargeurs et experts en logistiques. Réunion trimestrielle avec la présence du Président, des Directions Exploitation et Fret, ainsi que tous nos responsables d'agences portuaires.

Le candidat propose un traitement dématérialisé des unités fret, un processus de traitement détaillé pour optimiser le chargement. Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai. L'offre propose répond aux exigences de la consultation.

Concernant **la Méridionale** :

La clientèle fret est articulée entre trois éléments fondamentaux :

- Gestion de l'offre de place en tenant compte du volume, de la nature des marchandises transportées, des besoins saisonniers du marché ;
- Entretien de la relation commerciale en proposant des outils complémentaires (portail web fret, terminal corse connecté, portique de mesure, numéro d'appel unique pour joindre les services frets) ;
- Ecoute du marché en proposant des services répondant à des demandes spécifiques (Zone de Débarquement Prioritaire, réception anticipée des remorques et des voitures, gardiennage de marchandise, communication web, mail, WhatsApp).
 - o Processus de traitement du fret (notamment les séquences de chargement et de déchargement, les modalités d'information des clients en cas de retard à l'arrivée, la manutention et le branchement des véhicules frigorifiques) ;
 - o La gestion dématérialisée du fret (portail web fret, le portique fret, le terminal connecté) ;
 - o La communication fret (via des infolettres notamment) et les services annexes (zone de débarquement prioritaire).

Le candidat assure une gestion du fret en tenant compte de différents facteurs relatifs au marché. La relation commerciale peut se faire par l'intermédiaire de plusieurs canaux, permet une réception anticipée.

Le traitement du candidat des services fret, est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

➤ Sécurité à bord de l'outil naval

Corsica Linea développe les exercices de sécurité mise en place à bord : chaque navire réalise un exercice d'abandon et un exercice hebdomadaire d'incendie (environ 3 à 5 exercices par semaine).

Sont également détaillées les consignes de sécurité aux passagers : diffusion générale par la passerelle et informations pratiques affichées. Des systèmes d'alerte sont également prévus pour l'évacuation des PMR et des passagers sourds et malentendants.

Concernant les situations d'urgence, des personnels sont d'astreinte 24h/24h et peuvent contacter la cellule d'urgence. Des exercices réguliers sont organisés. En outre, un centre d'appel avec un numéro vert est constitué pour informer les familles.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d'affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prise en compte.

La Méridionale développe également les exercices de sécurité à bord des navires avec des exercices « abandon de navires » et des exercices « incendie ». Les embarcations de sauvetage sont mises à l'eau tous les trois mois.

Concernant les consignes de sécurité aux passagers, elles sont affichées dans les cabines. Ce dispositif est également complété par la prise en charge des PMR, la disponibilité des consignes de sécurité en braille et la mise en place d'écrans vidés diffusant des films relatifs à la sécurité.

Enfin, concernant la préparation aux situations d'urgence, mises en place de procédures concernant les incendies, les abandons de navires, la collision avec un autre navire. En cas de situation d'urgence, mise en place d'une cellule de gestion de crise.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conforme aux exigences de la consultation. Les consignes de sécurités sont affichées et rappelées dans le cadre de film relatif à la sécurité. Procédure mise en place en cas de situation d'urgence.

➤ Continuité du service public

Concernant **Corsica Linea** :

- **Présentation du plan d'information des usagers en cas de situation perturbée** (système d'information « info trafic » avec des « flashs infos », système d'information individuel et ciblé via ses SMS et courriel) exemple à l'appui ;
- **Les modalités de réservation et de modifications** : site web, centre d'appels et site internet B to B pour les agences de voyages ;
- **Les modalités de gestion des réclamations**
 - Pour les clients frets : échange afin de trouver des alternatives permettant d'assurer le service de transport de fret tout en minimisant les effets d'une perturbation. Au départ de Corse : embarquement d'un port différent en retardant l'horaire de départ pour donner aux transporteurs le temps de s'y rendre. Au départ de Marseille : réorientation vers un autre port et prise en charge compensatrice ;
 - Pour les clients passagers : service relation consommateur enregistrant les réclamations des clients et fournit une réponse adaptée. Prise de contact avec le service des relations commerciales par mail, site internet, courrier, formulaire de réclamation ;

Le délai de réponse maximum est de 15 jours entre la réception de la réclamation et l'envoi d'une réponse ;

- **Les modalités d'indemnisation** : réglementation issue du Règlement UE n° 1177/2020 du 24 novembre 2010. Quand un retard est de plus de 90 minutes : collation et rafraîchissements. En cas d'annulation de la traversée : hébergement ou indemnisation (80 euros/personne pour maximum de 3 nuits), retard à l'arrivée de plus de 3 heures donne lieu à une indemnisation minimale équivalente à 25%.
- **L'accueil des passagers à mobilité réduite** : plusieurs modalités de communication (numéro de téléphone, adresse électronique, procédure permettant d'identifier le niveau de handicap et de transférer ces informations aux ports concernés) ;
- **Les actions garantissant le service social et solidaire** (accord dit d'alerte sociale et de prévention des conflits signé en 2016) : le but de cet accord est de limiter l'impact sur les perturbations sur les usagers (passagers et fret). Ainsi, cet accord met en place, une obligation d'information de la Direction, qui s'engage à recevoir dans un délai restreint les partenaires sociaux pour trouver une solution avant le dépôt d'un préavis de grève.

Corsica Linéa s'engage à une information des usagers par voie dématérialisée. Les réclamations sont traitées dans un délai de 15 jours. Dispositif pour limiter les conséquences de mouvements sociaux sur la situation des usagers.

Concernant **La Méridionale** :

- Présentation du plan d'information des usagers en cas de situation perturbée (système d'information « info trafic » avec des « flashs infos » sur le site de La Méridionale, des SMS

aux usagers, système d'information individuel et ciblé, alertes en cas de perturbation prévisible du service) ;

- Perturbations prévisibles : celles pouvant être anticipées avec au moins 48 heures d'avance. 3 niveaux de prévisibilité (Niveau 0 : perturbation annulée, Niveau 1 : risque de perturbation, Niveau 2 : perturbation confirmée).
 - Perturbations en cours : constitution d'une cellule de veille chargée de suivre en temps réel l'évolution de la perturbation
- Les mesures prises pour assurer le service social et solidaire (accord sur la prévention des conflits). Le but de l'accord est d'anticiper les possibles conflits. La Méridionale propose d'élargir le service social et solidaire au port d'Ajaccio afin de permettre une véritable continuité du service. Procédure continuité d'activité : définition des dispositions à prendre afin d'assurer une ou plusieurs traversées en cas de situation de conflit

La Méridionale classe les perturbations par niveau. Dispositif pour permettre la continuité du service y compris en cas de mouvement sociaux.

Conclusion critère 1 - sous-critère 4 : Le candidat présente un ensemble d'éléments permettant de considérer que les conditions du sous-critère 4 relatif à la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers sont remplies.

En effet, le candidat fournit un service aux usagers complet avec un accès à des divertissements et la mise en place d'une couverture WIFI. Le service de réservation mis en place est bien détaillé. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

Le candidat propose un traitement dématérialisé des unités fret, un processus de traitement détaillé pour optimiser le chargement. Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai.

L'offre proposée répond aux exigences de la consultation. Le traitement du candidat des services fret est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

L'argumentation du candidat est plus développée pour les particuliers que pour les usagers professionnels. L'ensemble des éléments apportés par le candidat sont relatifs aux particuliers et les éléments de frets sont présents mais moins détaillés.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d'affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prises en compte.

Les modalités d'information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante. Les éléments fournis par le candidat sont suffisamment détaillés et clairs pour considérer que la qualité des services aux usagers est suffisante.

* *

*

Conclusion Générale critère 1 :

- Points forts :

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.

- Points faibles :

Cependant, 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 (Corsica Linéa) 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.

Appréciation globale du critère 1 : Offre satisfaisante.

Critère 2 du règlement de la consultation – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Afin de pouvoir analyser convenablement la robustesse et cohérence du plan d'affaires prévisionnel des candidats (sous-critère 2 du critère 2), il a été nécessaire de procéder à un arbitrage dans le but de décider de la base de comparaison la plus solide et fiable pour challenger les plans d'affaires communiqués par les candidats au titre de l'annexe 9.

Les données historiques (2020 et 2021) ayant été affectées par la pandémie de Covid19, et le prévisionnel 2022 communiqué ne semblant pas suffisamment fiabilisé car présentant certaines incohérences (existence de recettes autos dans le périmètre SIEG, existence de recettes et de charges de mise à disposition des espaces n'existant pas dans l'annexe 9 transmise aux candidats, etc.), la solution retenue pour l'analyse du sous-critère 2 a été de se référer aux estimations 2023-2030 préparées par le Consultant sur la base d'entretiens conduit avec l'OTC afin de définir au mieux un plan d'affaires prévisionnel sur la durée des DSP. C'est donc sur cette base que les comparaisons avec les offres des candidats ont pu être faites.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**

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

1. Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 323,2 M€. Cela correspond à une moyenne annuelle de 40,4 M€, soit 12,3 M€ de plus que la compensation estimée au titre de l'exercice 2022 pour ce même lot (+43,7%).

Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation estimée au titre de l'exercice 2022.

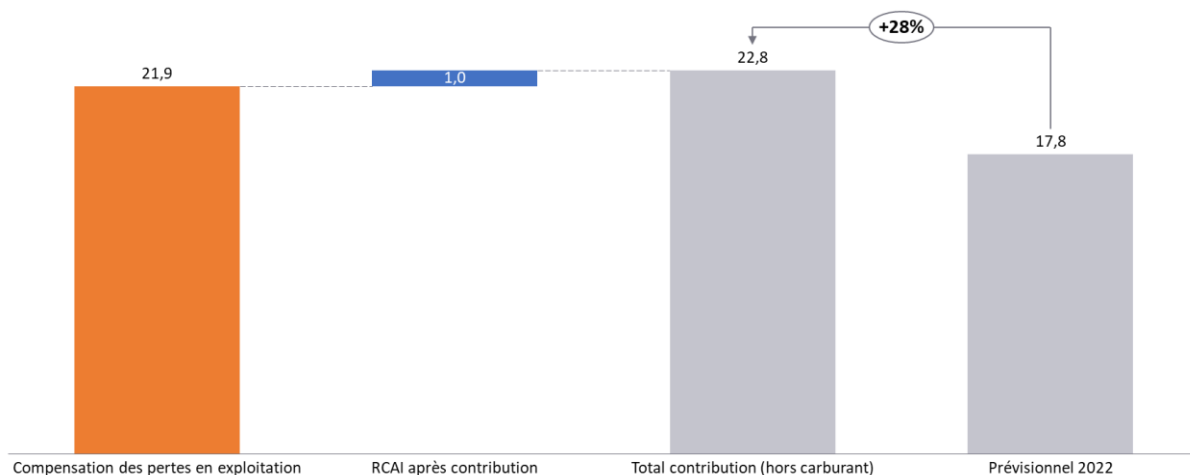
En M€	Prévisionnel 2022	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	4,4	13,4	+9,0	+202,5%
Compensation carburant	10,3	17,6	+7,3	+70,7%
Compensation investissement	13,4	9,4	-4,0	-29,8%
Compensation totale	28,1	40,4	+12,3	+43,7%

La hausse globale de la compensation s'explique par plusieurs facteurs :

- La compensation liée à l'exploitation proposée est supérieure de 202,5% à la compensation d'exploitation estimée pour 2022. Cela s'explique par l'estimation à la hausse de certains postes de charges par le candidat : par rapport au modèle prévisionnel et sur la durée totale du contrat, les charges de manutention augmentent de 14,0 M€ (+16,0%), les approvisionnements de 8,0 M€ (+66,7%) et la maintenance et l'entretien de 22,1 M€ (+58,8%). Le détail des charges prévisionnelles est donné dans le sous-critère 2.
- La compensation liée au carburant proposée est supérieure de 70,7% à la compensation carburant estimée pour 2022. Cela s'explique par une hausse des prix des carburants et par un mix de carburants choisis par le candidat plus coûteux, en raison notamment de l'entrée en vigueur de nouvelles normes environnementales sur les types de carburant utilisés.
- Enfin, la compensation liée à l'investissement proposée est 29,8% inférieure à celle estimée pour 2022. Les éléments à disposition ne permettent pas de comprendre cette évolution. Il est nécessaire que le candidat explicite cette baisse.

Les montants de compensation proposés par le candidat varient peu au cours de la période (entre 39,1 M€ pour 2030 et 41,9 M€ pour 2024).

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 21,9 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 1,0 M€, soit 4,2% de la compensation (hors carburant) demandée.** Avec un chiffre d'affaires SIEG moyen sur la période de 27,0 M€, cela correspond à une marge d'exploitation de 3,5%.

Conclusion critère 2 sous-critère 1 :

La compensation moyenne annuelle demandée par le groupement Corsica Linea – La Méridionale s'élève à 40,4 M€, soit 43,7% de plus que la compensation estimée pour l'année 2022.

Les composantes de la compensation liées à l'exploitation et au carburant portent cette hausse : respectivement +202,5% et +70,7%.

Le montant de compensation demandé par le candidat est donc insatisfaisant, car largement supérieur au montant prévisionnel 2022. Si une partie de cette augmentation se justifie (augmentation du prix du carburant, nouvelles normes écologiques en matière de carburants), des explications plus fines de la part du candidat sont attendues concernant la hausse globale observée.

Appréciation globale : L'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car présentant un niveau de compensation largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+43,7%) sans pour autant que le niveau de justification d'une telle augmentation soit suffisamment détaillé.

2. Sous critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'offre du candidat appelle les points de vigilance suivants, constituant autant de points à éclairer en phase de négociation :

- Le compte de résultat prévisionnel du candidat n'est pas équilibré : il présente un déficit de 6,8 M€ sur la période 2023 - 2030

Le compte de résultat prévisionnel hors carburant est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Recettes périmètre SIEG	26,8	26,8	26,7	26,8	26,7	26,8	26,7	26,8	214,2
Recettes hors périmètre SIEG	20,8	21,1	20,8	21,0	20,8	20,9	20,8	20,9	167,1
Autres Recettes	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	35,9
Total Recettes	52,0	52,4	52,1	52,3	52,0	52,2	52,0	52,1	417,2
Total coûts de personnel	(20,0)	(20,8)	(20,2)	(19,9)	(20,6)	(19,4)	(20,1)	(19,8)	(160,7)
Total frais commerciaux	(4,9)	(5,0)	(5,0)	(5,0)	(4,9)	(5,0)	(4,9)	(4,9)	(39,6)
Total charges d'exploitation	(32,6)	(36,0)	(33,8)	(35,2)	(35,0)	(32,7)	(35,5)	(33,5)	(274,3)
EBE / EBITDA - avant contribution	(5,5)	(9,4)	(6,9)	(7,7)	(8,6)	(4,8)	(8,5)	(6,1)	(57,4)
Coût de mise à disposition des navires	(8,2)	(8,8)	(8,2)	(8,2)	(8,2)	(8,2)	(10,9)	(10,9)	(71,8)
Coût d'affrètement des navires	(8,5)	(8,8)	(9,4)	(8,5)	(9,0)	(7,2)	(4,7)	(4,2)	(60,3)
RÉS EXPLOIT / EBIT - avant contribution	(22,1)	(27,0)	(24,6)	(24,5)	(25,7)	(20,3)	(24,1)	(21,3)	(189,6)
RCAI - avant contribution	(22,1)	(27,0)	(24,6)	(24,5)	(25,7)	(20,3)	(24,1)	(21,3)	(189,6)
Total contribution	22,9	23,4	23,5	23,0	23,2	22,3	22,3	22,1	182,7
RCAI - après contribution	0,8	(3,5)	(1,0)	(1,5)	(2,5)	1,9	(1,8)	0,8	(6,8)

Le tableau suivant présente quelques ratios par traversée (charges, revenus et coûts de mise à disposition/d'affrètement), par passager (recettes/passager) et par unité de fret (recettes/mètre linéaire) et donne une comparaison avec ces mêmes ratios issus des estimations.

Sur 2023-2030	Modèle prévisionnel	Corsica Linea - La Méridionale	
	Montant	Montant	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 840	5 844	+0,1%
Nombre de passagers	1 529 616	1 640 411	+7,2%
Nombre de mètres linéaires de fret (en ml)	5 634 140	6 241 770	+10,8%
Nombre d'autos-passagers	594 605	665 244	+11,9%
Charges par traversée (en K€)	68,71	81,22	+18,2%
Revenus par traversée (en K€)	68,24	71,39	+4,6%
Coûts de mise à disposition/d'affrètement par traversée (en K€)	19,31	22,61	+17,1%
Recettes par passager (en €)	64	69	+7,2%

Sur 2023-2030	Modèle prévisionnel	Corsica Linea - La Méridionale	
	Montant	Montant	Variation (en %)
Recettes par mètre linéaire de fret (en €)	41	36	-13,0%
Recettes par auto-passager (€)	63	69	+9,9%

Il apparaît que les estimations du nombre de traversées du candidat et de l'OTC sont similaires sur la période 2023-2030.

L'analyse qui suit permettra d'explicitier et de mettre en perspective avec les résultats économiques prévus les principales variations observées sur ce tableau.

- Le candidat n'a pas par ailleurs communiqué de bilan ni de tableau de flux de trésorerie comme le stipulait le guide de rédaction des offres sur le plan financier.

Il n'a donc pas été possible d'apprécier les principaux postes tels que les biens, la trésorerie, les capitaux propres, la politique de financement ; limitant les capacités d'analyse sur la robustesse et cohérence de l'offre proposée. Il conviendra de demander au candidat des compléments d'informations.

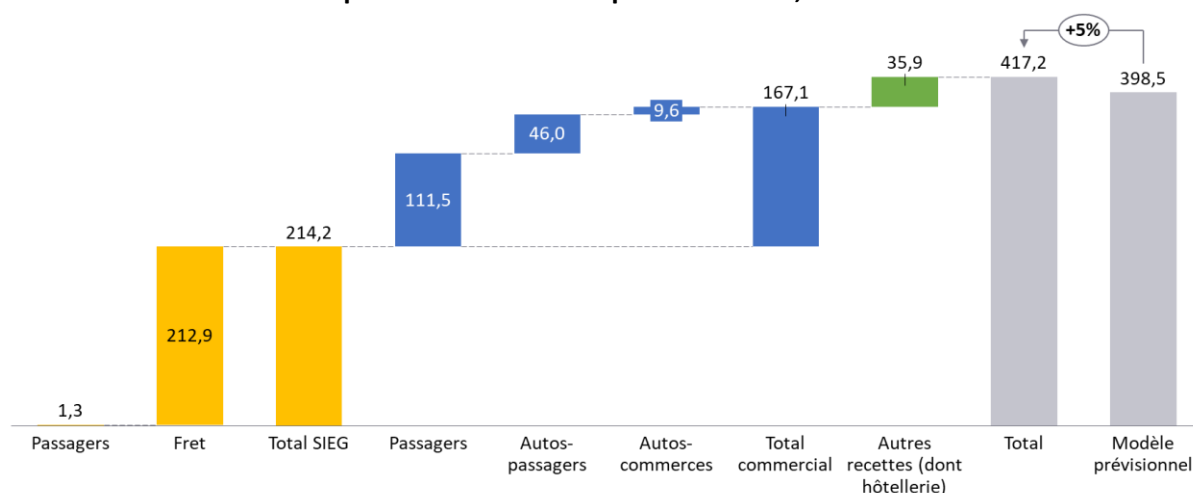
A noter que l'absence de constitution d'une société dédiée peut expliquer la difficulté à identifier un bilan (du fait de l'absence de capitaux propres injectés dans le contrat).

- Les clés d'imputation choisies par le candidat entre les périmètres SIEG et commercial ne sont pas justifiées, alors même qu'elles impactent directement l'équilibre économique ainsi que le calcul de la compensation demandée.

I. Le niveau de recettes prévu par le candidat semble légèrement supérieur aux prévisions

Les recettes présentées par le candidat relèvent de deux périmètres distincts : le périmètre SIEG et le périmètre commercial. Le total des recettes prévu par le groupement Corsica Linea – La Méridionale sur la période 2023-2030 s'élève à 417,2 M€, soit 4,7% de plus que le total des recettes estimé dans le modèle prévisionnel. Les recettes présentées par le groupement sont réparties comme suit.

Répartition des recettes prévisionnelles, en M€ :



Les recettes SIEG représentent donc 51,3% du total des recettes prévisionnelles, et les recettes commerciales 40,1%. Les autres recettes sont réparties par le groupement comme suit : 1,9 M€ (5,3%) pour la partie SIEG, et 34,0 M€ (94,7%) pour la partie commerciale.

Le surplus de recettes prévisionnelles présenté par le candidat par rapport aux estimations s'explique par :

- Un nombre de passagers prévisionnel et d'autos-passagers plus important (respectivement +7,2% et +11,9%) couplé à des recettes par passagers et par autos-passagers plus importantes (respectivement +7,2% et +9,9%) ;
- Cette hausse est légèrement compensée par des recettes de fret légèrement inférieures aux prévisions en raison de recettes par mètre linéaire inférieures (-13,0%), malgré un volume de fret plus important (+10,8%).

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de recettes prévu par le groupement candidat.

a) Recettes liées au transport de passagers (dont autos-passagers)

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea - La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	1,1	1,3	+0,2	+19,9%
dont PAX médicaux	1,1	1,3	+0,2	+19,9%
Commercial	135,5	157,5	+22,0	+16,2%
dont passagers	98,1	111,5	+13,4	+13,7%
dont autos-passagers	37,4	46,0	+8,6	+23,0%
Total	136,6	158,8	+22,2	+16,3%

Le groupement prévoit des recettes liées au transport de passagers de 158,8 M€ sur la période 2023-2030, soit 16,3% de plus qu'estimé. Ce surplus s'explique par les effets volume (plus de passagers) et prix (recettes par passager plus élevées) présentés plus hauts.

b) Recettes liées au fret

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea - La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	218,9	212,9	-6,0	-2,7%
dont mètres linéaires fret tracté	-	44,9	-	-
dont mètres linéaires fret non tracté	-	168,0	-	-
Commercial	12,0	9,6	-2,4	-20,1%
dont autos-commerces	12,0	9,6	-2,4	-20,1%
Total	230,9	222,5	-8,4	-3,6%

Le groupement prévoit des recettes liées au fret de 222,5 M€ sur la période 2023-2030, soit 3,6% de moins qu'estimé.

c) Autres recettes

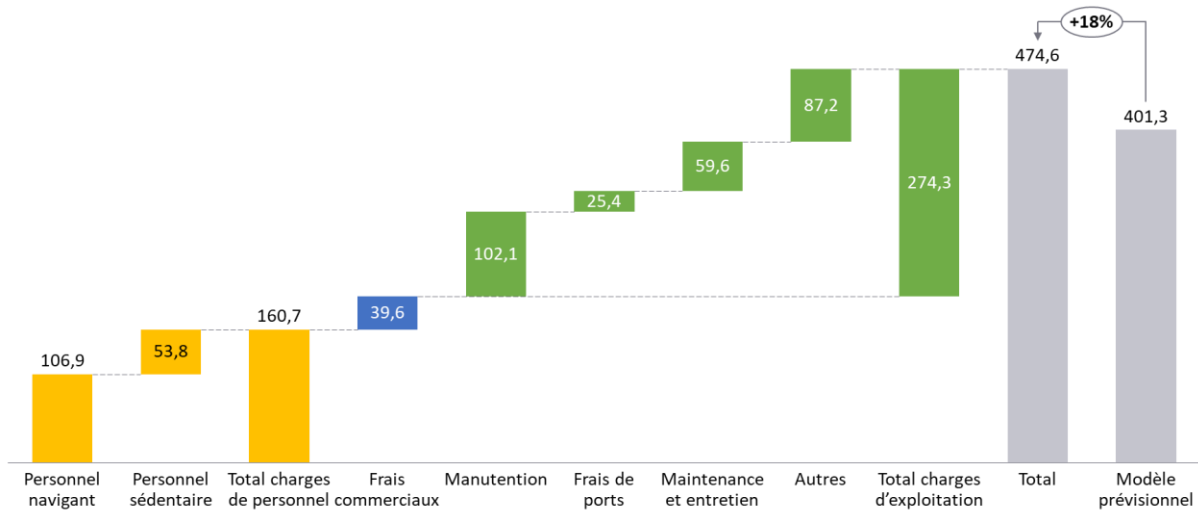
Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea - La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Hôtellerie	28,3	30,9	+2,6	+9,2%
Autres	3,8	5,0	+1,3	+33,1%
Total	32,1	35,9	+3,8	+12,0%

Le groupement prévoit un montant de 35,9 M€ pour ses autres recettes sur la période 2023-2030, soit 12,0% de plus qu'estimé.

- II. Les charges prévisionnelles telles que présentées par le candidat appelle de nombreuses interrogations. En particulier, elles présentent un fort niveau de variabilité au nombre de passagers et volumes de fret transportés sans qu'on puisse identifier l'impacts des charges fixes.

Le total des charges (hors charges d'affrètement et coûts de mise à disposition des navires) prévu par le groupement Corsica Linea – La Méridionale sur la période 2023-2030 s'élève à 474,6 M€, soit 18,3% de plus que le total des charges estimé dans le modèle prévisionnel. Les charges présentées par le groupement sont réparties comme suit.

Répartition des charges prévisionnelles (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires), en M€ :



Les charges de personnel représentent donc 33,9% du total des charges, les frais commerciaux 8,3%, et les charges d'exploitation 57,8%.

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de charges prévu par le groupement candidat.

- a) Les charges de personnel connaissent une évolution cohérente avec la hausse de l'activité mais interrogent sur leur caractère fortement variable (peu de charges fixes en première approche).

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea - La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Personnel navigant	97,0	106,9	+9,9	+10,2%
Personnel sédentaire (à terre)	49,1	53,8	+4,7	+9,5%
Total	146,1	160,7	+14,6	+10,0%

Le groupement prévoit des charges de personnel de 160,7 M€ sur la période 2023-2030, soit 10,0% de plus qu'estimé. Les différences observées au niveau des coûts de personnel suivent de façon relativement cohérente les différences observées au niveau du nombre de passagers et des volumes de fret transportés ; ce qui interroge fortement sur le modèle économique du candidat car laissant penser à l'absence de coût fixe sur ce poste.

- b) Les frais commerciaux sont globalement en ligne avec les prévisions, malgré une répartition entre postes différente.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea - La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Frais commerciaux passagers	13,0	17,3	+4,3	+33,5%
Frais commerciaux autos	5,1	7,0	+1,9	+38,4%
Frais commerciaux fret	14,0	7,0	-7,0	-50,2%
Total	32,1	31,3	-0,8	-2,3%

Le groupement prévoit des frais commerciaux de 31,3 M€ sur la période 2023-2030, soit 2,3% de moins qu'estimé. Bien que les frais commerciaux restent globalement en ligne avec les prévisions du modèle prévisionnel, les évolutions importantes observées par sous-catégories de frais nécessiteraient de plus amples explications de la part des candidats.

- c) Les charges d'exploitation connaissent une croissance importante, donc une partie peut être expliquée par le contexte économique. Toutefois, l'offre du candidat devra être précisée pour apporter un confort complémentaire sur le dimensionnement de ces charges.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea - La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Manutention	88,1	102,1	+14,0	+16,0%
Frais de ports	23,0	25,4	+2,4	+10,2%
Entretien passagers	8,5	8,6	+0,1	+0,8%
Vivres (à commercialiser)	9,3	10,0	+0,7	+7,3%
Vivres pour l'équipage	4,6	5,1	+0,5	+11,8%
Approvisionnements	12,1	20,1	+8,0	+66,7%
Communication	5,1	4,9	-0,2	-4,7%
Assurances	7,8	9,5	+1,7	+22,1%
Informatique	5,9	6,5	+0,6	+10,1%
Impôts et taxes	5,3	5,6	+0,3	+6,1%
Frais de structure société déléataire	15,9	16,9	+1,0	+6,3%
Maintenance et entretien	37,5	59,6	+22,1	+58,8%
Total	223,1	274,3	+51,2	+23,0%

Le groupement prévoit des charges d'exploitation de 274,3 M€ sur la période 2023-2030, soit 23,0% de plus qu'estimé.

La majorité des coûts variables suivent une évolution cohérente par rapport au niveau du nombre de passagers et aux volumes de fret transportés tel que présenté dans l'analyse des recettes prévisionnelles du candidat.

Des écarts importants en valeur absolue et en pourcentage de variation sont néanmoins apparents concernant les postes de coûts approvisionnements (+66,7%, soit +8 M€) et la manutention (+16%, soit +14 M€) et devront à ce titre être explicités par le candidat. Pour ce qui est des approvisionnements, la tendance haussière des prix des matières premières ainsi que l'âge vieillissant de certains navires de la flotte peuvent expliquer en partie le surplus observé, mais ne permettent pas a priori de le couvrir entièrement.

Enfin, les coûts de maintenance et d'entretien présentés par le candidat sont également nettement supérieurs aux estimations (+58,8%, soit +221 M€). Si l'on constate effectivement une tendance à la hausse sur le marché de la maintenance navale (entre +20% et +30% entre fin 2020 et 2022) en raison de coûts de l'énergie, des matières premières et de la main d'œuvre à la hausse, cela ne permet pas d'expliquer le surplus très important proposé par le candidat, qui devra être justifié par ses soins.

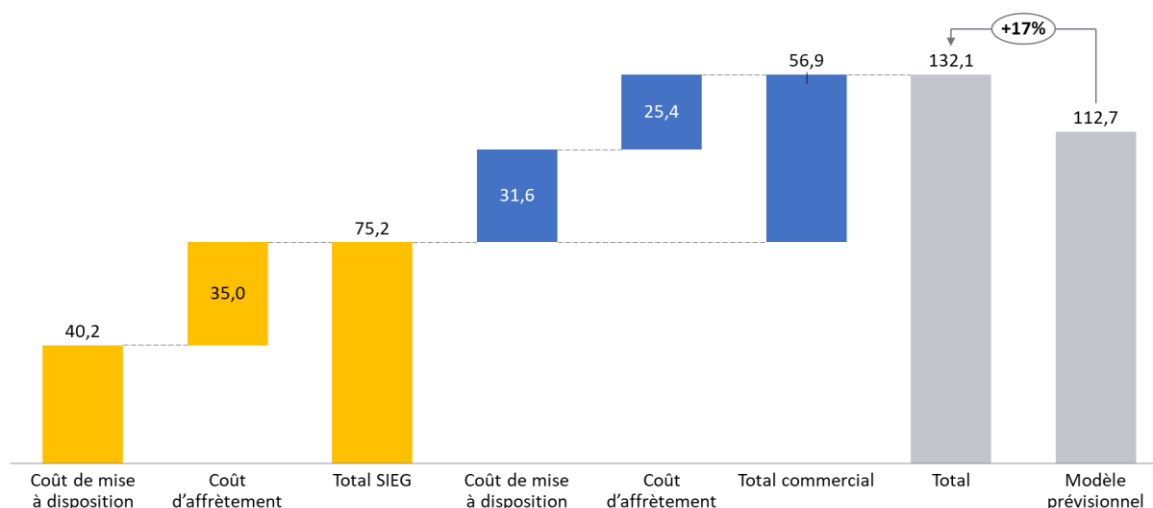
- III. Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires sont peu détaillés ne permettant pas d'analyser le sous-jacent économique et pouvant poser une difficulté dans l'application du contrat.

Le total des coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévu par le groupement Corsica Linea – La Méridionale sur la période 2023-2030 s'élève à 132,1 M€, soit 17,2% de plus qu'estimé. Les coûts de mise à disposition représentent 54,4% du total, quand les coûts d'affrètement en représentent donc 45,6%.

En ce qui concerne les traversées opérées par Corsica Linea, 98,3% des traversées seraient effectuées avec des navires affrétés, le reste étant effectué par des navires en propriété. Pour La Méridionale, le détail des traversées n'est pas disponible, mais la flotte serait constituée de 2 navires en location et 2 navires en propriété.

La part importante de navires affrétés peut expliquer le surplus de coûts par rapport aux prévisions. Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires sont imputés sur les comptes SIEG et commercial comme suit :

Répartition des coûts de mise à disposition et coût d'affrètement des navires, en M€ :



Enfin, l'absence de données détaillées sur l'assiette de coût des navires pourrait engendrer des difficultés dans l'analyse des clauses relatives au rachat des navires tel que le prévoit le contrat qui prévoit notamment de tenir d'un prix minoré des contributions publiques mobilisées sur le contrat.

IV. Synthèse et analyse du résultat d'exploitation

Le tableau suivant présente l'agrégation des RCAI SIEG et commercial prévus :

Sur 2023-2030, en M€	Corsica Linea - La Méridionale
RCAI SIEG (avant compensation)	(175,1)
Compensation (hors carburant)	182,7
RCAI SIEG (après compensation)	7,6
RCAI Commercial	(14,4)
RCAI total	(6,8)

Comme explicité précédemment (voir sous-critère 1), la compensation liée à l'exploitation et à l'investissement permet au groupement Corsica Linea – La Méridionale de dégager un RCAI pour la partie SIEG de 7,6 M€ sur la période 2023-2030.

En revanche, il apparaît que les recettes de la partie commerciale, avec la répartition choisie par le groupement candidat, ne permettent pas de compenser les charges correspondantes, ce qui se traduit par un RCAI déficitaire de 14,4 M€ sur la partie commerciale sur la période 2023-2030.

Le RCAI global est donc lui aussi déficitaire, à -6,8 M€ sur la période 2023-2030. Il convient ici de rappeler que la DSP génère un crédit d'impôt pour le groupe qui la porte. En effet, le déficit généré par la DSP réduit l'assiette fiscale de l'IS payé par la société. Il serait par ailleurs intéressant d'interroger le candidat sur cet aspect.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 :

Les charges d'exploitation (en particulier la maintenance et l'entretien, la manutention et les approvisionnements) ainsi que les coûts de mise à disposition/d'affrètement estimé par le candidat sont sensiblement supérieurs aux prévisions (respectivement 18,3% et 17,2% supérieurs), alors que les recettes prévisionnelles sont à peu près en ligne avec les estimations et suivent ainsi une hausse plus mesurée de +4,7%. Cela se traduit par un déficit sur le volet commercial sur la période 2023-

2030 de 14,4 M€. Malgré la compensation importante demandée (voir sous-critère 1) qui permet de dégager un bénéfice sur le volet SIEG sur la même période de 7,6 M€, le RCAI global reste déficitaire (-6,8 M€ sur la période).

La cohérence du modèle économique proposé par le groupement candidat, déficitaire sur la période de la DSP alors même que les volumes (passagers et fret) que le candidat prévoit de transporter sont supérieurs aux volumes prévus, est donc remise en question. En particulier, les évolutions importantes relevées au niveau des charges d'approvisionnement et de maintenance et entretien sont des points de vigilance à expliquer par le candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car celle-ci manque de cohérence, présentant en effet un résultat déficitaire (-6,8 M€) sur l'ensemble des années de la DSP, en particulier du fait d'une augmentation importante des charges d'exploitations (+18,3%) et des coûts de mise à disposition / d'affrètement (+17,2%) dont les justifications restent à étayer par le candidat.

Conclusion générale critère 2 :

Points forts :

- Compensation pour investissements 4% inférieure au montant prévisionnel 2022 ;
- Recettes prévisionnelles en légère hausse (+4,7%) en comparaison avec les estimations réalisées
- optimisation du niveau du mètre linéaire (+10,8%) du nombre de passagers (+7,2%) et du nombre d'autos passagers (+11,9%) transportés.

Points faibles :

- La compensation moyenne annuelle demandée par le groupement Corsica Linea – La Méridionale s'élève à 40,4 M€, soit 43,7% de plus que la compensation estimée pour l'année 2022
- Les composantes de la compensation liées à l'exploitation et au carburant portent cette hausse : respectivement +202,5% et +70,7%.
- Les charges d'exploitation (en particulier la maintenance et l'entretien, la manutention et les approvisionnements) sont 18,3% supérieures aux estimations réalisées
- Les coûts de mise à disposition/d'affrètement sont 17,2% supérieurs aux estimations réalisées
- le RCAI global est déficitaire de 6,8 M€ sur 2023-2030, du fait d'un résultat largement déficitaire sur le volet commercial (-14,4 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.

Appréciation globale : L'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car :

- elle présente un niveau de compensation largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+43,7%) ;
- malgré le niveau important de subvention demandée, et l'optimisation du fret et du nombre de passagers par traversée, elle présente un résultat déficitaire global de -6,8 M€ sur la période 2023-2030, en particulier du fait d'une augmentation importante des charges d'exploitation (+18,3%) et des coûts de mise à disposition / d'affrètement (+17,2%).

Ces importantes variations restent par ailleurs insuffisamment détaillées par le candidat.

* *
*

Critère 3 du règlement de la consultation – Responsabilité sociale de l’entreprise (RSE)

Au titre de ce critère, le candidat doit présenter ses actions et son niveau d’engagement ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.

Concernant Corsica Linea :

Le candidat Corsica Linéa au titre de sa qualité de membre du groupement propose plusieurs mécanismes visant à mettre en place une **gouvernance responsable** en se présentant comme une **entreprise à mission** en proposant un contrat avec la Collectivité de Corse et l’Office des Transports de Corse. Les différentes actions mises en œuvre par le candidat doivent lui permettre de mettre en place une gouvernance plus responsable intégrant ainsi ses cocontractants, mais également ses salariés désignés comme étant des « parties prenantes » :

- Réduction des émissions de CO2 passe par :
- Un deuxième navire GNL en 2025,
- Électrification à quai de 1 navire supplémentaire,
- Investissements technologiques sur les navires de la flotte existante,
- Approvisionnement de deux navires avec du Bio-GNL,
- Projet de propulsion au e-méthanol et incorporation de biodiesels ;

Le candidat met en place de multiples outils lui permettant de **respecter les droits des personnes** notamment de ses collaborateurs par l’intermédiaire d’attestations RGPD, procédures de déclaration d’alerte professionnelle et de prévention de discriminations ou harcèlement.

La valorisation du capital humain est également traitée par le candidat qui propose la mise en place d’une politique RH qualifiée d’« innovante » allant des possibilités de mobilités internes, enquêtes de satisfaction au déploiement du télétravail. Le candidat s’inscrit dans une volonté de favoriser l’économie Corse passant par le recrutement de résidents. Afin de favoriser le bien-être au travail, le candidat dispose d’espace de travail collaboratif permettant de concilier cohésion sociale et individualité.

Le volet dialogue social est développé par le candidat qui énumère une liste d’accords sociaux. Corsica Linéa expose ses 8 règles d’or visant à assurer la sécurité et la santé de son personnel (suivi psychologique et aide aux addictions). Le développement des compétences du personnel est également traité (formations, partenariats avec l’enseignement supérieur en Corse). La rémunération des collaborateurs est basée sur un barème pour le personnel navigant et sur la convention collective pour les sédentaires.

Concernant la **qualité environnementale**, le candidat propose plusieurs solutions afin de ces émissions de CO2 notamment :

Navire	Puissance	Combustible	SCR	Scrubber	Filtre	LNG	BWT	Vitesse	Consommation	EEDI	CII
Corsica Linéa											
Vizzavona	5 760	HFO	Oui	Oui				21,5 / 16,5	3,72 / 2,28	28	17,4

A Nepita	11 520	HFO	Non	Oui		21 / 17	3,6 / 2,72	25,4	19,2
Pascal Paoli	9 450	HFO	Non	A faire		25 / 19	6,5 / 3,6	25,6	14,9
A Galeotta	11 700	LNG	Non		X	23 / 19	3,4 / 2,78	?	11
Paglia Orba	4 930	HFO	Non	Non		20 / 17,5	3,25 / 2,38	32,5	16
Jean Nicoli	11 120	HFO	Non	Non		24 / 21	5,6 / 4,03	29,8	19,6
Monte d'Oro	3 700	HFO	Non	Non		19 / 16	2,3 / 1,73	36,7	18,4
Danièle	9 450	HFO	Non	Non		24 / 22	6,36 / 5,08	31,8	16,9
Casanova									
Méditerranée	8 942	HFO	Non	Non		24 / 20,5	5,7 / 3,86	32,5	21,1

Concernant les Combustibles :

A l'exception du navire « A Galeotta » armé par Corsica Linea, l'ensemble des navires proposés fonctionnent au fuel lourd (HFO ou Heavy Fuel Oil). En fonction des choix de l'armateur, du prix des combustibles et des disponibilités au soutage, l'approvisionnement en HFO peut être à faible teneur de soufre (LS pour Low sulfure) ou à haute teneur de soufre (HS pour High sulfure).

Le 78ème Comité de protection du milieu marin de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a approuvé, le 10 juin 2022, la création d'une zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules (zone SECA) qui s'étendra sur toute la Méditerranée dès 2025.

La création de cette zone entraîne l'obligation pour tous les navires qui entreront en Méditerranée d'utiliser un combustible dont la teneur en soufre ne dépasse pas les 0,1% en masse, soit un fuel 5 fois moins polluant que la norme internationale dans les zones hors SECA. Elle entrera en vigueur juridiquement en 2024 pour être effective en 2025 après une adoption au prochain Comité de décembre 2022, et un délai légal incompressible prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). En alternative, les navires qui continueront à fonctionner au HSHFO devront être équipés de « scrubber » (système de lavage des gaz d'échappement).

Une partie seulement des navires proposés et fonctionnant au HSHFO sont équipés de scrubbers.

Le principe de fonctionnement des scrubbers peut être en boucle ouverte (rejet des résidus de lavage à la mer) ou en boucle fermée (débarquement à terre des résidus de lavage à la mer).

A compter du 1^{er} janvier 2022, les rejets dans le milieu marin, d'effluents provenant des systèmes de réduction des émissions fonctionnant en boucle ouverte sont interdits à moins de 3 miles marins de la terre la plus proche dans les eaux sous juridiction française.

A court terme, les scrubbers à boucle ouverte seront très probablement proscrits dans certaines zones.

Concernant Nox : Les prescriptions relatives au contrôle des émissions de NOx s'appliquent aux moteurs diesel marins installés d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW hormis ceux utilisés uniquement en cas d'urgence quel que soit le tonnage du navire à bord duquel de tels moteurs sont installés dans les mêmes zones que les zones SECA.

La valeur d'émission en NOx d'un moteur diesel doit être déterminée dans le cas des limites des niveaux II et III fixés en 2008, en fonction de la date de première mise en service du navire. La plupart des moteurs du niveau I ont été certifiés conformes à la version antérieure de 1997 du Code technique sur les Nox et les certificats délivrés demeurent encore valables pendant la durée de vie desdits moteurs.

Le niveau II s'applique à partir du 1er janvier 2011 et le niveau III s'applique à partir du 1er janvier 2016.

Jusqu'au niveau II, un réglage des moteurs installés au neuvage permet d'atteindre les niveaux requis. A partir du niveau III, l'installation du système de traitement des gaz d'échappement SCR (Selective Catalytic Reduction) s'impose.

L'ensemble des navires proposés (à l'exception du A Galeotta) ayant été mis en service avant 2016, l'installation de SCR n'est pas nécessaire (sauf en cas de remotorisation ou d'une démarche volontaire de l'armateur, comme cela a été le cas pour le Vizzavona, exploité préalablement en Baltique où les armateurs ont engagé très largement en amont des contraintes réglementaires des travaux afin d'améliorer les performances environnementales des navires).

Filtre à particules : La résolution MEPC.340(77) introduits de nouvelles recommandations pour les systèmes d'épuration des gaz d'échappement. Cette résolution n'est pas encore diffusée à ce jour. Certains armateurs ont néanmoins engagé des travaux pour installer des filtres à particules en particulier sur les navires non équipés de scrubbers (qui font déjà partiellement office de filtre)

Indice de performance énergétique :

- EEDI / EEXI

L'indice EEXI s'applique aux navires existants d'une jauge supérieure à 400, à compter du premier renouvellement du certificat IAPP après le 1 janvier 2023. La valeur d'EEXI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence, sur le même principe que l'EEDI.

La valeur de référence de l'EEXI est calculée à partir de la valeur de référence de l'EEDI. Contrairement à l'EEDI, il n'est pas prévu de durcissement des contraintes pour l'EEXI en 2025.

L'indice EEDI s'applique aux navires neufs d'une jauge supérieure à 400. La valeur d'EEDI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence.

L'EEDI évalue la capacité d'un navire à transporter une cargaison en utilisant le minimum de combustible.

La valeur EEDI requise évolue en fonction du type et de la capacité de transport du navire. Cette valeur évolue également dans le temps. A partir du 01 janvier 2025, la valeur requise EEDI pour les navires ROPAX deviendra plus contraignante.

- CII

Contrairement aux indices EEDI et EEXI qui sont calculés une fois, afin d'évaluer les performances environnementales théoriques d'un navire, l'index CII est calculé tous les ans sur la base des consommations et distances parcourues. Cet index concerne les navires de jauge brute supérieure à 5000. Le calcul de l'indice CII est obligatoire à compter de 2023.

En fonction du résultat, le navire se verra attribuer une note : A, B, C, D ou E (A étant la meilleure, E la moins bonne). La note minimale à atteindre est C. Si un navire se voit attribuer la note D pendant 3 années consécutives ou la note E, un plan d'action devra être soumis à l'Administration afin de présenter les mesures correctives dans le but d'atteindre la note C.

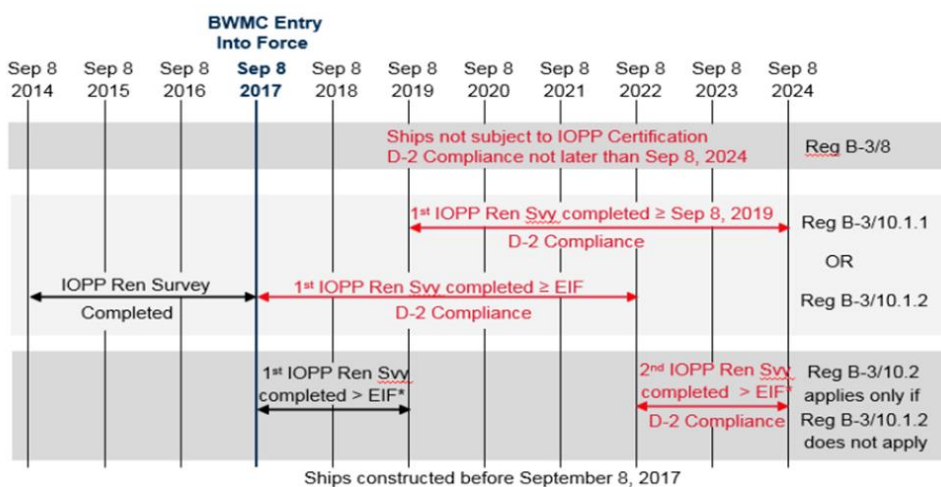
- L'indice CII est intégré au manuel SEEMP.

Les valeurs d'indice deviennent plus contraignantes au cours du temps. Le tableau ci-dessous reprend la diminution annuelle de la valeur de l'indice moyen C :

Année	Réduction indice C par rapport à 2019
2023	5%
2024	7%
2025	9%
2026	11%
2027-2030	A déterminer

Il importera de contrôler l'évolution de l'indice en cours d'exécution de la DSP.

Traitement des eaux de ballast : La convention BWM s'applique, sauf disposition contraire, à tout navire pénétrant ou naviguant dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction françaises. Pour les navires construits avant 2017, la date d'application de la règle D-2 (traitement des eaux de ballast) s'échelonne en fonction de la date de renouvellement du certificat IOPP :



Pour les navires construits après 2017, la règle D-2 s'impose dès la livraison.

Cette capacité technique n'a pas été documenté par les candidats et devra faire l'objet d'une clarification.

Néanmoins, la conformité étant vérifiées par l'autorité du pavillon, nous n'identifions pas de risque de non-conformité sur ce point.

Branchement quai : Il n'existe aucune contrainte réglementaire imposant aux navires de disposer d'un branchement quai.

De plus, les ports de commerces ne sont pas tous équipés pour délivrer les puissances nécessaires pour que les navires de commerce puissent réaliser leurs opérations commerciales.

Améliorations présentées pour les navires proposées

Corsica Linea

Réduction émission de CO2

- Utilisation de bio-carburant : coûts élevés
- Utilisation méthanol : difficultés du mode production
- Optimisation hydrodynamique : carènes et hélices
- Système de récupération chaleur
- Remotorisation ou nouveau navire fonctionnant au LNG
- Installation de système et équipement de traitement des émissions

Application :

- Mise en place de scrubbers sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Mise en place de scrubbers sur le Paglia Orba (2025) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Optimisation hydrodynamique (carènes et hélices) sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,2 M EUR)
- Remotorisation le Jean Nicoli en 2027 (budget affiché 14 M EUR)

Mise en service d'un navire LNG en 2025

- o Le candidat met également en place des actions visant à prévenir tout acte de corruption active ou passive, garantir les conditions d'une concurrence loyale ;

Le candidat démontre une volonté **d'agir avec responsabilité sur le marché** en prévenant toute forme de corruption (procédure d'évaluation des tiers fournisseurs, clauses anti-corruption), valorisation des démarches responsable de ses fournisseurs en leurs consacrant une page dédiée.

Le candidat met en place des mécanismes permettant **le respect des intérêts des clients et des consommateurs** (commercialisation responsable, tarification transparente) ainsi que leurs sécurités. Enfin, le candidat s'inscrit dans une volonté d'intérêt général en favorisant les territoires d'implantation (utilisation de ressources existantes en Corse, renforcement des partenariats territoriaux, circuits-courts, lien avec plusieurs formations maritimes en Corse). L'intérêt général est également traité par le candidat (accueil de populations ukrainiennes, rapatriement de ressortissants français bloqués à l'étranger, possibilité de faire des dons depuis la plateforme Corsica, mise en avant de l'art corse).

Concernant La Méridionale :

Le candidat La Méridionale au titre de sa qualité de membre du groupement met en place une **gouvernance responsable** intégrant une démarche RSO en se positionnant en qualité d' « armateur vertueux », en adhérant à plusieurs chartes relatives aux développement durable et social, titulaire de label de performance économique, sociale et sociétale (Green Marine Europe depuis 2020). Le comité exécutif veille chaque année à l'état d'avancement de la politique RSO.

Le candidat met en place plusieurs outils lui permettant de **respecter les droits des personnes** avec la mise en place d'index « égalité femmes/hommes » pour le personnel sédentaire et les indicateurs légaux pour le personnel navigant. Garantie d'une égalité de salaire pour le même poste et la même ancienneté. Le candidat garantit une politique de recrutement objective ; éthique et non discriminante. Protection des données personnelles intégrée au groupe STEF.

La valorisation du capital humain est traitée par le candidat qui favorise l'emploi d'insulaire, stagiaires venant de lycée maritime et hôteliers. La qualité de vie des travailleurs est également envisagée par le candidat, qui propose la possibilité d'un accompagnement des travailleurs par des membres de leurs familles. Mise en place d'un comité social et économique afin de favoriser le dialogue social. La santé du personnel passe par une mutuelle d'entreprise. Le développement des compétences du personnel passe par une facilitation de la formation interne. Le candidat n'explicite pas les mesures concrètes mise en œuvre pour permettre de favoriser la formation.

Concernant les modes de rémunération, le candidat précise le salaire d'entrée et ceux du plus haut niveau dans la hiérarchie en précisant que l'emploi ne se fait qu'au premier niveau. Cependant il ne garantit pas le caractère équitable et transparent entre les salariés en fonction de l'avancement ou à raison du genre du personnel.

La **préservation de l'environnement** passe pour le candidat par un choix d'ustensiles en matériaux biodégradables, restauration labélisée écoresponsable, mise en place d'activité ludique pour sensibiliser les plus jeunes sur la préservation de la richesse marine. Le candidat minimise les consommations de ressources en optimisant la gestion de l'eau et la diminution de la consommation d'énergies fossiles (optimisation de la conduite pour permettre une économie en combustible de 5%, gestion du rendement moteur). La Méridionale veille à limiter les pollutions et nuisances de tout type (diminution des rejets atmosphériques, tri, protection des richesses marines). Pour finir le candidat développe une démarche de protection de la l'environnement en adhérant à une charte de la biodiversité, implications et mobilisations des salariés, labélisation Green marine Europe, réduisant leurs émissions de SOx, Nox, Particules, CO2 et gaz à effet de serre.

Améliorations présentées pour les navires proposés :

La Méridionale

- Réduction émission de CO2 ;
- Installation de système et équipement de traitement des émissions ;
- Amélioration de l'accueil des passagers à bord.

Application :

- Mise en place de scrubbers et filtre à particules sur le Kalliste (2024) (budget affiché 10 M EUR) ;

- Cabines supplémentaires sur le Pélagos (2024) (budget affiché 15 M EUR) ;
- Branchement électricité quai sur le Pélagos (2024) (budget affiché 1,2 M EUR) ;
- Changement d'hélice du Piana (non programmé, non chiffré).

Le candidat s'engage à prévenir tout acte de corruption active ou passive et à garantir les conditions d'une concurrence loyale tout en respectant les intérêts des clients et des consommateurs ;

Le candidat démontre une volonté **d'agir avec responsabilité sur le marché** en prévenant toute forme de corruption par l'intermédiaire de plusieurs moyens (code de conduite, dispositif d'alter, cartographie des risques, contrôles comptables). La sélection des prestataires se fait de manière transparente en fonction des gages de fiabilités financière et sociale. Le groupe STEF a mis en place une charte d'achats responsables. Le candidat privilégie les circuits-courts, travaille en direct avec des éleveurs ovins.

- Le candidat assure un service d'assistance après-vente visant la satisfaction des clients
- Effectifs de 500 personnes dont 162 résidents corses ;
- Multi lauréate de prix et titulaire du label Green Marine Europe et d'attestations d'excellence en matière de qualité de service et de politique de développement durable ;
- Signataire de la charte SAILS et de celle de la biodiversité avec quatre Aires Marines Protégées ;
- Branche ses navires sur le courant électrique de quai à Marseille et développement d'une solution innovante de filtres à particules pour éliminer les rejets de soufre et de poussières fines et très fines des moteurs ;
- Privilégie l'économie Corse avec des circuits courts avec 89% des produits présents sur les navires destinés à être transformés et consommés achetés en Corse.

Le candidat met en place des mécanismes permettant **le respect des intérêts des clients et des consommateurs** en favorisant les pratiques responsables (politique tarifaire attractive, pas de sollicitations de messages promotionnelles), respect d'un plan de maîtrise sanitaire en lien avec un laboratoire spécialisé, services après-vente pour assurer la satisfaction des clients.

Enfin, le candidat met en place des outils pour **l'intérêt général**, afin de permettre le développement des territoires d'implantation en nouant des partenariats passant par des aides financières, logistiques à différentes associations. Le candidat participe à des initiatives d'intérêt général en permettant des traversées pour raison médicale avec l'INSEME ou en soutenant des opérations comme CorSeaCare.

Conclusion critère 3 :

La proposition du candidat est complète et bien développée.

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.

- Points forts ;

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.

Les pistes d'amélioration présentées et détaillées par le candidat s'inscrivent dans une démarche normale de prolongation de la durée d'exploitation des navires dans un cadre réglementaire qui se renforce progressivement (installation de systèmes de traitements des échappements et/ou remotorisation) et d'optimisation des performances en vue de diminuer les consommations de carburant (amélioration des qualités hydrodynamiques des navires).

Corsica Linea, en adoptant le LNG comme combustible, a engagé une démarche plus volontariste (voir chapitre consacré aux combustibles).

- Points faibles :

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

Au-delà des déclarations d'intention, aucun candidat ne détaille un programme d'essai de technologie non carbonée, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

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)

Appréciation : L'offre remise est satisfaisante et permet de constater le réel engagement de la part du candidat en matière RSE.

Annexe Lot n° 1 – Tableau d'analyse des modifications du projet de contrat

Les principales modifications apportées par le candidat dans le projet de contrat sont les suivantes :

- Article 10.1 - Introduction de cas de circonstances exceptionnelles ou imprévues : les hypothèses présentées par le candidat sont très larges (par exemple changement de législation ou de réglementation, blocages de ports ou des navires du délégataire par des actions extérieures). Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- Article 10.1 - Ajout d'une clause « Covid-19 » : la Covid-19 ne devrait pas avoir un traitement différencié des autres pandémies. Cet ajout devra faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- Article 10.1 - Mise en place d'un mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburants. Le candidat propose que ce mécanisme ne puisse être mis en place qu'avec l'accord du délégataire. Cet ajout modifie le mécanisme initialement prévu (possibilité de mise en place d'un mécanisme de mutualisation des coûts par le délégant sans que le

délégataire ne puisse s'y opposer). Ce point devra être discuté avec le candidat au cours des négociations ;

- Article 10.2 – Introduction d'une hypothèse de rencontre entre les parties au terme de la première année complète d'exécution de la convention pour fait un point sur la réalisation des objectifs permettant des gains d'efficience et le niveau d'engagement du délégataire relatif aux consommations des navires exploités. Ce point sera à discuter au cours des négociations dès lors qu'une période d'un an semble *a priori* trop courte pour réaliser les bilans évoqués.
- Article 10.3 – Création d'un cas de rencontre spécifique concernant les modifications de réglementations environnementales sur l'exécution du service. Si cet ajout est admissible, les modalités devront être discutées en cours de négociations avec le candidat ;
- Article 12 – Ajout par le candidat de l'adverbe notamment lui permettant d'avoir recours à des prestataires extérieurs autres que l'hypothèse d'indisponibilité d'un navire. Le candidat devra expliciter en phase de négociations les hypothèses qu'il vise ;
- Article 13 – Ajout par le candidat d'un cas de fortune de mer comme cas d'exonération de sa responsabilité. Ce point devra être discuté avec le candidat en phase de négociations, l'hypothèse de fortune de mer ne signifiant rien juridiquement ;
- Article 15 – Modification par le candidat de la clause relative au règlement des litiges ;
- Article 16 – Traitement par le candidat des rotations reprogrammables et des rotations supplémentaires. Les modifications apportées par le candidat à cet article devront faire l'objet d'échanges en cours de négociations ;
- Article 24 – Introduction comme cas de force majeure de tout mouvement social. Cette rédaction étant beaucoup trop large, elle devra être discutée avec le candidat au cours des négociations ;
- Article 29 – Bénéfice raisonnable / pris en charge des coûts indirects. Cet ajout sur la notion de bénéfice raisonnable ne se retrouve pas dans les offres concernées. La notion « estimé » semble problématique. La formulation initiale était une reprise des termes de la Commission. Les coûts indirects doivent aussi être ventilés selon des clefs analytiques pour avoir une vision du coût complet des services (la formulation est ambiguë. L'objectif est de ne pas avoir une section analytique retraçant les coûts indirects). – Ce point devra être discuté avec le candidat en phase de négociations ;
- Article 43 – Suppression par le candidat du régime des biens de retour/reprise/propres. Ce point devra faire l'objet d'échanges au cours des négociations ;
- Article 49.1 – Modification du régime financier des biens de retour. La modification du candidat devra faire l'objet d'une discussion en cours de négociations ;

- Article 49.2 et article 49.3 – Modification du régime financier des biens de reprise et des biens propres. La modification du candidat est incomplète (le candidat n’incluant pas dans sa proposition la déduction des éventuelles subventions versées par la Collectivité) et devra faire l’objet d’un échange en cours de négociations ;
- Article 50 – Suppression par le candidat de la possibilité pour la Collectivité de reprendre les contrats d’affrètement. Ce point devra être discuté en cours de négociations ;
- Article 51 – Introduction de la prise en charge au titre de l’indemnité de résiliation des pertes subies. Ce point devra être discuté au cours des négociations, étant beaucoup trop large ;
- Article 53 – Introduction d’un cas de résiliation pour force majeure. La rédaction proposée par le candidat devra faire l’objet d’échanges en cours de négociations, étant beaucoup trop large.

Le candidat ayant apporté un certain nombre de modifications impactant l’exécution de la future convention, ces points devront nécessairement être discutés au cours de négociations et ne sont pas admissibles en l’état. En effet, ces modifications ont pour conséquences de réallouer les risques entre le délégant et le délégataire et sont, en tout état de cause, trop imprécises.

IV.2. Lot n° 2 – Marseille – Bastia

	Dénomination	Structure juridique
Candidat 1	Corsica Linea	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d’Ajaccio sous le numéro RCS B 815 243 852

IV.2.1. Candidat n°1 – Corsica Linea

Critère 1 du règlement de la consultation - Valeur Technique des Offres

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l’outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Le sous-critère est analysé eu égard à l’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).

➤ Présentation de l’outil naval

Concernant le nombre de navires, le candidat propose dans l’annexe 3 – Outil naval – l’utilisation des navires suivants :

Corsica Linéa présente 9 navires soit 7 navires rouliers de type Ro PAX et 2 ferries.

- RoPAX : A Gaelotta, Paglia Orba, Pascal Paoli, Vizzavona, A Nepita, Monte d’Oro, Jean Nicoli ;
- Ferries : Daniele Casanova, Méditerranée.

Navire	Type	Année	Pavillon	IMO	Classe	Paris MoU	Propriété
Corsica Linéa							
Vizzavona	RoPax	1999	FR	9138006	RINA - OK	White	Affrété
A Nepita	RoPax	2002	FR	9211511	DNV - OK	White	Affrété
Pascal Paoli	RoPax	2003	FR	9247510	BV - OK	White	Affrété
A Galeotta	RoPax	2022	FR	9891749	RINA - OK	White	Affrété
Paglia Orba	RoPax	1994	FR	9050826	BV - OK	White	Propriété
Jean Nicoli	RoPax	1998	FR	9161948	DNV - OK	White	Propriété
Monte d'Oro	RoPax	1991	FR	8911516	BV - OK	White	Propriété
Danièle Casanova	Ferry	2002	FR	9230476	BV - OK	White	Propriété
Méditerranée	Ferry	1989	FR	8705395	BV - OK	White	Propriété

Les contrats d’affrètement sont communiqués en annexe 14.

Le candidat propose également à compter d’octobre 2025 un navire neuf (type RoPAX) propulsé au GNL appelé GNL2, livré en 2025. Ce nouveau navire aura vocation à remplacer un navire existant (Pascal Paoli). Il sera affrété.

Le candidat fait état d’un nouveau navire sans fournir aucune caractéristique matérielle ou fiche descriptive du navire GNL 2 en cours de construction. En absence de ces éléments, il est difficile d’avoir une analyse tant technique que financière. En effet, l’absence de caractéristiques techniques relatives au GNL 2 rend impossible l’analyse des coûts d’amortissements et d’exploitations de ce navires.

Pavillon : L’ensemble des navires présentés par le candidat portent le pavillon français.

Classification : L’ensemble des navires sont suivis en classe par des sociétés de classification membre de l’International Association of Classification Societies (IACS), de plus reconnues par les autorités du pavillon français (BV, DNV, RINA).

Port state control : Inspections par le « Port state control » rare. Aucun des navires présentés par les candidats n'a fait l'objet d'une détention dans les 36 derniers mois (statut « white » d'après les conditions de Paris MoU).

Tous les navires sont actuellement en classe avec des échéances d'inspection et de renouvellement suivies correctement par le candidat

Le candidat ne précise pas les codes et conventions dans la documentation technique. Ces éléments conditionnent l'obtention du permis de navigation. Les navires disposant tous de permis de navigation, il est possible de considérer que la condition de la conformité aux codes et convention est remplie.

Concernant l'affectation des navires, les navires présentés par Corsica Linéa seront affectés de la manière suivante :

	Affectation des navires par ligne				
	AJA	BIA	PVC	PRO	ILR
A Galeotta	32%	31%			
GNL 2		28%			
Pascal Paoli	40%	27%			
Vizzavona	7%	2%			
Paglia Orba	1%	1%		74%	14%
Mont d'Oro				7%	86%
A Nepita	18%	7%	2%	7%	
Jean Nicoli	3%	4%	52%	12%	
Méditerranée			46%		
	101%	100%	100%	100%	100%

Extrait Offre Groupement – Annexe 3 – Tableau récap de l'outil naval Lot 2

Bastia étant un port ayant les plus gros besoins de Fret, le Candidat propose le Galeotta et le Pascal Paoli dans un premier temps. Le navires Pascal Paoli sera remplacé par le GNL 2 dès son entrée en flotte, tout en conservant un à deux touchés par semaine. Ce panachage de flotte permet là encore un fort gain environnemental sur la ligne de Bastia.

Concernant l'adéquation avec les besoins fret, Corsica Linéa indique que son offre représente 132 % du besoin.

➤ Adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires

Concernant Corsica Linéa :

	Vizzavona	Méditerranée	Paglia Orba	Pascal Paoli	A Galeotta	Danielle Casanova	Monte d'Oro	A Nepita	Jean Nicoli
Année de livraison	1999	1989	1994	2003	2022	2002	1991	2002	1998
Type	Cargo Mixte RoPax	Navires à passagers	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Navire roulier à passagers	Navire à passagers	Cargo Lixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax

Nombre de ponts	3	1	3	3	4	1	3	4	3
Nb de moteurs	4	4	4	4	2	4	4	4	4
Puissance unitaire (KW)	5 760 kw	8 942 Kw	4 930 kw	9 450 kw	11 7000 kw	9 450 KW	14 800 kw	11 520 kw	11 120 Kw
Vitesse (nds)	21 nds	23 nds	2N nds	24 nds	23 nds	24,5 nds	19 nds	21 nds	24 nds
Vitesse en mode dégradé (nds)	12 nds	18 nds	16 nds	18 nds	19 nds	12 nds (1 moteur)	16 nds	17 nds	21 nds

Les navires disposant d'une vitesse inférieure ou égale à 20 nœuds disposent d'une très faible marge de manœuvre pour effectuer des rotations dans les délais indiqués au titre du sous-critère 2. Ainsi, les navires répondent aux exigences strictes du règlement de consultation mais peuvent en pratique donner lieu à des retards.

Age : Aucun règlement technique ou norme n'impose une durée de vie dans le cadre d'un projet de construction de navire. La contrainte qui guide les concepteurs et les constructeurs de navire est d'ordre économique dans la mesure où l'investissement que représente l'acquisition d'un navire est important ce qui impose une durée d'exploitation suffisamment longue pour que l'investissement soit rentable.

Pour répondre à cette contrainte économique, les concepteurs et les chantiers navals de navires en acier étudient et construisent les navires en considérant une durée de vie minimale de 30 ans à partir de la date de livraison.

La capacité réelle d'un navire à être exploité sur une durée de 30 ans est conditionnée par les conditions d'emploi du navire et donc par l'entretien que l'armateur du navire fera. Dans la mesure où l'entretien est correctement fait, où la structure du navire (suivi par la société de classification), où les disponibilités de pièces de rechange ne condamne pas des équipements irremplaçables (à coût raisonnable) à bord et si aucune évolution de la réglementation applicable n'impose un retrait du service du navire, il est envisageable d'exploiter un navire jusqu'à 40 ans.

Parmi les navires présentés par les candidats, deux navires sont âgés de plus de 30 ans (Méditerranée, 34 ans et Monte d'Oro 32 ans). Les éléments transmis par les candidats avec leurs offres (certificats de classe) et les vérifications menées sur les sites de suivi des navires de commerce (Equasis, site des sociétés de classification) ne montrent pas de points justifiant l'arrêt du navire pour les inspecteurs de la classe, le pavillon ou les inspecteurs du « Port state control ».

Il faut cependant souligner que les navires âgés nécessitent des travaux de maintenance ou de remise à niveau plus importants et plus coûteux que les navires récents et ont des performances énergétiques moindres.

Concernant les caractéristiques des navires de Corsica Linéa :

Navire	Type	Longueur	Largeur	TE max	Dwt
Corsica Linéa					
Vizzavona	RoPax	188,30	34,80	6,30	8 111
A Nepita	RoPax	203,24	25,00	6,60	5 509
Pascal Paoli	RoPax	176,00	33,80	6,50	7 335
A Galeotta	RoPax	206,60	28,20	6,70	6 882

Paglia Orba	RoPax	165,80	29,43	6,68	6 073
Jean Nicoli	RoPax	200,65	25,80	6,80	5 150
Monte d'Oro	RoPax	145,30	27,80	6,31	4 155
Danièle Casanova	Ferry	176,00	37,70	6,71	3 788
Méditerranée	Ferry	165,54	29,40	6,40	3 485

Conclusion critère 1, sous-critère n°1 : Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences réglementaires en vigueur à la date de remise des offres.

Il faut souligner que, la plupart des réglementations applicables aux navires n'étant pas rétroactives, on relève des différences entre les navires en fonction de leurs âges sans pour autant que ces différences ne soient opposables au candidat.

Le candidat dispose au sein de sa flotte des navires âgés de 30 ans. Même si aucune règle technique n'impose une durée de vie aux navires, l'âge de ces derniers à une incidence en matière d'entretien et de maintenance.

Cependant, certains navires mis à disposition par le candidat ne disposent pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport) ou estimées nécessaires (vitesse). C'est notamment le cas du mandataire du groupement candidat.

Toutefois, nous n'identifions pas de non-conformité dans la mesure où il ne s'agit pas d'un unique navire affecté à un lot, le candidat peut en fonction des besoins faire des changements. La documentation technique remise par le candidat ne fait cependant pas état de cette organisation. Ce point devra faire l'objet de clarifications avec le candidat.

Cet élément est à prendre en considération mais ne constitue pas une réponse inadaptée au besoin de la DSP.

Corsica Linea a engagé un programme d'investissement préalablement à la réponse à l'appel d'offres visant à sélectionner des prestataires sur la DSP 2023, pour disposer de navires (un premier en 2022, un second programmé pour 2025) fonctionnant au LNG. Ce combustible permet de réduire de 20% des émissions de dioxyde de carbone, de 90% des émissions d'oxydes d'azote, et surtout de 100% d'émission de d'oxydes de soufre par rapport au fioul lourd. Cependant, la réduction annoncée des émissions de gaz à effet de serre n'est certainement pas aussi importante que ce qui est annoncé par les motoristes (fuite de méthane).

Le candidat ne propose pas de navire équipé d'un système de propulsion non carboné, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

En dernier lieu, le candidat propose d'affréter un nouveau navire dès 2025, sans donner aucune indication technique sur le navire : GNL 2. Ainsi, l'analyse de ce futur navire au regard de la qualité technique n'est pas possible en l'état.

Appréciation globale : le candidat répond de manière satisfaisante aux exigences de la consultation. L'offre du candidat est très détaillée et convainc de la bonne qualité technique des navires. Des clarifications de la part du candidat sont néanmoins attendues en phase de négociations.

2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux fréquences et horaires au regard des spécifications de l'annexe 1 :

- Fréquences minimales (passagers, convoyeurs, marchandises) : Etant donné le nombre de navires présentés par le candidat, les fréquences de départ pour l'ensemble des lots étudiés sont respectées.
- Rotations supplémentaires
- Horaires de départ et d'arrivée_ : Respect des horaires (vitesse / engagement sur horaires)

Ligne Marseille – Bastia (Lot n° 2)	Spécifications du DCE	Candidat
Fréquences minimales passagers et convoyeurs	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)	Novembre à Mars : 6 rotations/semaine en dehors des périodes de vacances scolaires – Hiver/Toussaint/Noël – (7 rotations/semaine prévues)
Fréquences minimales marchandises	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)	Novembre à Mars : 6 rotations/semaine en dehors des périodes de vacances scolaires – Hiver/Toussaint/Noël – (7 rotations/semaine prévues)
Rotations supplémentaires	10 rotations / 20 traversées	10 rotations / 20 traversées – date de réalisation pré identifiée par le candidat
Horaires	Départ entre 18h30 et 20h00 Arrivée entre 06h00 et 08h00 Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire	Départ à 18h30 Arrivée entre 6h45 et 7h Candidat propose un horaire hivernal et un horaire estival

Le candidat précise qu'un nombre de rotation hivernales peut ne pas être réalisée avec un repositionnement pendant la saison estivale pour atteindre le quota de 365 rotations annuelles.

Concernant la phase hivernale (novembre à mars), le candidat propose que la gestion des rotations (6 rotations par semaine) s'effectue de la manière suivante :

- 1 rotation du lundi au vendredi soit 5 rotations par semaine, correspondant aux jours où les besoins en fret sont les plus importants ;
- 1 traversée Marseille-Bastia, le samedi afin d'amener en Corse le fret résiduel non embarqué durant la semaine ;

- Les traversées Bastia – Marseille le dimanche soir, afin de permettre aux remorques tractées de partir de Corse, le dimanche pour être opérationnelles dès le lundi matin sur le continent.
- Les traversées Bastia – Marseille, du samedi et Marseille – Bastia du dimanche n’auront pas lieu durant cette période hivernale.

Le candidat propose un repositionnement des rotations non effectuées pendant la période hivernale les jeudis entre les mois de juin et août avec 14 rotations en 2023, en 2024, en 2026, 12 rotations en 2025, en 2027 et 13 rotations en 2028 et en 2029.

Concernant les rotations supplémentaires, le candidat propose des dates de réalisation (dates cibles visées dans l’offre qui correspondent à la période la plus chargée en fret allant de début mai à mi-septembre avec un départ le jeudi). Le candidat identifie 6 traversées supplémentaires en 2023, en 2024, en 2027, en 2028 et en 2029, 7 traversées supplémentaires en 2025 et 5 traversées supplémentaires en 2026.

Concernant les horaires, le candidat propose :

- Horaires hivernal (16 septembre au 14 juin) : le candidat retarde l’horaire d’arrivée des dimanches et lundis (8h00 au lieu de 7h00) car ce sont des jours avec peu de fret. L’arrivée à Marseille le samedi est fixée à 7h.

- **Marseille - Bastia**

- **Départ : 18h30 du Lundi au Jeudi – 18h45 du Vendredi au Dimanche**
- **Arrivée : 7h00 du Mardi au Samedi – 8h00 Dimanche et Lundi**

- **Bastia - Marseille**

- **Départ : 18h30 du Lundi au Dimanche**
- **Arrivée : 7h00 du Mardi au Vendredi – 8h00 du Samedi au Lundi**

- Horaires estival (15 juin au 15 septembre) : le candidat propose un horaire d’arrivée à Bastia plus matinal (6h30 au lieu de 6h45) pour permettre une logistique terrestre du fret plus fluide et une arrivée matinale chez les clients finaux.

- **Marseille -> Bastia**
 - Départ : 18h30 du Lundi au Jeudi – 18h45 du Vendredi au Dimanche
 - Arrivée : 6h30 du Mardi au Samedi – 8h00 Dimanche et Lundi
- **Bastia - Marseille**
 - Départ : 18h30 du Lundi au Dimanche
 - Arrivée : 6h30 du Mardi au Vendredi – 8h00 du Samedi au Lundi

La durée des traversées de semaine est donc de 12h30 en hiver et 12h00 en été.

Conclusion Critère 1, sous-critère n°2 : Le candidat se conforme aux besoins des documents de la consultation. Il propose la mobilisation de plusieurs navires. Le candidat prend en considération les rotations non effectuées pendant la période hivernale et propose une solution conforme aux besoins de la DSP.

Le candidat propose également des rotations supplémentaires pour les périodes les plus chargées, tout en adaptant les horaires (+1h en hiver, - 15 minutes en période estivale)

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante et l'organisation du planning des traversées et des rotations est claire.

3. Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Le sous-critère 3 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers : 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.

Navire	Fret	Fauteuils	Cabines	Lits	PMR
Corsica Linéa					
Vizzavona	2440	237	147	450	2
A Nepita	1923	83	172	665	4
Pascal Paoli	2300	44	169	580	4
A Galeotta	2559	82	220	878	6
Paglia Orba	2050	47	142	494	1
Jean Nicoli	2000	175	199	804	3
Monte d'Oro	1482	0	204	515	3
Danièle Casanova	810	320	470	1880	4
Méditerranée	827	574	496	1660	4

Le besoin exprimé par la DSP était d'avoir au sein des navires deux cabines PMR et la possibilité d'accueillir cinq passagers sanitaires.

L'ensemble des navires présentés par le candidat respectent l'exigence de deux cabines PMR à l'exception du Paglia Orba.

Passagers sanitaires : Sur la desserte de Bastia, Corsica Linea présente des navires qui ne disposent pas tous du nombre de cabines PMR nécessaires pour accueillir l'ensemble des passagers sanitaires demandés (5 personnes) : Paglia Orba et Vizzanova.

Ceci implique que certains passagers sanitaires soient accueillis dans des cabines normales ce qui est susceptible de représenter un problème pour le cas où l'ensemble des passagers sanitaires sur un même voyage seraient des personnes à mobilité réduite.

Il est cependant loisible au candidat en fonction du besoin en cabines PMR/ passagers sanitaires de permuter les navires afin de répondre au besoin. Rien dans la documentation technique remise par le candidat n'envisage cette réorganisation.

Conclusion Critère 1, sous-critère n°3 :

Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences associées à l'accueil de chauffeurs, passagers sanitaires.

L'offre du candidat fait l'objet de développement plus important et détaillé en matière de particuliers que pour les professionnels.

Un des navires proposés ne répond pas aux exigences de deux cabines PMR. Sur la desserte Bastia le candidat présente des navires qui ne disposent pas tous du nombre de cabines PMR nécessaires pour accueillir l'ensemble des passagers sanitaires demandés (5 personnes).

Ces éléments peuvent poser une difficulté quant à l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers.

Cependant, rien n'interdit au candidat de procéder à une réorganisation des bateaux pour satisfaire un besoin ponctuel en cabinet PMR ou passagers sanitaires.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante. Néanmoins, La documentation remise par le candidat ne précise pas son organisation pour faire face à un manque de cabines PMR. Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

4. Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Le sous-critère 4 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers :

- 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...)

➤ Services aux usagers

Navire	Restaurant	Bar	Magasin	Salle spectacle
Corsica Linéa				
Vizzavona	330 m2	390 m2	0 m2	0 m2
A Nepita	500 m2	460 m2	0 m2	0 m2
Pascal Paoli	480 m2	260 m2	0 m2	0 m2
A Galeotta	730 m2	550 m2	44 m2	0 m2
Paglia Orba	320 m2	345 m2	0 m2	0 m2
Jean Nicoli	770 m2	470 m2	50 m2	0 m2
Monte d'Oro	360 m2	325 m2	0 m2	0 m2
Danièle Casanova	1970 m2	780 m2	150 m2	250 m2
Méditerranée	790 m2	690 m2	50 m2	270 m2

Le candidat propose plusieurs services :

- **Restauration** (déploiement de nouveaux services entre 2017 et 2020 sur les bateaux présentés à l'annexe 3 - Outil naval - circuits courts et de saison) : mise en place d'une offre variée, allant des espaces de snacking aux menus préparés par un chef étoilé. Corsica Linéa s'engage à favoriser une économie en circuit court ;
- **Service hôtelier** : offre variée allant des lits superposés aux cabines de luxe, des salons fauteuils sont disponibles ;
- **Espaces de loisirs** : diffusion d'événements sportifs, animations, accès gratuits à des vidéos grâce au réseau WIFI ;
- **Service médical** : infirmerie avec un personnel disposant d'une formation médicale. L'infirmerie est équipée afin de permettre la réalisation des premiers soins. En cas de besoins : recours au Centre de Consultation Médicale Maritime – CHU de Toulouse
- **Services annexes** : chenil, consignes à bagages ;
- **Modalités de réservation et d'information des passagers et mesures prises pour éviter les retards** : sites internet disposant du dispositif de paiement en ligne sécurisé (3DSecure), courriels envoyés après chaque réservation comprenant le détail de la traversée ainsi qu'un lien pour effectuer des modifications, centre d'appel disponible 7j/7 sur une plage horaire étendue (du lundi au samedi de 8h à 20h30, dimanche et jours fériés de 9h30 à 18h00), un site internet pour les agences de voyages ;
- **Propreté des installations** : nettoyage quotidien, renouvellement après chaque traversée du linge de lit et de toilettes, nettoyage de fond réalisé lors des arrêts techniques des navires ;
- **Conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite** : les navires sont certifiés comme étant conforme aux normes. Les cabinets et les sanitaires sont adaptés à l'accueil des passagers, signalétique en braille.

Le candidat Corsica Linéa fournit un service aux usagers complet prenant en compte les disparités financières pouvant exister entre les passagers. Un accès à des divertissements est prévu, mise en place d'une couverture WIFI à titre gratuit. La réservation peut se faire par l'intermédiaire de plusieurs plateformes. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

➤ Services en matière de fret

- Concernant le transport de fret, Corsica Linea précise les éléments suivants :
 - Objectif de faire évoluer les unités de fret dans « un tout numérique » et notamment installation d'un portique à Marseille pour une gestion optimisée des unités fret, déploiement d'ETMS, mise en service d'un portail web dédié à destination des usagers de fret et outil de gestion informatique ;
 - Des projets sont en cours ou ont été finalisés en 2020 : fiabilisation de l'outil installé, avec le déploiement d'une application dédiée aux équipes pour un suivi en temps réel du chargement, interconnexion avec les systèmes d'information portuaire, développement d'interfaces numériques, mise en place d'une GED et d'outil de reporting ;
 - Processus du traitement du fret bien détaillé (déclaration de volume, traitement sur le port, réception de l'équipement, réclamations). Le but étant d'optimiser le chargement au fil de l'eau ;
 - Objectif de 0 remorque à quai : travail en amont avec les transporteurs en cas de non-disponibilité d'un navire (notamment réorientation vers un autre port le jour même, en privilégiant le transport de remorques non urgentes le week-end et en remplaçant un navire impacté par un autre navire). Le but étant de sortir de cycle journalier pour un cycle hebdomadaire ;
 - Mise en place de groupes de travail associant chargeurs et experts en logistiques. Réunion trimestrielle avec la présence du Président, des Directions Exploitation et Fret, ainsi que tous nos responsables d'agences portuaires.

Le candidat propose un traitement dématérialisé des unités fret, un processus de traitement détaillé pour optimiser le chargement. Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai. L'offre propose répond aux exigences de la consultation.

➤ Sécurité à bord de l'outil naval

Le candidat développe les exercices de sécurité mise en place à bord : chaque navire réalise un exercice d'abandon et un exercice hebdomadaire d'incendie (environ 3 à 5 exercices par semaine).

Sont également détaillées les consignes de sécurité aux passagers : diffusion générale par la passerelle et informations pratiques affichées. Des systèmes d'alerte sont également prévus pour l'évacuation des PMR et des passagers sourds et malentendants.

Concernant les situations d'urgence, des personnels sont d'astreinte 24h/24h et peuvent contacter la cellule d'urgence. Des exercices réguliers sont organisés. En outre, un centre d'appel avec un numéro vert est constitué pour informer les familles.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d'affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prise en compte.

➤ Continuité du service public

Le candidat présente :

- **Un plan d'information des usagers en cas de situation perturbée** (système d'information « info trafic » avec des « flashes infos », système d'information individuel et ciblé via ses SMS et courriel) exemple à l'appui ;
- **Les modalités de réservation et de modifications** : site web, centre d'appels et site internet B to B pour les agences de voyages ;
- **Les modalités de gestion des réclamations**
 - Pour les clients frets : échange afin de trouver des alternatives permettant d'assurer le service de transport de fret tout en minimisant les effets d'une perturbation. Au départ de Corse : embarquement d'un port différent en retardant l'horaire de départ pour donner aux transporteurs le temps de s'y rendre. Au départ de Marseille : réorientation vers un autre port et prise en charge compensatrice ;
 - Pour les clients passagers : service relations consommateur enregistrant les réclamations des clients et fournit une réponse adaptée. Prise de contact avec le service des relations commerciales par mail, site internet, courrier, formulaire de réclamation.

Délai de réponse maximum est de 15 jours entre la réception de la réclamation et l'envoi d'une réponse.

- **Les modalités d'indemnisation** : réglementation issue du Règlement UE n° 1177/2010 du 24 novembre 2010. Quand un retard est de plus de 90 minutes : collation et rafraîchissements. En cas d'annulation de la traversée : hébergement ou indemnisation (80 euros/personne pour une durée maximum de 3 nuits), retard à l'arrivée de plus de 3 heures donne lieu à une indemnisation minimale équivalente à 25% ;
- **L'accueil des passagers à mobilité réduite** : plusieurs modalités de communication (numéro de téléphone, adresse électronique, procédure permettant d'identifier le niveau de handicap et de transférer ces informations aux ports concernés) ;
- **Les actions garantissant le service social et solidaire** (accord dit d'alerte sociale et de prévention des conflits signé en 2016) : le but de cet accord est de limiter l'impact sur les perturbations sur les usagers (passagers et fret). Ainsi, cet accord met en place, une obligation d'information de la Direction, qui s'engage à recevoir dans un délai restreint les partenaires sociaux pour trouver une solution avant le dépôt d'un préavis de grève ;

Corsica Linéa s'engage à une information des usagers par voie dématérialisée. Les réclamations sont traitées dans un délai de 15 jours. Dispositif pour limiter les conséquences de mouvements sociaux sur la situation des usagers.

Conclusion critère 1 – sous-critère 4 : Le candidat présente un ensemble d'éléments permettant de considérer que les conditions du sous-critère 4 relatif à la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers sont remplies.

En effet, le candidat fournit un service aux usagers complet avec un accès à des divertissements et la mise en place d'une couverture WIFI. Le service de réservation mis en place est bien détaillé. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

Le candidat propose un traitement dématérialisé des unités fret, un processus de traitement détaillé pour optimiser le chargement. Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai.

L'offre proposée répond aux exigences de la consultation. Le traitement du candidat des services fret est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

L'argumentation du candidat est plus développée pour les particuliers que pour les usagers professionnels. L'ensemble des éléments apportés par le candidat sont relatifs aux particuliers et les éléments de frets sont présents mais moins détaillés.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d'affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prises en compte.

Les modalités d'information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées.

Appréciation globale : L'offre du candidat est satisfaisante et permet de constater que le candidat propose une qualité de service suffisante pour les usagers tant professionnels que particuliers.

* *
*

Conclusion Générale critère 1 :

- Points forts :

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 qualité des services aux usagers.

- Points faibles :

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 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.

Appréciation globale du critère 1 : Offre satisfaisante.

Critère 2 du règlement de la consultation – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Afin de pouvoir analyser convenablement la robustesse et cohérence du plan d'affaires prévisionnel des candidats (sous-critère 2 du critère 2), il a été nécessaire de procéder à un arbitrage dans le but de décider de la base de comparaison la plus solide et fiable pour challenger les plans d'affaires communiqués par les candidats au titre de l'annexe 9. Les données historiques (2020 et 2021) ayant été affectées par la pandémie de Covid19, et le prévisionnel 2022 communiqué ne semblant pas suffisamment fiable car présentant certaines incohérences (existence de recettes autos dans le périmètre SIEG, existence de recettes et de charges de mise à disposition des espaces n'existant pas dans l'annexe 9 transmise aux candidats, etc.), la solution retenue pour l'analyse du sous-critère 2 a été de se référer aux estimations 2023-2030 préparées par le Consultant sur la base d'entretiens conduits avec l'OTC afin de définir au mieux un plan d'affaires prévisionnel sur la durée des DSP. C'est donc sur cette base que les comparaisons avec les offres des candidats ont pu être faites.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

1. Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 367,8 M€. Cela correspond à une moyenne annuelle de 46,0 M€, soit 19,5 M€ de plus que la compensation estimée au titre de l'exercice 2022 pour ce même lot (+73,4%).

Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation estimée au titre de l'exercice 2022.

En M€	Prévisionnel 2022	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	3,3	6,7	+3,4	+103,1%
Compensation carburant	12,1	25,6	+13,5	+111,3%
Compensation investissement	11,1	13,7	+2,6	+23,2%
Compensation totale	26,5	46,0	+19,5	+73,4%

La hausse globale de la compensation s'explique par plusieurs facteurs :

- La compensation liée à l'exploitation proposée est supérieure de 103,1% à la compensation d'exploitation estimée pour 2022. Cela s'explique par l'estimation à la hausse de certains postes de charges par le candidat : par rapport au modèle prévisionnel et sur la durée totale du contrat, les charges de manutention augmentent de 17,8 M€ (+16,4%), les vivres pour équipage de 2,9M€ (+82,0%), les approvisionnements de 5,2 M€ (+47,8%) ou encore la maintenance et l'entretien de 5,2 M€ (+8,7%). Le détail des charges prévisionnelles est donné dans le sous-critère 2.

- La compensation liée au carburant proposée est supérieure de 111,3% à la compensation carburant estimée pour 2022. Cela s'explique par une hausse des prix des carburants, par un mix de carburants choisis par le candidat plus coûteux, et en particulier par la mise en service du navire GNL 2, le GNL étant le type de carburant le plus onéreux.
- Enfin, la compensation liée à l'investissement proposée est supérieure de 23,2% à la compensation investissement estimée pour 2022. Cela s'explique par des coûts d'affrètement plus élevés, notamment à partir de 2025, année de mise en service du navire GNL 2.

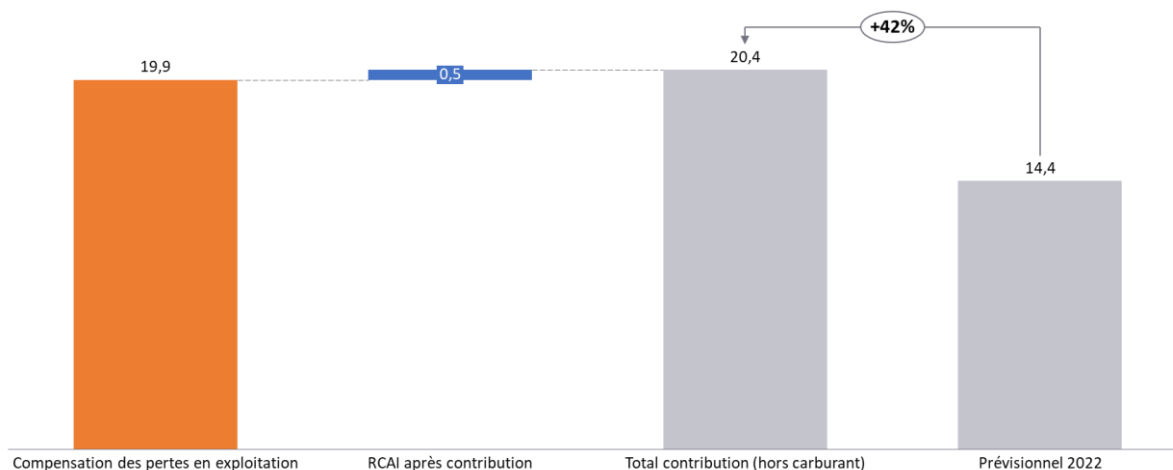
Les montants de compensation annuels demandés par le candidat sur la période ne sont pas linéaires ; le tableau suivant présente leur évolution :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Moyenne annuelle
Compensation exploitation	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7
Compensation carburant	23,5	23,4	24,1	26,5	26,5	26,9	26,9	26,9	25,6
Compensation investissement	9,5	9,6	12,9	15,1	15,3	15,3	15,9	15,9	13,7
Compensation totale	39,8	39,7	43,7	48,2	48,5	48,9	49,5	49,5	46,0

La compensation totale varie à la hausse durant la période 2023-2030 (+9,7 M€ entre 2023 et 2030), pour les raisons suivantes :

- La compensation liée à l'investissement augmente sensiblement à partir de 2025 en raison de coûts d'affrètement plus importants. Cela s'explique par l'entrée en service du navire GNL 2 dans le courant de l'année 2025 ;
- Dans une moindre mesure, la compensation carburant augmente également à partir de 2025 en raison de l'entrée en service du navire GNL 2.
- La compensation liée à l'exploitation est constante sur la période.

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 19,9 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,5 M€, soit 2,7% de la compensation (hors carburant) demandée**. Avec un chiffre d'affaires SIEG moyen sur la période de 33,2 M€, cela correspond à une marge d'exploitation de 1,6%.

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – Corsica Linea :

La compensation moyenne annuelle demandée par Corsica Linea s'élève à 46,0 M€, soit 73,4% de plus que la compensation estimée pour l'année 2022.

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

Le montant de compensation demandé par Corsica Linea est donc très insatisfaisant, car largement supérieur au montant prévisionnel 2022. Si une partie de cette augmentation se justifie (augmentation du prix du carburant, nouvelles normes écologiques en matière de carburants, hausse des prix de manutention), des explications plus fines de la part du candidat sont attendues concernant la hausse globale observée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car présentant un niveau de compensation très largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+73,4%) sans pour autant que le niveau de justification d'une telle augmentation soit suffisamment détaillé.

2. Sous critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

L'offre du candidat appelle les points de vigilance suivants, constituant autant de points à éclairer en phase de négociation :

- Le compte de résultat prévisionnel du candidat n'est pas équilibré : il présente un déficit de 20,6 M€ sur la période 2023 - 2030

Le compte de résultat prévisionnel hors carburant est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Recettes périmètre SIEG	32,1	32,2	32,1	33,6	33,5	33,8
Recettes hors périmètre SIEG	21,8	22,2	21,8	23,7	23,7	23,5
Autres recettes	5,4	5,5	5,5	5,8	5,8	5,8
Total Recettes	59,3	59,8	59,3	63,2	63,0	63,2
Total coûts de personnel	(19,7)	(20,6)	(21,1)	(20,2)	(21,0)	(20,4)
Total frais commerciaux	(5,0)	(5,1)	(5,0)	(5,4)	(5,3)	(5,4)
Total charges d'exploitation	(33,7)	(37,6)	(36,6)	(35,9)	(35,9)	(35,2)
EBE / EBITDA - avant contribution	0,9	(3,4)	(3,4)	1,8	0,7	2,3
Coût de mise à disposition des navires	0,0	(0,8)	(1,0)	0,0	(0,8)	(0,9)
Coût d'affrètement des navires	(16,4)	(15,7)	(21,3)	(26,0)	(25,6)	(25,5)
RÉS EXPLOIT / EBIT - avant contribution	(15,5)	(20,0)	(25,7)	(24,2)	(25,7)	(24,1)
RCAI - avant contribution	(15,5)	(20,0)	(25,7)	(24,2)	(25,7)	(24,1)
Total contribution	16,2	16,3	19,7	21,8	22,0	22,0
RCAI - après contribution	0,7	(3,7)	(6,1)	(2,4)	(3,7)	(2,1)

Le tableau suivant présente quelques ratios par traversée (charges, revenus et coûts de mise à disposition/d'affrètement), par passager (recettes/passager) et par unité de fret (recettes/mètre linéaire) et donne une comparaison avec ces mêmes ratios issus des estimations.

Sur 2023-2030	Modèle prévisionnel	Corsica Linea	
	Montant	Montant	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 840	5 844	+0,1%
Nombre de passagers	1 696 016	1 906 560	+12,4%
Nombre de mètres linéaires de fret (en ml)	7 052 000	7 918 075	+12,3%
Nombre d'autos-passagers	638 557	723 355	+13,3%
Charges par traversée (en K€)	77,51	83,79	+8,1%
Revenus par traversée (en K€)	78,73	84,65	+7,5%
Coûts de mise à disposition/d'affrètement par traversée (en K€)	15,19	32,30	+112,6%
Recettes par passager (en €)	56	63	+11,0%
Recettes par mètre linéaire de fret (en €)	41	35	-13,1%
Recettes par auto-passager (€)	64	71	+10,1%

Il apparaît que les estimations du nombre de traversées du candidat et de l'OTC sont similaires sur la période 2023-2030.

L'analyse qui suit permettra d'explicitier et de mettre en perspective avec les résultats économiques prévus les principales variations observées sur ce tableau.

- Le candidat n'a pas par ailleurs communiqué de bilan comme le stipulait le guide de rédaction des offres au plan financier.

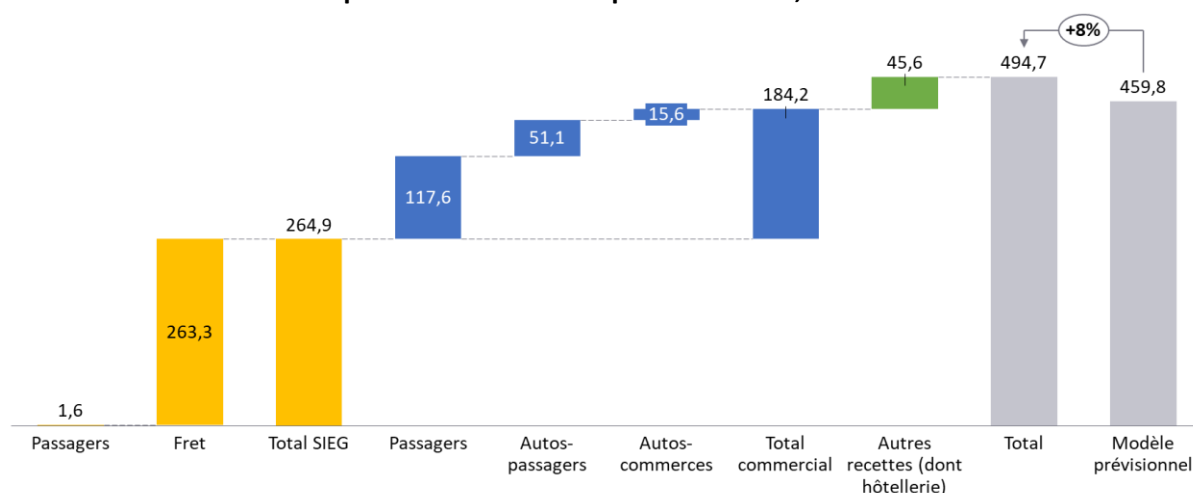
Il n'a donc pas été possible d'apprécier les principaux postes tels que les biens, les capitaux propres, la politique de financement ; limitant les capacités d'analyse sur la robustesse et cohérence de l'offre proposée. Il conviendra de demander au candidat des compléments d'informations.

A noter que l'absence de constitution d'une société dédiée peut expliquer la difficulté à identifier un bilan (du fait de l'absence de capitaux propres injectés dans le contrat).

- Les clés d'imputation choisies par le candidat entre les périmètres SIEG et commercial ne sont pas justifiées, alors même qu'elles impactent directement l'équilibre économique ainsi que le calcul de la compensation demandée.
- I. Les recettes prévues par le candidat sont supérieures aux montants attendus (+7,6%), en raison notamment de volumes de passagers et de fret transportés plus importants.

Les recettes présentées par le candidat relèvent de deux périmètres distincts : le périmètre SIEG et le périmètre commercial. Le total des recettes prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 494,7 M€, soit 7,6% de plus que le total des recettes estimé dans le modèle prévisionnel. Les recettes présentées par Corsica Linea sont réparties comme suit.

Répartition des recettes prévisionnelles, en M€ :



Les recettes SIEG représentent donc 53,5% du total des recettes prévisionnelles, et les recettes commerciales 37,2%. Les autres recettes sont réparties par Corsica Linea selon une clé d'imputation correspondant à 2% de SIEG et 98% de commercial.

Le surplus de recettes prévisionnelles présenté par le candidat par rapport aux estimations s'explique par :

- Un nombre de passagers prévisionnel et d'autos-passagers plus important (respectivement +12,4% et +13,3%) couplé à des recettes par passagers et par autos-passagers plus importantes (respectivement +11,0% et +10,1%) ;
- Les effets volume et prix se compensent pour la partie fret (respectivement +12,3% et -13,1%), qui correspond donc en global aux prévisions.

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de recettes prévu par le candidat.

- a) Les recettes liées au transport de passagers (dont autos-passagers) sont largement supérieures au niveau attendu, en raison d'une combinaison de volumes et de prix plus élevés.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	1,1	1,6	+0,5	+48,4%
dont PAX médicaux	1,1	1,6	+0,5	+48,4%
Commercial	135,4	168,7	+33,3	+24,6%
dont passagers	94,4	117,6	+23,1	+24,5%
dont autos-passagers	40,9	51,1	+10,1	+24,8%
Total	136,5	170,3	+33,8	+24,8%

Corsica Linea prévoit des recettes liées au transport de passagers de 170,3 M€ sur la période 2023-2030, soit 24,8% de plus qu'estimé. Les hausses observées sur les recettes passager s'expliquent par la combinaison d'un effet volume – le candidat prévoit un volume plus important de passagers que les

estimations – et un effet prix – le candidat prévoit des recettes par passager plus importantes que les estimations.

b) Les recettes liées au fret sont globalement en ligne avec le niveau attendu.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	273,9	263,3	-10,6	-3,9%
dont mètres linéaires fret tracté	-	41,6	-	-
dont mètres linéaires fret non tracté	-	221,7	-	-
Commercial	12,1	15,6	+3,5	+29,4%
dont autos-commerces	12,1	15,6	+3,5	+29,4%
Total	285,9	278,9	-7,0	-2,5%

Corsica Linea prévoit des recettes liées au fret de 278,9 M€ sur la période 2023-2030, soit 2,5% de moins qu'estimé. Ainsi, les recettes fret sont globalement en ligne avec les estimations, bien que la répartition entre les volets SIEG et commercial soit différente et nécessite d'être explicitée par le candidat.

c) Les autres recettes prévues par le candidat sont largement supérieures au niveau attendu, ce qui peut s'expliquer en partie par les volumes de passagers plus importants que le candidat compte transporter.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Hôtellerie	30,7	36,0	+5,3	+17,3%
Autres	6,7	9,5	+2,8	+42,6%
Total	37,4	45,6	+8,2	+21,8%

Corsica Linea prévoit un montant de 45,6 M€ pour ses autres recettes sur la période 2023-2030, soit 21,8% de plus qu'estimé. Cette hausse est en partie imputable à la hausse du nombre de passagers prévu par le candidat par rapport aux estimations, mais cette évolution ne permet pas d'expliquer entièrement les prévisions qui nécessitent d'être justifiées.

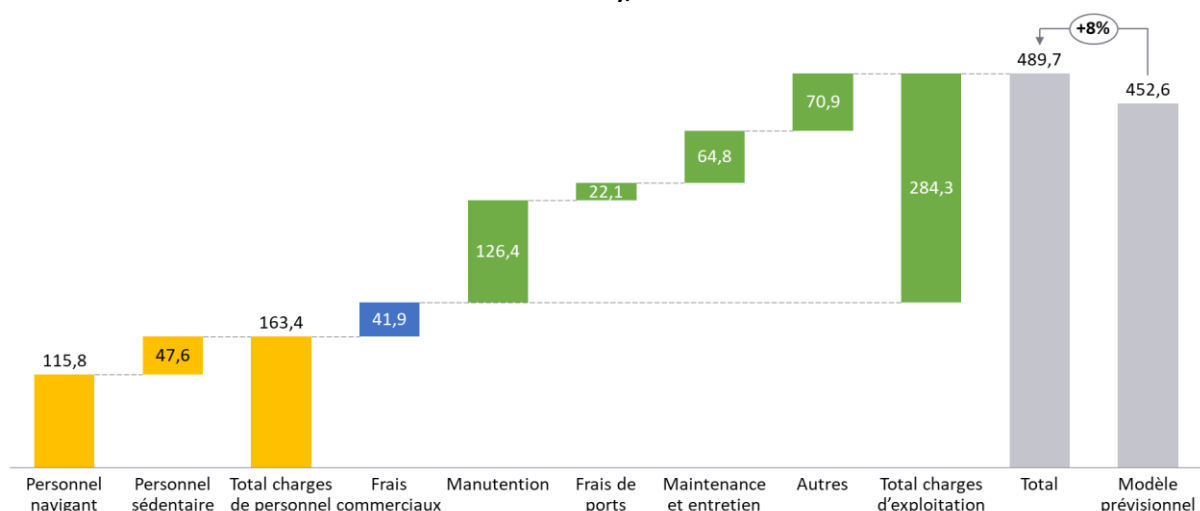
II. Les charges prévisionnelles présentées par le candidat sont supérieures au niveau attendu, mais en ligne avec l'augmentation de recettes prévue.

Les charges présentées par le candidat sont réparties selon les mêmes périmètres (SIEG et commercial), mais selon des clés d'imputation précisées dans le tableau ci-dessous.

Type de charges	Clé d'imputation retenue par Corsica Linea	
	SIEG	Commercial
Personnel navigant	58%	42%
Personnel sédentaire (à terre)	58%	42%
Frais commerciaux passagers	2%	98%
Frais commerciaux autos	0%	100%
Frais commerciaux fret	95%	5%
Manutention	95%	5%
Frais de ports	58%	42%
Entretien passagers	2%	98%
Vivres (à commercialiser)	2%	98%
Vivres pour l'équipage	58%	42%
Approvisionnements	58%	42%
Communication	0%	100%
Assurances	58%	42%
Informatique	58%	42%
Impôts et taxes	58%	42%
Frais de structure société délégataire	58%	42%
Maintenance et entretien	58%	42%
Coût de mise à disposition des navires	58%	42%
Coût d'affrètement des navires	58%	42%

Le total des charges (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires) prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 489,7 M€, soit 8,2% de plus que le total des charges estimé dans le modèle prévisionnel. Les charges présentées par Corsica Linea sont réparties comme suit.

Répartition des charges prévisionnelles (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires), en M€ :



Les charges de personnel représentent donc 33,4% du total des charges, les frais commerciaux 8,6%, et les charges d'exploitation 58,1%.

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de charges prévu par le candidat.

a) Les charges de personnel prévues par le candidat sont en ligne avec les estimations.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Personnel navigant	116,1	115,8	-0,2	-0,2%
Personnel sédentaire (à terre)	45,3	47,6	+2,3	+5,1%
Total	161,4	163,4	+2,1	+1,3%

Corsica Linea prévoit des charges de personnel à peu près en ligne avec les prévisions du modèle prévisionnel avec 163,4 M€ sur la période 2023-2030, soit 1,3% de plus qu'estimé.

b) Les frais commerciaux prévus par le candidat sont largement inférieurs au niveau attendu, sans que cet écart ne soit justifié.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Frais commerciaux passagers	18,6	17,2	-1,4	-7,6%
Frais commerciaux autos	6,1	5,8	-0,3	-5,4%
Frais commerciaux fret	13,0	5,8	-7,3	-55,6%
Total	37,7	28,7	-9,0	-23,8%

Corsica Linea prévoit des frais commerciaux de 28,7 M€ sur la période 2023-2030, soit 23,8% de moins qu'estimé, en particulier impactés par une variation de -55,6% des frais commerciaux liés au fret. Si cela permet d'améliorer la marge opérationnelle du candidat, de plus amples explications afin de soutenir ce niveau d'économie de coûts pourraient être demandées au candidat.

c) Les charges d'exploitation présentées par le candidat sont supérieures au niveau attendu, bien qu'une partie de cette augmentation puisse s'expliquer par le niveau de recettes plus important espéré par le candidat. Les évolutions de certains postes de dépense (manutention, vivres pour équipage, approvisionnements et maintenance notamment) interrogent cependant.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Manutention	108,6	126,4	+17,8	+16,4%
Frais de ports	21,6	22,1	+0,4	+1,9%
Entretien passagers	5,1	4,3	-0,7	-14,7%
Vivres (à commercialiser)	10,7	10,1	-0,6	-5,6%
Vivres pour l'équipage	3,5	6,4	+2,9	+82,0%
Approvisionnements	10,9	16,1	+5,2	+47,8%
Communication	5,6	2,9	-2,8	-49,1%
Assurances	6,9	8,5	+1,6	+23,7%
Informatique	5,4	5,8	+0,4	+7,6%
Impôts et taxes	3,3	3,8	+0,5	+14,3%
Frais de structure société délégataire	12,3	13,1	+0,9	+7,0%
Maintenance et entretien	59,7	64,8	+5,2	+8,7%
Total	253,5	284,3	+30,8	+12,1%

Corsica Linea prévoit des charges d'exploitation de 284,3 M€ sur la période 2023-2030, soit 12,1% de plus qu'estimé. Ces charges se répartissent de la façon suivante :

Les coûts variables sont dans l'ensemble relativement cohérents par rapport aux volumes de passagers et de fret prévus par le candidat. Néanmoins, un éclaircissement sur les différences importantes observables sur les postes manutention (+16,4%, soit +17,8M€), approvisionnements (+47,8%, soit +5,2 M€), vivres pour l'équipage (+82%, soit +2,9 M€) et maintenance et entretien (+8,7%, soit +5,2 M€) est à demander.

Plusieurs raisons peuvent en partie expliquer ces augmentations, mais restent sujettes à justification de la part du candidat :

- La hausse des charges d'approvisionnement peut être liée en partie à des prix d'achats de matières premières (et notamment de l'acier) à la hausse ayant un impact direct sur le prix des pièces achetées, mais aussi à une flotte vieillissante qui augmente les coûts ;
- Le surplus observé en maintenance et en entretien peut s'expliquer par la tendance haussière sur ce marché, fruit de la hausse des prix de l'énergie, des matières premières et de la main d'œuvre.

III. Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévus par le candidat sont largement supérieurs au niveau attendu. Cela pose la question de l'adéquation capacitaire des navires proposés par le candidat.

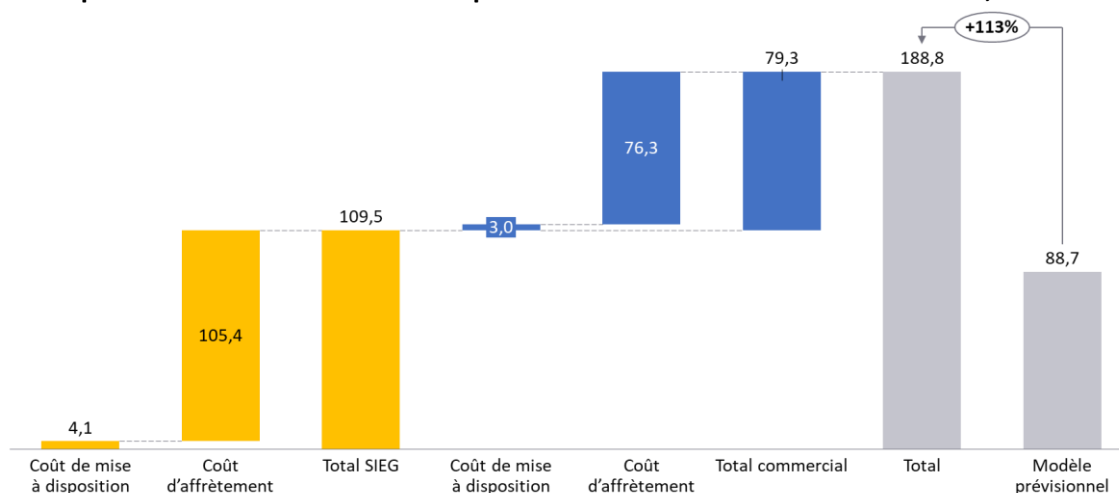
Le total des coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 188,8 M€, soit 112,9% de plus qu'estimé. Les coûts de mise à disposition représentent 3,7% du total, quand les coûts d'affrètement en représentent donc 96,3%. Comme illustré par le tableau suivant, 4,9% des traversées sur la période 2023-2029 sont réalisées avec des navires en propriété, et 95,1% avec des navires affrétés, d'où la répartition des coûts susmentionnée.

Le surplus important de ces coûts par rapport aux prévisions peut s'expliquer par le choix du candidat d'effectuer la grande majorité des traversées avec des navires affrétés, en général plus onéreux que des navires en propriété.

En nombre de traversées	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total sur la période	En % du nombre de traversées total
Navires en propriété	0	41	26	0	20	25	13	125	4,9%
Paglia Orba	0	25	0	0	0	0	0	25	1,0%
Jean Nicoli	0	16	26	0	20	25	13	100	3,9%
Navires affrétés	365	325	339	365	345	340	352	2431	95,1%
A Galeotta	117	117	97	108	105	125	126	795	31,1%
GNL 2	0	0	44	175	169	164	176	728	28,5%
Pascal Paoli	176	151	150	68	43	51	50	689	27,0%
Vizzavona	43	0	0	0	0	0	0	43	1,7%
A Nepita	29	57	48	14	28	0	0	176	6,9%

Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires sont imputés sur les comptes SIEG et commercial selon les clés d'imputation retenues par Corsica Linea : 58% pour le SIEG et 42% pour le commercial. La répartition est donc la suivante :

Répartition des coûts de mise à disposition et coût d'affrètement des navires, en M€ :



Enfin, l'absence de données détaillées sur l'assiette de coût des navires pourrait engendrer des difficultés dans l'analyse des clauses relatives au rachat des navires tel que le prévoit le contrat qui prévoit notamment de tenir d'un prix minoré des contributions publiques mobilisées sur le contrat.

IV. Synthèse et analyse du résultat d'exploitation

Le tableau suivant présente l'agrégation des RCAI SIEG et commercial prévus :

Sur 2023-2030, en M€	Corsica Linea
RCAI SIEG (avant compensation)	(158,9)

Compensation (hors carburant)	163,2
RCAI SIEG (après compensation)	4,3
RCAI Commercial	(24,9)
RCAI total	(20,6)

Comme explicité précédemment (voir sous-critère 1), la compensation liée à l'exploitation et à l'investissement permet à Corsica Linea de dégager un RCAI pour la partie SIEG de 4,3 M€ sur la période 2023-2030.

En revanche, il apparaît que les recettes de la partie commerciale, avec les clés d'imputation choisies par le candidat, ne permettent pas de compenser les charges correspondantes, ce qui se traduit par un RCAI déficitaire de 24,9 M€ sur la partie commerciale sur la période 2023-2030.

Le RCAI global est donc lui aussi déficitaire, à -20,6 M€ sur la période 2023-2030. Il convient ici de rappeler que la DSP génère un crédit d'impôt pour le groupe qui la porte. En effet, le déficit généré par la DSP réduit l'assiette fiscale de l'IS payé par la société.

V. Analyse des flux de trésorerie

Le tableau de flux de trésorerie résultant du plan d'affaires de Corsica Linea est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Excédent d'Exploitation Brut	0,9	(3,4)	(3,4)	1,8	0,7	2,3	3,1	3,1
Coût d'affrètement des navires	(16,4)	(15,7)	(21,3)	(26,0)	(25,6)	(25,5)	(25,6)	(25,6)
Variation BFR	0,1	(0,6)	(1,0)	(0,5)	(0,6)	(0,2)	0,0	0,0
Autre - [A préciser]	(3,2)	(0,1)	(0,9)	(0,0)	0,1	(0,1)	(0,2)	0,0
Flux net de trésorerie liés à l'exploitation	(18,6)	(19,9)	(26,5)	(24,7)	(25,3)	(23,5)	(22,7)	(22,5)
Compensation exploitation	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7
Compensation investissement	9,5	9,6	12,9	15,1	15,3	15,3	15,9	15,9
Variation de trésorerie	(2,3)	(3,6)	(6,9)	(2,9)	(3,2)	(1,5)	(0,1)	0,0
Trésorerie d'ouverture	0,0	(2,3)	(5,9)	(12,8)	(15,7)	(19,0)	(20,5)	(20,6)
Trésorerie de clôture	(2,3)	(5,9)	(12,8)	(15,7)	(19,0)	(20,5)	(20,6)	(20,5)

Tel que présenté précédemment, il apparaît que l'activité dans son ensemble est déficitaire, à cause d'un déficit sur la partie commerciale. Cette situation se traduit sur la trésorerie globale : la variation de trésorerie sur l'ensemble de la période 2023-2030 est de -20,5 M€.

Plusieurs points ressortent du tableau de flux de trésorerie ci-dessus :

- Les variations de l'EBE observées sont majoritairement dues à des variations des charges, et en particulier les charges de maintenance et d'entretien.
- L'augmentation observée de la compensation investissement est proportionnelle à l'augmentation des coûts d'affrètement des navires (et dans une moindre mesure des coûts de mise à disposition).

- L'augmentation des coûts d'affrètement s'explique en grande partie par l'affrètement du navire GNL 2 à partir de 2025.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 – Corsica Linea :

Si les revenus d'exploitation ainsi que les charges d'exploitation estimés par le candidat sont globalement en ligne avec les estimations (respectivement +7,6% et +8,2%), les coûts de mise à disposition/d'affrètement estimés sont très supérieurs (+112,9%) aux estimations. Cela se traduit par un déficit sur le volet commercial sur la période 2023-2030 de 24,9 M€. Malgré la compensation importante demandée (voir sous-critère 1) qui permet de dégager un bénéfice sur le volet SIEG sur la même période de 4,3 M€, le RCAI global reste déficitaire (-20,6 M€ sur la période).

La cohérence du compte d'exploitation présenté est donc remise en question, d'autant que la trésorerie est constamment négative (bien que le candidat ne propose pas de créer une SPV dans le cadre de ce lot). En particulier, les évolutions importantes relevées au niveau des charges d'exploitation (manutention, approvisionnements, vivres pour équipages, maintenance et entretien) sont des points de vigilance à expliquer par le candidat. De plus, l'augmentation spectaculaire des coûts d'affrètement laisse à penser que le plan n'est pas robuste d'un point de vue capacitaire : les navires proposés ne semblent pas adaptés à l'équilibre économique.

Enfin, le caractère fortement déficitaire du plan d'affaires proposé est étonnant, alors même que les volumes (passagers et fret) que le candidat prévoit de transporter sont supérieurs aux volumes prévus.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car celle-ci manque de cohérence, présentant en effet un résultat global fortement déficitaire (-20,6 M€) sur l'ensemble des années de la DSP, en particulier du fait d'une augmentation importante des coûts de mise à disposition / d'affrètement (+112,9%) dont la justification doit être apportée par le candidat.

Conclusion générale critère 2 – Corsica Linea :

Points forts :

- Recettes prévisionnelles en légère hausse (+7,6%) en comparaison avec les estimations réalisées
- optimisation du niveau du mètre linéaire (+12,3%), du nombre de passagers (+12,4%) et du nombre d'autos passagers (+13,3%) transportés.

Points faibles :

- 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%).
- 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.

Appréciation globale : L'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car :

- elle présente un niveau de compensation largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+73,4%) ;
- malgré le niveau important de subvention demandée, l'optimisation du fret et du nombre de passagers par traversé, 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 du règlement de la consultation – Responsabilité sociale de l’entreprise (RSE)

Au titre de ce critère, le candidat doit présenter ses actions et son niveau d’engagement ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.

Le candidat Corsica propose plusieurs mécanismes visant à mettre en place une **gouvernance responsable** en se présentant comme une **entreprise à mission** en proposant un contrat avec la Collectivité de Corse et l’Office des Transports de Corse. Les différentes actions mises en œuvre par le candidat doivent lui permettre de mettre en place une gouvernance plus responsable intégrant ainsi ses cocontractants, mais également ses salariés désignés comme étant des « parties prenantes » :

- Réduction des émissions de CO2 passe par :
- Un deuxième navire GNL en 2025,
- Électrification à quai de 1 navire supplémentaire,
- Investissements technologiques sur les navires de la flotte existante,
- Approvisionnement de deux navires avec du Bio-GNL,
- Projet de propulsion au e-méthanol et incorporation de biodiesels ;

Le candidat met en place de multiples outils lui permettant de **respecter les droits des personnes** notamment de ses collaborateurs par l’intermédiaire d’attestations RGPD (attestation de respect EY), procédures de déclaration d’alerte professionnelle et de prévention de discriminations ou harcèlement.

La valorisation du capital humain est également traitée par le candidat qui propose la mise en place d’une politique RH qualifiée d’« innovante » allant des possibilités de mobilités internes, enquêtes de satisfaction au déploiement du télétravail. Le candidat s’inscrit dans une volonté de favoriser l’économie Corse passant par le recrutement de résidents. Afin de favoriser le bien-être au travail, le candidat dispose d’espace de travail collaboratif permettant de concilier cohésion sociale et individualité.

Le volet dialogue social est développé par le candidat qui énumère une liste d’accords sociaux. Corsica Linéa expose ses 8 règles d’or visant à assurer la sécurité et la santé de son personnel (suivi psychologique et aide aux addictions). Le développement des compétences du personnel est également traité (formations, partenariats avec l’enseignement supérieur en Corse). La rémunération des collaborateurs est basée sur un barème pour le personnel navigant et sur la convention collective pour les sédentaires.

Concernant la **qualité environnementale**, le candidat propose plusieurs solutions afin de ces émissions de CO2 notamment :

Navire	Puissance	Combustible	SCR	Scrubber	Filtre	LNG	BWT	Vitesse	Consommation	EEDI	CII
Corsica Linéa											
Vizzavona	5760	HFO	Oui	Oui				21,5 / 16,5	3,72 / 2,28	28	17,4

A Nepita	11 520	HFO	Non	Oui		21 / 17	3,6 / 2,72	25,4	19,2
Pascal Paoli	9 450	HFO	Non	A faire		25 / 19	6,5 / 3,6	25,6	14,9
A Galeotta	11 700	LNG	Non		X	23 / 19	3,4 / 2,78	?	11
Paglia Orba	4 930	HFO	Non	Non		20 / 17,5	3,25 / 2,38	32,5	16
Jean Nicoli	11 120	HFO	Non	Non		24 / 21	5,6 / 4,03	29,8	19,6
Monte d'Oro	3 700	HFO	Non	Non		19 / 16	2,3 / 1,73	36,7	18,4
Danièle	9 450	HFO	Non	Non		24 / 22	6,36 / 5,08	31,8	16,9
Casanova									
Méditerranée	8 942	HFO	Non	Non		24 / 20,5	5,7 / 3,86	32,5	21,1

Concernant les Combustibles :

A l'exception du navire « A Galeotta » armé par Corsica Linea, l'ensemble des navires proposés fonctionnent au fuel lourd (HFO ou Heavy Fuel Oil). En fonction des choix de l'armateur, du prix des combustibles et des disponibilités au soutage, l'approvisionnement en HFO peut être à faible teneur de soufre (LS pour Low sulfure) ou à haute teneur de soufre (HS pour High sulfure).

Le 78ème Comité de protection du milieu marin de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a approuvé, le 10 juin 2022, la création d'une zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules (zone SECA) qui s'étendra sur toute la Méditerranée dès 2025.

La création de cette zone entraîne l'obligation pour tous les navires qui entreront en Méditerranée d'utiliser un combustible dont la teneur en soufre ne dépasse pas les 0,1% en masse, soit un fuel 5 fois moins polluant que la norme internationale dans les zones hors SECA. Elle entrera en vigueur juridiquement en 2024 pour être effective en 2025 après une adoption au prochain Comité de décembre 2022, et un délai légal incompressible prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). En alternative, les navires qui continueront à fonctionner au HSHFO devront être équipés de « scrubber » (système de lavage des gaz d'échappement).

Une partie seulement des navires proposés et fonctionnant au HSHFO sont équipés de scrubbers.

Le principe de fonctionnement des scrubbers peut être en boucle ouverte (rejet des résidus de lavage à la mer) ou en boucle fermée (débarquement à terre des résidus de lavage à la mer).

A compter du 1^{er} janvier 2022, les rejets dans le milieu marin, d'effluents provenant des systèmes de réduction des émissions fonctionnant en boucle ouverte sont interdits à moins de 3 miles marins de la terre la plus proche dans les eaux sous juridiction française.

A court terme, les scrubbers à boucle ouverte seront très probablement proscrits dans certaines zones.

Concernant Nox : Les prescriptions relatives au contrôle des émissions de NOx s'appliquent aux moteurs diesel marins installés d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW hormis ceux utilisés uniquement en cas d'urgence quel que soit le tonnage du navire à bord duquel de tels moteurs sont installés dans les mêmes zones que les zones SECA.

La valeur d'émission en NOx d'un moteur diesel doit être déterminée dans le cas des limites des niveaux II et III fixés en 2008, en fonction de la date de première mise en service du navire. La plupart des moteurs du niveau I ont été certifiés conformes à la version antérieure de 1997 du Code technique sur les Nox et les certificats délivrés demeurent encore valables pendant la durée de vie desdits moteurs.

Le niveau II s'applique à partir du 1er janvier 2011 et le niveau III s'applique à partir du 1er janvier 2016.

Jusqu'au niveau II, un réglage des moteurs installés au neuvage permet d'atteindre les niveaux requis. A partir du niveau III, l'installation du système de traitement des gaz d'échappement SCR (Selective Catalytic Reduction) s'impose.

L'ensemble des navires proposés (à l'exception du A Galeotta) ayant été mis en service avant 2016, l'installation de SCR n'est pas nécessaire (sauf en cas de remotorisation ou d'une démarche volontaire de l'armateur, comme cela a été le cas pour le Vizzavona, exploité préalablement en Baltique où les armateurs ont engagé très largement en amont des contraintes réglementaires des travaux afin d'améliorer les performances environnementales des navires).

Filtre à particules : La résolution MEPC.340(77) introduits de nouvelles recommandations pour les systèmes d'épuration des gaz d'échappement. Cette résolution n'est pas encore diffusée à ce jour. Certains armateurs ont néanmoins engagé des travaux pour installer des filtres à particules en particulier sur les navires non équipés de scrubbers (qui font déjà partiellement office de filtre)

Indice de performance énergétique :

- EEDI / EEXI

L'indice EEXI s'applique aux navires existants d'une jauge supérieure à 400, à compter du premier renouvellement du certificat IAPP après le 1 janvier 2023. La valeur d'EEXI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence, sur le même principe que l'EEDI.

La valeur de référence de l'EEXI est calculée à partir de la valeur de référence de l'EEDI. Contrairement à l'EEDI, il n'est pas prévu de durcissement des contraintes pour l'EEXI en 2025.

L'indice EEDI s'applique aux navires neufs d'une jauge supérieure à 400. La valeur d'EEDI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence.

L'EEDI évalue la capacité d'un navire à transporter une cargaison en utilisant le minimum de combustible.

La valeur EEDI requise évolue en fonction du type et de la capacité de transport du navire. Cette valeur évolue également dans le temps. A partir du 01 janvier 2025, la valeur requise EEDI pour les navires ROPAX deviendra plus contraignante.

- CII

Contrairement aux indices EEDI et EEXI qui sont calculés une fois, afin d'évaluer les performances environnementales théoriques d'un navire, l'index CII est calculé tous les ans sur la base des consommations et distances parcourues. Cet index concerne les navires de jauge brute supérieure à 5000. Le calcul de l'indice CII est obligatoire à compter de 2023.

En fonction du résultat, le navire se verra attribuer une note : A, B, C, D ou E (A étant la meilleure, E la moins bonne). La note minimale à atteindre est C. Si un navire se voit attribuer la note D pendant 3 années consécutives ou la note E, un plan d'action devra être soumis à l'Administration afin de présenter les mesures correctives dans le but d'atteindre la note C.

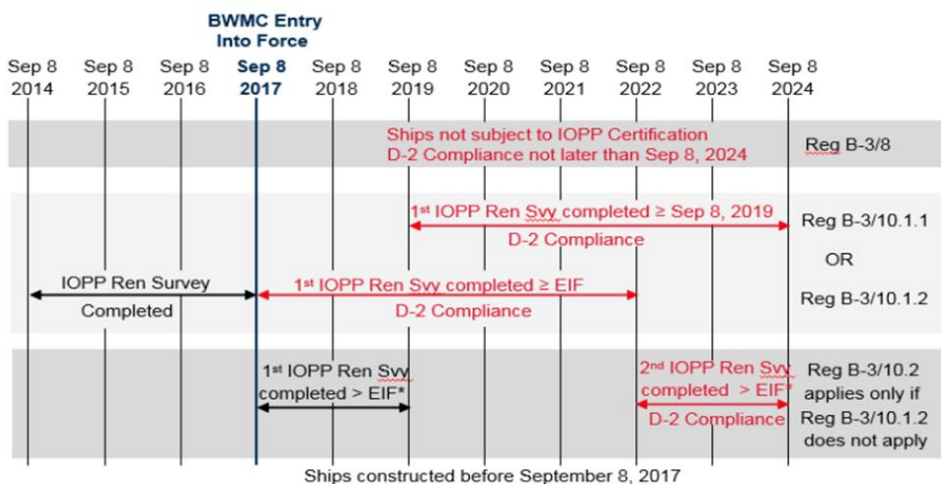
- L'indice CII est intégré au manuel SEEMP.

Les valeurs d'indice deviennent plus contraignantes au cours du temps. Le tableau ci-dessous reprend la diminution annuelle de la valeur de l'indice moyen C :

Année	Réduction indice C par rapport à 2019
2023	5%
2024	7%
2025	9%
2026	11%
2027-2030	A déterminer

Il importerait de contrôler l'évolution de l'indice en cours d'exécution de la DSP.

Traitement des eaux de ballast : La convention BWM s'applique, sauf disposition contraire, à tout navire pénétrant ou naviguant dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction françaises. Pour les navires construits avant 2017, la date d'application de la règle D-2 (traitement des eaux de ballast) s'échelonne en fonction de la date de renouvellement du certificat IOPP :



Pour les navires construits après 2017, la règle D-2 s'impose dès la livraison.

Cette capacité technique n'a pas été documenté par les candidats et devra faire l'objet d'une clarification.

Néanmoins, la conformité étant vérifiées par l'autorité du pavillon, nous n'identifions pas de risque de non-conformité sur ce point.

Branchement quai : Il n'existe aucune contrainte réglementaire imposant aux navires de disposer d'un branchement quai.

De plus, les ports de commerces ne sont pas tous équipés pour délivrer les puissances nécessaires pour que les navires de commerce puissent réaliser leurs opérations commerciales.

Améliorations présentées pour les navires proposées

Corsica Linea

Réduction émission de CO2

- Utilisation de bio-carburant : coûts élevés
- Utilisation méthanol : difficultés du mode production
- Optimisation hydrodynamique : carènes et hélices
- Système de récupération chaleur
- Remotorisation ou nouveau navire fonctionnant au LNG
- Installation de système et équipement de traitement des émissions

Application :

- Mise en place de scrubbers sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Mise en place de scrubbers sur le Paglia Orba (2025) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Optimisation hydrodynamique (carènes et hélices) sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,2 M EUR)
- Remotorisation le Jean Nicoli en 2027 (budget affiché 14 M EUR)

Mise en service d'un navire LNG en 2025

Le candidat met également en place des actions visant à prévenir tout acte de corruption active ou passive, garantir les conditions d'une concurrence loyale ;

Le candidat démontre une volonté **d'agir avec responsabilité sur le marché** en prévenant toute forme de corruption (procédure d'évaluation des tiers fournisseurs, clauses anti-corruption), valorisation des démarches responsable de ses fournisseurs en leurs consacrant une page dédiée.

Le candidat met en place des mécanismes permettant **le respect des intérêts des clients et des consommateurs** (commercialisation responsable, tarification transparente) ainsi que leurs sécurités. Enfin, le candidat s'inscrit dans une volonté d'intérêt général en favorisant les territoires d'implantation (utilisation de ressources existantes en Corse, renforcement des partenariats territoriaux, circuits-courts, lien avec plusieurs formations maritimes en Corse). L'intérêt général est également traité par le candidat (accueil de populations ukrainiennes, rapatriement de ressortissants français bloqués à l'étranger, possibilité de faire des dons depuis la plateforme Corsica, mise en avant de l'art corse).

Conclusion critère 3 – Corsica Linéa :

La proposition du candidat est complète et bien développée.

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.

Points forts :

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.

Les pistes d'amélioration présentées et détaillées par le candidat s'inscrivent dans une démarche normale de prolongation de la durée d'exploitation des navires dans un cadre réglementaire qui se renforce progressivement (installation de systèmes de traitement des échappements et/ou remotorisation) et d'optimisation des performances en vue de diminuer les consommations de carburant (amélioration des qualités hydrodynamiques des navires).

Corsica Linea, en adoptant le LNG comme combustible, a engagé une démarche plus volontariste (voir chapitre consacré aux combustibles).

Points faibles :

Au-delà des déclarations d'intention, le candidat ne détaille pas un programme d'essai de technologie non carbonée, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

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

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

Annexe Lot n° 2 – Tableau d'analyse des modifications du projet de contrat

Les principales modifications apportées par le candidat dans le projet de contrat sont les suivantes :

- **Article 10.1** - Introduction de cas de circonstances exceptionnelles ou imprévues présentant un caractère durable. Dans ce cas le Délégué pourra solliciter la résiliation de la convention. Versement d'une indemnité en raison de la résiliation. La rédaction proposée par le candidat est trop large, car on ne sait pas ce qu'est une dégradation substantielle des conditions financières ». Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;

- **Article 10.2** – Introduction d’une hypothèse de rencontre entre les parties. Mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburant à l’échéance du contrat de couverture carburant conclu par le Déléгатaire pour une durée de 24 mois. A défaut, modification par voie d’avenant. Le mécanisme semble acceptable en droit de l’Union européenne, mais dépend de l’augmentation de la surcompensation.
Ces modifications devront faire l’objet d’échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.2** – Création d’un cas de rencontre spécifique concernant les modifications de réglementations environnementales sur l’exécution du service. Le Candidat souhaiterait s’engager dans des projets permettant d’alléger les niveaux d’émission de gaz à effet de serre Si cet ajout est admissible, les modalités devront être discutées en cours de négociations avec le candidat. Ces modifications devront faire l’objet d’échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 15** – Modification par le candidat de la clause relative au règlement des litiges. L’introduction de ce type de recours pourrait nuire à la bonne exécution du contrat. Il faudra donc échanger sur ce point avec le candidat ;
- **Article 18** – Les navires du Déléгатaire ne sont ni des biens de retour, ni des biens de reprises. La condition que le changement de propriétaire d’un navire n’est pas conditionné à l’accord du Déléгant semble trop large. Ces modifications devront faire l’objet d’échanges avec le candidat au cours des négociations
- **Article 31** – Le candidat souhaite percevoir les recettes liées au transport des passagers résidents corses voyageant pour raison médicale. Ces modifications devront faire l’objet d’échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 39** – Introduction d’un mécanisme incitatif de gains d’efficience dont la proposition de rédaction est la suivante. Il semble que le mécanisme envisager par le candidat concerne l’indexation de la compensation et non le mécanisme d’efficience. Ces modifications devront faire l’objet d’échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 43** – Suppression par le candidat du régime des biens de retour/reprise/propres. Ce point devra faire l’objet d’échanges au cours des négociations.
- **Article 49.1** – Modification du régime financier des biens de retour. La modification du candidat devra faire l’objet d’une discussion en cours de négociations car il est nécessaire de bien encadrer les biens juridiquement ;
- **Article 49.2 et article 49.3** – Modification du régime financier des biens de reprise et des biens propres. La modification du candidat est incomplète (le candidat n’incluant pas dans sa proposition la déduction des éventuelles subventions versées par la Collectivité) et devra faire l’objet d’un échange en cours de négociations ;
- **Article 50** – Vente des navires du Déléгатaire en fin de convention. Ce point devra être discuté en cours de négociations ;

Le candidat ayant apporté un certain nombre de modifications impactant l'exécution de la future convention, ces points devront nécessairement être discutés au cours de négociations et ne sont pas admissibles en l'état.

IV.3. Lot n° 3 – Marseille – Porto-Vecchio

	Dénomination	Structure juridique
Candidat 1	Corsica Linea	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d'Ajaccio sous le numéro RCS B 815 243 852
Candidat 2	La Méridionale	SA à CA au capital de 1.980.000 € immatriculée sous le numéro 057 801 730 RCS Marseille

IV.3.1. Candidat n°1 – Corsica Linea

Critère 1 du règlement de la consultation - Valeur Technique des Offres

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'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).

➤ Présentation de l'outil naval

Concernant le nombre de navires, le candidat propose dans l'annexe 3 – Outil naval – l'utilisation des navires suivants :

Corsica Linéa présente 9 navires soit 7 navires rouliers de type Ro PAX et 2 ferries.

- RoPAX : A Gaelotta, Paglia Orba, Pascal Paoli, Vizzavona, A Nepita, Monte d'Oro, Jean Nicoli ;
- Ferries : Daniele Casanova, Méditerranée.

Navire	Type	Année	Pavillon	IMO	Classe	Paris MoU	Propriété
Corsica Linéa							
Vizzavona	RoPax	1999	FR	9138006	RINA - OK	White	Affrété
A Nepita	RoPax	2002	FR	9211511	DNV - OK	White	Affrété
Pascal Paoli	RoPax	2003	FR	9247510	BV - OK	White	Affrété
A Galeotta	RoPax	2022	FR	9891749	RINA - OK	White	Affrété
Paglia Orba	RoPax	1994	FR	9050826	BV - OK	White	Propriété
Jean Nicoli	RoPax	1998	FR	9161948	DNV - OK	White	Propriété
Monte d'Oro	RoPax	1991	FR	8911516	BV - OK	White	Propriété
Danièle Casanova	Ferry	2002	FR	9230476	BV - OK	White	Propriété
Méditerranée	Ferry	1989	FR	8705395	BV - OK	White	Propriété

Les contrats d'affrètement sont communiqués en annexe 14.

Corsica Linea est propriétaire des navires suivants : Jean Nicoli, Paglia Orba, Monte d'Oro, Danièle Casanova, Méditerranée.

Pavillon : L'ensemble des navires présentés par le candidat portent le pavillon français.

Classification : L'ensemble des navires sont suivis en classe par des sociétés de classification membre de l'International Association of Classification Societies (IACS), de plus reconnues par les autorités du pavillon français (BV, DNV, RINA).

Port state control : Inspections par le « Port state control » rare. Aucun des navires présentés par les candidats n'a fait l'objet d'une détention dans les 36 derniers mois (statut « white » d'après les conditions de Paris MoU).

Tous les navires sont actuellement en classe avec des échéances d'inspection et de renouvellement suivies correctement par le candidat.

Le candidat ne précise pas les codes et conventions dans la documentation technique. Ces éléments conditionnent l'obtention du permis de navigation. Les navires disposant tous de permis de navigation, il est possible de considérer que la condition de la conformité aux codes et convention est remplie.

Concernant l'affectation des navires, les navires présentés par **Corsica Linéa** seront affectés de la manière suivante :

	Affectation des navires par ligne				
	AJA	BIA	PVC	PRO	ILR
A Galeotta	32%	31%			
GNL 2		28%			
Pascal Paoli	40%	27%			
Vizzavona	7%	2%			
Paglia Orba	1%	1%		74%	14%
Mont d'Oro				7%	86%
A Nepita	18%	7%	2%	7%	
Jean Nicoli	3%	4%	52%	12%	
Méditerranée			46%		
	101%	100%	100%	100%	100%

Extrait Offre Groupement – Annexe 3 – Tableau récap de l’outil naval Lot 3

Le Jean Nicoli et le Méditerranée sont utilisées de façon équivalente, en fonction des contraintes d’exploitation de chaque navire.

Concernant l’adéquation avec les besoins fret, Corsica Linéa indique que son offre représente 136 % du besoin.

➤ Adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires

Concernant Corsica Linéa :

	Vizzavona	Méditerranée	Paglia Orba	Pascal Paoli	A Galeotta	Danielle Casanova	Monte d’Oro	A Nepita	Jean Nicoli
Année de livraison	1999	1989	1994	2003	2022	2002	1991	2002	1998
Type	Cargo Mixte RoPax	Navires à passagers	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Navire roulier à passagers	Navire à passagers	Cargo Lixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax
Nombre de ponts	3	1	3	3	4	1	3	4	3
Nb de moteurs	4	4	4	4	2	4	4	4	4
Puissance unitaire (KW)	5 760 kw	8 942 Kw	4 930 kw	9 450 kw	11 7000 kw	9 450 KW	14 800 kw	11 520 kw	11 120 Kw
Vitesse (nds)	21 nds	23 nds	2N nds	24 nds	23 nds	24,5 nds	19 nds	21 nds	24 nds
Vitesse en mode dégradé (nds)	12 nds	18 nds	16 nds	18 nds	19 nds	12 nds (1 moteur)	16 nds	17 nds	21 nds

Les navires disposant d’une vitesse inférieure ou égale à 20 nœuds disposent d’une très faible marge de manœuvre pour effectuer des rotations dans les délais indiqués au titre du sous-critère 2. Ainsi, les navires répondent aux exigences strictes du règlement de consultation mais peuvent en pratique donner lieu à des retards.

Age : Aucun règlement technique ou norme n’impose une durée de vie dans le cadre d’un projet de construction de navire. La contrainte qui guide les concepteurs et les constructeurs de navire est

d'ordre économique dans la mesure où l'investissement que représente l'acquisition d'un navire est important ce qui impose une durée d'exploitation suffisamment longue pour que l'investissement soit rentable.

Pour répondre à cette contrainte économique, les concepteurs et les chantiers navals de navires en acier étudient et construisent les navires en considérant une durée de vie minimale de 30 ans à partir de la date de livraison.

La capacité réelle d'un navire à être exploité sur une durée de 30 ans est conditionnée par les conditions d'emploi du navire et donc par l'entretien que l'armateur du navire fera. Dans la mesure où l'entretien est correctement fait, où la structure du navire (suivi par la société de classification), où les disponibilités de pièces de rechange ne condamne pas des équipements irremplaçables (à coût raisonnable) à bord et si aucune évolution de la réglementation applicable n'impose un retrait du service du navire, il est envisageable d'exploiter un navire jusqu'à 40 ans.

Parmi les navires présentés par les candidats, deux navires sont âgés de plus de 30 ans (Méditerranée, 34 ans et Monte d'Oro 32 ans). Les éléments transmis par les candidats avec leurs offres (certificats de classe) et les vérifications menées sur les sites de suivi des navires de commerce (Equasis, site des sociétés de classification) ne montrent pas de points justifiant l'arrêt du navire pour les inspecteurs de la classe, le pavillon ou les inspecteurs du « Port state control ».

Il faut cependant souligner que les navires âgés nécessitent des travaux de maintenance ou de remise à niveau plus importants et plus coûteux que les navires récents et ont des performances énergétiques moindres.

Concernant les caractéristiques des navires de Corsica Linéa :

Navire	Type	Longueur	Largeur	TE max	Dwt
Corsica Linéa					
Vizzavona	RoPax	188,30	34,80	6,30	8 111
A Nepita	RoPax	203,24	25,00	6,60	5 509
Pascal Paoli	RoPax	176,00	33,80	6,50	7 335
A Galeotta	RoPax	206,60	28,20	6,70	6 882
Paglia Orba	RoPax	165,80	29,43	6,68	6 073
Jean Nicoli	RoPax	200,65	25,80	6,80	5 150
Monte d'Oro	RoPax	145,30	27,80	6,31	4 155
Danièle Casanova	Ferry	176,00	37,70	6,71	3 788
Méditerranée	Ferry	165,54	29,40	6,40	3 485

Conclusion critère 1, sous-critère n°1 : Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences réglementaires en vigueur à la date de remise des offres. Le candidat communique ses contrats d'affrètements en annexe 14.

Il faut souligner que, la plupart des réglementations applicables aux navires n'étant pas rétroactives, on relève des différences entre les navires en fonction de leurs âges sans pour autant que ces différences ne soient opposables au candidat.

Le candidat dispose au sein de sa flotte des navires âgés de 30 ans. Même si aucune règle technique n'impose une durée de vie aux navires, l'âge de ces derniers à une incidence en matière d'entretien et de maintenance.

Cependant, certains navires mis à disposition par le candidat ne disposent pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport) ou estimées nécessaires (vitesse). Cet élément est à prendre en considération mais ne constitue pas une réponse inadaptée au besoin de la DSP.

Toutefois, nous n'identifions pas de non-conformité dans la mesure où il ne s'agit pas d'un unique navire affecté à un lot, le candidat peut en fonction des besoins faire des changements. La documentation technique remise par le candidat ne fait cependant pas état de cette organisation. Cet élément est à prendre en considération mais ne constitue pas une réponse inadaptée au besoin de la DSP.

Le candidat ne propose pas de navire équipé d'un système de propulsion non carboné, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

Appréciation globale : le candidat répond de manière satisfaisante aux exigences de la consultation. L'offre du candidat est très détaillée. Des clarifications de la part du candidat sont néanmoins attendues en phase de négociations.

2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux fréquences et horaires au regard des spécifications de l'annexe 1 :

- Fréquences minimales (passagers, convoyeurs, marchandises) : Etant donné le nombre de navires présentés par le candidat, les fréquences de départ pour l'ensemble des lots étudiés sont respectées.
- Rotations supplémentaires
- Horaires de départ et d'arrivée : Respect des horaires (vitesse / engagement sur horaires)

Ligne Marseille – Porto-Vecchio (Lot n° 3)	Spécifications du DCE	Candidat
Fréquences minimales passagers et convoyeurs	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)	Novembre à Mars : 6 rotations/semaine en dehors des périodes de vacances scolaires – Hiver/Toussaint/Noël – (7 rotations/semaine prévues)
Fréquences minimales marchandises	En période creuse (de novembre à mars), la fréquence minimale est de 6 rotations / semaine, du lundi au samedi	Novembre à Mars : 6 rotations/semaine en dehors des périodes de vacances scolaires –

	En-dehors de la période creuse, les rotations sont quotidiennes (7/7)	Hiver/Toussaint/Noël – (7 rotations/semaine prévues)
Rotations supplémentaires	10 rotations / 20 traversées	10 rotations / 20 traversées – date de réalisation pré identifiée par le candidat
Horaires	Départ entre 18h30 et 20h00 Arrivée entre 06h00 et 08h00 Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire	Départ à 18h30 Arrivée entre 7h00 et 8h00 Candidat propose un horaire hivernal et un horaire estival

Le candidat précise qu'un nombre de rotation hivernales peut ne pas être réalisée avec un repositionnement pendant la saison estivale pour atteindre le quota de 156 rotations annuelles.

Concernant la phase hivernale, le candidat considère que pour des raisons de disponibilité des navires de la flotte de Corsica Linéa, aucune réduction de la fréquence des rotations n'est proposée en hiver.

Concernant les horaires, le candidat propose :

Les horaires proposés sont conformes aux attentes du cahier des charges avec des départs entre 18h30 et 20h00 et des arrivées entre 7h00 et 8h00.

Ainsi, les horaires proposés sont comme suit :

- Marseille – Porto-Vecchio
 - Départ : 18h30
 - Arrivée : 8h00
- Porto-Vecchio - Marseille
 - Départ : 18h30
 - Arrivée : 8h00

La durée des traversées de semaine est donc de 13h30.

Conclusion Critère 1, sous-critère n°2 : La proposition du candidat répond aux exigences du règlement de la consultation concernant les fréquences et les horaires. Le candidat propose de mobiliser plusieurs navires de sa flotte afin d'assurer la DSP en fonction des besoins.

Le candidat propose la réalisation de rotations supplémentaires pour les périodes les plus chargées en fret.

Le Monte d'Oro ayant une vitesse maximale de 20 nœuds pouvant assimiler un retard sans avoir les capacités de le compenser pendant la traversée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante et l'organisation du planning des traversées et des rotations est claire.

3. Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Le sous-critère 3 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers : 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.

Concernant Corsica Linéa

Navire	Fret	Fauteuils	Cabines	Lits	PMR
Corsica Linéa					
Vizzavona	2440	237	147	450	2
A Nepita	1923	83	172	665	4
Pascal Paoli	2300	44	169	580	4
A Galeotta	2559	82	220	878	6
Paglia Orba	2050	47	142	494	1
Jean Nicoli	2000	175	199	804	3
Monte d'Oro	1482	0	204	515	3
Danièle Casanova	810	320	470	1880	4
Méditerranée	827	574	496	1660	4

Le besoin exprimé par la DSP était d'avoir au sein des navires deux cabines PMR et la possibilité d'accueillir six passagers sanitaires.

A l'exception du Paglia Orba (1 seule cabine PMR), l'ensemble des navires présentés par les différents candidats répondent au minimum imposé (2 cabines PMR).

Ceci implique que certains passagers sanitaires soient accueillis dans des cabines normales ce qui est susceptible de représenter un problème pour le cas où l'ensemble des passagers sanitaires sur un même voyage seraient des personnes à mobilité réduite.

Il est cependant loisible au candidat en fonction du besoin en cabines PMR/ passagers sanitaire de permuter les navires afin de répondre au besoin. Précisons cependant que rien dans la documentation technique remise par le candidat n'envisage cette réorganisation.

Conclusion Critère 1, sous-critère n°3 : Les navires présentés par les candidats correspondent aux exigences associées à l'accueil de chauffeurs, passagers sanitaires.

Un des navires proposés ne répond pas aux exigences de deux cabines PMR.

Ces éléments peuvent poser une difficulté quant à l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers.

Cependant, rien n'interdit au candidat de procéder à une réorganisation des bateaux pour satisfaire un besoin ponctuel en cabinet PMR ou passagers sanitaires. Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante. Néanmoins, la documentation remise par le candidat ne précise pas son organisation pour faire face à un manque de cabines PMR. Des clarifications de la part du candidat sont attendues en phase de négociations.

1. Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Le sous-critère 4 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers :

- 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...)

➤ Services aux usagers

Navire	Restaurant	Bar	Magasin	Salle spectacle
Corsica Linéa				
Vizzavona	330 m2	390 m2	0 m2	0 m2
A Nepita	500 m2	460 m2	0 m2	0 m2
Pascal Paoli	480 m2	260 m2	0 m2	0 m2
A Galeotta	730 m2	550 m2	44 m2	0 m2
Paglia Orba	320 m2	345 m2	0 m2	0 m2
Jean Nicoli	770 m2	470 m2	50 m2	0 m2
Monte d'Oro	360 m2	325 m2	0 m2	0 m2
Danièle Casanova	1970 m2	780 m2	150 m2	250 m2
Méditerranée	790 m2	690 m2	50 m2	270 m2

Sont détaillés les services suivants :

- **Restauration** (déploiement de nouveaux services entre 2017 et 2020 sur les bateaux présentés à l'annexe 3 - Outil naval - circuits courts et de saison) : mise en place d'une offre variée, allant des espaces de snacking aux menus préparés par un chef étoilé. Corsica Linéa s'engage à favoriser une économie en circuit court ;
- **Service hôtelier** : offre variée allant des lits superposés aux cabines de luxe, des salons fauteuils sont disponibles ;
- **Espaces de loisirs** : diffusion d'événements sportifs, animations, accès gratuits à des vidéos grâce au réseau WIFI ;
- **Service médical** : infirmerie avec un personnel disposant d'une formation médicale. L'infirmerie est équipée afin de permettre la réalisation des premiers soins. En cas de besoins : recours au Centre de Consultation Médicale Maritime – CHU de Toulouse ;
- **Services annexes** : chenil, consignes à bagages ;
- **Modalités de réservation et d'information des passagers et mesures prises pour éviter les retards** : sites internet disposant du dispositif de paiement en ligne sécurisé (3DSecure), courriels envoyés après chaque réservation comprenant le détail de la traversée ainsi qu'un lien pour effectuer des modifications, centre d'appel disponible

7j/7 sur une plage horaire étendue (du lundi au samedi de 8h à 20h30, dimanche et jours fériés de 9h30 à 18h00), un site internet pour les agences de voyages ;

- **Propreté des installations** : nettoyage quotidien, renouvellement après chaque traversée du linge de lit et de toilettes, nettoyage de fond réalisé lors des arrêts techniques des navires ;
- **Conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite** : les navires sont certifiés comme étant conforme aux normes.

Le candidat Corsica Linéa fournit un service aux usagers complet prenant en compte les disparités financières pouvant exister entre les passagers. Un accès à des divertissements est prévu, mise en place d'une couverture WIFI à titre gratuit. La réservation peut se faire par l'intermédiaire de plusieurs plateformes. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

➤ Services en matière de fret

Concernant Corsica Linéa :

- Concernant le transport de fret, Corsica Linea précise les éléments suivants :
 - Objectif de faire évoluer les unités de fret dans « un tout numérique » et notamment installation d'un portique à Marseille pour une gestion optimisée des unités fret, déploiement d'ETMS, mise en service d'un portail web dédié à destination des usagers de fret et outil de gestion informatique ;
 - Des projets sont en cours ou ont été finalisés en 2020 : fiabilisation de l'outil installé, avec le déploiement d'une application dédiée aux équipes pour un suivi en temps réel du chargement, interconnexion avec les systèmes d'information portuaire, développement d'interfaces numériques, mise en place d'une GED et d'outil de reporting ;
 - Processus du traitement du fret bien détaillé (déclaration de volume, traitement sur le port, réception de l'équipement, réclamations). Le but étant d'optimiser le chargement au fil de l'eau ;
 - Objectif de 0 remorque à quai : travail en amont avec les transporteurs en cas de non-disponibilité d'un navire (notamment réorientation vers un autre port le jour même, en privilégiant le transport de remorques non urgentes le week-end et en remplaçant un navire impacté par un autre navire). Le but étant de sortir de cycle journalier pour un cycle hebdomadaire ;
 - Mise en place de groupes de travail associant chargeurs et experts en logistiques. Réunion trimestrielle avec la présence du Président, des Directions Exploitation et Fret, ainsi que tous nos responsables d'agences portuaires.

Le candidat propose un traitement dématérialisé des unités fret, un processus de traitement détaillé pour optimiser le chargement. Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai. L'offre propose répond aux exigences de la consultation.

➤ Sécurité à bord de l'outil naval

Corsica Linea développe les exercices de sécurité mise en place à bord : chaque navire réalise un exercice d'abandon et un exercice hebdomadaire d'incendie (environ 3 à 5 exercices par semaine).

Sont également détaillées les consignes de sécurité aux passagers : diffusion générale par la passerelle et informations pratiques affichées. Des systèmes d'alerte sont également prévus pour l'évacuation des PMR et des passagers sourds et malentendants.

Concernant les situations d'urgence, des personnels sont d'astreinte 24h/24h et peuvent contacter la cellule d'urgence. Des exercices réguliers sont organisés. En outre, un centre d'appel avec un numéro vert est constitué pour informer les familles.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d'affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prise en compte.

Le candidat fournit une description très complète des services proposés aux usagers (fret et passagers).

➤ Continuité du service public

Ce critère est évalué au regard de la qualité de l'organisation proposée pour assurer la continuité des services, y compris le service social et solidaire, tel que visé en annexe 6 – Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles et mesures prises pour assurer le service social et solidaire.

Le candidat présente :

- **Présentation du plan d'information des usagers en cas de situation perturbée** (système d'information « info trafic » avec des « flashs infos », système d'information individuel et ciblé via ses SMS et courriel) exemple à l'appui ;
- **Les modalités de réservation et de modifications** : site web, centre d'appels et site internet B to B pour les agences de voyages ;
- **Les modalités de gestion des réclamations**
 - Pour les clients frets : échange afin de trouver des alternatives permettant d'assurer le service de transport de fret tout en minimisant les effets d'une perturbation. Au départ de Corse : embarquement d'un port différent en retardant l'horaire de départ pour donner aux transporteurs le temps de s'y rendre. Au départ de Marseille : réorientation vers un autre port et prise en charge compensatrice ;
 - Pour les clients passagers : service relations consommateur enregistrant les réclamations des clients et fournit une réponse adaptée. Prise de contact avec le service des relations commerciales par mail, site internet, courrier, formulaire de réclamation.

Délai de réponse maximum est de 15 jours entre la réception de la réclamation et l'envoi d'une réponse.

- **Les modalités d'indemnisation** : réglementation issue du Règlement UE n° 1177/2010 du 24 novembre 2010. Quand un retard est de plus de 90 minutes : collation et rafraîchissements. En cas d'annulation de la traversée : hébergement ou indemnisation (80 euros/personne pour une durée maximum de 3 nuits), retard à l'arrivée de plus de 3 heures donne lieu à une indemnisation minimale équivalente à 25% ;

- **L'accueil des passagers à mobilité réduite** : plusieurs modalités de communication (numéro de téléphone, adresse électronique, procédure permettant d'identifier le niveau de handicap et de transférer ces informations aux ports concernés) ;
- **Les actions garantissant le service social et solidaire** (accord dit d'alerte sociale et de prévention des conflits signé en 2016) : le but de cet accord est de limiter l'impact sur les perturbations sur les usagers (passagers et fret). Ainsi, cet accord met en place, une obligation d'information de la Direction, qui s'engage à recevoir dans un délai restreint les partenaires sociaux pour trouver une solution avant le dépôt d'un préavis de grève.

L'organisation proposée pour assurer la continuité des services est bien détaillée, le candidat présentant plusieurs navires pour assurer le service et sa continuité sur cette ligne. Le candidat s'engage sur la fiabilité de la ligne. Il met en avant le dialogue social en détaillant bien l'organisation permettant de préserver ce dialogue.

Conclusion critère 1 – sous-critère 4 – Corsica Linea :

Le candidat présente un ensemble d'éléments permettant de considérer que les conditions du sous-critère 4 relatif à la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers, sont remplies.

En effet, le candidat fournit un service aux usagers complet avec un accès à des divertissements et la mise en place d'une couverture WIFI. Le service de réservation mis en place est bien détaillé. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les modalités d'information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées, permettant d'assurer la continuité des services publics.

Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai.

L'offre proposée répond aux exigences de la consultation. Le traitement du candidat des services fret est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

L'argumentation du candidat est plus développée pour les particuliers que pour les usagers professionnels. L'ensemble des éléments apportés par le candidat sont relatifs aux particuliers et les éléments de frets sont présents mais moins détaillés.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d'affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prises en compte.

Les modalités d'information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante. Les éléments fournis par le candidat sont suffisamment détaillés et clairs pour considérer que la qualité des services aux usagers est suffisante.

Conclusion Générale critère 1 :

- Points forts :

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.

- Points faibles :

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

Appréciation globale du critère 1 : Offre satisfaisante.

Critère 2 du règlement de la consultation – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Afin de pouvoir analyser convenablement la robustesse et cohérence du plan d'affaires prévisionnel des candidats (sous-critère 2 du critère 2), il a été nécessaire de procéder à un arbitrage dans le but de décider de la base de comparaison la plus solide et fiable pour challenger les plans d'affaires communiqués par les candidats au titre de l'annexe 9. Les données historiques (2020 et 2021) ayant été affectées par la pandémie de Covid19, et le prévisionnel 2022 communiqué ne semblant pas suffisamment fiabilisé car présentant certaines incohérences (existence de recettes autos dans le périmètre SIEG, existence de recettes et de charges de mise à disposition des espaces n'existant pas dans l'annexe 9 transmise aux candidats, etc.), la solution retenue pour l'analyse du sous-critère 2 a été de se référer aux estimations 2023-2030 préparées par le Consultant sur la base d'entretiens conduit avec l'OTC afin de définir au mieux un plan d'affaires prévisionnel sur la durée des DSP. C'est donc sur cette base que les comparaisons avec les offres des candidats ont pu être faites.

Le candidat ne propose pas de créer une SPV dans le cadre du contrat de DSP. Ainsi, aucun bilan propre n'est disponible, et seule une vision des comptes analytiques est ici présentée.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

1. Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 194,2 M€. Cela correspond à une moyenne annuelle de 24,3 M€, soit 11,1 M€ de plus que la compensation estimée au titre de l'exercice 2022 pour ce même lot (+84,1%).

Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation estimée au titre de l'exercice 2022.

En M€	Prévisionnel 2022	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	5,7	9,6	+3,9	+69,0%
Compensation carburant	5,1	13,0	+7,9	+155,9%
Compensation investissement	2,4	1,7	-0,8	-30,8%
Compensation totale	13,2	24,3	+11,1	+84,1%

La hausse globale de la compensation s'explique par plusieurs facteurs :

- La compensation liée à l'exploitation proposée est supérieure de 69,0% à la compensation d'exploitation estimée pour 2022. Cela s'explique par l'estimation à la hausse de certains postes de charges par le candidat : par rapport au modèle prévisionnel et sur la durée totale du contrat, les charges de manutention augmentent de 1,9 M€ (+5,2%), les frais de ports de 1,7 M€ (+13,4%), les approvisionnements de 4,0 M€ (+87,7%) et la maintenance et l'entretien de 14,4 M€ (+67,4%). Le détail des charges prévisionnelles est donné dans le sous-critère 2.
- La compensation liée au carburant proposée est supérieure de 155,9% à la compensation carburant estimée pour 2022. Cela s'explique par une hausse des prix du carburant et par un mix de carburants choisis par le candidat plus coûteux.
- Enfin, la compensation liée à l'investissement proposée est 30,8% inférieure à l'estimation pour 2022.

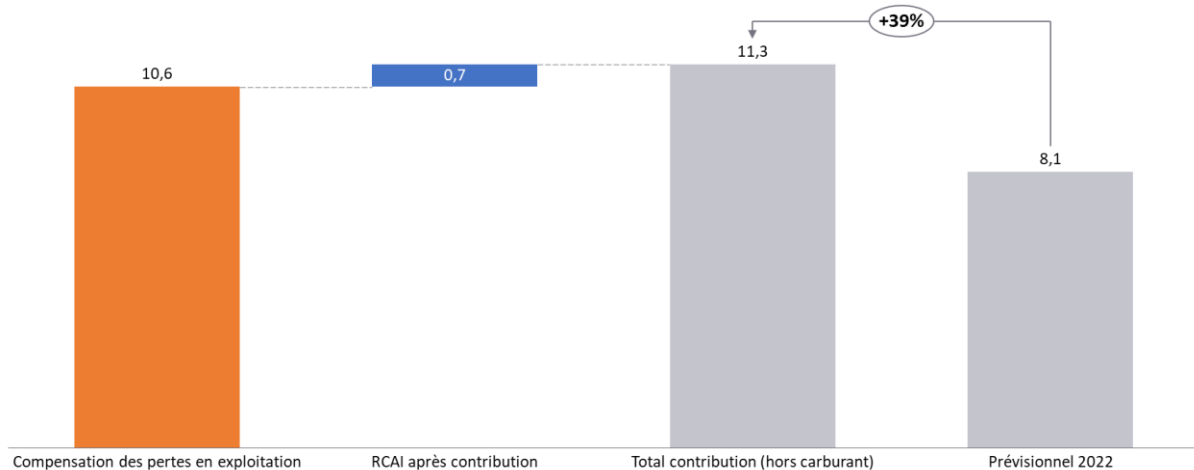
Les montants de compensation annuels demandés par le candidat sur la période ne sont pas linéaires ; le tableau suivant présente leur évolution :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Moyenne annuelle
Compensation exploitation	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6
Compensation carburant	11,6	13,6	11,1	11,5	14,8	13,9	13,8	13,8	13,0
Compensation investissement	3,0	1,3	1,1	3,1	1,1	1,4	1,2	1,2	1,7
Compensation totale	24,1	24,5	21,8	24,1	25,5	25,0	24,6	24,6	24,3

La compensation totale varie donc légèrement sur la période 2023-2030, pour les raisons suivantes :

- La compensation liée au carburant varie au cours de la période, sans qu'un lien puisse être établi a priori avec les navires utilisés. Cette évolution devra être explicitée par le candidat.
- La compensation liée à l'investissement varie également : elle est élevée (3,0 M€) en 2023 en raison de l'affrètement du navire A Nepita et de la mise à disposition du navire Jean Nicoli sur cette ligne, puis présente un pic en 2026 lié à une hausse sur cet exercice des coûts de mise à disposition des navires, a priori parce que le navire Jean Nicoli présente un coût de mise à disposition plus onéreux que le navire Méditerranée utilisé les années précédentes.
- La compensation liée à l'exploitation est constante sur la période.

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 10,6 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,7 M€, soit 5,9% de la compensation (hors carburant) demandée.** Avec un chiffre d'affaires SIEG moyen sur la période de 7,0 M€, cela correspond à une marge d'exploitation de 9,4%.

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – Corsica Linea :

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.

Les composantes de la compensation liées à l'exploitation et au carburant portent cette hausse : respectivement +69,0% et +155,9%.

Le montant de compensation demandé par Corsica Linea est donc très insatisfaisant, car largement supérieur au montant prévisionnel 2022. Si une partie de cette augmentation se justifie (augmentation du prix du carburant, nouvelles normes écologiques en matière de carburants), des explications plus fines de la part du candidat sont attendues concernant la hausse globale observée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car présentant un niveau de compensation très largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+84,1%) sans pour autant que le niveau de justification d'une telle augmentation soit suffisamment détaillé.

2. Sous critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'offre du candidat appelle les points de vigilance suivants, constituant autant de points à éclairer en phase de négociation :

- Le compte de résultat prévisionnel du candidat est équilibré, en grande partie grâce au niveau de compensation très élevé demandé par le candidat (voir sous-critère 1) : il présente un bénéfice de 14,2 M€ sur la période 2023 - 2030

Le compte de résultat prévisionnel hors carburant est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Recettes périmètre SIEG	7,8	6,9	6,9	6,9	6,9	6,9
Recettes hors périmètre SIEG	11,5	11,4	11,3	11,3	11,2	11,2
Autres Recettes	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
Total Recettes	21,5	20,6	20,4	20,4	20,3	20,3
Total coûts de personnel	(9,3)	(9,5)	(9,4)	(9,3)	(9,3)	(9,3)
Total frais commerciaux	(2,0)	(1,9)	(1,9)	(1,9)	(1,9)	(1,9)
Total charges d'exploitation	(17,2)	(15,5)	(15,4)	(16,7)	(15,8)	(14,8)
EBE / EBITDA - avant contribution	(7,0)	(6,3)	(6,4)	(7,6)	(6,7)	(5,7)
Coût de mise à disposition des navires	(4,1)	(2,3)	(1,9)	(5,4)	(1,9)	(2,5)
Coût d'affrètement des navires	(1,0)	-	-	-	-	-
RÉS EXPLOIT / EBIT - avant contribution	(12,1)	(8,6)	(8,3)	(12,9)	(8,6)	(8,2)
RCAI - avant contribution	(12,1)	(8,6)	(8,3)	(12,9)	(8,6)	(8,2)
Total contribution	12,5	10,9	10,7	12,7	10,7	11,0
RCAI - après contribution	0,4	2,3	2,4	(0,3)	2,1	2,8

Le tableau suivant présente quelques ratios par traversée (charges, revenus et coûts de mise à disposition/d'affrètement), par passager (recettes/passager) et par unité de fret (recettes/mètre linéaire) et donne une comparaison avec ces mêmes ratios issus des estimations.

Sur 2023-2030	Modèle prévisionnel	Corsica Linea	
	Montant	Montant	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Nombre de passagers	808 960	798 944	-1,2%
Nombre de mètres linéaires de fret (en ml)	1 750 800	1 781 425	+1,7%
Nombre d'autos-passagers	300 603	398 220	+32,5%
Charges par traversée (en K€)	77,28	86,50	+11,9%

Revenus par traversée (en K€)	61,98	65,55	+5,8%
Coûts de mise à disposition/d'affrètement par traversée (en K€)	8,21	9,31	+13,3%
Recettes par passager (en €)	57	67	+16,3%
Recettes par mètre linéaire de fret (en €)	41	35	-12,6%
Recettes par auto-passager (€)	66	76	+14,2%

Il apparait que les estimations du nombre de traversées du candidat et de l'OTC sont similaires sur la période 2023-2030.

L'analyse qui suit permettra d'explicitier et de mettre en perspective avec les résultats économiques prévus les principales variations observées sur ce tableau.

- Le candidat n'a pas par ailleurs communiqué de bilan comme le stipulait le guide de rédaction des offres au plan financier.

Il n'a donc pas été possible d'apprécier les principaux postes tels que les biens, les capitaux propres, la politique de financement ; limitant les capacités d'analyse sur la robustesse et cohérence de l'offre proposée. Il conviendra de demander au candidat des compléments d'informations.

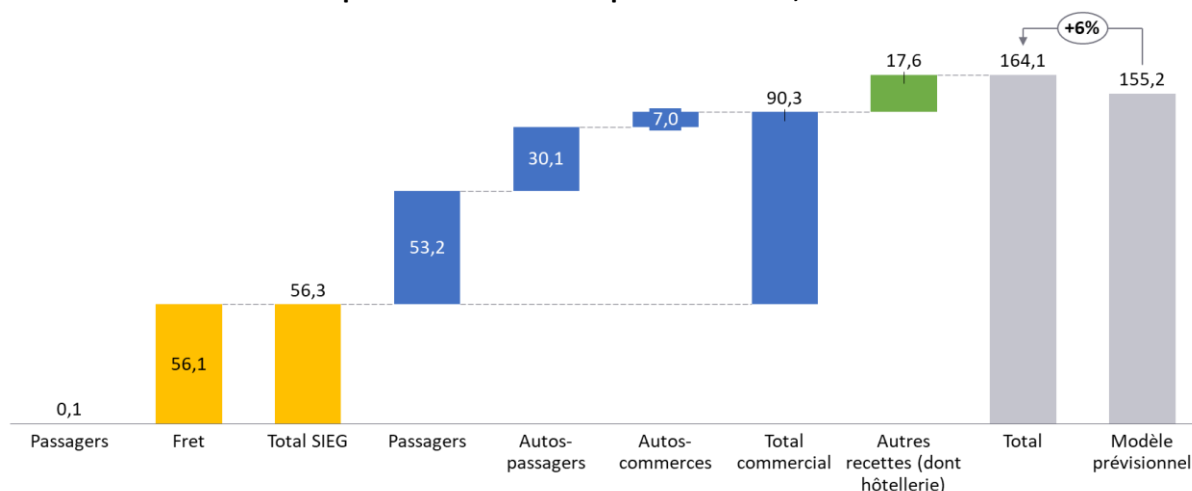
A noter que l'absence de constitution d'une société dédiée peut expliquer la difficulté à identifier un bilan (du fait de l'absence de capitaux propres injectés dans le contrat).

- Les clés d'imputation choisies par le candidat entre les périmètres SIEG et commercial ne sont pas justifiées, alors même qu'elles impactent directement l'équilibre économique ainsi que le calcul de la compensation demandée.

- Les recettes prévues par le candidat sont légèrement supérieures au niveau attendu, une augmentation qui se situe notamment au niveau des autos-passagers.

Les recettes présentées par le candidat relèvent de deux périmètres distincts : le périmètre SIEG et le périmètre commercial. Le total des recettes prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 164,1 M€, soit 5,7% de plus que le total des recettes estimé dans le modèle prévisionnel. Les recettes présentées par Corsica Linea sont réparties comme suit.

Répartition des recettes prévisionnelles, en M€ :



Les recettes SIEG représentent donc 34,3% du total des recettes prévisionnelles, et les recettes commerciales 55,0%. Les autres recettes sont réparties par Corsica Linea selon une clé d'imputation correspondant à 100% de commercial.

Le surplus de recettes prévisionnelles présenté par le candidat par rapport aux estimations s'explique par :

- Un nombre d'autos-passagers plus important (+32,5%) couplé à des recettes par auto-passager également plus importantes (+14,2%) ;
- Des recettes par passager plus importantes (+16,3%) malgré un nombre de passagers légèrement inférieur (-1,2%) ;
- Ces surplus sont en partie compensés par des recettes par mètre linéaire de fret inférieures (-12,6%) malgré un volume de fret légèrement supérieur (+1,7%).

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de recettes prévu par le candidat.

- a) Les recettes liées au transport de passagers (dont autos-passagers) sont largement supérieures au niveau attendu, en raison notamment de recettes par passager et par auto-passager attendues plus hautes que les prévisions.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	0,2	0,1	-57,0	-29,3%
dont PAX médicaux	0,2	0,1	-57,0	-29,3%
Commercial	66,1	83,3	+17,2	+26,0%
dont passagers	46,2	53,2	+7,0	+15,1%
dont autos-passagers	19,9	30,1	+10,2	+51,3%
Total	66,3	83,4	+17,1	+25,8%

Corsica Linea prévoit des recettes liées au transport de passagers de 83,4 M€ sur la période 2023-2030, soit 25,8% de plus qu'estimé. Cette hausse des recettes passager par rapport aux estimations s'explique en grande partie par les effets volume et prix combinés sur les autos-passagers, ainsi que par le volume plus important de passagers que le candidat prévoit de transporter.

- b) Les recettes liées au fret sont inférieures au niveau attendu. Cela s'explique notamment par des recettes par mètre linéaire transporté inférieur au montant prévu.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	70,4	56,1	-14,2	-20,2%
dont mètres linéaires fret tracté	-	9,4	-	-
dont mètres linéaires fret non tracté	-	46,8	-	-
Commercial	0,6	7,0	+6,4	+1021,3%
dont autos-commerces	0,6	7,0	+6,4	+1021,3%
Total	71,0	63,1	-7,9	-11,1%

Corsica Linea prévoit des recettes liées au fret de 63,1 M€ sur la période 2023-2030, soit 11,1% de moins qu'estimé.

Les importantes variations présentées ci-dessus devront faire l'objet de réponses additionnelles de la part du candidat, en particulier sur les raisons d'une revue à la baisse des revenus fret de -20,2% (-14,2M€ au profit d'une variation de plus de 10 fois du niveau de revenus prévu sur le fret commercial (+6,4 M€).

c) Les autres recettes prévues par le candidat sont globalement en ligne avec le niveau attendu.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Hôtellerie	14,7	14,4	-0,3	-1,9%
Autres	3,3	3,2	-0,1	-1,9%
Total	17,9	17,6	-0,3	-1,9%

Corsica Linea prévoit un montant de 17,6 M€ pour ses autres recettes sur la période 2023-2030, soit à peu près en ligne avec les estimations du modèle prévisionnel (-1,9%).

II. Les charges prévisionnelles prévues par le candidat sont plus élevées que le niveau attendu, sans que cette hausse ne puisse entièrement s'expliquer par le surplus de recettes espéré par le candidat.

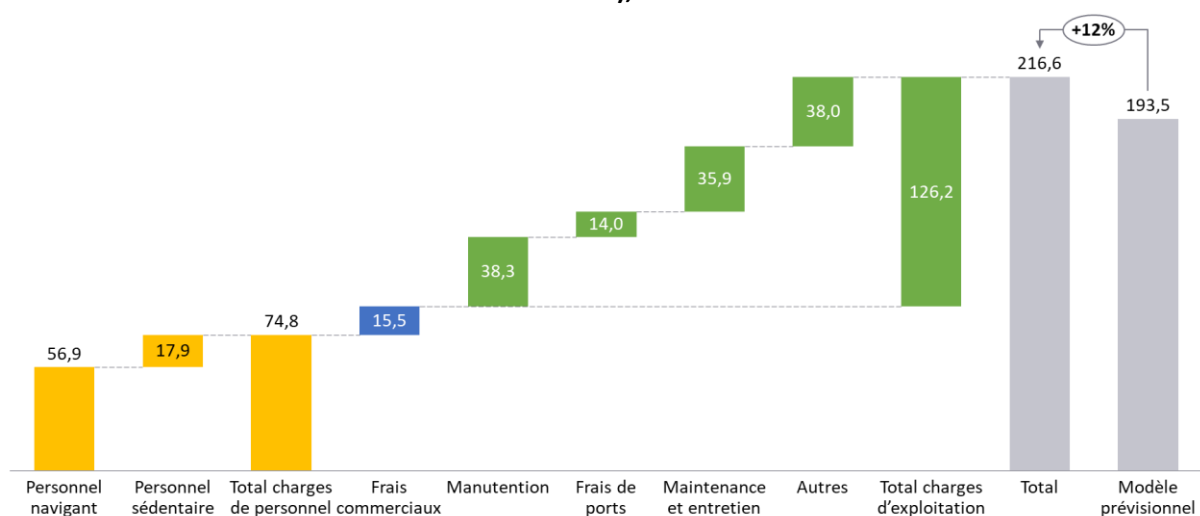
Les charges présentées par le candidat sont réparties selon les mêmes périmètres (SIEG et commercial), mais selon des clés d'imputation précisées dans le tableau ci-dessous.

Type de charges	Clé d'imputation retenue par Corsica Linea	
	SIEG	Commercial
Personnel navigant	58%	42%
Personnel sédentaire (à terre)	58%	42%
Frais commerciaux passagers	0%	100%
Frais commerciaux autos	0%	100%
Frais commerciaux fret	90%	10%
Manutention	90%	10%
Frais de ports	58%	42%
Entretien passagers	0%	100%
Vivres (à commercialiser)	0%	100%
Vivres pour l'équipage	58%	42%
Approvisionnements	58%	42%
Communication	0%	100%
Assurances	58%	42%
Informatique	58%	42%
Impôts et taxes	58%	42%

Frais de structure société délégataire	58%	42%
Maintenance et entretien	58%	42%
Coût de mise à disposition des navires	58%	42%
Coût d'affrètement des navires	58%	42%

Le total des charges (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires) prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 216,6 M€, soit 11,9% de plus que le total des charges estimé dans le modèle prévisionnel. Les charges présentées par Corsica Linea sont réparties comme suit.

Répartition des charges prévisionnelles (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires), en M€ :



Les charges de personnel représentent donc 34,5% du total des charges, les frais commerciaux 7,2%, et les charges d'exploitation 58,3%.

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de charges prévu par le candidat.

- a) Les charges de personnel sont globalement en ligne avec les estimations, malgré une légère hausse qui peut s'expliquer par les volumes plus importants que le candidat souhaite transporter.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Personnel navigant	54,4	56,9	+2,6	+4,7%
Personnel sédentaire (à terre)	18,0	17,9	-0,1	-0,6%
Total	72,4	74,8	+2,5	+3,4%

Corsica Linea prévoit des charges de personnel de 74,8 M€ sur la période 2023-2030, soit à peu près en ligne avec les estimations (+3,4%).

- b) Les frais commerciaux prévus par le candidat sont inférieurs aux prévisions, sans que cette baisse ne soit justifiée.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Frais commerciaux passagers	10,0	8,0	-2,0	-19,7%
Frais commerciaux autos	3,3	4,0	+0,7	+20,4%
Frais commerciaux fret	5,4	4,0	-1,4	-26,6%
Total	18,7	16,0	-2,7	-14,6%

Corsica Linea prévoit des frais commerciaux de 16,0 M€ sur la période 2023-2030, soit 14,6% de moins (-2,7 M€) qu'estimé.

- c) Les charges d'exploitation prévues par le candidat sont largement supérieures au niveau attendu, en raison notamment d'un fort surplus sur les postes de frais de ports, de vivres pour l'équipage, d'approvisionnements et de maintenance et d'entretien.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Manutention	36,4	38,3	+1,9	+5,2%
Frais de ports	12,3	14,0	+1,7	+13,4%
Entretien passagers	2,4	2,4	-0,0	-1,5%
Vivres (à commercialiser)	5,1	4,0	-1,1	-21,0%
Vivres pour l'équipage	1,7	2,8	+1,2	+69,1%
Approvisionnements	4,6	8,6	+4,0	+87,7%
Communication	2,9	1,5	-1,4	-48,4%
Assurances	3,0	3,6	+0,6	+21,5%
Informatique	2,6	3,0	+0,4	+14,0%
Impôts et taxes	1,8	2,0	+0,2	+9,1%
Frais de structure société délégataire	8,1	10,0	+1,9	+24,1%
Maintenance et entretien	21,4	35,9	+14,4	+67,4%
Total	102,4	126,2	+23,8	+23,2%

Corsica Linea prévoit des charges d'exploitation de 126,2 M€ sur la période 2023-2030, soit 23,2% de plus qu'estimé.

Les coûts variables sont globalement cohérents avec les volumes de passagers et de fret prévus par le candidat, à l'exception des approvisionnements (+87,7%, soit +4,0 M€) et des vivres pour l'équipage (+69,1%, soit +1,2 M€), pour lesquels une explication plus poussée est à demander. Concernant les approvisionnements, une partie du surplus observé peut s'expliquer par les prix à la hausse des matières premières et par une flotte vieillissante entraînant un coût supplémentaire.

De même, l'important surplus au niveau des coûts de maintenance et d'entretien (+67,4%, soit +14,4 M€) est à expliquer par le candidat. Si une partie de l'augmentation s'explique par la tendance haussière sur le marché de la maintenance navale (entre +20% et +30% entre fin 2020 et 2022) en raison de prix de l'énergie, des matières premières et de la main d'œuvre à la hausse, le surplus observé reste très important et nécessite une justification.

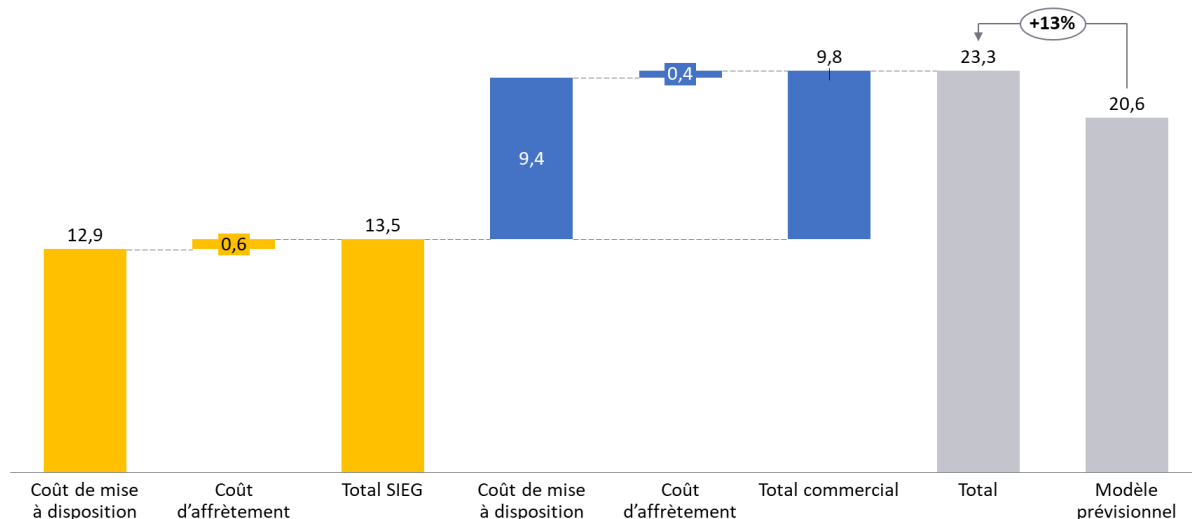
- III. Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévus par le candidat sont légèrement supérieurs au niveau attendu. Cette hausse relativement maîtrisée s'explique en partie par le choix du candidat d'effectuer la grande majorité des traversées avec des navires en propriété, moins onéreux que des navires affrétés.

Le total des coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 23,3 M€, soit 13,1% de plus qu'estimé. Les coûts de mise à disposition représentent 95,7% du total, quand les coûts d'affrètement en représentent donc 4,3%. Comme illustré par le tableau suivant, 98,1% des traversées sur la période 2023-2029 sont réalisées avec des navires en propriété, et 1,9% avec des navires affrétés, d'où la répartition des coûts susmentionnée.

En nombre de traversées	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total sur la période	En % du nombre de traversées total
Navires en propriété	135	157	157	156	157	156	157	1075	98,1%
Danièle Casanova	18	0	0	0	0	0	0	18	1,6%
Méditerranée	0	106	118	0	118	98	111	551	50,3%
Jean Nicoli	117	51	39	156	39	58	46	506	46,2%
Navires affrétés	21	0	0	0	0	0	0	21	1,9%
A Nepita	21	0	0	0	0	0	0	21	1,9%

Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires sont imputés sur les comptes SIEG et commercial selon les clés d'imputation retenues par Corsica Linea : 58% pour le SIEG et 42% pour le commercial. La répartition est donc la suivante :

Répartition des coûts de mise à disposition et coût d'affrètement des navires, en M€ :



Enfin, l'absence de données détaillées sur l'assiette de coût des navires pourrait engendrer des difficultés dans l'analyse des clauses relatives au rachat des navires tel que le prévoit le contrat qui prévoit notamment de tenir d'un prix minoré des contributions publiques mobilisées sur le contrat.

IV. Synthèse et analyse du résultat d'exploitation

Le tableau suivant présente l'agrégation des RCAI SIEG et commercial prévus :

Sur 2023-2030, en M€	Corsica Linea
RCAI SIEG (avant compensation)	(84,7)
Compensation (hors carburant)	90,0
RCAI SIEG (après compensation)	5,3
RCAI Commercial	9,0
RCAI total	14,2

Comme explicité précédemment (voir sous-critère 1), la compensation liée à l'exploitation et à l'investissement permet à Corsica Linea de dégager un RCAI pour la partie SIEG de 5,3 M€ sur la période 2023-2030.

Les recettes de la partie commerciale ainsi que les clés d'imputation choisies par le candidat lui permettent de réaliser un RCAI commercial de 9,0 M€.

Le RCAI global est donc de 14,2 M€ sur la période 2023-2030.

V. Analyse des flux de trésorerie

Le tableau de flux de trésorerie résultant du plan d'affaires de Corsica Linea est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Excédent Brut d'Exploitation	(7,0)	(6,3)	(6,4)	(7,6)	(6,7)	(5,7)	(6,3)	(6,4)
Coût d'affrètement des navires	(1,0)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Variation BFR	(3,1)	(3,2)	(3,0)	(3,6)	(2,8)	(3,7)	(3,2)	(3,1)
Variation BFR liée à la compensation DSP	(2,3)	0,0	(0,3)	0,0	(0,0)	(0,1)	0,4	0,0
Flux net de trésorerie liés à l'exploitation	(13,5)	(9,5)	(9,7)	(11,1)	(9,5)	(9,5)	(9,0)	(9,5)
Compensation exploitation	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6
Compensation investissement	3,0	1,3	1,1	3,1	1,1	1,4	1,2	1,2
Variation de trésorerie	(0,9)	1,4	1,0	1,5	1,2	1,5	1,8	1,3
Trésorerie d'ouverture	0,0	(0,9)	0,4	1,4	2,9	4,1	5,6	7,4
Trésorerie de clôture	(0,9)	0,4	1,4	2,9	4,1	5,6	7,4	8,7

Tel que présenté précédemment, il apparaît que l'activité dans son ensemble est excédentaire, grâce aux excédents cumulés sur les volets SIEG et commercial. La variation de trésorerie sur l'ensemble de la période 2023-2030 est de 8,7 M€, malgré une trésorerie négative en clôture de 2023.

Plusieurs points ressortent du tableau de flux de trésorerie ci-dessus :

- Les variations de l'EBE observées sont majoritairement dues à des variations des charges, et en particulier les charges de maintenance et d'entretien.
- L'augmentation observée de la compensation investissement en 2026 correspond à la mise à disposition du navire Jean Nicoli (à partir d'octobre 2025).

Conclusion critère 2 sous-critère 2 – Corsica Linea :

Les revenus d'exploitation, les charges d'exploitation (en particulier la maintenance et l'entretien) et les coûts de mise à disposition/d'affrètement prévus par le candidat sont tous légèrement supérieurs aux estimations (respectivement +5,7%, +11,9% et +13,1%).

La compensation importante demandée par le candidat (voir sous-critère 1) permet de dégager un bénéfice sur le volet SIEG de 5,3 M€ sur la période 2023-2030. L'activité commerciale est également excédentaire (9,0 M€ sur la période), ce qui se traduit par un RCAI global de 14,2 M€ sur la période 2023-2030.

Dans son ensemble, le modèle économique présenté par le candidat présente une cohérence et permet de pérenniser l'activité. Il faut néanmoins souligner que la compensation importante demandée est un facteur décisif dans la tenue de ce modèle économique.

De plus, les évolutions importantes relevées au niveau des charges d'approvisionnement, de vivres pour l'équipage et de maintenance et entretien sont des points de vigilance à expliquer par le candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée moyennement satisfaisante car, bien que présentant un RCAI global de 14,2 M€ sur l'ensemble des années de la DSP, le niveau de compensation demandé reste très important (+84,1% vs. montant de compensation global prévisionnel 2022). Par ailleurs, certaines variations importantes au niveau des charges d'exploitations (approvisionnement, vivres pour équipage, maintenance et entretien) restent à expliciter par le candidat afin de s'assurer de la cohérence des résultats présentés.

Conclusion générale critère 2 – Corsica Linea :

Points forts :

- Compensation pour investissements 30,8% inférieur au niveau du prévisionnel 2022 ;
- Recettes prévisionnelles en légère hausse (+5,7%) en comparaison avec les estimations réalisées ;
- optimisation du nombre d'autos passagers (+32,5%) transportés et nombre de passagers et de mètres linéaires en ligne avec les estimations.
- RCAI global de 14,2M€ (dont RCAI commercial de 9 M€)

Points faibles :

- 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.
- La compensation liée à l'exploitation et au carburant porte cette hausse : respectivement +69,0% et +155,9%.
- 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.

Appréciation globale : L'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car, malgré un niveau de RCAI global positif de 14,2 M€ :

- elle présente un niveau de compensation largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+84,1%) ;
- 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 de charges d'exploitations d'approvisionnement, de vivres pour équipage et de maintenance et entretien.

Enfin ces importantes variations restent insuffisamment détaillées par le candidat.

Critère 3 du règlement de la consultation – Responsabilité sociale de l’entreprise (RSE)

Au titre de ce critère, le candidat doit présenter ses actions et son niveau d’engagement ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.

Le candidat Corsica Linéa propose plusieurs mécanismes visant à mettre en place une **gouvernance responsable** en se présentant comme une **entreprise à mission** en proposant un contrat avec la Collectivité de Corse et l’Office des Transports de Corse. Les différentes actions mises en œuvre par le candidat doivent lui permettre de mettre en place une gouvernance plus responsable intégrant ainsi ses cocontractants, mais également ses salariés désignés comme étant des « parties prenantes » :

- Réduction des émissions de CO2 passe par :
- Un deuxième navire GNL en 2025,
- Électrification à quai de 1 navire supplémentaire,
- Investissements technologiques sur les navires de la flotte existante,
- Approvisionnement de deux navires avec du Bio-GNL,
- Projet de propulsion au e-méthanol et incorporation de biodiesel ;

Le candidat met en place de multiples outils lui permettant de **respecter les droits des personnes** notamment de ses collaborateurs par l’intermédiaire d’attestations RGPD (attestation de respect EY), procédures de déclaration d’alerte professionnelle et de prévention de discriminations ou harcèlement.

La valorisation du capital humain est également traitée par le candidat qui propose la mise en place d’une politique RH qualifiée d’« innovante » allant des possibilités de mobilités internes, enquêtes de satisfaction au déploiement du télétravail. Le candidat s’inscrit dans une volonté de favoriser l’économie Corse passant par le recrutement de résidents. Afin de favoriser le bien-être au travail, le candidat dispose d’espace de travail collaboratif permettant de concilier cohésion sociale et individualité.

Le volet dialogue social est développé par le candidat qui énumère une liste d’accords sociaux. Corsica Linéa expose ses 8 règles d’or visant à assurer la sécurité et la santé de son personnel (suivi psychologique et aide aux addictions). Le développement des compétences du personnel est également traité (formations, partenariats avec l’enseignement supérieur en Corse). La rémunération des collaborateurs est basée sur un barème pour le personnel navigant et sur la convention collective pour les sédentaires.

Concernant la **qualité environnementale**, le candidat propose plusieurs solutions afin de ces émissions de CO2 notamment :

Navire	Puissance	Combustible	SCR	Scrubber	Filtre	LNG	BWT	Vitesse	Consommation	EEDI	CII
Corsica Linéa											
Vizzavona	5 760	HFO	Oui	Oui				21,5 / 16,5	3,72 / 2,28	28	17,4
A Nepita	11 520	HFO	Non	Oui				21 / 17	3,6 / 2,72	25,4	19,2
Pascal Paoli	9 450	HFO	Non	A faire				25 / 19	6,5 / 3,6	25,6	14,9
A Galeotta	11 700	LNG	Non			X		23 / 19	3,4 / 2,78	?	11

Paglia Orba	4 930	HFO	Non	Non		20 / 17,5	3,25 / 2,38	32,5	16
Jean Nicoli	11 120	HFO	Non	Non		24 / 21	5,6 / 4,03	29,8	19,6
Monte d'Oro	3 700	HFO	Non	Non		19 / 16	2,3 / 1,73	36,7	18,4
Danièle	9 450	HFO	Non	Non		24 / 22	6,36 / 5,08	31,8	16,9
Casanova Méditerranée	8 942	HFO	Non	Non		24 / 20,5	5,7 / 3,86	32,5	21,1

Concernant les Combustibles :

A l'exception du navire « A Galeotta » armé par Corsica Linea, l'ensemble des navires proposés fonction au fuel lourd (HFO ou Heavy Fuel Oil). En fonction des choix de l'armateur, du prix des combustibles et des disponibilités au soutage, l'approvisionnement en HFO peut être à faible teneur de soufre (LS pour Low sulfure) ou à haute teneur de soufre (HS pour High sulfure).

Le 78ème Comité de protection du milieu marin de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a approuvé, le 10 juin 2022, la création d'une zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules (zone SECA) qui s'étendra sur toute la Méditerranée dès 2025.

La création de cette zone entraîne l'obligation pour tous les navires qui entreront en Méditerranée d'utiliser un combustible dont la teneur en soufre ne dépasse pas les 0,1% en masse, soit un fuel 5 fois moins polluant que la norme internationale dans les zones hors SECA. Elle entrera en vigueur juridiquement en 2024 pour être effective en 2025 après une adoption au prochain Comité de décembre 2022, et un délai légal incompressible prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). En alternative, les navires qui continueront à fonctionner au HSHFO devront être équipés de « scrubber » (système de lavage des gaz d'échappement).

Une partie seulement des navires proposés et fonctionnant au HSHFO sont équipés de scrubbers.

Le principe de fonctionnement des scrubbers peut être en boucle ouverte (rejet des résidus de lavage à la mer) ou en boucle fermée (débarquement à terre des résidus de lavage à la mer).

A compter du 1^{er} janvier 2022, les rejets dans le milieu marin, d'effluents provenant des systèmes de réduction des émissions fonctionnant en boucle ouverte sont interdits à moins de 3 miles marins de la terre la plus proche dans les eaux sous juridiction française.

A court terme, les scrubbers à boucle ouverte seront très probablement proscrits dans certaines zones.

Concernant Nox : Les prescriptions relatives au contrôle des émissions de NOx s'appliquent aux moteurs diesel marins installés d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW hormis ceux utilisés uniquement en cas d'urgence quel que soit le tonnage du navire à bord duquel de tels moteurs sont installés dans les mêmes zones que les zones SECA.

La valeur d'émission en NOx d'un moteur diesel doit être déterminée dans le cas des limites des niveaux II et III fixés en 2008, en fonction de la date de première mise en service du navire. La plupart des moteurs du niveau I ont été certifiés conformes à la version antérieure de 1997 du Code technique

sur les Nox et les certificats délivrés demeurent encore valables pendant la durée de vie desdits moteurs.

Le niveau II s'applique à partir du 1er janvier 2011 et le niveau III s'applique à partir du 1er janvier 2016.

Jusqu'au niveau II, un réglage des moteurs installés au neuvage permet d'atteindre les niveaux requis. A partir du niveau III, l'installation du système de traitement des gaz d'échappement SCR (Selective Catalytic Reduction) s'impose.

L'ensemble des navires proposés (à l'exception du A Galeotta) ayant été mis en service avant 2016, l'installation de SCR n'est pas nécessaire (sauf en cas de remotorisation ou d'une démarche volontaire de l'armateur, comme cela a été le cas pour le Vizzavona, exploité préalablement en Baltique où les armateurs ont engagé très largement en amont des contraintes réglementaires des travaux afin d'améliorer les performances environnementales des navires).

Filtre à particules : La résolution MEPC.340(77) introduits de nouvelles recommandations pour les systèmes d'épuration des gaz d'échappement. Cette résolution n'est pas encore diffusée à ce jour. Certains armateurs ont néanmoins engagé des travaux pour installer des filtres à particules en particulier sur les navires non équipés de scrubbers (qui font déjà partiellement office de filtre)

Indice de performance énergétique :

- EEDI / EEXI

L'indice EEXI s'applique aux navires existants d'une jauge supérieure à 400, à compter du premier renouvellement du certificat IAPP après le 1 janvier 2023. La valeur d'EEXI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence, sur le même principe que l'EEDI.

La valeur de référence de l'EEXI est calculée à partir de la valeur de référence de l'EEDI. Contrairement à l'EEDI, il n'est pas prévu de durcissement des contraintes pour l'EEXI en 2025.

L'indice EEDI s'applique aux navires neufs d'une jauge supérieure à 400. La valeur d'EEDI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence.

L'EEDI évalue la capacité d'un navire à transporter une cargaison en utilisant le minimum de combustible.

La valeur EEDI requise évolue en fonction du type et de la capacité de transport du navire. Cette valeur évolue également dans le temps. A partir du 01 janvier 2025, la valeur requise EEDI pour les navires ROPAX deviendra plus contraignante.

- CII

Contrairement aux indices EEDI et EEXI qui sont calculés une fois, afin d'évaluer les performances environnementales théoriques d'un navire, l'index CII est calculé tous les ans sur la base des consommations et distances parcourues. Cet index concerne les navires de jauge brute supérieure à 5000. Le calcul de l'indice CII est obligatoire à compter de 2023.

En fonction du résultat, le navire se verra attribuer une note : A, B, C, D ou E (A étant la meilleure, E la moins bonne). La note minimale à atteindre est C. Si un navire se voit attribuer la note D pendant 3 années consécutives ou la note E, un plan d'action devra être soumis à l'Administration afin de présenter les mesures correctives dans le but d'atteindre la note C.

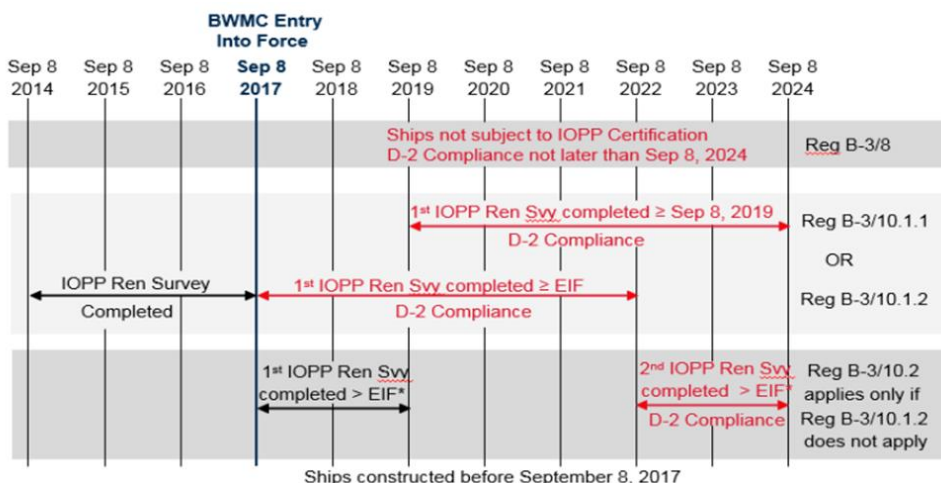
- L'indice CII est intégré au manuel SEEMP.

Les valeurs d'indice deviennent plus contraignantes au cours du temps. Le tableau ci-dessous reprend la diminution annuelle de la valeur de l'indice moyen C :

Année	Réduction indice C par rapport à 2019
2023	5%
2024	7%
2025	9%
2026	11%
2027-2030	A déterminer

Il importera de contrôler l'évolution de l'indice en cours d'exécution de la DSP.

Traitement des eaux de ballast : La convention BWM s'applique, sauf disposition contraire, à tout navire pénétrant ou naviguant dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction françaises. Pour les navires construits avant 2017, la date d'application de la règle D-2 (traitement des eaux de ballast) s'échelonne en fonction de la date de renouvellement du certificat IOPP :



Pour les navires construits après 2017, la règle D-2 s'impose dès la livraison.

Cette capacité technique n'a pas été documenté par les candidats et devra faire l'objet d'une clarification.

Néanmoins, la conformité étant vérifiées par l'autorité du pavillon, nous n'identifions pas de risque de non-conformité sur ce point.

Branchement quai : Il n'existe aucune contrainte réglementaire imposant aux navires de disposer d'un branchement quai.

De plus, les ports de commerces ne sont pas tous équipés pour délivrer les puissances nécessaires pour que les navires de commerce puissent réaliser leurs opérations commerciales.

Améliorations présentées pour les navires proposées

Corsica Linea

Réduction émission de CO2

- Utilisation de bio-carburant : coûts élevés
- Utilisation méthanol : difficultés du mode production
- Optimisation hydrodynamique : carènes et hélices
- Système de récupération chaleur
- Remotorisation ou nouveau navire fonctionnant au LNG
- Installation de système et équipement de traitement des émissions

Application :

- Mise en place de scrubbers sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Mise en place de scrubbers sur le Paglia Orba (2025) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Optimisation hydrodynamique (carènes et hélices) sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,2 M EUR)
- Remotorisation le Jean Nicoli en 2027 (budget affiché 14 M EUR)

Mise en service d'un navire LNG en 2025

Le candidat met également en place des actions visant à prévenir tout acte de corruption active ou passive, garantir les conditions d'une concurrence loyale ;

Le candidat démontre une volonté **d'agir avec responsabilité sur le marché** en prévenant toute forme de corruption (procédure d'évaluation des tiers fournisseurs, clauses anti-corruption), valorisation des démarches responsable de ses fournisseurs en leurs consacrant une page dédiée.

Le candidat met en place des mécanismes permettant **le respect des intérêts des clients et des consommateurs** (commercialisation responsable, tarification transparente) ainsi que leurs sécurités. Enfin, le candidat s'inscrit dans une volonté d'intérêt général en favorisant les territoires d'implantation (utilisation de ressources existantes en Corse, renforcement des partenariats territoriaux, circuits-courts, lien avec plusieurs formations maritimes en Corse). L'intérêt général est également traité par le candidat (accueil de populations ukrainiennes, rapatriement de ressortissants français bloqués à l'étranger, possibilité de faire des dons depuis la plateforme Corsica, mise en avant de l'art corse).

Conclusion critère 3 – Corsica Linéa :

La proposition du candidat est complète et bien développée.

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.

Points forts :

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.

Les pistes d'amélioration présentées et détaillées par le candidat s'inscrivent dans une démarche normale de prolongation de la durée d'exploitation des navires dans un cadre réglementaire qui se renforce progressivement (installation de systèmes de traitement des échappements et/ou remotorisation) et d'optimisation des performances en vue de diminuer les consommations de carburant (amélioration des qualités hydrodynamiques des navires).

Corsica Linea, en adoptant le LNG comme combustible, a engagé une démarche plus volontariste (voir chapitre consacré aux combustibles).

Points faibles :

Au-delà des déclarations d'intention, le candidat ne détaille pas un programme d'essai de technologie non carbonée, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

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

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

Annexe Lot n° 3 – Tableau d'analyse des modifications du projet de contrat

Les principales modifications apportées par le candidat dans le projet de contrat sont les suivantes :

- **Article 10.1** - Introduction de cas de circonstances exceptionnelles ou imprévues présentant un caractère durable. Dans ce cas le Délégué pourra solliciter la résiliation de la convention. Versement d'une indemnité en raison de la résiliation. La rédaction proposée par le candidat est trop large, car on ne sait pas ce qu'est une dégradation substantielle des conditions financières ». Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.2** – Introduction d'une hypothèse de rencontre entre les parties. Mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburant à l'échéance du contrat de couverture carburant conclu par le Délégué pour une durée de 24 mois. A défaut, modification par voie d'avenant. Le mécanisme semble acceptable en droit de l'Union européenne, mais

dépend de l'augmentation de la surcompensation.

Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;

- **Article 10.2** – Création d'un cas de rencontre spécifique concernant les modifications de réglementations environnementales sur l'exécution du service. Le Candidat souhaiterait s'engager dans des projets permettant d'alléger les niveaux d'émission de gaz à effet de serre Si cet ajout est admissible, les modalités devront être discutées en cours de négociations avec le candidat. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 15** – Modification par le candidat de la clause relative au règlement des litiges. L'introduction de ce type de recours pourrait nuire à la bonne exécution du contrat. Il faudra donc échanger sur ce point avec le candidat ;
- **Article 18** – Les navires du Déléataire ne sont ni des biens de retour, ni des biens de reprises. La condition que le changement de propriétaire d'un navire n'est pas conditionné à l'accord du Délégant semble trop large. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations
- **Article 31** – Le candidat souhaite percevoir les recettes liées au transport des passagers résidents corses voyageant pour raison médicale. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 39** – Introduction d'un mécanisme incitatif de gains d'efficience dont la proposition de rédaction est la suivante. Il semble que le mécanisme envisager par le candidat concerne l'indexation de la compensation et non le mécanisme d'efficience. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 43** – Suppression par le candidat du régime des biens de retour/reprise/propres. Ce point devra faire l'objet d'échanges au cours des négociations.
- **Article 49.1** – Modification du régime financier des biens de retour. La modification du candidat devra faire l'objet d'une discussion en cours de négociations car il est nécessaire de bien encadrer les biens juridiquement ;
- **Article 49.2 et article 49.3** – Modification du régime financier des biens de reprise et des biens propres. La modification du candidat est incomplète (le candidat n'incluant pas dans sa proposition la déduction des éventuelles subventions versées par la Collectivité) et devra faire l'objet d'un échange en cours de négociations ;
- **Article 50** – Vente des navires du Déléataire en fin de convention. Ce point devra être discuté en cours de négociations ;

Le candidat ayant apporté un certain nombre de modifications impactant l'exécution de la future convention, ces points devront nécessairement être discutés au cours de négociations et ne sont pas admissibles en l'état.

IV.3.2. Candidat n° 2 – La Méridionale

Critère 1 du règlement de la consultation - Valeur Technique des Offres

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l’outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Le sous-critère est analysé eu égard à l’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).

➤ Présentation de l’outil naval

La Méridionale présente 4 navires :

- Le Girolata,
- le Pelagos,
- le Kalliste,
- le Piana.

La Méridionale affrète les navires suivants : le Pelagos et le Piana.

Les contrats d’affrètements sont communiqués en annexe 14.

Navire	Type	Année	Pavillon	IMO	Classe	Paris MoU	Propriété
La Méridionale							
Piana	RoPax	2011	FR	9526332	DNV - OK	White	Affrété
Kalliste	RoPax	1993	FR	9050618	BV - OK	White	Propriété
Girolata	RoPax	1995	FR	9088859	BV - OK	White	Propriété
Pelagos	RoPax	1997	FR	9136034	LR - OK	White	Affrété

Pavillon : L'ensemble des navires présentés par le candidat portent le pavillon français.

Classification : L'ensemble des navires sont suivis en classe par des sociétés de classification membre de l'International Association of Classification Societies (IACS), de plus reconnues par les autorités du pavillon français (BV, DNV, RINA).

Tous les navires sont actuellement en classe avec des échéances d'inspection et de renouvellement suivies correctement par le candidat

Port state control : Inspections par le « Port state control » rare. Aucun des navires présentés par les candidats n'a fait l'objet d'une détention dans les 36 derniers mois (statut « white » d'après les conditions de Paris MoU).

Le candidat ne précise pas les codes et conventions dans la documentation technique. Ces éléments conditionnent l'obtention du permis de navigation. Les navires disposant tous de permis de navigation, il est possible de considérer que la condition de la conformité aux codes et convention est remplie.

Concernant l'affectation des navires, les navires présentés **La Méridionale** : Le Pélagos, le Kalliste et Piana sont affectés au lot 3.

➤ Adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires

Concernant la Méridionale :

	Pelagos	Piana	Kalliste	Girolata
Année de livraison	1997	2011	1993	1994
Type	Navire roulier à passagers	Navire roulier à passagers	RoRo Pax	Navire roulier à passagers
Nombre de ponts	3	3	3	4
Nb de moteurs	2	4	4	4
Puissance unitaire (KW)	7 800 Kw	9 600 kw	4 930 KW	7 800 kw
Vitesse (nds)	20,5 nds	23,9 nds	19,5 nds	21,6 nds
Vitesse en mode dégradé (nds)	18 nds	22 nds (3 moteurs) 20 nds (2 moteurs)	16,2 nds (2 moteurs)	19 nds

Les navires disposant d'une vitesse inférieure ou égale à 20 nœuds disposent d'une très faible marge pour effectuer des rotations dans les délais indiqués au titre du sous-critères 2. Ainsi, les navires répondent aux exigences strictes du règlement de consultation mais peuvent en pratique donner lieu à des retards.

Age : Aucun règlement technique ou norme n'impose une durée de vie dans le cadre d'un projet de construction de navire. La contrainte qui guide les concepteurs et les constructeurs de navire est d'ordre économique dans la mesure où l'investissement que représente l'acquisition d'un navire est important ce qui impose une durée d'exploitation suffisamment longue pour que l'investissement soit rentable.

Pour répondre à cette contrainte économique, les concepteurs et les chantiers navals de navires en acier étudient et construisent les navires en considérant une durée de vie minimale de 30 ans à partir de la date de livraison.

La capacité réelle d'un navire à être exploité sur une durée de 30 ans est conditionnée par les conditions d'emploi du navire et donc par l'entretien que l'armateur du navire fera. Dans la mesure où l'entretien est correctement fait, où la structure du navire (suivi par la société de classification), où les

disponibilités de pièces de rechange ne condamne pas des équipements irremplaçables (à coût raisonnable) à bord et si aucune évolution de la réglementation applicable n'impose un retrait du service du navire, il est envisageable d'exploiter un navire jusqu'à 40 ans.

Concernant les caractéristiques des navires de La Méridionale :

Navire	Type	Longueur	Largeur	TE max	Dwt
La Méridionale					
Piana	RoPax	180,00	30,50	7,10	9 187
Kalliste	RoPax	165,25	29,25	6,60	5 942
Girolata	RoPax	177,30	27,00	6,40	5 303
Pelagos	RoPax	186,50	25,60	6,40	7 115

Conclusion critère 1, sous-critère n°1 : Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences réglementaires en vigueur à la date de remise des offres. Le candidat communique ses contrats d'affrètements en annexe 14.

Cependant, les navires mis à disposition par le candidat ne disposent pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport) ou estimées nécessaires (vitesse). C'est notamment le cas du Kalliste.

Toutefois, nous n'identifions pas de non-conformité dans la mesure où il ne s'agit pas d'un unique navire affecté à un lot, le candidat peut en fonction des besoins faire des changements. La documentation technique remise par le candidat ne fait cependant pas état de cette organisation. Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Il faut souligner que, la plupart des réglementations applicables aux navires n'étant pas rétroactives, on relève des différences entre les navires en fonction de leurs âges sans pour autant que ces différences ne soient opposables au candidat.

Le candidat dispose au sein de sa flotte des navires âgés de 30 ans. Même si aucune règle technique n'impose une durée de vie aux navires, l'âge de ces derniers à une incidence en matière d'entretien et de maintenance. Le Kalliste étant un navire âgé de presque 30 ans, son entretien et sa maintenance donneront lieu à des coûts plus importants (idem pour le Girolata).

Appréciation globale : le candidat répond de manière satisfaisante aux exigences de la consultation. Les documents fournis par le candidat sont clairs et synthétiques.

2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux fréquences et horaires au regard des spécifications de l'annexe 1 :

- Fréquences minimales (passagers, convoyeurs, marchandises) : la période creuse dépend de la période de l'année
- Horaires de départ et d'arrivée : Respect des horaires (vitesse / engagement sur horaires)

Concernant les horaires, le candidat propose :

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

Conclusion Critère 1, sous-critère n°2 : L'offre du candidat est conforme au règlement de la consultation concernant les fréquences et les horaires. Le candidat proposant de mobiliser plusieurs navires de sa flotte afin d'assurer la DSP en fonction des besoins.

Le Kalliste ayant une vitesse maximale de 20 nœuds pouvant assimiler un retard sans avoir les capacités de le compenser pendant la traversée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante.

3. Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Le sous-critère 3 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers : 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.

Concernant la Méridionale

Navire	Fret	Fauteuils	Cabines	Lits	PMR
La Méridionale					
Piana	2204	50	213	749	5
Kalliste	2034	49	172	620	5
Girolata	1500	50	195	761	3
Pelagos	2044	34	61	236	2

Le besoin exprimé par la DSP était d'avoir au sein des navires deux cabines PMR et la possibilité d'accueillir six passagers sanitaires.

Le candidat présente des navires qui ne disposent pas tous du nombre de cabines PMR nécessaires pour accueillir l'ensemble des passagers sanitaires demandés (6 personnes) : le Pélagos.

Il est cependant loisible au candidat en fonction du besoin en cabines PMR/ passagers sanitaire de permuter les navires afin de répondre au besoin. Rien dans la documentation technique remise par le candidat n'envisage cette réorganisation.

Ceci implique que certains passagers sanitaires soient accueillis dans des cabines normales ce qui est susceptible de représenter un problème pour le cas où l'ensemble des passagers sanitaires sur un même voyage seraient des personnes à mobilité réduite.

Conclusion Critère 1, sous-critère n°3 :

Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences associées à l'accueil de chauffeurs, passagers sanitaires.

**Un des navires proposés ne répond pas aux exigences imposées de deux cabines PMR
Ces éléments peuvent poser une difficulté quant à l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers.**

Cependant, rien n'interdit au candidat de procéder à une réorganisation des bateaux pour satisfaire un besoin ponctuel en cabinet PMR ou passagers sanitaires. Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante.

4. Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Le sous-critère 4 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers :

- 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)

➤ Services aux usagers

Services à bord

Navire	Restaurant	Bar	Magasin	Salle spectacle
La Méridionale				
Piana	540 M2	480 M2	0 m2	A préciser
Kalliste	300 m2	400 m2	0 m2	0 m2
Girolata	450 m2	560 m2	0 m2	150 m2
Pelagos	330 m2	150 m2	0 m2	0 m2

Le candidat présente plusieurs services suivants :

- **Restauration** : brigade préparant à bord l'ensemble des repas. Utilisation de produit de saison ;
- **Service hôtelier** : les navires disposent de cabines allant de 2 à 4 personnes, équipées de télévision et de chaînes gratuites ;
- **Propreté des installations** : vérification des standards de propreté à chaque escale, ensemble des locaux passagers sont nettoyés tous les jours, nettoyages des moquettes, chaises assises, banquettes une fois par mois ;

- **Espaces de loisirs** : salle de cinéma ou télévision en fonction des navires ;
- **Service médical** : commandants des navires et officiers sont formés pour les soins d'urgence. Appui extérieur possible, auprès du Centre de Consultation Médicale
- **Services annexes** : chenil, espace enfant ;
- **Modalités de réservation et d'information des passagers et mesures prises pour éviter les retards** : Réservation possible soit par agence, par téléphone (numéros non surtaxés du lundi au samedi de 8h à 18h), par internet ; par agences de voyages partenaires ;
Informations des passagers : par SMS, réseaux sociaux, pop-up sur la page d'accueil, à bord du navire, appels téléphoniques et si cela est nécessaire par les médias. En cas de retard de plus de 90 minutes, la Méridionale distribue des collations ;
Mesures pour éviter le retard : chargement des navires le plus tôt possible afin de ne pas perdre de temps sur l'heure de départ prévu. Le flux d'embarquement fret n'est pas arrêté lors de l'embarquement voyageur. Les véhicules de frets sont réceptionnés dans une zone particulière au plus près du navire ;
- **Conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite** sur les navires présentés à l'annexe 3 – Outil naval. Chaque navire dispose d'un certificat d'accessibilité pour navire à passagers, valable pour une durée de 3 ans. Les clients peuvent lors de la réservation déclarer leurs déficiences. Les personnes à mobilité réduite doivent indiquer à la Compagnie, la nature, le degré et les besoins d'assistance dans un délai d'au moins 48h avant le début du voyage, afin de faciliter la mise en œuvre de leurs embarquements. La Méridionale prévoit également les modalités d'installations des personnes à mobilité réduite dans les cabines et dans les salons et fauteuils.

Le candidat La Méridionale, fournit un service de restauration et hôteliers conformes aux exigences de la consultation et prenant en compte les possibles disparités financières des candidats. La réservation est possible par internet, téléphones ou agences. L'information des usagers se fait par l'intermédiaire de plusieurs outils dématérialisés. Le candidat met en place plusieurs solutions pour éviter tout retard. Par ailleurs, les conditions d'accueil des personnes à mobilités réduites semblent être personnalisées en fonction de chaque passager grâce à une déclaration 48h avant la traversée.

➤ Services en matière de fret

La clientèle fret du candidat est articulée entre trois éléments fondamentaux

- Gestion de l'offre de place en tenant compte du volume, de la nature des marchandises transportées, des besoins saisonniers du marché ;
 - Entretien de la relation commerciale en proposant des outils complémentaires (portail web fret, terminal corse connecté, portique de mesure, numéro d'appel unique pour joindre les services frets) ;
 - Ecoute du marché en proposant des services répondant à des demandes spécifiques (Zone de Débarquement Prioritaire, offre clémentine en saison, réception anticipée des remorques et des voitures, gardiennage de marchandise, communication web, mail, WhatsApp) ;
- Processus de traitement du fret (notamment les séquences de chargement et de déchargement, les modalités d'information des clients en cas de retard à l'arrivée, la manutention et le branchement des véhicules frigorifiques) ;
 - La gestion dématérialisée du fret (portail web fret, le portique fret, le terminal connecté) ;

- La communication fret (via des infolettres notamment) et les services annexes (zone de débarquement prioritaire).

Le candidat assure une gestion du fret en tenant compte de différents facteurs relatifs au marché. La relation commerciale peut se faire par l'intermédiaire de plusieurs canaux, permet une réception anticipée.

Le traitement du candidat des services fret, est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

➤ Sécurité à bord de l'outil naval

Le candidat développe également les exercices de sécurité à bord des navires avec des exercices « abandon de navires » et des exercices « incendie ». Les embarcations de sauvetage sont mises à l'eau tous les trois mois.

Concernant les consignes de sécurité aux passagers, elles sont affichées dans les cabines. Ce dispositif est également complété par la prise en charge des PMR, la disponibilité des consignes de sécurité en braille et la mise en place d'écrans vidés diffusant des films relatifs à la sécurité.

Enfin, concernant la préparation aux situations d'urgence, mises en place de procédures concernant les incendies, les abandons de navires, la collision avec un autre navire. En cas de situation d'urgence, mise en place d'une cellule de gestion de crise.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conforme aux exigences de la consultation. Les consignes de sécurités sont affichées et rappelées dans le cadre de film relatif à la sécurité. Procédure mise en place en cas de situation d'urgence.

➤ Continuité du service public

Le candidat présente :

- Présentation du plan d'information des usagers en cas de situation perturbée (système d'information « info trafic » avec des « flashes infos » sur le site de La Méridionale, des SMS aux usagers, système d'information individuel et ciblé, alertes en cas de perturbation prévisible du service) ;
 - Perturbations prévisibles : celles pouvant être anticipées avec au moins 48 heures d'avance. 3 niveaux de prévisibilité (Niveau 0 : perturbation annulée, Niveau 1 : risque de perturbation, Niveau 2 : perturbation confirmée) ;
 - Perturbations en cours : constitution d'une cellule de veille chargée de suivre en temps réel l'évolution de la perturbation.
- Les mesures prises pour assurer le service social et solidaire (accord sur la prévention des conflits). Le but de l'accord est d'anticiper les possibles conflits. La Méridionale propose d'élargir le service social et solidaire au port d'Ajaccio afin de permettre une véritable continuité du service. Procédure continuité d'activité : définition des dispositions à prendre afin d'assurer une ou plusieurs traversées en cas de situation de conflit

L'organisation proposée pour assurer la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers est bien détaillée par le candidat.

Conclusion critère 1, sous-critère 4 – La Méridionale : Le candidat présente un ensemble d'éléments permettant de considérer que les conditions du sous-critère 4 relatif à la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers sont remplies.

Les modalités d'information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prises en compte. Les contrôles des embarcations sont fréquents.

Le candidat propose un traitement dématérialisé des unités fret, un processus de traitement détaillé pour optimiser le chargement. L'offre proposée répond aux exigences de la consultation. Le traitement du candidat des services fret est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

L'argumentation du candidat est plus développée pour les particuliers que pour les usagers professionnels.

Le candidat propose une réelle gestion du service fret avec trois éléments fondamentaux (gestion de l'offre de place, services répondant à des demandes spécifiques, mise en place d'outils complémentaire).

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante et les documents fournis à l'appui sont complets.

Conclusion générale Critère 1 :

Points forts :

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. Véritable gestion du service fret.

Points faibles :

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.

Appréciation générale : l'offre du candidat est satisfaisante.

Comparaison des offres :

Les deux offres sont complètes répondent aux exigences du règlement de consultation. L'offre de Corsica Linéa est plus détaillée que celle de la Méridionale.

Concernant la qualité technique des navires : La Méridionale comme Corsica Linéa disposent de navires âgés d'environ 30 ans ayant une incidence sur les travaux d'entretiens et de maintenances. Les deux candidats ne respectent pas les exigences de la consultation en matière de PMR. Ce point devra faire l'objet de clarifications.

Concernant les fréquences et horaires : Corsica Linéa comme la Méridionale répondent aux exigences du règlement de consultation.

Concernant l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers : La Méridionale propose que les clients en situation de handicap se déclarent 48h avant la traversée, afin de mettre en place les moyens humains/techniques pour prendre en compte la situation de handicap.

Le critère de la qualité de services aux usagers est très similaire pour les deux candidats, les mêmes prestations sont proposées.

Les mesures visant à éviter le retard, sont décrites de manière plus concrète par La Méridionale.

Appréciation globale : Les offres des deux candidats au titre de ce lot sont satisfaisantes.

Critère 2 du règlement de la consultation – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Afin de pouvoir analyser convenablement la robustesse et cohérence du plan d'affaires prévisionnel des candidats (sous-critère 2 du critère 2), il a été nécessaire de procéder à un arbitrage dans le but de décider de la base de comparaison la plus solide et fiable pour challenger les plan d'affaires communiqués par les candidats au titre de l'annexe 9. Les données historiques (2020 et 2021) ayant été affectées par la pandémie de Covid19, et le prévisionnel 2022 communiqué ne semblant pas suffisamment fiable car présentant certaines incohérences (existence de recettes autos dans le périmètre SIEG, existence de recettes et de charges de mise à disposition des espaces n'existant pas dans l'annexe 9 transmise aux candidats, etc.), la solution retenue pour l'analyse du sous-critère 2 a été de se référer aux estimations 2023-2030 préparées par le Consultant sur la base d'entretiens conduit avec l'OTC afin de définir au mieux un plan d'affaires prévisionnel sur la durée des DSP. C'est donc sur cette base que les comparaisons avec les offres des candidats ont pu être faites.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

1. Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 181,3 M€. Cela correspond à une moyenne annuelle de 22,7 M€, soit 9,5 M€ de plus que la compensation estimée au titre de l'exercice 2022 pour ce même lot (+71,9%).

Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation estimée au titre de l'exercice 2022.

En M€	Prévisionnel 2022	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	5,7	9,6	+4,0	+70,5%
Compensation carburant	5,1	11,2	+6,1	+120,6%
Compensation investissement	2,4	1,8	-0,6	-26,5%
Compensation totale	13,2	22,7	+9,5	+71,9%

La hausse globale de la compensation s'explique par plusieurs facteurs :

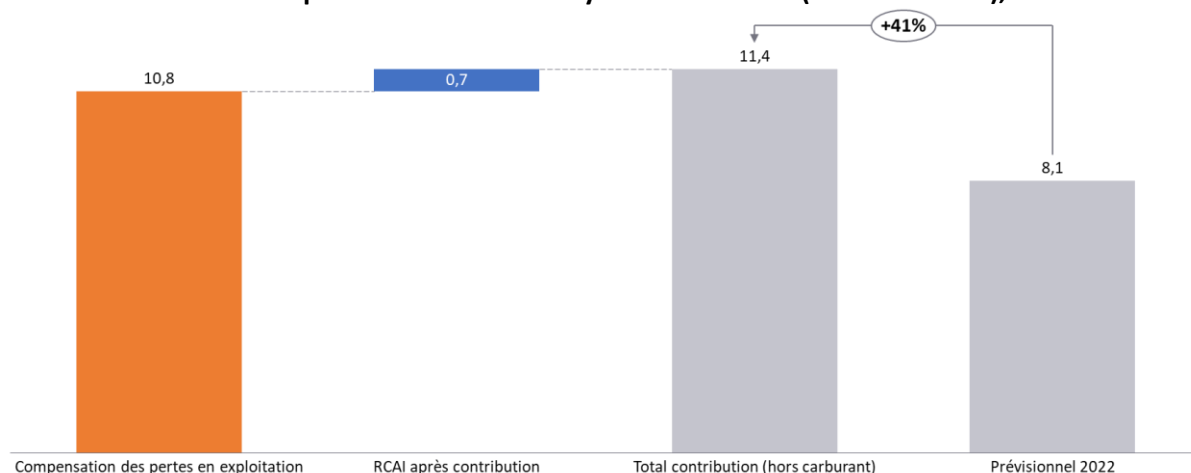
- La compensation liée à l'exploitation proposée est supérieure de 70,5% à la compensation d'exploitation estimée pour 2022. Cela s'explique par l'estimation à la hausse de certains postes de charges par le candidat : par rapport au modèle prévisionnel et sur la durée totale du contrat, les charges de manutention augmentent de 2,3 M€ (soit +6,3%), les

charges d'entretien passagers de 3,3 M€ (soit +135,5%), les approvisionnements de 4,2 M€ (soit +90,5%) et la maintenance et l'entretien de 8,1 M€ (+38,0%).

- La compensation liée au carburant proposée est supérieure de 120,6% à la compensation carburant estimée pour 2022. Cela s'explique par une hausse des prix des carburants et un mix de carburants choisis par le candidat plus coûteux.
- Enfin, la compensation liée à l'investissement est 26,5% inférieure à celle estimée pour 2022.

Les montants de compensation annuels demandés par le candidat sur la période sont relativement stables (entre 21,9 M€ en 2027 et 24,0 M€ en 2023).

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 10,8 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,7 M€, soit 5,8% de la compensation (hors carburant) demandée.** Avec un chiffre d'affaires SIEG moyen sur la période de 8,3 M€, cela correspond à une marge d'exploitation de 8,0%.

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – La Méridionale :

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.

Les composantes de la compensation liées à l'exploitation et au carburant portent cette hausse : respectivement +70,5% et +120,6%.

Le montant de compensation demandé par La Méridionale est donc très insatisfaisant, car largement supérieur au montant prévisionnel 2022. Si une partie de cette augmentation se justifie (augmentation du prix du carburant, nouvelles normes écologiques en matière de carburants), des explications plus fines de la part du candidat sont attendues concernant la hausse globale observée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car présentant un niveau de compensation très largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+71,9%) sans pour autant que le niveau de justification d'une telle augmentation soit suffisamment détaillé.

2. Sous critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'offre du candidat appelle les points de vigilance suivants, constituant autant de points à éclairer en phase de négociation :

- Le compte de résultat prévisionnel du candidat est équilibré, en grande partie grâce au niveau de compensation très élevé demandé par le candidat (voir sous-critère 1) : il présente un bénéfice de 7,8 M€ sur la période 2023 - 2030

Le compte de résultat prévisionnel hors carburant est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Recettes périmètre SIEG	8,2	8,2	8,2	8,2	8,2	8,2
Recettes hors périmètre SIEG	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6
Autres Recettes	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
Total Recettes	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5
Total coûts de personnel	(8,8)	(8,5)	(8,8)	(8,5)	(8,5)	(8,8)
Total frais commerciaux	(1,7)	(1,7)	(1,7)	(1,7)	(1,7)	(1,7)
Total charges d'exploitation	(16,3)	(13,9)	(16,4)	(14,0)	(14,0)	(16,3)
EBE / EBITDA - avant contribution	(8,3)	(5,6)	(8,3)	(5,7)	(5,7)	(8,3)
Coût de mise à disposition des navires	(3,7)	(3,2)	(3,9)	(3,9)	(3,9)	(4,4)
RÉS EXPLOIT / EBIT - avant contribution	(12,0)	(8,8)	(12,3)	(9,6)	(9,6)	(12,7)
RCAI - avant contribution	(12,0)	(8,8)	(12,3)	(9,6)	(9,6)	(12,7)
Total contribution	11,4	11,1	11,5	11,5	11,5	11,7
RCAI - après contribution	(0,6)	2,4	(0,8)	1,9	1,9	(1,0)

Le tableau suivant présente quelques ratios par traversée (charges, revenus et coûts de mise à disposition/d'affrètement), par passager (recettes/passager) et par unité de fret (recettes/mètre linéaire) et donne une comparaison avec ces mêmes ratios issus des estimations.

Sur 2023-2030	Modèle prévisionnel	La Méridionale	
	Montant	Montant	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Nombre de passagers	808 960	689 448	-14,8%
Nombre de mètres linéaires de fret (en ml)	1 750 800	1 936 000	+10,6%
Nombre d'autos-passagers	300 603	276 504	-8,0%
Charges par traversée (en K€)	77,28	80,27	+3,9%
Revenus par traversée (en K€)	61,98	59,14	-4,6%
Coûts de mise à disposition/d'affrètement par traversée (en K€)	8,21	12,29	+49,6%

Recettes par passager (en €)	57	65	+12,7%
Recettes par mètre linéaire de fret (en €)	41	37	-8,9%
Recettes par auto-passager (€)	66	65	-2,2%

Il apparaît que les estimations du nombre de traversées du candidat et de l'OTC sont similaires sur la période 2023-2030.

L'analyse qui suit permettra d'explicitier et de mettre en perspective avec les résultats économiques prévus les principales variations observées sur ce tableau.

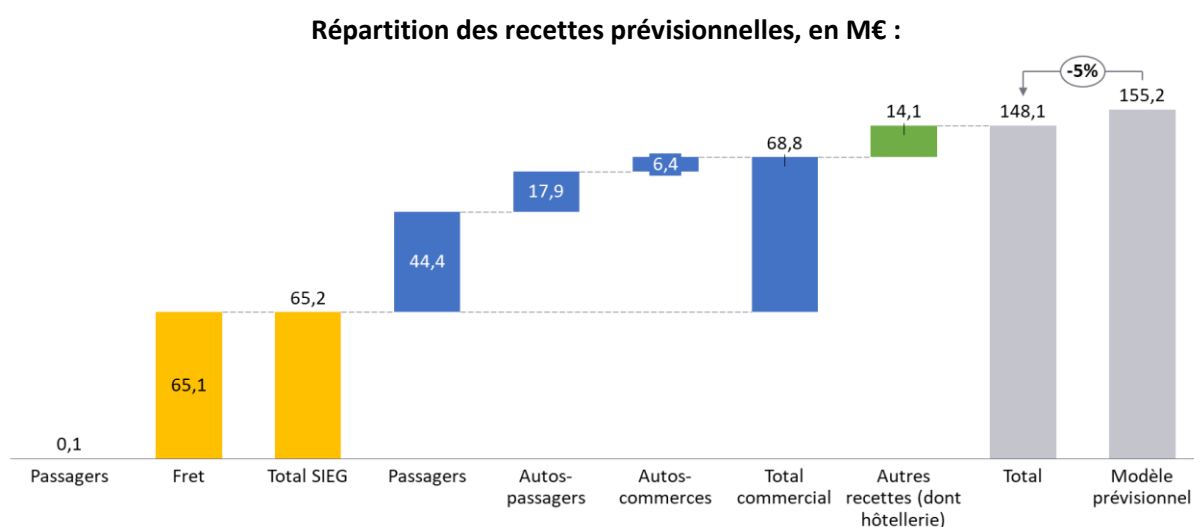
- Le candidat n'a pas par ailleurs communiqué de bilan comme le stipulait le guide de rédaction des offres au plan financier.

Il n'a donc pas été possible d'apprécier les principaux postes tels que les biens, les capitaux propres, la politique de financement ; limitant les capacités d'analyse sur la robustesse et cohérence de l'offre proposée. Il conviendra de demander au candidat des compléments d'informations.

A noter que l'absence de constitution d'une société dédiée peut expliquer la difficulté à identifier un bilan (du fait de l'absence de capitaux propres injectés dans le contrat).

- Les clés d'imputation choisies par le candidat entre les périmètres SIEG et commercial ne sont pas justifiées, alors même qu'elles impactent directement l'équilibre économique ainsi que le calcul de la compensation demandée.
- I. Les recettes prévues par le candidat sont légèrement inférieures au niveau attendu, ce qui s'explique notamment par des volumes de passagers et d'autos-passagers transportés plus faibles.

Les recettes présentées par le candidat relèvent de deux périmètres distincts : le périmètre SIEG et le périmètre commercial. Le total des recettes prévu par La Méridionale sur la période 2023-2030 s'élève à 148,1 M€, soit 4,6% de moins que le total des recettes estimé dans le modèle prévisionnel. Les recettes présentées par La Méridionale sont réparties comme suit.



Les recettes SIEG représentent donc 43,9% du total des recettes prévisionnelles, et les recettes commerciales 46,5%. Les autres recettes sont réparties par La Méridionale selon les clés d'imputation suivantes :

- Pour les recettes relevant de l'hôtellerie, 4% pour le SIEG et 96% pour le volet commercial ;
- Pour les autres recettes, 100% pour le volet commercial.

La carence de recettes prévisionnelles présentée par le candidat par rapport aux estimations s'explique par :

- Un nombre de passagers plus faible (-14,8%) malgré des recettes par passager plus importantes (+12,7%) ;
- Un nombre d'autos-passagers plus faible (-8,0%) couplé à des recettes par auto-passager également plus faibles (-2,2%) ;
- Ces carences sont légèrement compensées par un volume de fret supérieur (+10,6%) malgré des recettes par mètre linéaire plus faibles (-8,9%).

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de recettes prévu par le candidat.

- a) Les recettes liées au transport de passagers (dont autos-passagers) prévues par le candidat sont légèrement inférieures au niveau attendu, en raison d'un nombre de passagers prévu plus faible.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	0,2	0,1	-57,0	-29,3%
dont PAX médicaux	0,2	0,1	-57,0	-29,3%
Commercial	66,1	62,3	-3,8	-5,7%
dont passagers	46,2	44,4	-1,8	-3,9%
dont autos-passagers	19,9	17,9	-2,0	-10,0%
Total	66,3	62,5	-3,8	-5,8%

La Méridionale prévoit des recettes liées au transport de passagers de 62,5 M€ sur la période 2023-2030, soit 5,8% de moins qu'estimé. Cela s'explique par un nombre de passagers prévu inférieur à celui estimé (voir plus haut).

- b) Les recettes liées au fret sont globalement en ligne avec les estimations, malgré un fort surplus d'autos-commerces.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	70,4	65,1	-5,2	-7,5%
dont mètres linéaires fret tracté	-	10,8	-	-
dont mètres linéaires fret non tracté	-	54,3	-	-

Commercial	0,6	6,4	+5,8	+927,2%
dont autos-commerces	0,6	6,4	+5,8	+927,2%
Total	71,0	71,5	+0,6	+0,8%

La Méridionale prévoit des recettes liées au fret de 71,5 M€ sur la période 2023-2030, soit 0,8% de plus qu'estimé. Si l'ensemble de ces recettes semble en ligne avec les prévisions ? la très forte augmentation des recettes liées aux autos-commerces (+927,2%) est à expliquer par le candidat.

- c) Les autres recettes prévues par le candidat sont largement inférieures au niveau attendu, ce qui s'explique en partie par le nombre de passagers plus faible prévu par le candidat.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Hôtellerie	14,7	13,6	-1,1	-7,4%
Autres	3,3	0,5	-2,8	-84,6%
Total	17,9	14,1	-3,8	-21,4%

La Méridionale prévoit un montant de 14,1 M€ pour ses autres recettes sur la période 2023-2030, soit 21,4% de moins qu'estimé. Cette carence de recettes par rapport aux prévisions s'explique en partie par un nombre de passagers plus faible.

- II. Les charges prévues par le candidat sont légèrement supérieures au niveau attendu, en raison de charges d'exploitation en hausse.

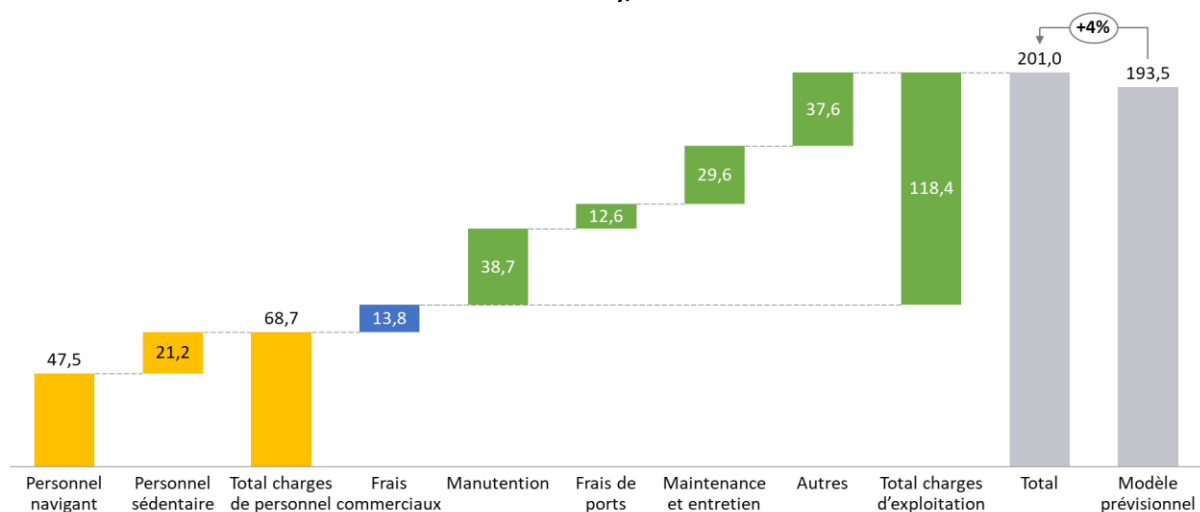
Les charges présentées par le candidat sont réparties selon les mêmes périmètres (SIEG et commercial), mais selon des clés d'imputation précisées dans le tableau ci-dessous.

Type de charges	Clé d'imputation retenue par La Méridionale	
	SIEG	Commercial
Personnel navigant	61%	39%
Personnel sédentaire (à terre)	47%	53%
Frais commerciaux passagers	4%	96%
Frais commerciaux autos	0%	100%
Frais commerciaux fret	95%	5%
Manutention	95%	5%
Frais de ports	100%	0%
Entretien passagers	4%	96%
Vivres (à commercialiser)	100%	0%
Vivres pour l'équipage	61%	39%
Approvisionnements	85%	15%
Communication	47%	53%
Assurances	100%	0%

Type de charges	Clé d'imputation retenue par La Méridionale	
	SIEG	Commercial
Informatique	47%	53%
Impôts et taxes	47%	53%
Frais de structure société délégataire	47%	53%
Maintenance et entretien	88%	12%
Coût de mise à disposition des navires	47%	53%
Coût d'affrètement des navires	47%	53%

Le total des charges (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires) prévu par La Méridionale sur la période 2023-2030 s'élève à 201,0 M€, soit 3,9% de plus que le total des charges estimé dans le modèle prévisionnel. Les charges présentées par La Méridionale sont réparties comme suit.

Répartition des charges prévisionnelles (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires), en M€ :



Les charges de personnel représentent donc 34,2% du total des charges, les frais commerciaux 6,9%, et les charges d'exploitation 58,9%.

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de charges prévu par le candidat.

- a) Les charges de personnel prévues sont cohérentes avec les volumes que le candidat prévoit de transporter.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Personnel navigant	54,4	47,5	-6,9	-12,6%
Personnel sédentaire (à terre)	18,0	21,2	+3,2	+17,9%
Total	72,4	68,7	-3,6	-5,0%

La Méridionale prévoit des charges de personnel de 68,7 M€ sur la période 2023-2030, soit 5,0% de moins qu'estimé.

Si la répartition est différente de celle prévue dans le modèle prévisionnel, le total des charges de personnel est donc en ligne, et même inférieur à celui estimé.

- b) Les frais commerciaux prévus par le candidat sont très inférieurs au niveau attendu, sans que cette baisse ne soit justifiée par le candidat.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Frais commerciaux passagers	10,0	6,2	-3,7	-37,6%
Frais commerciaux autos	3,3	2,8	-0,5	-16,4%
Frais commerciaux fret	5,4	2,8	-2,7	-49,1%
Total	18,7	11,7	-6,9	-37,2%

La Méridionale prévoit des frais commerciaux de 11,7 M€ sur la période 2023-2030, soit 37,2% de moins qu'estimé.

- c) Les charges d'exploitation prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, en raison notamment de surplus sur les postes suivants : entretien passagers, approvisionnements et maintenance et entretien.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Manutention	36,4	38,7	+2,3	+6,3%
Frais de ports	12,3	12,6	+0,2	+2,0%
Entretien passagers	2,4	5,7	+3,3	+135,5%
Vivres (à commercialiser)	5,1	4,6	-0,5	-8,9%
Vivres pour l'équipage	1,7	2,1	+0,4	+23,6%
Approvisionnements	4,6	8,8	+4,2	+90,5%
Communication	2,9	2,4	-0,5	-18,4%
Assurances	3,0	3,9	+0,9	+29,8%
Informatique	2,6	2,6	-0,1	-2,1%
Impôts et taxes	1,8	2,6	+0,8	+46,3%
Frais de structure société déléataire	8,1	4,8	-3,2	-39,8%
Maintenance et entretien	21,4	29,6	+8,1	+38,0%
Total	102,4	118,4	+16,0	+15,6%

La Méridionale prévoit des charges d'exploitation de 118,4 M€ sur la période 2023-2030, soit 15,6% de plus qu'estimé.

Certaines charges variables ne semblent pas cohérentes avec les estimations, telles que les frais d'entretien passagers (+135,5%, soit +3,3 M€), les vivres pour l'équipage (+23,6%, soit +0,4 M€) et les approvisionnements (+90,5%, soit +4,2 M€). Une explication du candidat pour chacun de ces postes est attendue. Concernant les approvisionnements, le surplus peut en partie être expliqué par des prix

de pièces à la hausse et par une flotte vieillissante entraînant un coût supplémentaire, sans que ces raisons puissent justifier intégralement la hausse importante observée.

De plus, il convient d'expliquer les charges de maintenance et d'entretien (+38,0%, soit +8,1 M€) et d'expliquer la différence importante observée par rapport aux estimations. Ce surplus est en partie imputable à des coûts de l'énergie, des matières premières et de la main d'œuvre en hausse qui entraînent un surcoût de 20% à 30% sur le secteur entre fin 2020 et 2022. Néanmoins, le surplus observé reste supérieur à cette tendance de marché et doit être justifié par le candidat.

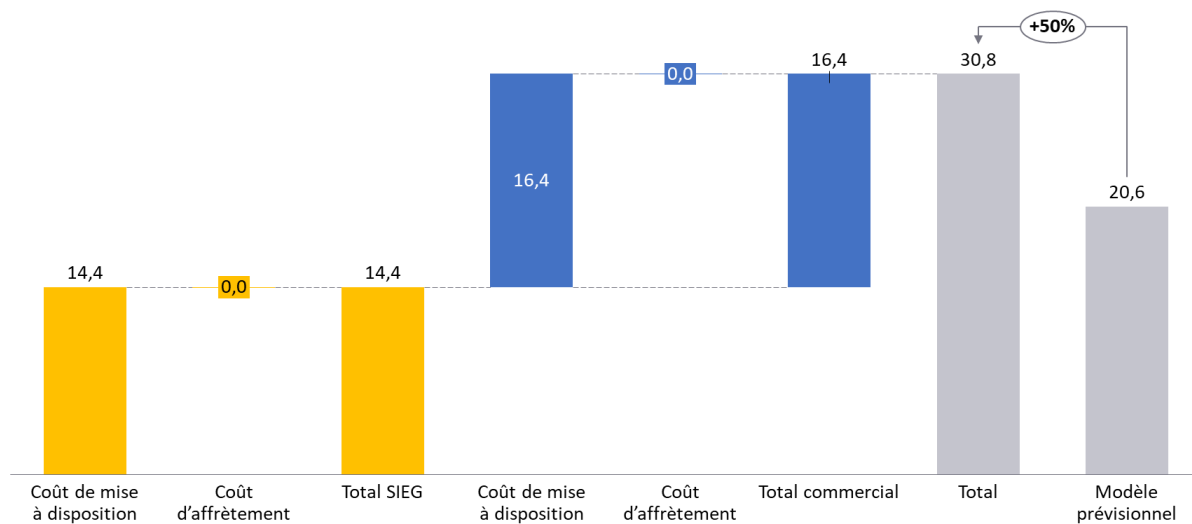
- III. Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires sont largement supérieurs au niveau attendu, ce qui pose la question de l'adéquation capacitaire des navires proposés par le candidat.

Le total des coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévu par La Méditerranéenne sur la période 2023-2030 s'élève à 30,8 M€, soit 49,5% de plus qu'estimé. Les coûts de mise à disposition représentent l'ensemble de ces coûts, les traversées étant toutes effectuées par des navires en propriété.

Le surplus observé nécessite une explication de la part du candidat, et pose la question de l'adéquation des navires proposés avec les volumes d'activité.

Les coûts de mise à disposition des navires sont imputés sur les comptes SIEG et commercial selon les clés d'imputation retenues par Corsica Linea : 47% pour le SIEG et 53% pour le commercial. La répartition est donc la suivante :

Répartition des coûts de mise à disposition et coût d'affrètement des navires, en M€ :



Enfin, l'absence de données détaillées sur l'assiette de coût des navires pourrait engendrer des difficultés dans l'analyse des clauses relatives au rachat des navires tel que le prévoit le contrat qui prévoit notamment de tenir d'un prix minoré des contributions publiques mobilisées sur le contrat.

- IV. Synthèse et analyse du résultat d'exploitation

Le tableau suivant présente l'agrégation des RCAI SIEG et commercial prévus :

Sur 2023-2030, en M€	La Méridionale
RCAI SIEG (avant compensation)	(86,2)
Compensation (hors carburant)	91,5
RCAI SIEG (après compensation)	5,3
RCAI Commercial	2,5
RCAI total	7,8

Comme explicité précédemment (voir sous-critère 1), la compensation liée à l'exploitation et à l'investissement permet à La Méridionale de dégager un RCAI pour la partie SIEG de 5,3 M€ sur la période 2023-2030.

Les recettes de la partie commerciale ainsi que les clés d'imputation choisies par le candidat lui permettent de réaliser un RCAI commercial de 2,5 M€.

Le RCAI global est donc de 7,8 M€ sur la période 2023-2030.

V. Analyse des flux de trésorerie

Le tableau de flux de trésorerie résultant du plan d'affaires de La Méridionale est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Excédent Brut d'Exploitation	(8,3)	(5,6)	(8,3)	(5,7)	(5,7)	(8,3)	(5,5)	(5,5)
Variation BFR	(1,4)	(3,2)	(3,9)	(3,9)	(3,9)	(4,3)	(3,9)	(3,9)
Compensation financière	(2,3)	0,0	(0,1)	0,0	0,0	(0,0)	0,0	0,0
Flux net de trésorerie liés à l'exploitation	(12,0)	(8,8)	(12,3)	(9,6)	(9,6)	(12,7)	(9,4)	(9,4)
Mise en place FAP / Kalliste			(10,0)					
Compensation exploitation	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6
Compensation investissement	1,7	1,5	1,8	1,8	1,8	2,0	1,8	1,8
Variation de trésorerie	(0,6)	2,4	(10,8)	1,9	1,9	(1,0)	2,1	2,1
Trésorerie d'ouverture	0,0	(0,6)	1,7	(9,1)	(7,2)	(5,3)	(6,3)	(4,2)
Trésorerie de clôture	(0,6)	1,7	(9,1)	(7,2)	(5,3)	(6,3)	(4,2)	(2,2)

Malgré les excédents dégagés sur les volets SIEG et commercial (tels que présentés précédemment), la variation totale de trésorerie sur la période 2023-2030 est négative, à -2,2 M€. Cela s'explique par l'investissement lié à la mise en place du navire Kalliste.

Plusieurs points ressortent du tableau de flux de trésorerie ci-dessus :

- Les variations de l'EBE observées sont majoritairement dues à des variations des charges, et en particulier les charges de maintenance et d'entretien.
- La variation de trésorerie de -10,8 M€ en 2025 s'explique par l'investissement de 10 M€ réalisé afin de mettre en service le navire Kalliste.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 – La Méridionale :

Si les revenus d'exploitation et les charges d'exploitation prévus par le candidat sont globalement en ligne avec les estimations (respectivement -4,6% et +3,9%), les coûts de mise à disposition/d'affrètement prévus par le candidat sont très supérieurs aux estimations (+49,5%).

La compensation demandée par le candidat permet de dégager un bénéfice sur le volet SIEG de 5,3 M€ sur la période 2023-2030. L'activité commerciale est également excédentaire (2,5 M€ sur la période), ce qui se traduit par un RCAI global de 7,8 M€ sur la période 2023-2030.

Dans son ensemble, le modèle économique proposé par le candidat semble donc cohérent. Toutefois, il convient de rappeler que celui-ci dépend directement du niveau de compensation important demandé par le candidat, et que sa trésorerie est impactée (et donc négative sur la quasi-totalité de la période) par l'investissement de 10 M€ réalisé pour la mise en place du navire Kalliste. De plus, les évolutions importantes relevées au niveau des frais d'entretien passagers, des approvisionnements, des vivres pour l'équipage et de la maintenance et entretien sont des points de vigilance à expliquer par le candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée moyennement satisfaisante car, bien que présentant un RCAI global de 7,8 M€ sur l'ensemble des années de la DSP, le niveau de compensation demandé reste très important (+71,9% vs. montant de compensation global prévisionnel 2022). Par ailleurs, certaines variations importantes au niveau des charges d'exploitations (frais d'entretien passagers, approvisionnement, vivres pour équipage, maintenance et entretien) restent à expliciter par le candidat afin de s'assurer de la cohérence des résultats présentés.

Conclusion générale critère 2 –La Méridionale :

Points forts :

- Compensation pour investissements 26,5% inférieur au niveau du prévisionnel 2022 ;
- RCAI global de 7,8M€ (dont RCAI commercial de 2,5 M€)

Points faibles :

- 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.
- Les composantes de la compensation liées à l'exploitation et au carburant portent cette hausse : respectivement +70,5% et +120,6%.
- Les recettes par traversée baissent de 4,6% contre une augmentation des charges par traversée de 3,9% et une augmentation des coûts de mise à disposition / d'affrètement par traversée de 49,6%
- 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.

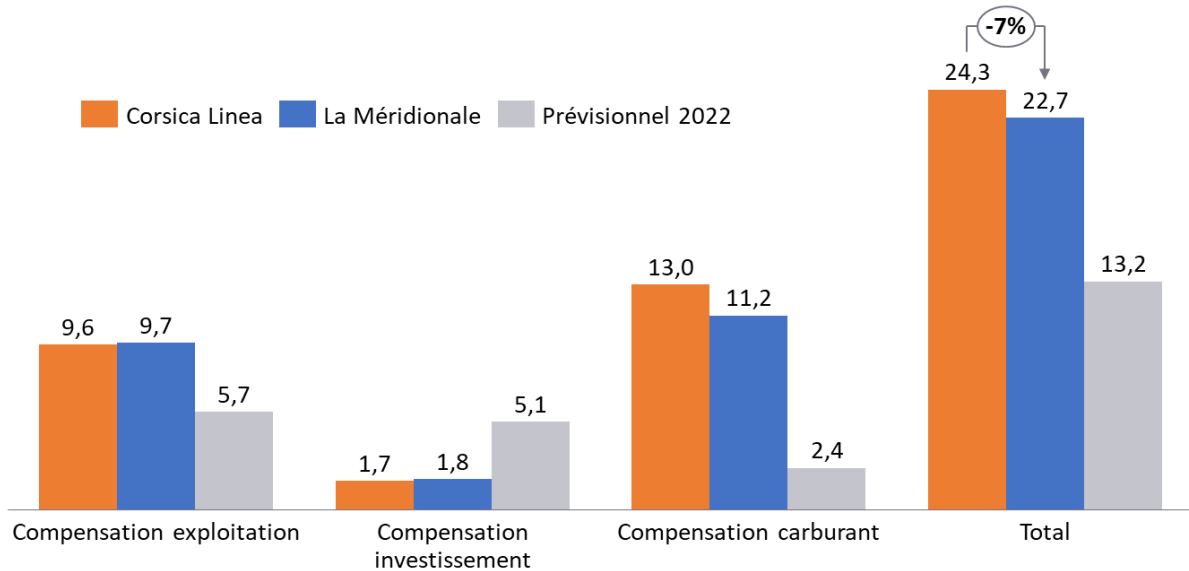
Appréciation globale : L'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car, malgré un niveau de RCAI global positif de 7,8 M€ :

- elle présente un niveau de compensation largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+84,1%) ;
- 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 de charges d'exploitations d'approvisionnement, de vivres pour équipage et de maintenance et entretien ;
- Les coûts de mise à disposition / d'affrètement des navires par traversée sont particulièrement plus élevés que prévu (+49,6%)

Enfin ces importantes variations restent insuffisamment détaillées par le candidat pour en permettre une analyse critique fine.

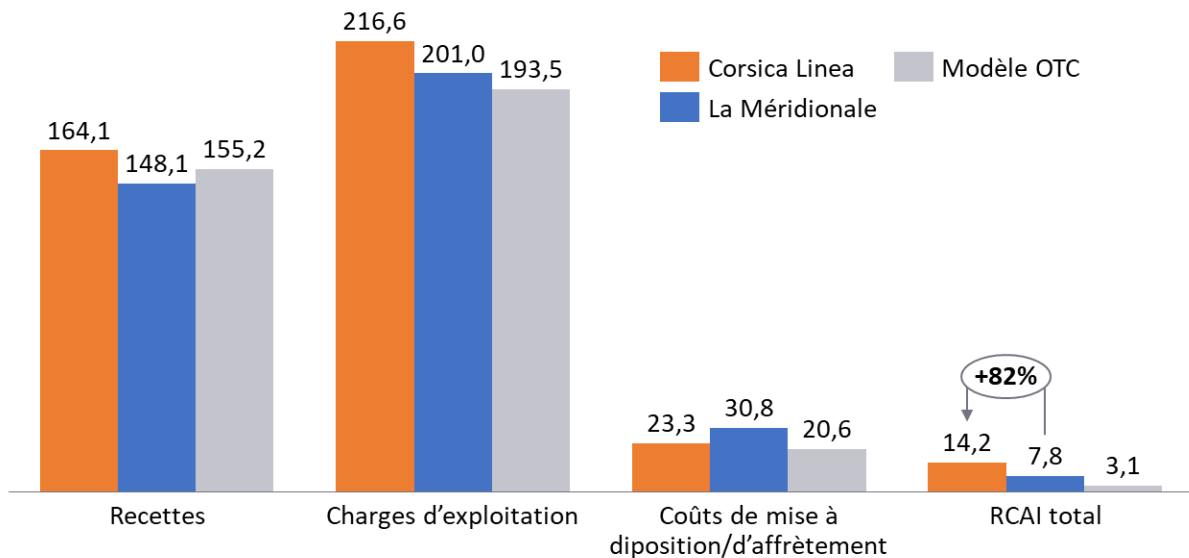
IV.3.3. Comparaison des candidats

1. Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière



Si les deux candidats proposent des compensations largement supérieures aux prévisions pour le lot 3, La Méridionale propose une compensation inférieure de 7% à celle proposée par Corsica Linea. Cette différence vient principalement de la compensation carburant demandée par La Méridionale, inférieure de 1,8 M€ à celle demandée par Corsica Linea.

2. Sous critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat



Corsica Linea dégage un RCAI sur la période 2023-2030 supérieur de 82% au RCAI prévu par La Méridionale. Cela s'explique par :

- Des recettes prévisionnelles supérieures de 16,0 M€ (+9,8%) à celles de La Méridionale, malgré des charges d'exploitation prévisionnelles supérieures de 15,6 M€ (+7,2%) ;

Des coûts de mise à disposition/d'affrètement inférieurs de 7,5 M€ (-32,2%) à ceux prévus par La Méridionale.

Critère 3 du règlement de la consultation – Responsabilité sociale de l’entreprise (RSE)

Au titre de ce critère, le candidat doit présenter ses actions et son niveau d’engagement ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.

Concernant La Méridionale :

Le candidat La Méridionale au titre de sa qualité de membre du groupement met en place une **gouvernance responsable** intégrant une démarche RSO en se positionnant en qualité d’ « armateur vertueux », en adhérant à plusieurs chartes relatives aux développement durable et social, titulaire de label de performance économique, sociale et sociétale (Green Marine Europe depuis 2020). Le comité exécutif veille chaque année à l’état d’avancement de la politique RSO.

Le candidat met en place plusieurs outils lui permettant de **respecter les droits des personnes** avec la mise en place d’index « égalité femmes/hommes » pour le personnel sédentaire et les indicateurs légaux pour le personnel navigant. Garantie d’une égalité de salaire pour le même poste et la même ancienneté. Le candidat garantit une politique de recrutement objective ; éthique et non discriminante. Protection des données personnelles intégrée au groupe STEF.

La valorisation du capital humain est traitée par le candidat qui favorise l’emploi d’insulaire, stagiaires venant de lycée maritime et hôteliers. La qualité de vie des travailleurs est également envisagée par le candidat, qui propose la possibilité d’un accompagnement des travailleurs par des membres de leurs familles. Mise en place d’un comité social et économique afin de favoriser le dialogue social. La santé du personnel passe par une mutuelle d’entreprise. Le développement des compétences du personnel passe par une facilitation de la formation interne. Le candidat n’explicité pas les mesures concrètes mise en œuvre pour permettre de favoriser la formation.

Concernant les modes de rémunération, le candidat précise le salaire d’entrée et ceux du plus haut niveau dans la hiérarchie en précisant que l’emploi ne se fait qu’au premier niveau. Cependant il ne garantit pas le caractère équitable et transparent entre les salariés en fonction de l’avancement ou à raison du genre du personnel.

La **préservation de l’environnement** passe pour le candidat par un choix d’ustensiles en matériaux biodégradables, restauration labélisée écoresponsable, mise en place d’activité ludique pour sensibiliser les plus jeunes sur la préservation de la richesse marine. Le candidat minimise les consommations de ressources en optimisant la gestion de l’eau et la diminution de la consommation d’énergies fossiles (optimisation de la conduite pour permettre une économie en combustible de 5%, gestion du rendement moteur). La Méridionale veille à limiter les pollutions et nuisances de tout type (diminution des rejets atmosphériques, tri, protection des richesses marines). Pour finir le candidat développe une démarche de protection de la l’environnement en adhérant à une charte de la biodiversité, implications et mobilisations des salariés, labélisation Green marine Europe, réduisant leurs émissions de SOx, Nox, Particules, CO2 et gaz à effet de serre.

Améliorations présentées pour les navires proposés :

La Méridionale

- Réduction émission de CO2 ;
- Installation de système et équipement de traitement des émissions ;

- Amélioration de l'accueil des passagers à bord.

Application :

- Mise en place de scrubbers et filtre à particules sur le Kalliste (2024) (budget affiché 10 M EUR) ;
- Cabines supplémentaires sur le Pélagos (2024) (budget affiché 15 M EUR) ;
- Branchement électricité quai sur le Pélagos (2024) (budget affiché 1,2 M EUR) ;
- Changement d'hélice du Piana (non programmé, non chiffré).

Le candidat s'engage à prévenir tout acte de corruption active ou passive et à garantir les conditions d'une concurrence loyale tout en respectant les intérêts des clients et des consommateurs ;

Le candidat démontre une volonté **d'agir avec responsabilité sur le marché** en prévenant toute forme de corruption par l'intermédiaire de plusieurs moyens (code de conduite, dispositif d'alter, cartographie des risques, contrôles comptables). La sélection des prestataires se fait de manière transparente en fonction des gages de fiabilités financière et sociale. Le groupe STEF a mis en place une charte d'achats responsables. Le candidat privilégie les circuits-courts, travaille en direct avec des éleveurs ovins.

- o Le candidat assure un service d'assistance après-vente visant la satisfaction des clients
- o Effectifs de 500 personnes dont 162 résidents corses ;
- o Multi lauréate de prix et titulaire du label Green Marine Europe et d'attestations d'excellence en matière de qualité de service et de politique de développement durable ;
- o Signataire de la charte SAILS et de celle de la biodiversité avec quatre Aires Marines Protégées ;
- o Branche ses navires sur le courant électrique de quai à Marseille et développement d'une solution innovante de filtres à particules pour éliminer les rejets de soufre et de poussières fines et très fines des moteurs ;
- o Privilégie l'économie Corse avec des circuits courts avec 89% des produits présents sur les navires destinés à être transformés et consommés achetés en Corse.

Le candidat met en place des mécanismes permettant **le respect des intérêts des clients et des consommateurs** en favorisant les pratiques responsables (politique tarifaire attractive, pas de sollicitations de messages promotionnelles), respect d'un plan de maîtrise sanitaire en lien avec un laboratoire spécialisé, services après-vente pour assurer la satisfaction des clients.

Enfin, le candidat met en place des outils pour **l'intérêt général**, afin de permettre le développement des territoires d'implantation en nouant des partenariats passant par des aides financières, logistiques à différentes associations. Le candidat participe à des initiatives d'intérêt général en permettant des traversées pour raison médicale avec l'INSEME ou en soutenant des opérations comme CorSeaCare.

Conclusion critère 3 – La Méridionale : La proposition du candidat est complète et bien développée. 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.

- Points forts ;

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.

- Points faibles :

Le candidat ne détaille un programme d'essai de technologie non carbonée, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

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)

Appréciation : L'offre remise est satisfaisante et permet de constater le réel engagement de la part du candidat en matière RSE.

Comparaison des offres :

Les offres des deux candidats sont complètes et répondent aux exigences du règlement de consultation.

Il ressort de l'offre de Corsica Linéa que ce dernier souhaite s'imposer comme entreprise à missions tandis que La Méridionale s'inscrit déjà comme un armateur vertueux.

Les deux candidats ont noué des partenariats avec des entreprises et des établissements scolaires corses favorisant ainsi une démarche d'intérêt général.

Les deux candidats s'inscrivent dans une démarche respectueuse du droit des personnes notamment en matière de recrutement

En matière environnemental, La Méridionale comme Corsica Linéa disposent du label Green Marine Europe, montrant un réel intérêt pour la préservation de l'environnement.

En revanche, au-delà des déclarations d'intention, aucun candidat ne détaille un programme d'essai de technologie non carbonée, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

Les deux candidats ont également mis en place des processus visant à agir avec responsabilité sur le marché.

La procédure mise en place par la Méridionale pour prévenir toute forme de corruption est plus aboutie que celle de Corsica Linéa. Une charte d'achat responsable est mise en place au niveau du groupe possédant la Méridionale.

La Méridionale comme Corsica Linéa se contentent de présenter 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.

Appréciation : L'offre remise par chacun des candidats est satisfaisante et permet de considérer un réel engagement.

Annexe Lot n° 3 – Tableau d'analyse des modifications du projet de contrat

Les principales modifications apportées par le candidat dans le projet de contrat sont les suivantes :

- **Article 10.1** - Introduction de cas de circonstances exceptionnelles ou imprévues : les hypothèses présentées par le candidat sont très larges (par exemple changement de législation ou de réglementation, blocages de ports ou des navires du délégataire par des actions extérieures). Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.1** - Ajout d'une clause « Covid-19 » : la Covid-19 ne devrait pas avoir un traitement différencié des autres pandémies. Cet ajout devra faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.1** - Mise en place d'un mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburants. Le candidat propose que ce mécanisme ne puisse être mis en place qu'avec l'accord du délégataire. Cet ajout modifie le mécanisme initialement prévu (possibilité de mise en place d'un mécanisme de mutualisation des coûts par le délégant sans que le délégataire ne puisse s'y opposer). Ce point devra être discuté avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.2** – Introduction d'une hypothèse de rencontre entre les parties au terme de la première année complète d'exécution de la convention pour fait un point sur la réalisation des objectifs permettant des gains d'efficience et le niveau d'engagement du délégataire relatif aux consommations des navires exploités. Ce point sera à discuter au cours des négociations dès lors qu'une période d'un an semble *a priori* trop courte pour réaliser les bilans évoqués.
- **Article 10.3** – Création d'un cas de rencontre spécifique concernant les modifications de réglementations environnementales sur l'exécution du service. Si cet ajout est admissible, les modalités devront être discutées en cours de négociations avec le candidat ;
- **Article 12** – Ajout par le candidat de l'adverbe notamment lui permettant d'avoir recours à des prestataires extérieurs autres que l'hypothèse d'indisponibilité d'un navire. Le candidat devra expliciter en phase de négociations les hypothèses qu'il vise ;

- **Article 13** –Ajout par le candidat d'un cas de fortune de mer comme cas d'exonération de sa responsabilité. Ce point devra être discuté avec le candidat en phase de négociations, l'hypothèse de fortune de mer ne signifiant rien juridiquement ;
- **Article 15** – Modification par le candidat de la clause relative au règlement des litiges ;
- **Article 16** – Traitement par le candidat des rotations reprogrammables et des rotations supplémentaires. Les modifications apportées par le candidat à cet article devront faire l'objet d'échanges en cours de négociations ;
- **Article 24** – Introduction comme cas de force majeure de tout mouvement social. Cette rédaction étant beaucoup trop large, elle devra être discutée avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 29** – Bénéfice raisonnable / pris en charge des coûts indirects –Cet ajout sur la notion de bénéfice raisonnable ne se retrouve pas dans les offres concernées. La notion « estimé » semble problématique. La formulation initiale était une reprise des termes de la Commission. Les couts indirects doivent aussi être ventilés selon des clefs analytiques pour avoir une vision du coût complet des services (la formulation est ambiguë. L'objectif est de ne pas avoir une section analytique retraçant les coûts indirects). – Ce point devra être discuté avec le candidat en phase de négociations
- **Article 43** – Suppression par le candidat du régime des biens de retour/reprise/propres. Ce point devra faire l'objet d'échanges au cours des négociations.
- **Article 49.1** – Modification du régime financier des biens de retour. La modification du candidat devra faire l'objet d'une discussion en cours de négociations ;
- **Article 49.2 et article 49.3** – Modification du régime financier des biens de reprise et des biens propres. La modification du candidat est incomplète (le candidat n'incluant pas dans sa proposition la déduction des éventuelles subventions versées par la Collectivité) et devra faire l'objet d'un échange en cours de négociations ;
- **Article 50** – Suppression par le candidat de la possibilité pour la Collectivité de reprendre les contrats d'affrètement. Ce point devra être discuté en cours de négociations ;
- **Article 51** – Introduction de la prise en charge au titre de l'indemnité de résiliation des pertes subies. Ce point devra être discuté au cours des négociations, étant beaucoup trop large ;
- **Article 53** – Introduction d'un cas de résiliation pour force majeure. La rédaction proposée par le candidat devra faire l'objet d'échanges en cours de négociations, étant beaucoup trop large.

Le candidat ayant apporté un certain nombre de modifications impactant l'exécution de la future convention, ces points devront nécessairement être discutés au cours de négociations et ne sont pas admissibles en l'état.

IV.4. Lot n° 4 – Marseille - Propriano

	Dénomination	Structure juridique
Candidat 1	Corsica Linea	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d'Ajaccio sous le numéro RCS B 815 243 852
Candidat 2	La Méridionale	SA à CA au capital de 1.980.000 € immatriculée sous le numéro 057 801 730 RCS Marseille

IV.4.1. Candidat n°1 – Corsica Linea

Critère 1 du règlement de la consultation - Valeur Technique des Offres

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'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).

➤ Présentation de l'outil naval

Concernant le nombre de navires, le candidat propose dans l'annexe 3 – Outil naval – l'utilisation des navires suivants :

Corsica Linéa présente 9 navires soit 7 navires rouliers de type Ro PAX et 2 ferries.

- RoPAX : A Gaelotta, Paglia Orba, Pascal Paoli, Vizzavona, A Nepita, Monte d'Oro, Jean Nicoli ;
- Ferries : Daniele Casanova, Méditerranée.

Navire	Type	Année	Pavillon	IMO	Classe	Paris MoU	Propriété
Corsica Linéa							
Vizzavona	RoPax	1999	FR	9138006	RINA - OK	White	Affrété
A Nepita	RoPax	2002	FR	9211511	DNV - OK	White	Affrété
Pascal Paoli	RoPax	2003	FR	9247510	BV - OK	White	Affrété
A Galeotta	RoPax	2022	FR	9891749	RINA - OK	White	Affrété
Paglia Orba	RoPax	1994	FR	9050826	BV - OK	White	Propriété
Jean Nicoli	RoPax	1998	FR	9161948	DNV - OK	White	Propriété
Monte d'Oro	RoPax	1991	FR	8911516	BV - OK	White	Propriété
Danièle Casanova	Ferry	2002	FR	9230476	BV - OK	White	Propriété
Méditerranée	Ferry	1989	FR	8705395	BV - OK	White	Propriété

Les contrats d'affrètement sont communiqués en annexe 14.

Corsica Linea est propriétaire des navires suivants : Jean Nicoli, Paglia Orba, Monte d'Oro, Danièle Casanova, Méditerranée.

Pavillon : L'ensemble des navires présentés par le candidat portent le pavillon français.

Classification : L'ensemble des navires sont suivis en classe par des sociétés de classification membre de l'International Association of Classification Societies (IACS), de plus reconnues par les autorités du pavillon français (BV, DNV, RINA).

Port state control : Inspections par le « Port state control » rare. Aucun des navires présentés par les candidats n'a fait l'objet d'une détention dans les 36 derniers mois (statut « white » d'après les conditions de Paris MoU).

Tous les navires sont actuellement en classe avec des échéances d'inspection et de renouvellement suivies correctement par le candidat

Le candidat ne précise pas les codes et conventions dans la documentation technique. Ces éléments conditionnent l'obtention du permis de navigation. Les navires disposant tous de permis de navigation, il est possible de considérer que la condition de la conformité aux codes et convention est remplie.

Concernant l'affectation des navires, les navires présentés par **Corsica Linéa** seront affectés de la manière suivante :

	Affectation des navires par ligne				
	AJA	BIA	PVC	PRO	ILR
A Galeotta	32%	31%			
GNL 2		28%			
Pascal Paoli	40%	27%			
Vizzavona	7%	2%			
Paglia Orba	1%	1%		74%	14%
Mont d'Oro				7%	86%
A Nepita	18%	7%	2%	7%	
Jean Nicoli	3%	4%	52%	12%	
Méditerranée			46%		
	101%	100%	100%	100%	100%

Extrait Offre Groupement – Annexe 3 – Tableau récap de l’outil naval Lot 4 CL

Faible besoin fret mais besoins passagers importants. Le candidat propose Paglia Orba qui répond à cette double demande et permet de faibles émissions de CO2 sur cette ligne, parfaitement en ligne avec la vitesse de navigation du navire.

Concernant l’adéquation avec les besoins fret, Corsica Linéa indique que son offre représente 390 % du besoin.

➤ Adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires

Concernant Corsica Linéa :

	Vizzavona	Méditerranée	Paglia Orba	Pascal Paoli	A Galeotta	Danielle Casanova	Monte d’Oro	A Nepita	Jean Nicoli
Année de livraison	1999	1989	1994	2003	2022	2002	1991	2002	1998
Type	Cargo Mixte RoPax	Navires à passagers	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Navire roulier à passagers	Navire à passagers	Cargo Lixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax
Nombre de ponts	3	1	3	3	4	1	3	4	3
Nb de moteurs	4	4	4	4	2	4	4	4	4
Puissance unitaire (KW)	5 760 kw	8 942 Kw	4 930 kw	9 450 kw	11 7000 kw	9 450 KW	14 800 kw	11 520 kw	11 120 Kw
Vitesse (nds)	21 nds	23 nds	2N nds	24 nds	23 nds	24,5 nds	19 nds	21 nds	24 nds
Vitesse en mode dégradé (nds)	12 nds	18 nds	16 nds	18 nds	19 nds	12 nds (1 moteur)	16 nds	17 nds	21 nds

Les navires disposant d’une vitesse inférieure ou égale à 20 nœuds disposent d’une très faible marge pour effectuer des rotations dans les délais indiqués au titre du sous-critère 2. Ainsi, les navires répondent aux exigences strictes du règlement de consultation mais peuvent en pratique donner lieu à des retards.

Age : Aucun règlement technique ou norme n'impose une durée de vie dans le cadre d'un projet de construction de navire. La contrainte qui guide les concepteurs et les constructeurs de navire est d'ordre économique dans la mesure où l'investissement que représente l'acquisition d'un navire est important ce qui impose une durée d'exploitation suffisamment longue pour que l'investissement soit rentable.

Pour répondre à cette contrainte économique, les concepteurs et les chantiers navals de navires en acier étudient et construisent les navires en considérant une durée de vie minimale de 30 ans à partir de la date de livraison.

La capacité réelle d'un navire à être exploité sur une durée de 30 ans est conditionnée par les conditions d'emploi du navire et donc par l'entretien que l'armateur du navire fera. Dans la mesure où l'entretien est correctement fait, où la structure du navire (suivi par la société de classification), où les disponibilités de pièces de rechange ne condamne pas des équipements irremplaçables (à coût raisonnable) à bord et si aucune évolution de la réglementation applicable n'impose un retrait du service du navire, il est envisageable d'exploiter un navire jusqu'à 40 ans.

Parmi les navires présentés par les candidats, deux navires sont âgés de plus de 30 ans (Méditerranée, 34 ans et Monte d'Oro 32 ans). Les éléments transmis par les candidats avec leurs offres (certificats de classe) et les vérifications menées sur les sites de suivi des navires de commerce (Equasis, site des sociétés de classification) ne montrent pas de points justifiant l'arrêt du navire pour les inspecteurs de la classe, le pavillon ou les inspecteurs du « Port state control ».

Il faut cependant souligner que les navires âgés nécessitent des travaux de maintenance ou de remise à niveau plus importants et plus coûteux que les navires récents et ont des performances énergétiques moindres.

Concernant les caractéristiques des navires de Corsica Linéa :

Navire	Type	Longueur	Largeur	TE max	Dwt
Corsica Linéa					
Vizzavona	RoPax	188,30	34,80	6,30	8 111
A Nepita	RoPax	203,24	25,00	6,60	5 509
Pascal Paoli	RoPax	176,00	33,80	6,50	7 335
A Galeotta	RoPax	206,60	28,20	6,70	6 882
Paglia Orba	RoPax	165,80	29,43	6,68	6 073
Jean Nicoli	RoPax	200,65	25,80	6,80	5 150
Monte d'Oro	RoPax	145,30	27,80	6,31	4 155
Danièle Casanova	Ferry	176,00	37,70	6,71	3 788
Méditerranée	Ferry	165,54	29,40	6,40	3 485

Conclusion critère 1, sous-critère n°1 : Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences réglementaires en vigueur à la date de remise des offres. Le candidat communique ses contrats d'affrètements en annexe 14.

Il faut souligner que, la plupart des réglementations applicables aux navires n'étant pas rétroactives, on relève des différences entre les navires en fonction de leurs âges sans pour autant que ces différences ne soient opposables au candidat.

Le candidat dispose au sein de sa flotte des navires âgés de 30 ans. Même si aucune règle technique n'impose une durée de vie aux navires, l'âge de ces derniers à une incidence en matière d'entretien et de maintenance.

Cependant, certains navires mis à disposition par le candidat ne disposent pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport) ou estimées nécessaires (vitesse). Cet élément est à prendre en considération mais ne constitue pas une réponse inadaptée au besoin de la DSP.

Toutefois, nous n'identifions pas de non-conformité dans la mesure où il ne s'agit pas d'un unique navire affecté à un lot, le candidat peut en fonction des besoins faire des changements. La documentation technique remise par le candidat ne fait cependant pas état de cette organisation. Cet élément est à prendre en considération mais ne constitue pas une réponse inadaptée au besoin de la DSP.

Le candidat ne propose pas de navire équipé d'un système de propulsion non carboné, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

Appréciation globale : le candidat répond de manière satisfaisante aux exigences de la consultation. L'offre du candidat est très détaillée. Des clarifications de la part du candidat sont néanmoins attendues en phase de négociations.

2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux fréquences et horaires au regard des spécifications de l'annexe 1 :

- Fréquences minimales (passagers, convoyeurs, marchandises) : Etant donné le nombre de navires présentés par le candidat, les fréquences de départ pour l'ensemble des lots étudiés sont respectées.
- Rotations supplémentaires
- Horaires de départ et d'arrivée : Respect des horaires (vitesse / engagement sur horaires)

Ligne Marseille – Propriano (Lot n° 4)	Spécifications du DCE	Candidat
Fréquences minimales passagers et convoyeurs	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)	Novembre à Mars : 6 rotations/semaine en dehors des périodes de vacances scolaires – Hiver/Toussaint/Noël – (7 rotations/semaine prévues)
Fréquences minimales marchandises	En période creuse (de novembre à mars), la fréquence	Novembre à Mars : 6 rotations/semaine en dehors des périodes de vacances

	minimale est de 6 rotations / semaine, du lundi au samedi En-dehors de la période creuse, les rotations sont quotidiennes (7/7)	scolaires – Hiver/Toussaint/Noël – (7 rotations/semaine prévues)
Rotations supplémentaires	10 rotations / 20 traversées	10 rotations / 20 traversées – date de réalisation pré identifiée par le candidat
Horaires	Départ entre 18h30 et 20h00 Arrivée entre 06h00 et 08h00 Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire	Départ à 18h30 Arrivée entre 6h45 et 7h Candidat propose un horaire hivernal et un horaire estival

Le nombre de rotations proposées est conformes au cahier des charges au moins 156 rotations annuelles, soit 3 rotations par semaine en dehors de la période creuse hivernale.

Concernant la phase hivernale (novembre à mars), le candidat propose de supprimer la rotation du vendredi une semaine sur deux durant la phase hivernale de novembre à mars.

Le candidat propose un repositionnement des rotations non effectuées pendant la période hivernale les samedis de juillet de 2023 à 2029.

Concernant les rotations supplémentaires, le candidat propose des dates de réalisation (dates cibles visées dans l'offre qui correspondent à la période la plus chargée en fret allant de début mai à mi-septembre avec un départ le jeudi). Le candidat identifie 6 traversées supplémentaires en 2023, en 2024, en 2027, en 2028 et en 2029, 7 traversées supplémentaires en 2025 et 5 traversées supplémentaires en 2026.

Concernant les horaires, le candidat propose :

Les horaires proposés sont conformes aux attentes du cahier des charges avec des départs entre 18h30 et 20h00 et des arrivées entre 7h00 et 8h00.

Les horaires proposés sont comme suit :

- Marseille - Propriano
 - Départ : 18h45
 - Arrivée : 7h00
- Propriano - Marseille
 - Départ : 18h30
 - Arrivée : 7h30

La durée des traversées de semaine est donc entre 12h15 et 13h00.

Le candidat précise qu'un nombre de rotation hivernales peut ne pas être réalisée avec un repositionnement pendant la saison estivale pour atteindre le quota de 365 rotations annuelles.

Conclusion Critère 1, sous-critère n°2 : La proposition du candidat répond aux exigences du règlement de la consultation concernant les fréquences et les horaires. Le candidat propose de mobiliser plusieurs navires de sa flotte afin d'assurer la DSP en fonction des besoins.

Le candidat propose la réalisation de rotations supplémentaires pour les périodes les plus chargées en fret.

Le Monte d'Oro ayant une vitesse maximale de 20 nœuds pouvant assimiler un retard sans avoir les capacités de le compenser pendant la traversée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante et l'organisation du planning des traversées et des rotations est claire.

3. Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Le sous-critère 3 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers : 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.

Concernant Corsica Linéa

Navire	Fret	Fauteuils	Cabines	Lits	PMR
Corsica Linéa					
Vizzavona	2440	237	147	450	2
A Nepita	1923	83	172	665	4
Pascal Paoli	2300	44	169	580	4
A Galeotta	2559	82	220	878	6
Paglia Orba	2050	47	142	494	1
Jean Nicoli	2000	175	199	804	3
Monte d'Oro	1482	0	204	515	3
Danièle Casanova	810	320	470	1880	4
Méditerranée	827	574	496	1660	4

Le besoin exprimé par la DSP était d'avoir au sein des navires deux cabines PMR et la possibilité d'accueillir six passagers sanitaires.

A l'exception du Paglia Orba (1 seule cabine PMR), l'ensemble des navires présentés par les différents candidats répondent au minimum imposé (2 cabines PMR).

Ceci implique que certains passagers sanitaires soient accueillis dans des cabines normales ce qui est susceptible de représenter un problème pour le cas où l'ensemble des passagers sanitaires sur un même voyage seraient des personnes à mobilité réduite.

Il est cependant loisible au candidat en fonction du besoin en cabines PMR/ passagers sanitaire de permuter les navires afin de répondre au besoin. Précisons cependant que rien dans la documentation technique remise par le candidat n'envisage cette réorganisation.

Conclusion Critère 1, sous-critère n°3 : Les navires présentés par les candidats correspondent aux exigences associées à l'accueil de chauffeurs, passagers sanitaires.

Un des navires proposés ne répond pas aux exigences de deux cabines PMR.

Ces éléments peuvent poser une difficulté quant à l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers.

Pendant, rien n'interdit au candidat de procéder à une réorganisation des bateaux pour satisfaire un besoin ponctuel en cabinet PMR ou passagers sanitaires. Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante. Néanmoins, la documentation remise par le candidat ne précise pas son organisation pour faire face à un manque de cabines PMR. Des clarifications de la part du candidat sont attendues en phase de négociations.

2. Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Le sous-critère 4 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers :

- 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...)

➤ Services aux usagers

Navire	Restaurant	Bar	Magasin	Salle spectacle
Corsica Linéa				
Vizzavona	330 m2	390 m2	0 m2	0 m2
A Nepita	500 m2	460 m2	0 m2	0 m2
Pascal Paoli	480 m2	260 m2	0 m2	0 m2
A Galeotta	730 m2	550 m2	44 m2	0 m2
Paglia Orba	320 m2	345 m2	0 m2	0 m2
Jean Nicoli	770 m2	470 m2	50 m2	0 m2
Monte d'Oro	360 m2	325 m2	0 m2	0 m2
Danièle Casanova	1970 m2	780 m2	150 m2	250 m2
Méditerranée	790 m2	690 m2	50 m2	270 m2

Sont détaillés les services suivants :

- **Restauration** (déploiement de nouveaux services entre 2017 et 2020 sur les bateaux présentés à l'annexe 3 - Outil naval - circuits courts et de saison) : mise en place d'une offre variée, allant des espaces de snacking aux menus préparés par un chef étoilé. Corsica Linéa s'engage à favoriser une économie en circuit court ;
- **Service hôtelier** : offre variée allant des lits superposés aux cabines de luxe, des salons fauteuils sont disponibles ;
- **Espaces de loisirs** : diffusion d'événements sportifs, animations, accès gratuits à des vidéos grâce au réseau WIFI ;
- **Service médical** : infirmerie avec un personnel disposant d'une formation médicale. L'infirmerie est équipée afin de permettre la réalisation des premiers soins. En cas de besoins : recours au Centre de Consultation Médicale Maritime – CHU de Toulouse ;
- **Services annexes** : chenil, consignes à bagages ;
- **Modalités de réservation et d'information des passagers et mesures prises pour éviter les retards** : sites internet disposant du dispositif de paiement en ligne sécurisé (3DSecure), courriels envoyés après chaque réservation comprenant le détail de la traversée ainsi qu'un lien pour effectuer des modifications, centre d'appel disponible 7j/7 sur une plage horaire étendue (du lundi au samedi de 8h à 20h30, dimanche et jours fériés de 9h30 à 18h00), un site internet pour les agences de voyages ;
- **Propreté des installations** : nettoyage quotidien, renouvellement après chaque traversée du linge de lit et de toilettes, nettoyage de fond réalisé lors des arrêts techniques des navires ;
- **Conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite** : les navires sont certifiés comme étant conforme aux normes.

Le candidat Corsica Linéa fournit un service aux usagers complet prenant en compte les disparités financières pouvant exister entre les passagers. Un accès à des divertissements est prévu, mise en place d'une couverture WIFI à titre gratuit. La réservation peut se faire par l'intermédiaire de plusieurs plateformes. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

➤ Services en matière de fret

Concernant Corsica Linéa :

- Concernant le transport de fret, Corsica Linea précise les éléments suivants :
 - Objectif de faire évoluer les unités de fret dans « un tout numérique » et notamment installation d'un portique à Marseille pour une gestion optimisée des unités fret, déploiement d'ETMS, mise en service d'un portail web dédié à destination des usagers de fret et outil de gestion informatique ;
 - Des projets sont en cours ou ont été finalisés en 2020 : fiabilisation de l'outil installé, avec le déploiement d'une application dédiée aux équipes pour un suivi en temps réel du chargement, interconnexion avec les systèmes d'information portuaire, développement d'interfaces numériques, mise en place d'une GED et d'outil de reporting ;
 - Processus du traitement du fret bien détaillé (déclaration de volume, traitement sur le port, réception de l'équipement, réclamations). Le but étant d'optimiser le chargement au fil de l'eau ;

- Objectif de 0 remorque à quai : travail en amont avec les transporteurs en cas de non-disponibilité d'un navire (notamment réorientation vers un autre port le jour même, en privilégiant le transport de remorques non urgentes le week-end et en remplaçant un navire impacté par un autre navire). Le but étant de sortir de cycle journalier pour un cycle hebdomadaire ;
- Mise en place de groupes de travail associant chargeurs et experts en logistiques. Réunion trimestrielle avec la présence du Président, des Directions Exploitation et Fret, ainsi que tous nos responsables d'agences portuaires.

Le candidat propose un traitement dématérialisé des unités fret, un processus de traitement détaillé pour optimiser le chargement. Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai. L'offre propose répond aux exigences de la consultation.

➤ Sécurité à bord de l'outil naval

Corsica Linea développe les exercices de sécurité mise en place à bord : chaque navire réalise un exercice d'abandon et un exercice hebdomadaire d'incendie (environ 3 à 5 exercices par semaine).

Sont également détaillées les consignes de sécurité aux passagers : diffusion générale par la passerelle et informations pratiques affichées. Des systèmes d'alerte sont également prévus pour l'évacuation des PMR et des passagers sourds et malentendants.

Concernant les situations d'urgence, des personnels sont d'astreinte 24h/24h et peuvent contacter la cellule d'urgence. Des exercices réguliers sont organisés. En outre, un centre d'appel avec un numéro vert est constitué pour informer les familles.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d'affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prise en compte.

Le candidat fournit une description très complète des services proposés aux usagers (fret et passagers).

➤ Continuité du service public

Ce critère est évalué au regard de la qualité de l'organisation proposée pour assurer la continuité des services, y compris le service social et solidaire, tel que visé en annexe 6 – Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles et mesures prises pour assurer le service social et solidaire.

Le candidat présente :

- **Présentation du plan d'information des usagers en cas de situation perturbée** (système d'information « info trafic » avec des « flashs infos », système d'information individuel et ciblé via ses SMS et courriel) exemple à l'appui ;
- **Les modalités de réservation et de modifications** : site web, centre d'appels et site internet B to B pour les agences de voyages ;
- **Les modalités de gestion des réclamations**

- Pour les clients frets : échange afin de trouver des alternatives permettant d'assurer le service de transport de fret tout en minimisant les effets d'une perturbation. Au départ de Corse : embarquement d'un port différent en retardant l'horaire de départ pour donner aux transporteurs le temps de s'y rendre. Au départ de Marseille : réorientation vers un autre port et prise en charge compensatrice ;
- Pour les clients passagers : service relations consommateur enregistrant les réclamations des clients et fournit une réponse adaptée. Prise de contact avec le service des relations commerciales par mail, site internet, courrier, formulaire de réclamation.

Délai de réponse maximum est de 15 jours entre la réception de la réclamation et l'envoi d'une réponse.

- **Les modalités d'indemnisation** : réglementation issue du Règlement UE n° 1177/2020 du 24 novembre 2010. Quand un retard est de plus de 90 minutes : collation et rafraîchissements. En cas d'annulation de la traversée : hébergement ou indemnisation (80 euros/personne pour une durée maximum de 3 nuits), retard à l'arrivée de plus de 3 heures donne lieu à une indemnisation minimale équivalente à 25% ;
- **L'accueil des passagers à mobilité réduite** : plusieurs modalités de communication (numéro de téléphone, adresse électronique, procédure permettant d'identifier le niveau de handicap et de transférer ces informations aux ports concernés) ;
- **Les actions garantissant le service social et solidaire** (accord dit d'alerte sociale et de prévention des conflits signé en 2016) : le but de cet accord est de limiter l'impact sur les perturbations sur les usagers (passagers et fret). Ainsi, cet accord met en place, une obligation d'information de la Direction, qui s'engage à recevoir dans un délai restreint les partenaires sociaux pour trouver une solution avant le dépôt d'un préavis de grève.

L'organisation proposée pour assurer la continuité des services est bien détaillée, le candidat présentant plusieurs navires pour assurer le service et sa continuité sur cette ligne. Le candidat s'engage sur la fiabilité de la ligne. Il met en avant le dialogue social en détaillant bien l'organisation permettant de préserver ce dialogue.

Conclusion critère 1 – sous-critère 4 – Corsica Linea :

Le candidat présente un ensemble d'éléments permettant de considérer que les conditions du sous-critère 4 relatif à la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers, sont remplies.

En effet, le candidat fournit un service aux usagers complet avec un accès à des divertissements et la mise en place d'une couverture WIFI. Le service de réservation mis en place est bien détaillé. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les modalités d'information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées, permettant d'assurer la continuité des services publics.

Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai.

L'offre proposée répond aux exigences de la consultation. Le traitement du candidat des services fret est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

L'argumentation du candidat est plus développée pour les particuliers que pour les usagers professionnels. L'ensemble des éléments apportés par le candidat sont relatifs aux particuliers et les éléments de frets sont présents mais moins détaillés.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d'affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prises en compte.

Les modalités d'information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante. Les éléments fournis par le candidat sont suffisamment détaillés et clairs pour considérer que la qualité des services aux usagers est suffisante.

Conclusion Générale critère 1 :

- Points forts :

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.

- Points faibles :

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

Appréciation globale du critère 1 : Offre satisfaisante.

Critère 2 du règlement de la consultation – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Afin de pouvoir analyser convenablement la robustesse et cohérence du plan d'affaires prévisionnel des candidats (sous-critère 2 du critère 2) , il a été nécessaire de procéder à un arbitrage dans le but de décider de la base de comparaison la plus solide et fiable pour challenger les plan d'affaires communiqués par les candidats au titre de l'annexe 9. Les données historiques (2020 et 2021) ayant

été affectées par la pandémie de Covid19, et le prévisionnel 2022 communiqué ne semblant pas suffisamment fiable car présentant certaines incohérences (existence de recettes autos dans le périmètre SIEG, existence de recettes et de charges de mise à disposition des espaces n'existant pas dans l'annexe 9 transmise aux candidats, etc.), la solution retenue pour l'analyse du sous-critère 2 a été de se référer aux estimations 2023-2030 préparées par le Consultant sur la base d'entretiens conduits avec l'OTC afin de définir au mieux un plan d'affaires prévisionnel sur la durée des DSP. C'est donc sur cette base que les comparaisons avec les offres des candidats ont pu être faites.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

3. Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 146,0 M€. Cela correspond à une moyenne annuelle de 18,2 M€, soit 2,9 M€ de plus que la compensation estimée au titre de l'exercice 2022 pour ce même lot (+18,9%).

Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation estimée au titre de l'exercice 2022.

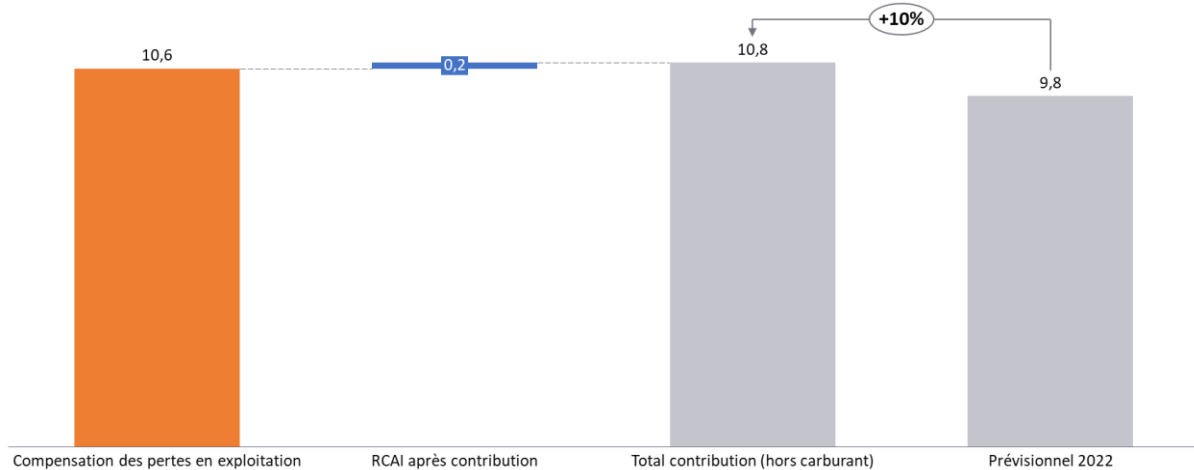
En M€	Prévisionnel 2022	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	8,0	7,9	-0,1	-1,7%
Compensation carburant	4,8	7,5	+2,7	+57,5%
Compensation investissement	1,8	2,9	+1,1	+59,2%
Compensation totale	14,6	18,2	+3,7	+25,2%

La hausse globale de la compensation s'explique par plusieurs facteurs :

- La compensation liée au carburant proposée est supérieure de 57,5% à la compensation carburant estimée pour 2022. Cela s'explique par une hausse des prix des carburants et par un mix de carburants choisis par le candidat plus coûteux.
- La compensation liée à l'investissement proposée est supérieure de 59,2% à la compensation investissement estimée pour 2022. Cela s'explique par des coûts de mise à disposition et d'affrètement en hausse.
- La compensation d'exploitation est quant à elle en ligne avec la compensation d'exploitation estimée pour 2022 (-1,7%).

Les montants de compensation annuels demandés par le candidat sur la période sont approximativement linéaires (entre 17,7 M€ en 2026 et 19,1 M€ en 2023).

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 10,6 M€. Ainsi, le **RCAI SIEG moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,2 M€, soit 1,6% de la compensation (hors carburant) demandée**. Avec un chiffre d'affaires SIEG moyen sur la période de 10,9 M€, cela correspond à une **marge d'exploitation de 1,5%**.

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – Corsica Linea :

La compensation moyenne annuelle demandée par Corsica Linea s'élève à 18,2 M€, soit 25,2% de plus que la compensation estimée pour l'année 2022.

Les composantes de la compensation liées au carburant et à l'investissement portent cette hausse : respectivement +57,5% et +59,2%.

Le montant de compensation demandé par Corsica Linea est donc peu satisfaisant, car largement supérieur au montant prévisionnel 2022. Cette augmentation semble s'expliquer en grande partie en raison des prix du carburant (augmentation du prix du carburant, nouvelles normes écologiques en matière de carburants).

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car présentant un niveau de compensation largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+25,2%) sans pour autant que le niveau de justification d'une telle augmentation soit suffisamment détaillée

1. Sous critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'offre du candidat appelle les points de vigilance suivants, constituant autant de points à éclairer en phase de négociation :

- Le compte de résultat prévisionnel du candidat est équilibré, en grande partie grâce au niveau de compensation très élevé demandé par le candidat (voir sous-critère 1), mais semble tout de même précaire : il présente un léger bénéfice de 1,3 M€ sur la période 2023 - 2030

Le compte de résultat prévisionnel hors carburant est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028
-------	------	------	------	------	------	------

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Recettes périmètre SIEG #1	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
Recettes périmètre SIEG #2	6,5	6,5	6,5	6,7	6,5	6,5
Total Autres Recettes	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Total Recettes	10,8	10,9	10,8	11,1	10,9	10,9
Total coûts de personnel	(7,8)	(7,1)	(8,0)	(7,0)	(7,0)	(7,6)
Total frais commerciaux	(1,3)	(1,3)	(1,3)	(1,3)	(1,3)	(1,3)
Total charges d'exploitation	(10,0)	(9,2)	(10,7)	(9,7)	(9,8)	(10,4)
EBE / EBITDA - avant contribution	(8,3)	(6,7)	(9,1)	(7,0)	(7,3)	(8,3)
Coût de mise à disposition des navires	(2,2)	(2,6)	(3,0)	(1,8)	(1,6)	(2,7)
Coût d'affrètement des navires	(1,3)	0,0	(0,6)	(0,9)	(1,2)	0,0
RÉS EXPLOIT / EBIT - avant contribution	(11,8)	(9,3)	(12,7)	(9,6)	(10,1)	(11,0)
RCAI - avant contribution	(11,8)	(9,3)	(12,7)	(9,6)	(10,1)	(11,0)
Total contribution	11,4	10,4	11,5	10,6	10,7	10,6
RCAI - après contribution	(0,4)	1,1	(1,3)	0,9	0,6	(0,4)

Le tableau suivant présente quelques ratios par traversée (charges, revenus et coûts de mise à disposition/d'affrètement), par passager (recettes/passager) et par unité de fret (recettes/mètre linéaire) et donne une comparaison avec ces mêmes ratios issus des estimations.

Sur 2023-2030	Modèle prévisionnel	Corsica Linea	
	Montant	Montant	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 496	-0,3%
Nombre de passagers	437 992	553 340	+26,3%
Nombre de mètres linéaires de fret (en ml)	548 592	647 580	+18,0%
Nombre d'autos-passagers	171 368	206 363	+20,4%
Charges par traversée (en K€)	51,52	59,66	+15,8%
Revenus par traversée (en K€)	27,25	34,98	+28,4%
Coûts de mise à disposition/d'affrètement par traversée (en K€)	6,12	9,28	+51,7%
Recettes par passager (en €)	66	66	-0,2%
Recettes par mètre linéaire de fret (en €)	40	35	-12,2%
Recettes par auto-passager (€)	51	75	+48,8%

Il apparaît que les estimations du nombre de traversées du candidat et de l'OTC sont similaires sur la période 2023-2030.

L'analyse qui suit permettra d'expliciter et de mettre en perspective avec les résultats économiques prévus les principales variations observées sur ce tableau.

- Le candidat n'a pas par ailleurs communiqué de bilan comme le stipulait le guide de rédaction des offres au plan financier.

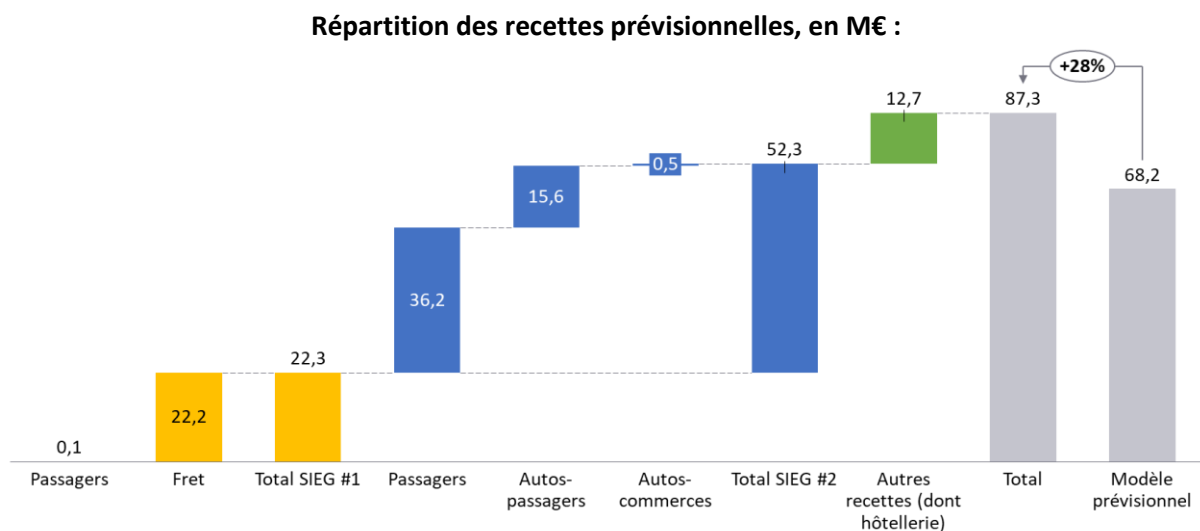
Il n'a donc pas été possible d'apprécier les principaux postes tels que les biens, les capitaux propres, la politique de financement ; limitant les capacités d'analyse sur la robustesse et cohérence de l'offre proposée. Il conviendra de demander au candidat des compléments d'informations.

A noter que l'absence de constitution d'une société dédiée peut expliquer la difficulté à identifier un bilan (du fait de l'absence de capitaux propres injectés dans le contrat).

- Les clés d'imputation choisies par le candidat entre les périmètres SIEG et commercial ne sont pas justifiées, alors même qu'elles impactent directement l'équilibre économique ainsi que le calcul de la compensation demandée.

- Les recettes prévues par le candidat sont largement supérieures au niveau attendu, en raison d'effets volumes et prix combinés sur le fret et les passagers transportés.

Les recettes présentées par le candidat relèvent de deux périmètres distincts : le périmètre SIEG #1 et le périmètre SIEG #2. Le total des recettes prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 87,3 M€, soit 28,0% de plus que le total des recettes estimé dans le modèle prévisionnel. Les recettes présentées par Corsica Linea sont réparties comme suit.



Les recettes SIEG #1 représentent donc 25,5% du total des recettes prévisionnelles, et les recettes SIEG #2 59,9%. L'ensemble des autres recettes est également considéré comme une recette SIEG.

Le surplus de recettes prévisionnelles présenté par le candidat par rapport aux estimations s'explique par :

- Un nombre d'autos-passagers plus important (+20,4%) couplé à des recettes par auto-passager également plus importantes (+48,8%) ;

- Des volumes de passagers et de fret plus importants (respectivement +26,3% et +18,0%) malgré des recettes par passager et par mètre linéaire inférieures (respectivement -0,2% et -12,2%).

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de recettes prévu par le candidat.

- a) Les recettes liées au transport de passagers (dont autos-passagers) sont largement supérieures au niveau attendu, en raison d'un volume de passagers et d'autos-passagers largement supérieur au niveau prévu.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG #1	0,1	0,1	+0,0	+19,4%
dont PAX médicaux	0,1	0,1	+0,0	+19,4%
SIEG #2	37,4	51,8	+14,4	+38,5%
dont passagers	28,7	36,2	+7,5	+26,2%
dont autos-passagers	8,7	15,6	+6,9	+79,1%
Total	37,5	51,9	+14,4	+38,4%

Corsica Linea prévoit des recettes liées au transport de passagers de 51,9 M€ sur la période 2023-2030, soit 38,4% de plus qu'estimé. Les hausses observées sont dues à des nombres d'autos-passagers et de passagers plus importants que prévu (voir plus haut).

- b) Les recettes liées au fret sont globalement en ligne avec les prévisions, malgré une répartition différente entre les autos-commerce et le reste du fret.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG #1	18,3	22,2	+3,9	+21,5%
dont mètres linéaires fret tracté	-	4,5	-	-
dont mètres linéaires fret non tracté	-	17,7	-	-
SIEG #2	3,7	0,5	-3,1	-86,1%
dont autos-commerces	3,7	0,5	-3,1	-86,1%
Total	21,9	22,7	+0,8	+3,6%

Corsica Linea prévoit des recettes liées au fret de 22,7 M€ sur la période 2023-2030, soit 3,6% de plus qu'estimé. Si elles sont donc globalement en ligne avec les prévisions, ces recettes sont réparties d'une manière différente. L'évolution constatée nécessite d'être justifiée par le candidat.

- c) Les autres recettes prévues par le candidat sont largement supérieures au niveau attendu, ce qui s'explique en partie par l'important surplus de passagers que le candidat prévoit de transporter.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Hôtellerie	8,6	9,9	+1,3	+15,5%
Autres	0,2	2,8	+2,5	+1140,5%
Total	8,8	12,7	+3,9	+44,0%

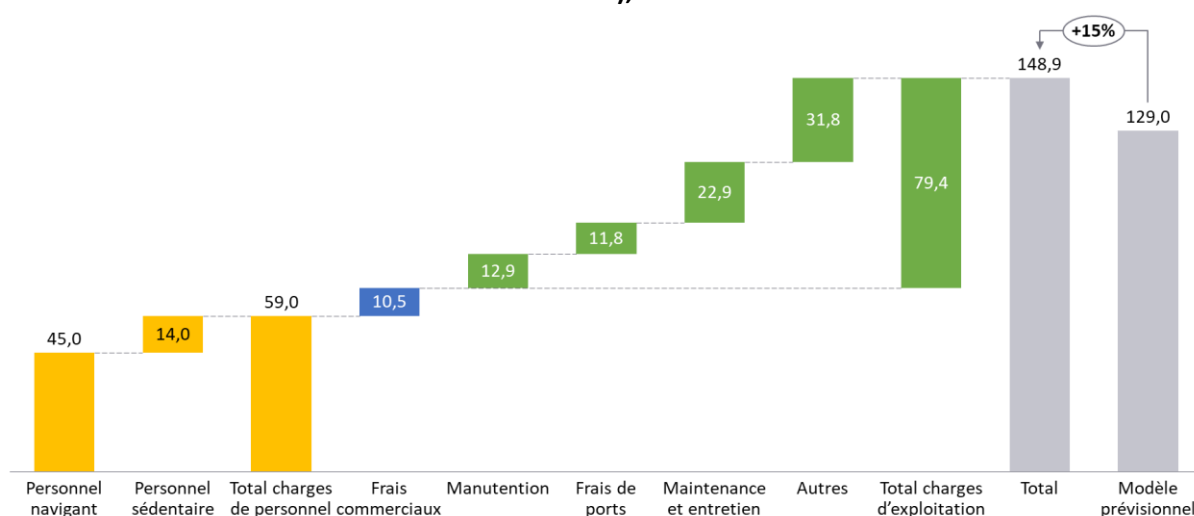
Corsica Linea prévoit un montant de 12,7 M€ pour ses autres recettes sur la période 2023-2030, soit 44,0% de plus qu'estimé. Si les recettes liées à l'hôtellerie peuvent s'expliquer par un plus grand volume de passagers, l'évolution des « autres recettes » nécessite une explication de la part du candidat.

- II. Les charges prévues par le candidat sont également largement supérieures au niveau attendu, mais reste globalement cohérentes avec le niveau de recettes annoncé par le candidat.

Les charges présentées par le candidat sont imputées à 100% au domaine SIEG.

Le total des charges (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires) prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 148,9 M€, soit 15,4% de plus que le total des charges estimé dans le modèle prévisionnel. Les charges présentées par Corsica Linea sont réparties comme suit.

Répartition des charges prévisionnelles (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires), en M€ :



Les charges de personnel représentent donc 39,6% du total des charges, les frais commerciaux 7,1%, et les charges d'exploitation 53,3%.

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de charges prévu par le candidat.

- a) Les charges de personnel prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, ce qui peut s'expliquer par les volumes plus importants qu'il prévoit de transporter.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Personnel navigant	39,0	45,0	+6,0	+15,4%
Personnel sédentaire (à terre)	14,0	14,0	+0,0	+0,3%
Total	53,0	59,0	+6,1	+11,4%

Corsica Linea prévoit des charges de personnel de 59,0 M€ sur la période 2023-2030, soit 11,4% de plus qu'estimé.

Le surplus de charges de personnel par rapport aux estimations s'explique par les plus grands volumes (passagers, fret et autos-passagers) que le candidat prévoit de gérer.

- b) Les frais commerciaux prévus par le candidat sont largement supérieurs au niveau attendu. Si une partie de cet écart peut s'expliquer par les plus grands volumes que le candidat souhaite transporter, cette seule raison ne permet pas d'expliquer entièrement la différence observée.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Frais commerciaux passagers	3,9	6,6	+2,7	+68,4%
Frais commerciaux autos	1,7	2,3	+0,6	+32,5%
Frais commerciaux fret	1,9	2,3	+0,3	+18,2%
Total	7,6	11,2	+3,6	+47,6%

Corsica Linea prévoit des frais commerciaux de 11,2 M€ sur la période 2023-2030, soit 47,6% de plus qu'estimé.

- c) Les charges d'exploitation prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu. Cela peut en partie s'expliquer par les volumes plus importants traités, mais l'augmentation de plusieurs postes nécessite une justification plus approfondie : manutention, approvisionnements, frais de structure, maintenance et entretien.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Manutention	11,6	12,9	+1,3	+11,2%
Frais de ports	11,7	11,8	+0,1	+0,9%
Entretien passagers	3,6	1,2	-2,4	-65,5%
Vivres (à commercialiser)	2,7	2,8	+0,1	+3,1%
Vivres pour l'équipage	2,6	2,9	+0,3	+12,1%

Approvisionnements	3,9	7,8	+3,9	+98,8%
Communication	1,4	1,2	-0,2	-15,1%
Assurances	3,4	4,0	+0,7	+19,9%
Informatique	2,0	2,7	+0,7	+32,6%
Impôts et taxes	2,0	1,8	-0,3	-13,8%
Frais de structure société déléataire	4,7	7,4	+2,7	+58,7%
Maintenance et entretien	18,9	22,9	+4,1	+21,5%
Total	68,5	79,4	+11,0	+16,0%

Corsica Linea prévoit des charges d'exploitation de 79,4 M€ sur la période 2023-2030, soit 16,0% de plus qu'estimé.

Plusieurs variations importantes par rapport aux estimations sont observées au niveau des charges variables et sont à expliciter par le candidat : les frais d'entretien passagers (-65,5%, soit -2,4 M€), les approvisionnements (+98,8%, soit +3,9 M€). Concernant les approvisionnements, une partie de la hausse observée peut s'expliquer par l'augmentation des prix des pièces à acheter et le caractère vieillissant de certains navires de la flotte. Néanmoins, ces aspects ne permettent pas de justifier un écart aussi important.

De plus, il convient également d'expliquer la différence observée au niveau des charges de maintenance et d'entretien (+21,5%, soit +4,1 M€). Celle-ci peut s'expliquer par la tendance haussière sur ce marché, en raison de l'augmentation des prix de l'énergie, des matières premières ainsi que de la main d'œuvre.

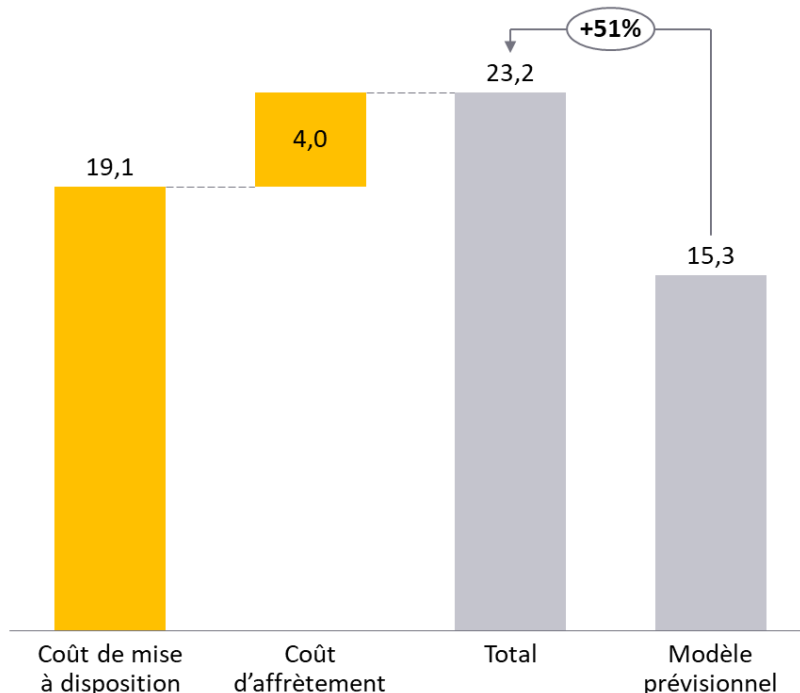
- III. Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévus par le candidat sont largement supérieurs au niveau attendu, ce qui pose la question de l'adéquation capacitaire des navires proposés par le candidat.

Le total des coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 23,2 M€, soit 51,6% de plus qu'estimé. Les coûts de mise à disposition représentent 82,6% du total, quand les coûts d'affrètement en représentent donc 17,4%. Comme illustré par le tableau suivant, 93,9% des traversées sur la période 2023-2029 sont réalisées avec des navires en propriété, et 6,1% avec des navires affrétés, d'où la répartition des coûts susmentionnée.

En nombre de traversées	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total sur la période	En % du nombre total de traversées
Navires en propriété	134	156	144	148	133	156	157	1028	93,9%
Paglia Orba	109	119	99	140	125	122	115	829	75,7%
Jean Nicoli	15	27	35	0	0	24	32	133	12,1%
Monte d'Oro	10	10	10	8	8	10	10	66	6,0%
Navires affrétés	22	0	13	8	24	0	0	67	6,1%
A Nepita	22	0	13	8	24	0	0	67	6,1%

Les coûts de mise à disposition et d'affrètement sont entièrement imputés sur le volet SIEG.

Répartition des coûts de mise à disposition et coût d'affrètement des navires, en M€ :



Enfin, l'absence de données détaillées sur l'assiette de coût des navires pourrait engendrer des difficultés dans l'analyse des clauses relatives au rachat des navires tel que le prévoit le contrat qui prévoit notamment de tenir d'un prix minoré des contributions publiques mobilisées sur le contrat.

IV. Synthèse et analyse du résultat d'exploitation

Le tableau suivant présente l'agrégation des RCAI SIEG et commercial prévus :

Sur 2023-2030, en M€	Corsica Linea
RCAI (avant compensation)	(84,8)
Compensation (hors carburant)	86,1
RCAI total	1,3

Comme explicité précédemment (voir sous-critère 1), la compensation liée à l'exploitation et à l'investissement permet à Corsica Linea de dégager un RCAI total de 1,3 M€ sur la période 2023-2030.

V. Analyse des flux de trésorerie

Le tableau de flux de trésorerie résultant du plan d'affaires de Corsica Linea est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Excédent Brut d'Exploitation	(8,3)	(6,7)	(9,1)	(7,0)	(7,3)	(8,3)	(7,4)	(7,4)
Coût d'affrètement des navires	(1,3)	0,0	(0,6)	(0,9)	(1,2)	0,0	0,0	0,0
Variation BFR	(1,3)	(2,7)	(1,3)	(2,0)	(1,6)	(1,6)	(2,2)	(2,2)
Variation BFR liée à la compensation DSP	(2,9)	(0,0)	0,0	0,2	0,1	(0,1)	(0,6)	0,0

Flux net de trésorerie liés à l'exploitation	(13,8)	(9,4)	(11,0)	(9,6)	(10,0)	(10,0)	(10,3)	(9,7)
Compensation exploitation	7,9	7,9	7,9	7,9	7,9	7,9	7,9	7,9
Compensation investissement	3,5	2,6	3,6	2,7	2,8	2,7	2,6	2,6
Variation de trésorerie	(2,4)	1,0	0,5	1,0	0,7	0,5	0,2	0,8
Trésorerie d'ouverture	0,0	(2,4)	(1,4)	(0,9)	0,1	0,8	1,3	1,6
Trésorerie de clôture	(2,4)	(1,4)	(0,9)	0,1	0,8	1,3	1,6	2,4

Tel que présenté précédemment, l'activité est globalement excédentaire. Cela se traduit par une variation de trésorerie sur l'ensemble de la période 2023-2030 de 2,4 M€.

Les variations de l'EBE observées sont majoritairement dues à des variations des charges, et en particulier les charges de maintenance et d'entretien et les charges de personnel navigant.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 – Corsica Linea :

Les revenus d'exploitation, charges d'exploitation et coûts de mise à disposition/d'affrètement prévus par le candidat sont supérieurs aux estimations (respectivement +28,0%, +15,4% et +51,6%). La compensation demandée par le candidat lui permet de dégager un RCAI sur l'ensemble de la période 2023-2030 de 1,3 M€.

Le modèle économique semble ainsi relativement robuste, même si le RCAI global dégagé reste faible. Il convient de rappeler que ce modèle économique est dépendant de la compensation demandée.

De plus, les évolutions importantes relevées au niveau des charges d'approvisionnement, des frais d'entretien passagers et de maintenance et entretien sont des points de vigilance à expliquer par le candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante car, présentant un niveau de RCAI de 1,3 M€ (100% SIEG) sur l'ensemble des années de la DSP dépendant d'un niveau relativement élevé de compensation demandée (+25,2% vs. montant de compensation global prévisionnel 2022). Par ailleurs, certaines variations importantes au niveau des charges d'exploitations (approvisionnement, entretiens passagers, maintenance et entretien) restent à expliciter par le candidat afin de s'assurer de la cohérence des résultats présentés.

Conclusion générale critère 2 – Corsica Linea :

Points forts :

- Compensation pour exploitation 1,7% inférieure au niveau du prévisionnel 2022 ;
- Optimisation du nombre de passagers (+26,3%), des mètres linéaires de fret (+18%) et du nombre d'autos passagers (+20,4%) par traversée.

Points faibles :

- Compensation moyenne annuelle de 18,2 M€, soit 25,2% de plus que la compensation au prévisionnel 2022.
- Les composantes de la compensation liées au carburant et à l'investissement portent cette hausse : respectivement +57,5% et +59,2%.
- recettes par passagers et par mètre linéaires en baisses respectives de -0,2% et -12,2% ;
- Augmentation des coûts de mise à disposition / d'affrètement par traversée de 51,7% par rapport aux estimations.

- Très forte augmentation de certains postes de charges (approvisionnement, entretiens passagers, maintenance et entretien) sans un niveau de détails suffisant permettant une analyse fine de la rationalité des variations observées.

Appréciation globale : L'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car, 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, entretien passagers, maintenance et entretien;

- Les coûts de mise à disposition / d'affrètement des navires par traversée sont particulièrement plus élevés que prévu (+51,7%)

Enfin ces importantes variations restent insuffisamment détaillées par le candidat pour en permettre une analyse critique fine.

Critère 3 du règlement de la consultation – Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)

Au titre de ce critère, le candidat doit présenter ses actions et son niveau d'engagement ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.

Le candidat Corsica Linéa propose plusieurs mécanismes visant à mettre en place une **gouvernance responsable** en se présentant comme une **entreprise à mission** en proposant un contrat avec la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de Corse. Les différentes actions mises en œuvre par le candidat doivent lui permettre de mettre en place une gouvernance plus responsable intégrant ainsi ses cocontractants, mais également ses salariés désignés comme étant des « parties prenantes » :

- Réduction des émissions de CO2 passe par :
- Un deuxième navire GNL en 2025,
- Électrification à quai de 1 navire supplémentaire,
- Investissements technologiques sur les navires de la flotte existante,
- Approvisionnement de deux navires avec du Bio-GNL,
- Projet de propulsion au e-méthanol et incorporation de biodiesels ;

Le candidat met en place de multiples outils lui permettant de **respecter les droits des personnes** notamment de ses collaborateurs par l'intermédiaire d'attestations RGPD (attestation de respect EY), procédures de déclaration d'alerte professionnelle et de prévention de discriminations ou harcèlement.

La valorisation du capital humain est également traitée par le candidat qui propose la mise en place d'une politique RH qualifiée d'« innovante » allant des possibilités de mobilités internes, enquêtes de satisfaction au déploiement du télétravail. Le candidat s'inscrit dans une volonté de favoriser l'économie Corse passant par le recrutement de résidents. Afin de favoriser le bien-être au travail, le candidat dispose d'espace de travail collaboratif permettant de concilier cohésion sociale et individualité.

Le volet dialogue social est développé par le candidat qui énumère une liste d'accords sociaux. Corsica Linéa expose ses 8 règles d'or visant à assurer la sécurité et la santé de son personnel (suivi

psychologique et aide aux addictions). Le développement des compétences du personnel est également traité (formations, partenariats avec l'enseignement supérieur en Corse). La rémunération des collaborateurs est basée sur un barème pour le personnel navigant et sur la convention collective pour les sédentaires.

Concernant la **qualité environnementale**, le candidat propose plusieurs solutions afin de ces émissions de CO2 notamment :

Navire	Puissance	Combustible	SCR	Scrubber	Filtre	LNG	BWT	Vitesse	Consommation	EEDI	CII
Corsica Linéa											
Vizzavona	5 760	HFO	Oui	Oui				21,5 / 16,5	3,72 / 2,28	28	17,4
A Nepita	11 520	HFO	Non	Oui				21 / 17	3,6 / 2,72	25,4	19,2
Pascal Paoli	9 450	HFO	Non	A faire				25 / 19	6,5 / 3,6	25,6	14,9
A Galeotta	11 700	LNG	Non			X		23 / 19	3,4 / 2,78	?	11
Paglia Orba	4 930	HFO	Non	Non				20 / 17,5	3,25 / 2,38	32,5	16
Jean Nicoli	11 120	HFO	Non	Non				24 / 21	5,6 / 4,03	29,8	19,6
Monte d'Oro	3 700	HFO	Non	Non				19 / 16	2,3 / 1,73	36,7	18,4
Danièle	9 450	HFO	Non	Non				24 / 22	6,36 / 5,08	31,8	16,9
Casanova											
Méditerranée	8 942	HFO	Non	Non				24 / 20,5	5,7 / 3,86	32,5	21,1

Concernant les Combustibles :

A l'exception du navire « A Galeotta » armé par Corsica Linea, l'ensemble des navires proposés fonction au fuel lourd (HFO ou Heavy Fuel Oil). En fonction des choix de l'armateur, du prix des combustibles et des disponibilités au soutage, l'approvisionnement en HFO peut être à faible teneur de soufre (LS pour Low sulfure) ou à haute teneur de soufre (HS pour High sulfure).

Le 78ème Comité de protection du milieu marin de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a approuvé, le 10 juin 2022, la création d'une zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules (zone SECA) qui s'étendra sur toute la Méditerranée dès 2025.

La création de cette zone entraine l'obligation pour tous les navires qui entreront en Méditerranée d'utiliser un combustible dont la teneur en soufre ne dépasse pas les 0,1% en masse, soit un fuel 5 fois moins polluant que la norme internationale dans les zones hors SECA. Elle entrera en vigueur juridiquement en 2024 pour être effective en 2025 après une adoption au prochain Comité de décembre 2022, et un délai légal incompressible prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). En alternative, les navires qui continueront à fonctionner au HSHFO devront être équipés de « scrubber » (système de lavage des gaz d'échappement).

Une partie seulement des navires proposés et fonctionnant au HSHFO sont équipés de scrubbers.

Le principe de fonctionnement des scrubbers peut être en boucle ouverte (rejet des résidus de lavage à la mer) ou en boucle fermée (débarquement à terre des résidus de lavage à la mer).

A compter du 1^{er} janvier 2022, les rejets dans le milieu marin, d'effluents provenant des systèmes de réduction des émissions fonctionnant en boucle ouverte sont interdits à moins de 3 miles marins de la terre la plus proche dans les eaux sous juridiction française.

A court terme, les scrubbers à boucle ouverte seront très probablement proscrits dans certaines zones.

Concernant Nox : Les prescriptions relatives au contrôle des émissions de NOx s'appliquent aux moteurs diesel marins installés d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW hormis ceux utilisés uniquement en cas d'urgence quel que soit le tonnage du navire à bord duquel de tels moteurs sont installés dans les mêmes zones que les zones SECA.

La valeur d'émission en NOx d'un moteur diesel doit être déterminée dans le cas des limites des niveaux II et III fixés en 2008, en fonction de la date de première mise en service du navire. La plupart des moteurs du niveau I ont été certifiés conformes à la version antérieure de 1997 du Code technique sur les Nox et les certificats délivrés demeurent encore valables pendant la durée de vie desdits moteurs.

Le niveau II s'applique à partir du 1er janvier 2011 et le niveau III s'applique à partir du 1er janvier 2016.

Jusqu'au niveau II, un réglage des moteurs installés au neuvage permet d'atteindre les niveaux requis. A partir du niveau III, l'installation du système de traitement des gaz d'échappement SCR (Selective Catalytic Reduction) s'impose.

L'ensemble des navires proposés (à l'exception du A Galeotta) ayant été mis en service avant 2016, l'installation de SCR n'est pas nécessaire (sauf en cas de remotorisation ou d'une démarche volontaire de l'armateur, comme cela a été le cas pour le Vizzavona, exploité préalablement en Baltique où les armateurs ont engagé très largement en amont des contraintes réglementaires des travaux afin d'améliorer les performances environnementales des navires).

Filtre à particules : La résolution MEPC.340(77) introduits de nouvelles recommandations pour les systèmes d'épuration des gaz d'échappement. Cette résolution n'est pas encore diffusée à ce jour. Certains armateurs ont néanmoins engagé des travaux pour installer des filtres à particules en particulier sur les navires non équipés de scrubbers (qui font déjà partiellement office de filtre)

Indice de performance énergétique :

- EEDI / EEXI

L'indice EEXI s'applique aux navires existants d'une jauge supérieure à 400, à compter du premier renouvellement du certificat IAPP après le 1 janvier 2023. La valeur d'EEXI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence, sur le même principe que l'EEDI.

La valeur de référence de l'EEXI est calculée à partir de la valeur de référence de l'EEDI. Contrairement à l'EEDI, il n'est pas prévu de durcissement des contraintes pour l'EEXI en 2025.

L'indice EEDI s'applique aux navires neufs d'une jauge supérieure à 400. La valeur d'EEDI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence.

L'EEDI évalue la capacité d'un navire à transporter une cargaison en utilisant le minimum de combustible.

La valeur EEDI requise évolue en fonction du type et de la capacité de transport du navire. Cette valeur évolue également dans le temps. A partir du 01 janvier 2025, la valeur requise EEDI pour les navires ROPAX deviendra plus contraignante.

- CII

Contrairement aux indices EEDI et EEXI qui sont calculés une fois, afin d'évaluer les performances environnementales théoriques d'un navire, l'index CII est calculé tous les ans sur la base des consommations et distances parcourues. Cet index concerne les navires de jauge brute supérieure à 5000. Le calcul de l'indice CII est obligatoire à compter de 2023.

En fonction du résultat, le navire se verra attribuer une note : A, B, C, D ou E (A étant la meilleure, E la moins bonne). La note minimale à atteindre est C. Si un navire se voit attribuer la note D pendant 3 années consécutives ou la note E, un plan d'action devra être soumis à l'Administration afin de présenter les mesures correctives dans le but d'atteindre la note C.

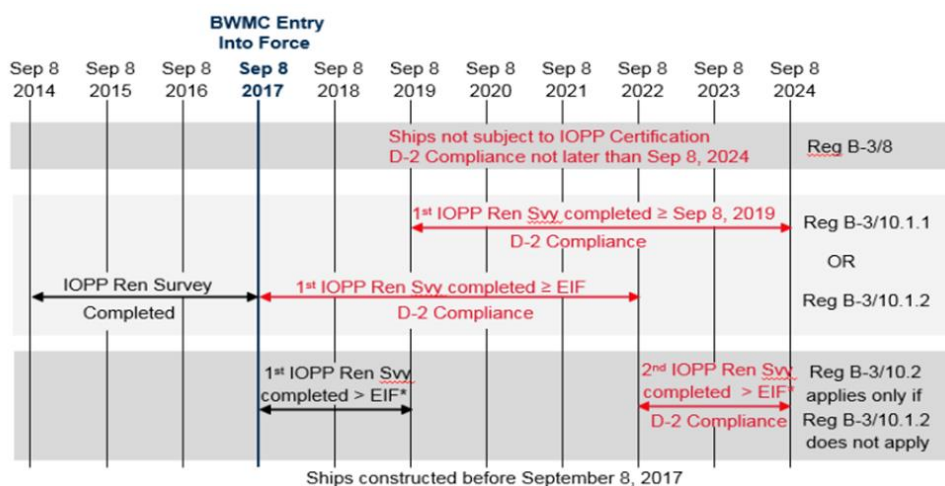
- L'indice CII est intégré au manuel SEEMP.

Les valeurs d'indice deviennent plus contraignantes au cours du temps. Le tableau ci-dessous reprend la diminution annuelle de la valeur de l'indice moyen C :

Année	Réduction indice C par rapport à 2019
2023	5%
2024	7%
2025	9%
2026	11%
2027-2030	A déterminer

Il importera de contrôler l'évolution de l'indice en cours d'exécution de la DSP.

Traitement des eaux de ballast : La convention BWB s'applique, sauf disposition contraire, à tout navire pénétrant ou naviguant dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction françaises. Pour les navires construits avant 2017, la date d'application de la règle D-2 (traitement des eaux de ballast) s'échelonne en fonction de la date de renouvellement du certificat IOPP :



Pour les navires construits après 2017, la règle D-2 s'impose dès la livraison.

Cette capacité technique n'a pas été documenté par les candidats et devra faire l'objet d'une clarification.

Néanmoins, la conformité étant vérifiées par l'autorité du pavillon, nous n'identifions pas de risque de non-conformité sur ce point.

Branchement quai : Il n'existe aucune contrainte réglementaire imposant aux navires de disposer d'un branchement quai.

De plus, les ports de commerces ne sont pas tous équipés pour délivrer les puissances nécessaires pour que les navires de commerce puissent réaliser leurs opérations commerciales.

Améliorations présentées pour les navires proposées

Corsica Linea

Réduction émission de CO2

- Utilisation de bio-carburant : coûts élevés
- Utilisation méthanol : difficultés du mode production
- Optimisation hydrodynamique : carènes et hélices
- Système de récupération chaleur
- Remotorisation ou nouveau navire fonctionnant au LNG
- Installation de système et équipement de traitement des émissions

Application :

- Mise en place de scrubbers sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Mise en place de scrubbers sur le Paglia Orba (2025) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Optimisation hydrodynamique (carènes et hélices) sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,2 M EUR)
- Remotorisation le Jean Nicoli en 2027 (budget affiché 14 M EUR)

Mise en service d'un navire LNG en 2025

Le candidat met également en place des actions visant à prévenir tout acte de corruption active ou passive, garantir les conditions d'une concurrence loyale ;

Le candidat démontre une volonté **d’agir avec responsabilité sur le marché** en prévenant toute forme de corruption (procédure d’évaluation des tiers fournisseurs, clauses anti-corruption), valorisation des démarches responsable de ses fournisseurs en leurs consacrant une page dédiée.

Le candidat met en place des mécanismes permettant **le respect des intérêts des clients et des consommateurs** (commercialisation responsable, tarification transparente) ainsi que leurs sécurités. Enfin, le candidat s’inscrit dans une volonté d’intérêt général en favorisant les territoires d’implantation (utilisation de ressources existantes en Corse, renforcement des partenariats territoriaux, circuits-courts, lien avec plusieurs formations maritimes en Corse). L’intérêt général est également traité par le candidat (accueil de populations ukrainiennes, rapatriement de ressortissants français bloqués à l’étranger, possibilité de faire des dons depuis la plateforme Corsica, mise en avant de l’art corse).

Conclusion critère 3 – Corsica Linéa :

La proposition du candidat est complète et bien développée.

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.

Points forts :

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.

Les pistes d’amélioration présentées et détaillées par le candidat s’inscrivent dans une démarche normale de prolongation de la durée d’exploitation des navires dans un cadre réglementaire qui se renforce progressivement (installation de systèmes de traitements des échappements et/ou remotorisation) et d’optimisation des performances en vue de diminuer les consommations de carburant (amélioration des qualités hydrodynamiques des navires).

Corsica Linea, en adoptant le LNG comme combustible, a engagé une démarche plus volontariste (voir chapitre consacré aux combustibles).

Points faibles :

Au-delà des déclarations d’intention, le candidat ne détaille pas un programme d’essai de technologie non carbonée, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

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

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

Annexe Lot n° 4 – Tableau d'analyse des modifications du projet de contrat

Les principales modifications apportées par le candidat dans le projet de contrat sont les suivantes :

- **Article 10.1** - Introduction de cas de circonstances exceptionnelles ou imprévues présentant un caractère durable. Dans ce cas le Délégué pourra solliciter la résiliation de la convention. Versement d'une indemnité en raison de la résiliation. La rédaction proposée par le candidat est trop large, car on ne sait pas ce qu'est une dégradation substantielle des conditions financière ». Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.2** – Introduction d'une hypothèse de rencontre entre les parties. Mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburant à l'échéance du contrat de couverture carburant conclu par le Délégué pour une durée de 24 mois. A défaut, modification par voie d'avenant. Le mécanisme semble acceptable en droit de l'Union européenne, mais dépend de l'augmentation de la surcompensation. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.2** – Création d'un cas de rencontre spécifique concernant les modifications de réglementations environnementales sur l'exécution du service. Le Candidat souhaiterait s'engager dans des projets permettant d'alléger les niveaux d'émission de gaz à effet de serre Si cet ajout est admissible, les modalités devront être discutées en cours de négociations avec le candidat. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 15** – Modification par le candidat de la clause relative au règlement des litiges. L'introduction de ce type de recours pourrait nuire à la bonne exécution du contrat. Il faudra donc échanger sur ce point avec le candidat ;
- **Article 18** – Les navires du Délégué ne sont ni des biens de retour, ni des biens de reprises. La condition que le changement de propriétaire d'un navire n'est pas conditionné à l'accord du Délégué semble trop large. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations
- **Article 31** – Le candidat souhaite percevoir les recettes liées au transport des passagers résidents corses voyageant pour raison médicale. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 39** – Introduction d'un mécanisme incitatif de gains d'efficience dont la proposition de rédaction est la suivante. Il semble que le mécanisme envisagé par le candidat concerne

l'indexation de la compensation et non le mécanisme d'efficience. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;

- **Article 43** – Suppression par le candidat du régime des biens de retour/reprise/propres. Ce point devra faire l'objet d'échanges au cours des négociations.
- **Article 49.1** – Modification du régime financier des biens de retour. La modification du candidat devra faire l'objet d'une discussion en cours de négociations car il est nécessaire de bien encadrer les biens juridiquement ;
- **Article 49.2 et article 49.3** – Modification du régime financier des biens de reprise et des biens propres. La modification du candidat est incomplète (le candidat n'incluant pas dans sa proposition la déduction des éventuelles subventions versées par la Collectivité) et devra faire l'objet d'un échange en cours de négociations ;
- **Article 50** – Vente des navires du Délégué en fin de convention. Ce point devra être discuté en cours de négociations ;

IV.4.2. Candidat n° 2 – La Méridionale

Critère 1 du règlement de la consultation - Valeur Technique des Offres

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Concernant le nombre de navires, le candidat propose dans l'annexe 3 – Outil naval – l'utilisation des navires suivants :

La Méridionale présente 4 navires :

- Le Girolata,
- le Pelagos,
- le Kalliste,
- le Piana.

La Méridionale affrète les navires suivants : le Pelagos et le Piana.

Les contrats d'affrètements sont communiqués en annexe 14.

Navire	Type	Année	Pavillon	IMO	Classe	Paris MoU	Propriété
---------------	-------------	--------------	-----------------	------------	---------------	------------------	------------------

La Méridionale

Piana	RoPax	2011	FR	9526332	DNV - OK	White	Affrété
Kalliste	RoPax	1993	FR	9050618	BV - OK	White	Propriété
Girolata	RoPax	1995	FR	9088859	BV - OK	White	Propriété
Pelagos	RoPax	1997	FR	9136034	LR - OK	White	Affrété

Les contrats d'affrètements sont communiqués en annexe 14.

Pavillon : L'ensemble des navires présentés par le candidat portent le pavillon français.

Classification : L'ensemble des navires sont suivis en classe par des sociétés de classification membre de l'International Association of Classification Societies (IACS), de plus reconnues par les autorités du pavillon français (BV, DNV, RINA).

Tous les navires sont actuellement en classe avec des échéances d'inspection et de renouvellement suivies correctement par le candidat.

Port state control : Inspections par le « Port state control » rare. Aucun des navires présentés par le candidat n'a fait l'objet d'une détention dans les 36 derniers mois (statut « white » d'après les conditions de Paris MoU).

Le candidat ne précise pas les codes et conventions dans la documentation technique. Ces éléments conditionnent l'obtention du permis de navigation. Les navires disposant tous de permis de navigation, il est possible de considérer que la condition de la conformité aux codes et convention est remplie.

Concernant l'affectation des navires, les navires présentés par **Corsica Linéa** seront affectés de la manière suivante :

	Affectation des navires par ligne				
	AJA	BIA	PVC	PRO	ILR
A Galeotta	32%	31%			
GNL 2		28%			
Pascal Paoli	40%	27%			
Vizzavona	7%	2%			
Paglia Orba	1%	1%		74%	14%
Mont d'Oro				7%	86%
A Nepita	18%	7%	2%	7%	
Jean Nicoli	3%	4%	52%	12%	
Méditerranée			46%		
	101%	100%	100%	100%	100%

Extrait Offre Groupement – Annexe 3 – Tableau récap de l'outil naval Lot 1 CL

Le plan d'affectation des navires sera le suivant : A Nepita sera le navire affecté jusqu'en 2025 quand Pascal Paoli deviendra le navire principal d'Ajaccio. A Galeotta est affecté à Ajaccio le week-end et les lundis. Le lundi indique que ce choix de panachage de navires permet à la ligne de bénéficier de gains environnementaux.

Concernant l'adéquation avec les besoins fret, Corsica Linéa indique que son offre représente 154 % du besoin.

Concernant l'affectation des navires, les navires présentés **La Méridionale** : Le Pélagos, le Kalliste et Piana sont affectés au lot 1.

➤ Adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires

Concernant la Méridionale :

	Pelagos	Piana	Kalliste	Girolata
Année de livraison	1997	2011	1993	1994
Type	Navire roulier à passagers	Navire roulier à passagers	RoRo Pax	Navire roulier à passagers
Nombre de ponts	3	3	3	4
Nb de moteurs	2	4	4	4
Puissance unitaire (KW)	7 800 Kw	9 600 kw	4 930 KW	7 800 kw
Vitesse (nds)	20,5 nds	23,9 nds	19,5 nds	21,6 nds
Vitesse en mode dégradé (nds)	18 nds	22 nds (3 moteurs) 20 nds (2 moteurs)	16,2 nds (2 moteurs)	19 nds

Les navires disposant d'une vitesse inférieure ou égale à 20 nœuds disposent d'une très faible marge pour effectuer des rotations dans les délais indiqués au titre du sous-critères 2. Ainsi, les navires répondent aux exigences strictes du règlement de consultation mais peuvent en pratique donner lieu à des retards.

Age : Aucun règlement technique ou norme n'impose une durée de vie dans le cadre d'un projet de construction de navire. La contrainte qui guide les concepteurs et les constructeurs de navire est d'ordre économique dans la mesure où l'investissement que représente l'acquisition d'un navire est important ce qui impose une durée d'exploitation suffisamment longue pour que l'investissement soit rentable.

Pour répondre à cette contrainte économique, les concepteurs et les chantiers navals de navires en acier étudient et construisent les navires en considérant une durée de vie minimale de 30 ans à partir de la date de livraison.

La capacité réelle d'un navire à être exploité sur une durée de 30 ans est conditionnée par les conditions d'emploi du navire et donc par l'entretien que l'armateur du navire fera. Dans la mesure où l'entretien est correctement fait, où la structure du navire (suivi par la société de classification), où les disponibilités de pièces de rechange ne condamne pas des équipements irremplaçables (à coût raisonnable) à bord et si aucune évolution de la réglementation applicable n'impose un retrait du service du navire, il est envisageable d'exploiter un navire jusqu'à 40 ans.

Concernant les caractéristiques des navires de **La Méridionale** :

Navire	Type	Longueur	Largeur	TE max	Dwt
La Méridionale					
Piana	RoPax	180,00	30,50	7,10	9 187
Kalliste	RoPax	165,25	29,25	6,60	5 942
Girolata	RoPax	177,30	27,00	6,40	5 303
Pelagos	RoPax	186,50	25,60	6,40	7 115

Conclusion critère 1, sous-critère n°1 : Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences réglementaires en vigueur à la date de remise des offres. Le candidat communique ses contrats d'affrètements en annexe 14.

Cependant, les navires mis à disposition par le candidat ne disposent pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport) ou estimées nécessaires (vitesse). C'est notamment le cas du Kalliste.

Toutefois, nous n'identifions pas de non-conformité dans la mesure où il ne s'agit pas d'un unique navire affecté à un lot, le candidat peut en fonction des besoins faire des changements. La documentation technique remise par le candidat ne fait cependant pas état de cette organisation. Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Il faut souligner que, la plupart des réglementations applicables aux navires n'étant pas rétroactives, on relève des différences entre les navires en fonction de leurs âges sans pour autant que ces différences ne soient opposables au candidat.

Le candidat dispose au sein de sa flotte des navires âgés de 30 ans. Même si aucune règle technique n'impose une durée de vie aux navires, l'âge de ces derniers à une incidence en matière d'entretien et de maintenance. Le Kalliste étant un navire âgé de presque 30 ans, son entretien et sa maintenance donneront lieu à des coûts plus importants (idem pour le Girolata).

Appréciation globale : le candidat répond de manière satisfaisante aux exigences de la consultation. Les documents fournis par le candidat sont clairs et synthétiques.

2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le 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

Le sous-critère est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux fréquences et horaires au regard des spécifications de l'annexe 1 :

- Fréquences minimales (passagers, convoyeurs, marchandises) : la période creuse dépend de la période de l'année
- Horaires de départ et d'arrivée : Respect des horaires (vitesse / engagement sur horaires)

Concernant les horaires, le candidat propose :

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

Conclusion Critère 1, sous-critère n°2 : L'offre du candidat est conforme au règlement de la consultation concernant les fréquences et les horaires. Le candidat proposant de mobiliser plusieurs navires de sa flotte afin d'assurer la DSP en fonction des besoins.

Le Kalliste ayant une vitesse maximale de 20 nœuds pouvant assimiler un retard sans avoir les capacités de le compenser pendant la traversée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante.

3. Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Le sous-critère 3 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers : 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.

Concernant la Méridionale

Navire	Fret	Fauteuils	Cabines	Lits	PMR
La Méridionale					
Piana	2204	50	213	749	5
Kalliste	2034	49	172	620	5
Girolata	1500	50	195	761	3
Pelagos	2044	34	61	236	2

Le besoin exprimé par la DSP était d'avoir au sein des navires deux cabines PMR et la possibilité d'accueillir six passagers sanitaires.

Le candidat présente des navires qui ne disposent pas tous du nombre de cabines PMR nécessaires pour accueillir l'ensemble des passagers sanitaires demandés (6 personnes) : le Pélagos.

Il est cependant loisible au candidat en fonction du besoin en cabines PMR/ passagers sanitaire de permuter les navires afin de répondre au besoin. Rien dans la documentation technique remise par le candidat n'envisage cette réorganisation.

Ceci implique que certains passagers sanitaires soient accueillis dans des cabines normales ce qui est susceptible de représenter un problème pour le cas où l'ensemble des passagers sanitaires sur un même voyage seraient des personnes à mobilité réduite.

Conclusion Critère 1, sous-critère n°3 : Les navires présentés par les candidats correspondent aux exigences associées à l'accueil de chauffeurs, passagers sanitaires.

Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences associées à l'accueil de chauffeurs, passagers sanitaires.

**Un des navires proposés ne répond pas aux exigences imposées de deux cabines PMR
Ces éléments peuvent poser une difficulté quant à l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers.**

Cependant, rien n'interdit au candidat de procéder à une réorganisation des bateaux pour satisfaire un besoin ponctuel en cabinet PMR ou passagers sanitaires. Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante.

4. Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Le sous-critère 4 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers :

- 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...)

➤ Services aux usagers

Services à bord

Navire	Restaurant	Bar	Magasin	Salle spectacle
La Méridionale				
Piana	540 M2	480 M2	0 m2	A préciser
Kalliste	300 m2	400 m2	0 m2	0 m2
Girolata	450 m2	560 m2	0 m2	150 m2
Pelagos	330 m2	150 m2	0 m2	0 m2

Concernant La Méridionale :

- Sont détaillés les services suivants :
 - **Restauration** : brigade préparant à bord l'ensemble des repas. Utilisation de produit de saison ;
 - **Service hôtelier** : les navires disposent de cabines allant de 2 à 4 personnes, équipées de télévision et de chaînes gratuites ;
 - **Propreté des installations** : vérification des standards de propreté à chaque escale, ensemble des locaux passagers sont nettoyés tous les jours, nettoyages des moquettes, chaises assises, banquettes une fois par mois ;
 - **Espaces de loisirs** : salle de cinéma ou télévision en fonction des navires ;
 - **Service médical** : commandants des navires et officiers sont formés pour les soins d'urgence. Appui extérieur possible, auprès du Centre de Consultation Médicale ;
 - **Services annexes** : chenil, espace enfant ;
 - **Modalités de réservation et d'information des passagers et mesures prises pour éviter les retards** : Réservation possible soit par agence, par téléphone (numéros non

surtaxés du lundi au samedi de 8h à 18h), par internet ; par agences de voyages partenaires ;

Informations des passagers : par SMS, réseaux sociaux, pop-up sur la page d'accueil, à bord du navire, appels téléphoniques et si cela est nécessaire par les médias. En cas de retard de plus de 90 minutes, la Méridionale distribue des collations ;

Mesures pour éviter le retard : chargement des navires le plus tôt possible afin de ne pas perdre de temps sur l'heure de départ prévu. Le flux d'embarquement fret n'est pas arrêté lors de l'embarquement voyageur. Les véhicules de frets sont réceptionnés dans une zone particulière au plus près du navire ;

Conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite sur les navires présentés à l'annexe 3 – Outil naval. Chaque navire dispose d'un certificat d'accessibilité pour navire à passagers, valable pour une durée de 3 ans. Les clients peuvent lors de la réservation déclarer leurs déficiences. Les personnes à mobilité réduite doivent indiquer à la Compagnie, la nature, le degré et les besoins d'assistance dans un délai d'au moins 48h avant le début du voyage, afin de faciliter la mise en œuvre de leurs embarquements. La Méridionale prévoit également les modalités d'installations des personnes à mobilité réduite dans les cabines et dans les salons et fauteuils

Le candidat La Méridionale, fournit un service de restauration et hôteliers conformes aux exigences de la consultation et prenant en compte les possibles disparités financières des candidats. La réservation est possible par internet, téléphones ou agences. L'information des usagers se fait par l'intermédiaire de plusieurs outils dématérialisés. Le candidat met en place plusieurs solutions pour éviter tout retard. Par ailleurs, les conditions d'accueil des personnes à mobilités réduites semblent être personnalisées en fonction de chaque passager grâce à une déclaration 48h avant la traversée.

➤ Services en matière de fret

Concernant la Méridionale :

La clientèle fret est articulée entre trois éléments fondamentaux

- Gestion de l'offre de place en tenant compte du volume, de la nature des marchandises transportées, des besoins saisonniers du marché ;
- Entretien de la relation commerciale en proposant des outils complémentaires (portail web fret, terminal corse connecté, portique de mesure, numéro d'appel unique pour joindre les services frets) ;
- Ecoute du marché en proposant des services répondant à des demandes spécifiques (Zone de Débarquement Prioritaire, offre clémentine en saison, réception anticipée des remorques et des voitures, gardiennage de marchandise, communication web, mail, WhatsApp) ;
 - Processus de traitement du fret (notamment les séquences de chargement et de déchargement, les modalités d'information des clients en cas de retard à l'arrivée, la manutention et le branchement des véhicules frigorifiques) ;
 - La gestion dématérialisée du fret (portail web fret, le portique fret, le terminal connecté) ;
 - La communication fret (via des infolettres notamment) et les services annexes (zone de débarquement prioritaire).

Le candidat assure une gestion du fret en tenant compte de différents facteurs relatifs au marché. La relation commerciale peut se faire par l'intermédiaire de plusieurs canaux, permet une réception anticipée.

Le traitement du candidat des services fret, est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

➤ Sécurité à bord de l'outil naval

La Méridionale développe également les exercices de sécurité à bord des navires avec des exercices « abandon de navires » et des exercices « incendie ». Les embarcations de sauvetage sont mises à l'eau tous les trois mois.

Concernant les consignes de sécurité aux passagers, elles sont affichées dans les cabines. Ce dispositif est également complété par la prise en charge des PMR, la disponibilité des consignes de sécurité en braille et la mise en place d'écrans vidés diffusant des films relatifs à la sécurité.

Enfin, concernant la préparation aux situations d'urgence, mises en place de procédures concernant les incendies, les abandons de navires, la collision avec un autre navire. En cas de situation d'urgence, mise en place d'une cellule de gestion de crise.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conforme aux exigences de la consultation. Les consignes de sécurités sont affichées et rappelées dans le cadre de film relatif à la sécurité. Procédure mise en place en cas de situation d'urgence.

➤ Continuité du service public

Concernant **La Méridionale** :

- Présentation du plan d'information des usagers en cas de situation perturbée (système d'information « info trafic » avec des « flashes infos » sur le site de La Méridionale, des SMS aux usagers, système d'information individuel et ciblé, alertes en cas de perturbation prévisible du service) ;
 - Perturbations prévisibles : celles pouvant être anticipées avec au moins 48 heures d'avance. 3 niveaux de prévisibilité (Niveau 0 : perturbation annulée, Niveau 1 : risque de perturbation, Niveau 2 : perturbation confirmée).
 - Perturbations en cours : constitution d'une cellule de veille chargée de suivre en temps réel l'évolution de la perturbation

- Les mesures prises pour assurer le service social et solidaire (accord sur la prévention des conflits). Le but de l'accord est d'anticiper les possibles conflits. La Méridionale propose d'élargir le service social et solidaire au port d'Ajaccio afin de permettre une véritable continuité du service. Procédure continuité d'activité : définition des dispositions à prendre afin d'assurer une ou plusieurs traversées en cas de situation de conflit

La Méridionale classe les perturbations par niveau. Dispositif pour permettre la continuité du service y compris en cas de mouvement sociaux.

Conclusion critère 1, sous-critère 4 – La Méridionale : Le candidat présente un ensemble d'éléments permettant de considérer que les conditions du sous-critère 4 relatif à la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers sont remplies.

Les modalités d'information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prises en compte. Les contrôles des embarcations sont fréquents.

Le candidat propose un traitement dématérialisé des unités fret, un processus de traitement détaillé pour optimiser le chargement. L'offre proposée répond aux exigences de la consultation. Le traitement du candidat des services fret est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

L'argumentation du candidat est plus développée pour les particuliers que pour les usagers professionnels.

Le candidat propose une réelle gestion du service fret avec trois éléments fondamentaux (gestion de l'offre de place, services répondant à des demandes spécifiques, mise en place d'outils complémentaire).

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante et les documents fournis à l'appui sont complets.

* *
*

Conclusion générale Critère 1 :

Points forts :

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. Véritable gestion du service fret.

Points faibles :

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.

Appréciation générale : l'offre du candidat est satisfaisante.

Comparaison des offres :

Les deux offres sont complètes répondent aux exigences du règlement de consultation. L'offre de Corsica Linéa est plus détaillée que celle de la Méridionale.

Concernant la qualité technique des navires : La Méridionale comme Corsica Linéa disposent de navires âgés d'environ 30 ans ayant une incidence sur les travaux d'entretiens et de maintenances. Les deux candidats ne respectent pas les exigences de la consultation en matière de PMR. Ce point devra faire l'objet de clarifications.

Concernant les fréquences et horaires : Corsica Linéa comme la Méridionale répondent aux exigences du règlement de consultation.

Concernant l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers : La Méridionale propose que les clients en situation de handicap se déclarent 48h avant la traversée, afin de mettre en place les moyens humains/techniques pour prendre en compte la situation de handicap.

Le critère de la qualité de services aux usagers est très similaire pour les deux candidats, les mêmes prestations sont proposées.

Les mesures visant à éviter le retard, sont décrites de manière plus concrète par La Méridionale.

Appréciation globale : Les offres des deux candidats au titre de ce lot sont satisfaisantes.

Critère 2 du règlement de la consultation – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Afin de pouvoir analyser convenablement la robustesse et cohérence du plan d'affaires prévisionnel des candidats (sous-critère 2 du critère 2) , il a été nécessaire de procéder à un arbitrage dans le but de décider de la base de comparaison la plus solide et fiable pour challenger les plan d'affaires communiqués par les candidats au titre de l'annexe 9. Les données historiques (2020 et 2021) ayant été affectées par la pandémie de Covid19, et le prévisionnel 2022 communiqué ne semblant pas suffisamment fiabilisé car présentant certaines incohérences (existence de recettes autos dans le périmètre SIEG, existence de recettes et de charges de mise à disposition des espaces n'existant pas dans l'annexe 9 transmise aux candidats, etc.), la solution retenue pour l'analyse du sous-critère 2 a été de se référer aux estimations 2023-2030 préparées par le Consultant sur la base d'entretiens

conduit avec l'OTC afin de définir au mieux un plan d'affaires prévisionnel sur la durée des DSP. C'est donc sur cette base que les comparaisons avec les offres des candidats ont pu être faites.

Le candidat ne propose pas de créer une SPV dans le cadre du contrat de DSP. Ainsi, aucun bilan propre n'est disponible, et seule une vision des comptes analytiques est ici présentée.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

1. Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 183,4 M€. Cela correspond à une moyenne annuelle de 22,9 M€, soit 8,3 M€ de plus que la compensation estimée au titre de l'exercice 2022 pour ce même lot (+57,3%).

Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation estimée au titre de l'exercice 2022.

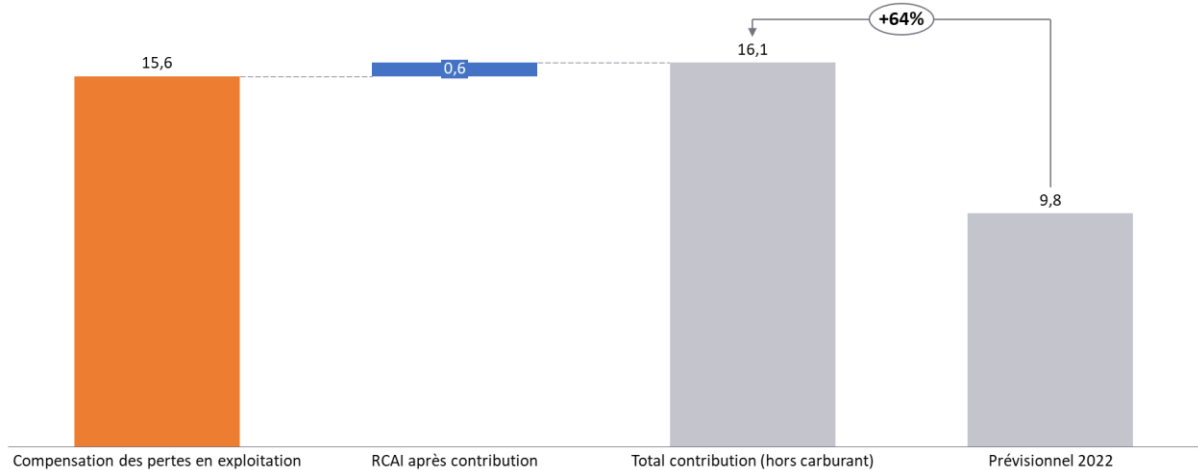
En M€	Prévisionnel 2022	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	8,0	10,2	+2,2	+26,9%
Compensation carburant	4,8	6,8	+2,0	+42,6%
Compensation investissement	1,8	6,0	+4,2	+229,2%
Compensation totale	14,6	22,9	+8,3	+57,3%

La hausse globale de la compensation s'explique par plusieurs facteurs :

- La compensation liée à l'exploitation proposée est supérieure de 26,9% à la compensation d'exploitation estimée pour 2022. Cela s'explique par l'estimation à la hausse de certains postes de charges par le candidat : par rapport au modèle prévisionnel et sur la durée totale du contrat, les frais de ports augmentent de 3,4 M€ (+29,1%), les approvisionnements de 1,7 M€ (+44,2%) et la maintenance et l'entretien de 7,1 M€ (+37,9%).
- La compensation liée au carburant proposée est supérieure de 42,6% à la compensation carburant estimée pour 2022. Cela s'explique par une hausse des prix des carburants et par un mix de carburants choisis par le candidat plus coûteux.
- Enfin, la compensation liée à l'investissement proposée est supérieure de 229,2% à la compensation investissement estimée pour 2022. Cela s'explique par le choix du candidat d'effectuer la majorité de ses traversées avec des navires affrétés, ce qui induit un coût très supérieur à des navires mis à disposition.

Les montants de compensation annuels demandés par le candidat sont approximativement linéaires (entre 21,3 M€ en 2023 et 23,7 en 2029).

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 15,6 M€. Ainsi, le **RCAI SIEG moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,6 M€, soit 3,5% de la compensation (hors carburant) demandée**. Avec un chiffre d'affaires SIEG moyen sur la période de 9,5 M€, cela correspond à une marge d'exploitation de 6,0%.

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – La Méridionale :

La compensation moyenne annuelle demandée par La Méridionale s'élève à 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%).

Le montant de compensation demandé par La Méridionale est donc très insatisfaisant, car largement supérieur au montant prévisionnel 2022. Si une partie de cette augmentation se justifie (augmentation du prix du carburant, nouvelles normes écologiques en matière de carburants, coûts supérieurs liés à l'affrètement des navires), des explications plus fines de la part du candidat sont attendues concernant la hausse globale observée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car présentant un niveau de compensation très largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+57,3%) sans pour autant que le niveau de justification d'une telle augmentation soit suffisamment détaillé.

2. Sous critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'offre du candidat appelle les points de vigilance suivants, constituant autant de points à éclairer en phase de négociation :

- Le compte de résultat prévisionnel du candidat est équilibré, en grande partie grâce au niveau de compensation très élevé demandé par le candidat (voir sous-critère 1) : il présente un bénéfice de 4,6 M€ sur la période 2023 - 2030

Le compte de résultat prévisionnel hors carburant est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027
Recettes périmètre SIEG	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
Recettes hors périmètre SIEG	4,7	5,7	5,7	5,7	5,7
Total Autres Recettes	1,0	1,2	1,2	1,2	1,2
Total Recettes	8,4	9,7	9,7	9,7	9,7
Total coûts de personnel	(7,7)	(8,2)	(7,7)	(7,7)	(8,2)
Total frais commerciaux	(0,8)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	(1,0)
Total charges d'exploitation	(9,3)	(11,6)	(9,3)	(9,3)	(12,0)
EBE / EBITDA - avant contribution	(9,4)	(11,1)	(8,4)	(8,4)	(11,6)
Coût de mise à disposition des navires	0,0	(0,9)	0,0	(0,5)	(0,5)
Coût d'affrètement des navires	(4,4)	(5,5)	(6,0)	(5,6)	(6,0)
RÉS EXPLOIT / EBIT - avant contribution	(13,8)	(17,5)	(14,4)	(14,5)	(18,0)
RCAI - avant contribution	(13,8)	(17,5)	(14,4)	(14,5)	(18,0)
Total contribution	14,5	16,5	16,2	16,2	16,6
RCAI - après contribution	0,7	(0,9)	1,8	1,8	(1,4)

Le tableau suivant présente quelques ratios par traversée (charges, revenus et coûts de mise à disposition/d'affrètement), par passager (recettes/passager) et par unité de fret (recettes/mètre linéaire) et donne une comparaison avec ces mêmes ratios issus des estimations.

Sur 2023-2030	Modèle prévisionnel	La Méridionale	
	Montant	Montant	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Nombre de passagers	437 992	482 094	+10,1%
Nombre de mètres linéaires de fret (en ml)	548 592	615 640	+12,2%
Nombre d'autos-passagers	171 368	180 821	+5,5%
Charges par traversée (en K€)	51,52	61,02	+18,4%
Revenus par traversée (en K€)	27,25	30,39	+11,5%
Coûts de mise à disposition/d'affrètement par traversée (en K€)	6,12	19,13	+212,8%
Recettes par passager (en €)	66	68	+3,1%
Recettes par mètre linéaire de fret (en €)	40	36	-10,4%
Recettes par auto-passager (€)	51	64	+26,5%

Il apparait que les estimations du nombre de traversées du candidat et de l'OTC sont similaires sur la période 2023-2030.

L'analyse qui suit permettra d'expliciter et de mettre en perspective avec les résultats économiques prévus les principales variations observées sur ce tableau.

- Le candidat n'a pas par ailleurs communiqué de bilan comme le stipulait le guide de rédaction des offres au plan financier.

Il n'a donc pas été possible d'apprécier les principaux postes tels que les biens, les capitaux propres, la politique de financement ; limitant les capacités d'analyse sur la robustesse et cohérence de l'offre proposée. Il conviendra de demander au candidat des compléments d'informations.

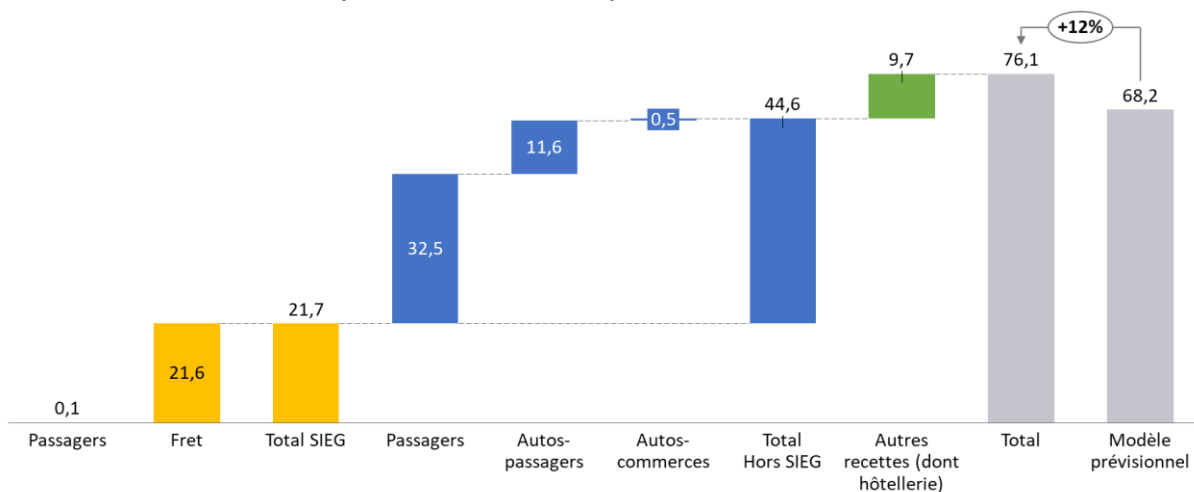
A noter que l'absence de constitution d'une société dédiée peut expliquer la difficulté à identifier un bilan (du fait de l'absence de capitaux propres injectés dans le contrat).

- Les clés d'imputation choisies par le candidat entre les périmètres SIEG et commercial ne sont pas justifiées, alors même qu'elles impactent directement l'équilibre économique ainsi que le calcul de la compensation demandée.

- Les recettes prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, ce qui s'explique par des volumes transportés (passagers, autos-passagers et fret) plus importants.

Les recettes présentées par le candidat relèvent de deux périmètres distincts : le périmètre SIEG et le périmètre commercial. Le total des recettes prévu par La Méridionale sur la période 2023-2030 s'élève à 76,1 M€, soit 11,6% de plus que le total des recettes estimé dans le modèle prévisionnel. Les recettes présentées par La Méridionale sont réparties comme suit.

Répartition des recettes prévisionnelles, en M€ :



Les recettes SIEG représentent donc 28,5% du total des recettes prévisionnelles, et les recettes commerciales 58,6%. Les autres recettes sont intégralement imputées par La Méridionale au volet SIEG.

Le surplus de recettes prévisionnelles présenté par le candidat par rapport aux estimations s'explique par :

- Des nombres de passagers et d'autos-passagers plus importants (respectivement +10,1% et +5,5%) couplés à des recettes par passager et par auto-passager également plus importantes (respectivement +3,1% et +26,5%) ;

- Un volume de fret plus important (+12,2%) malgré des recettes par mètre linéaire inférieures (-10,4%).

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de recettes prévu par le candidat.

- a) Les recettes liées au transport de passagers (dont autos-passagers) prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, ce qui s'explique par la combinaison d'effets prix et volume.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	0,1	0,1	+0,0	+19,8%
dont PAX médicaux	0,1	0,1	+0,0	+19,8%
Hors SIEG	37,4	44,2	+6,8	+18,1%
dont passagers	28,7	32,5	+3,9	+13,4%
dont autos-passagers	8,7	11,6	+2,9	+33,5%
Total	37,5	44,3	+6,8	+18,1%

La Méridionale prévoit des recettes liées au transport de passagers de 44,3 M€ sur la période 2023-2030, soit 18,1% de plus qu'estimé. Les hausses observées par rapport aux prévisions s'expliquent par les volumes plus importants que le candidat prévoit de transporter ainsi que par des recettes par passager et par auto-passager plus importantes.

- b) Les recettes liées au fret prévues par le candidat sont globalement en ligne avec les prévisions.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	18,3	21,6	+3,3	+18,1%
dont mètres linéaires fret tracté	-	4,5	-	-
dont mètres linéaires fret non tracté	-	17,0	-	-
Hors SIEG	3,7	0,5	-3,2	-86,8%
dont autos-commerces	3,7	0,5	-3,2	-86,8%
Total	21,9	22,1	+0,1	+0,6%

La Méridionale prévoit des recettes liées au fret de 22,1 M€ sur la période 2023-2030, soit 0,6% de plus qu'estimé. Si ces recettes sont donc globalement cohérentes avec les prévisions, la forte carence en autos-commerces par rapport aux prévisions nécessite d'être expliquée par le candidat.

- c) Les autres recettes prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, ce qui s'explique par le nombre plus important de passagers transportés.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Hôtellerie	8,6	9,4	+0,9	+10,0%
Autres	0,2	0,3	+0,1	+34,7%
Total	8,8	9,7	+0,9	+10,6%

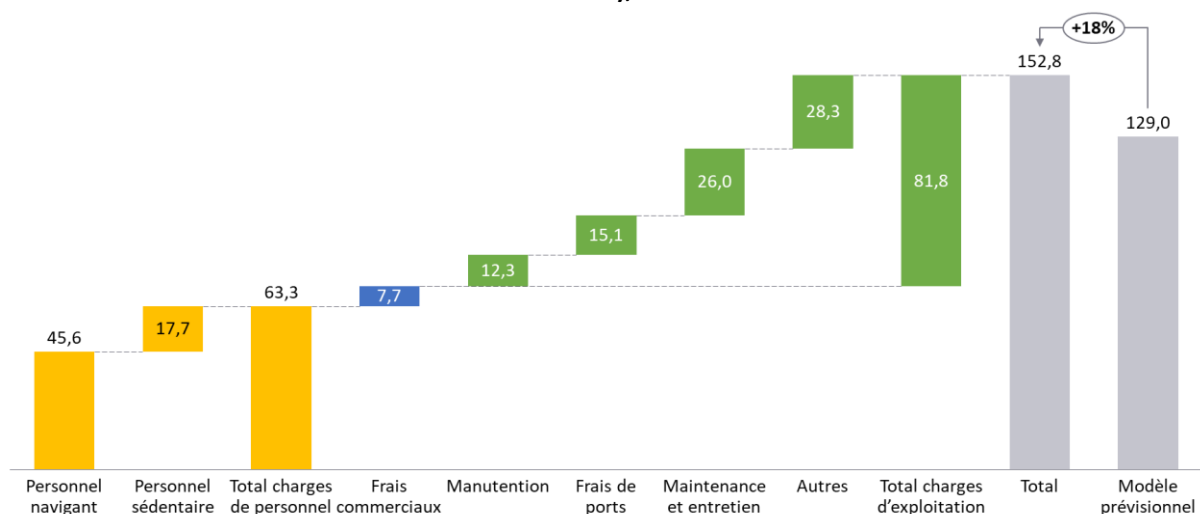
La Méridionale prévoit un montant de 9,7 M€ pour ses autres recettes sur la période 2023-2030, soit 10,6% de plus qu'estimé. Cette hausse s'explique en grande partie par le nombre plus important de passagers que le candidat prévoit de transporter.

- II. Les charges prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, en raison notamment de charges de personnel et de charges d'exploitation plus élevées que prévu. Si une partie de cette augmentation peut s'expliquer par les volumes plus importants traités, des justifications plus approfondies sont attendues sur cette évolution.

Les charges présentées par le candidat sont imputées à 100% au domaine SIEG.

Le total des charges (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires) prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 152,8 M€, soit 18,4% de plus que le total des charges estimé dans le modèle prévisionnel. Les charges présentées par La Méridionale sont réparties comme suit.

Répartition des charges prévisionnelles (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires), en M€ :



Les charges de personnel représentent donc 41,4% du total des charges, les frais commerciaux 5,0%, et les charges d'exploitation 53,5%.

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de charges prévu par le candidat.

- a) Les charges de personnel prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu et nécessitent une justification, en particulier au niveau du personnel sédentaire.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Personnel navigant	39,0	45,6	+6,6	+17,0%
Personnel sédentaire (à terre)	14,0	17,7	+3,7	+26,6%
Total	53,0	63,3	+10,4	+19,6%

La Méridionale prévoit des charges de personnel de 63,3 M€ sur la période 2023-2030, soit 19,6% de plus qu'estimé.

Le surplus de charges de personnel prévues par le candidat par rapport aux prévisions est en partie expliqué par les volumes (passagers, autos-passagers et fret) plus importants qu'il prévoit de traiter. Cependant, il convient de demander au candidat une explication quant à cette hausse relativement importante.

- b) Les frais commerciaux prévus par le candidat sont globalement en ligne avec la hausse des volumes envisagée.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Frais commerciaux passagers	3,9	4,3	+0,4	+10,1%
Frais commerciaux autos	1,7	1,8	+0,1	+5,5%
Frais commerciaux fret	1,9	1,8	-0,1	-5,8%
Total	7,6	8,0	+0,4	+5,0%

La Méridionale prévoit des frais commerciaux de 8,0 M€ sur la période 2023-2030, soit 5,0% de plus qu'estimé. Ces charges sont donc globalement en ligne avec les prévisions.

- c) Les charges d'exploitation prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, en raison de l'augmentation des frais de ports, des approvisionnements et de la maintenance et de l'entretien. Une justification plus approfondie est attendue sur ces hausses.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	La Méridionale		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Manutention	11,6	12,3	+0,7	+6,1%
Frais de ports	11,7	15,1	+3,4	+29,1%
Entretien passagers	3,6	4,0	+0,4	+10,7%
Vivres (à commercialiser)	2,7	3,2	+0,5	+19,9%
Vivres pour l'équipage	2,6	1,9	-0,7	-25,7%
Approvisionnementnements	3,9	5,7	+1,7	+44,2%
Communication	1,4	2,0	+0,6	+43,1%
Assurances	3,4	3,1	-0,2	-6,3%
Informatique	2,0	2,2	+0,1	+6,3%
Impôts et taxes	2,0	2,2	+0,2	+7,9%

Frais de structure société déléataire	4,7	4,0	-0,6	-13,5%
Maintenance et entretien	18,9	26,0	+7,1	+37,9%
Total	68,5	81,8	+13,3	+19,4%

La Méridionale prévoit des charges d'exploitation de 81,8 M€ sur la période 2023-2030, soit 19,4% de plus qu'estimé.

Certains postes de charges variables ne semblent pas cohérents avec le volume d'activité prévu par le candidat et nécessitent une explication : c'est le cas pour les approvisionnements (+44,2%, soit +1,7 M€) et les frais de port (+29,1%, soit +3,4 M€). Concernant les approvisionnements, une partie du surplus peut s'expliquer en raison de la hausse des prix des pièces à acheter et du caractère vieillissant de certains navires, sans que ces éléments ne justifient l'intégralité de la hausse.

De plus, les charges de maintenance et d'entretien prévues sont largement supérieures à celles prévues (+37,9%, soit +7,1 M€). Cette variation est supérieure à la hausse observée sur le marché de la maintenance navale (entre +20% et +30% entre fin 2020 et 2022), et doit donc être justifiée par le candidat.

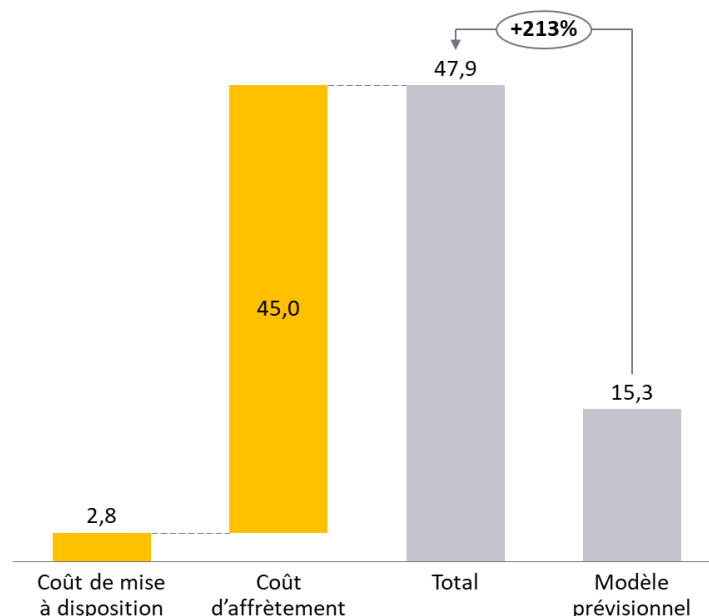
- III. Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévus par le candidat sont très largement supérieurs au niveau attendu. Si le choix du candidat d'utiliser des navires affrétés pour les traversées peut expliquer en partie la hausse, cette augmentation spectaculaire pose la question de l'adéquation capacitaire des navires proposés par le candidat.

Le total des coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévu par La Méridionale sur la période 2023-2030 s'élève à 47,9 M€, soit 213,1% de plus qu'estimé. Les coûts de mise à disposition représentent 5,9% du total, quand les coûts d'affrètement en représentent donc 94,1%. Le détail des traversées par navire n'est pas fourni, mais parmi les 4 navires, 2 sont en pleine propriété et 2 sont loués et donc affrétés.

Le surplus observé au niveau de ces coûts s'explique en partie par le choix du candidat d'utiliser en grande majorité des navires affrétés pour effectuer les traversées, plus onéreux que des navires en propriété. Néanmoins, la différence très significative observée pose la question de l'adéquation capacitaire des navires proposés à la ligne.

Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires sont entièrement imputés sur le volet SIEG.

Répartition des coûts de mise à disposition et coût d'affrètement des navires, en M€ :



Enfin, l'absence de données détaillées sur l'assiette de coût des navires pourrait engendrer des difficultés dans l'analyse des clauses relatives au rachat des navires tel que le prévoit le contrat qui prévoit notamment de tenir d'un prix minoré des contributions publiques mobilisées sur le contrat.

IV. Synthèse et analyse du résultat d'exploitation

Le tableau suivant présente l'agrégation des RCAI SIEG et commercial prévus :

Sur 2023-2030, en M€	La Méridionale
RCAI (avant compensation)	(124,6)
Compensation (hors carburant)	129,2
RCAI total	4,6

Comme explicité précédemment (voir sous-critère 1), la compensation liée à l'exploitation et à l'investissement permet à La Méridionale de dégager un RCAI total de 4,6 M€ sur la période 2023-2030.

V. Analyse des flux de trésorerie

Le tableau de flux de trésorerie résultant du plan d'affaires de La Méridionale est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Excédent Brut d'Exploitation	(9,4)	(11,1)	(8,4)	(8,4)	(11,6)	(8,2)	(11,4)	(8,2)
Coût d'affrètement des navires	(4,4)	(5,5)	(6,0)	(5,6)	(6,0)	(6,0)	(5,6)	(6,0)
Variation BFR	2,8	(0,6)	(0,1)	(0,5)	(0,4)	(0,1)	(0,9)	(0,1)
Compensation financière	(2,8)	(0,3)	0,1	(0,0)	(0,1)	0,1	(0,1)	0,1
Flux net de trésorerie liés à l'exploitation	(13,8)	(17,5)	(14,4)	(14,5)	(18,0)	(14,2)	(18,0)	(14,2)

Compensation exploitation	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2
Compensation investissement	4,4	6,4	6,0	6,1	6,5	6,0	6,6	6,0
Variation de trésorerie	0,7	(0,9)	1,8	1,8	(1,4)	1,9	(1,3)	1,9
Trésorerie d'ouverture	0,0	0,7	(0,2)	1,6	3,4	2,0	3,9	2,6
Trésorerie de clôture	0,7	(0,2)	1,6	3,4	2,0	3,9	2,6	4,6

Tel que présenté précédemment, l'activité est globalement excédentaire. Cela se traduit par une variation de trésorerie sur l'ensemble de la période 2023-2030 de 4,6 M€.

Les variations de l'EBE observées sont majoritairement dues à des variations des charges, et en particulier les charges de maintenance et d'entretien et les charges de personnel navigant.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 – La Méridionale :

Si les revenus d'exploitation prévus par le candidat sont supérieurs aux estimations (+11,5%), les charges d'exploitation (en particulier la maintenance et l'entretien) ainsi que les coûts de mise à disposition/d'affrètement sont largement supérieurs aux prévisions (respectivement +18,4% et +212,8%).

La compensation importante demandée par le candidat (voir sous-critère 1) lui permet de dégager un RCAI global de 4,6 M€ sur la période 2023-2030.

Dans son ensemble, le modèle économique proposé par le candidat semble donc cohérent. Toutefois, il convient de rappeler que celui-ci dépend directement du niveau de compensation important demandé par le candidat et d'hypothèses ambitieuses au niveau des volumes de passagers et de fret transportés.

De plus, les évolutions importantes relevées au niveau des approvisionnements, des frais de port et de la maintenance et entretien sont des points de vigilance à expliquer par le candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante car, bien que présentant un niveau de recettes supérieures aux estimations, ainsi qu'un niveau de RCAI global de 4,6 M€ sur l'ensemble des années de la DSP, les prévisions du candidats en matière de coûts de mise à disposition / d'affrètement sont très largement supérieurs (+212,8%), ainsi que, dans une moindre mesure celles des coûts d'exploitation (+18,4%). Par ailleurs, le niveau de compensation demandé est très important (+57,3% vs. montant de compensation global prévisionnel 2022). Enfin, certaines variations importantes au niveau des charges d'exploitations (approvisionnement, frais de port, maintenance et entretien) restent à expliciter par le candidat afin de s'assurer de la cohérence des résultats présentés.

Conclusion générale critère 2 – La Méridionale :

Points forts :

- Recettes prévisionnelles de 12% supérieures au niveau du prévisionnel 2022 ;
- Optimisation du nombre de passagers (+26,3%), des mètres linéaires de fret (+18%) et du nombre d'autos passagers (+20,4%) par traversée.
- Recettes par passagers et recettes autos passagers en hausses respectives de +3,1% et 26,5%

Points faibles :

- Compensation moyenne annuelle demandée 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%).
- recettes par mètre linéaire en baisse de 10,4% ;
- Augmentation des coûts de mise à disposition / d'affrètement par traversée de 212,8% par rapport aux estimations.
- 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.

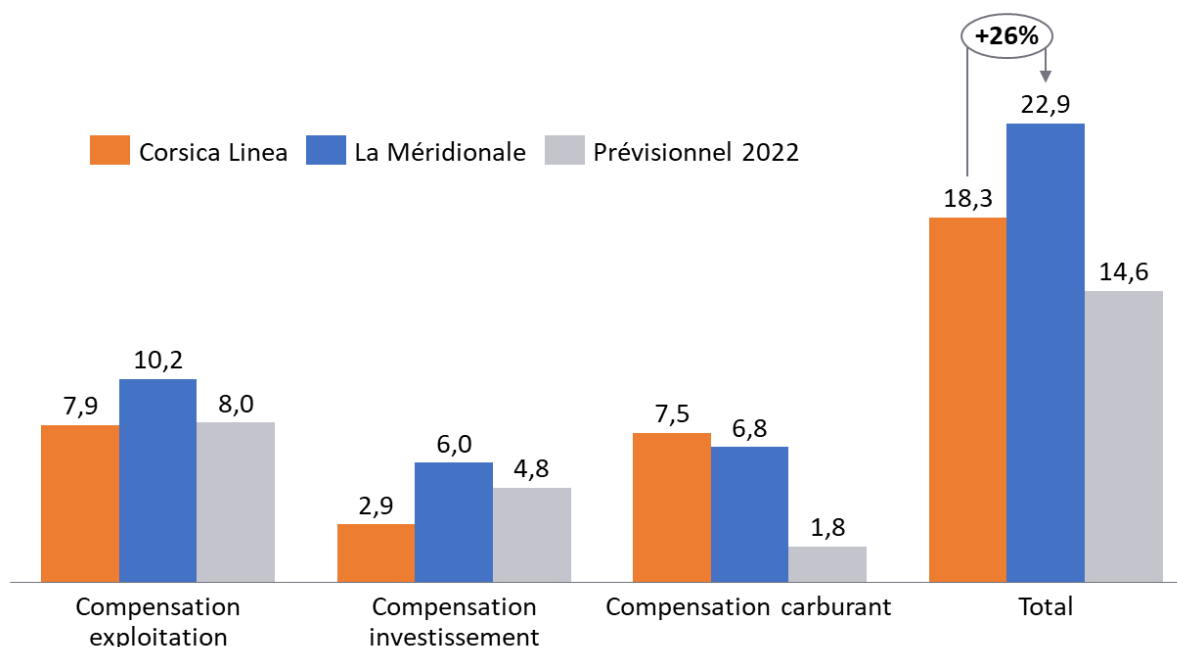
Appréciation globale : L'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car, malgré un niveau de RCAI global positif de 4,6 M€ :

- 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 présentés 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%)

Enfin ces importantes variations restent insuffisamment détaillées par le candidat pour en permettre une analyse critique fine.

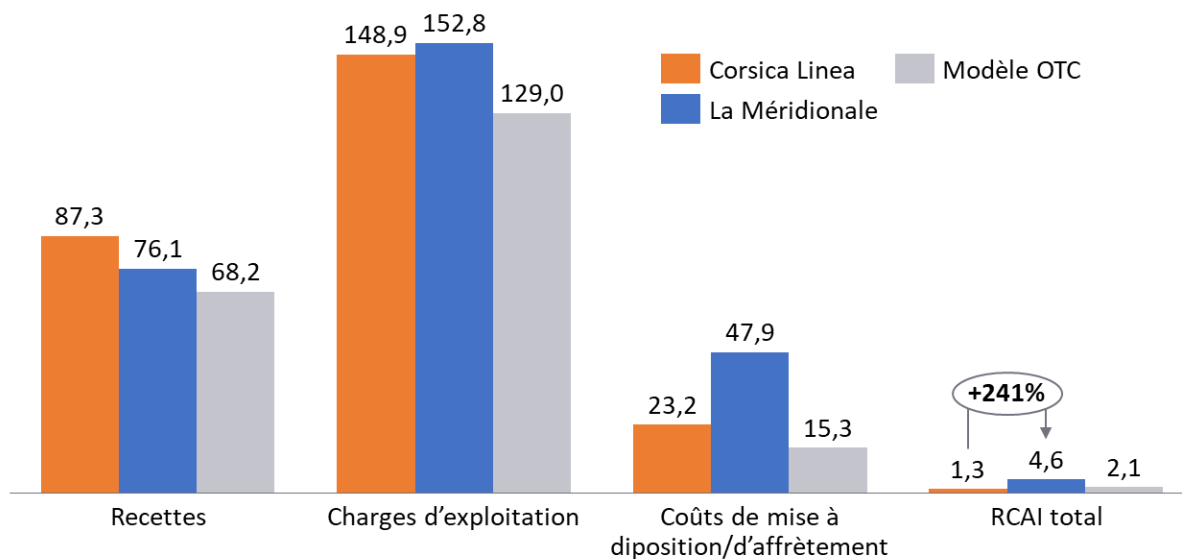
IV.4.3. Comparaison des candidats

1. Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière



La compensation totale proposée par Corsica Linea est légèrement supérieure à celle estimée, alors que celle proposée par La Méridionale est 26% supérieure à celle de Corsica Linea. Cette différence provient de la compensation investissement très importante demandée par La Méridionale.

2. Sous critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat



La Méridionale dégage un RCAI sur la période 2023-2030 supérieur de 241% au RCAI prévu par Corsica Linea. Cela s'explique par le montant de compensation très supérieur demandé par La Méridionale, et malgré un modèle économique moins performant (moins de recettes et plus de charges au global).

Critère 3 du règlement de la consultation – Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)

Au titre de ce critère, le candidat doit présenter ses actions et son niveau d'engagement ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.

Concernant La Méridionale :

Le candidat La Méridionale au titre de sa qualité de membre du groupement met en place une **gouvernance responsable** intégrant une démarche RSO en se positionnant en qualité d' « armateur vertueux », en adhérant à plusieurs chartes relatives aux développement durable et social, titulaire de label de performance économique, sociale et sociétale (Green Marine Europe depuis 2020). Le comité exécutif veille chaque année à l'état d'avancement de la politique RSO.

Le candidat met en place plusieurs outils lui permettant de **respecter les droits des personnes** avec la mise en place d'index « égalité femmes/hommes » pour le personnel sédentaire et les indicateurs légaux pour le personnel navigant. Garantie d'une égalité de salaire pour le même poste et la même ancienneté. Le candidat garantit une politique de recrutement objective ; éthique et non discriminante. Protection des données personnelles intégrée au groupe STEF.

La valorisation du capital humain est traitée par le candidat qui favorise l'emploi d'insulaire, stagiaires venant de lycée maritime et hôteliers. La qualité de vie des travailleurs est également envisagée par le candidat, qui propose la possibilité d'un accompagnement des travailleurs par des membres de leurs familles. Mise en place d'un comité social et économique afin de favoriser le dialogue social. La santé du personnel passe par une mutuelle d'entreprise. Le développement des compétences du personnel passe par une facilitation de la formation interne. Le candidat n'explicite pas les mesures concrètes mise en œuvre pour permettre de favoriser la formation.

Concernant les modes de rémunération, le candidat précise le salaire d'entrée et ceux du plus haut niveau dans la hiérarchie en précisant que l'emploi ne se fait qu'au premier niveau. Cependant il ne garantit pas le caractère équitable et transparent entre les salariés en fonction de l'avancement ou à raison du genre du personnel.

La **préservation de l'environnement** passe pour le candidat par un choix d'ustensiles en matériaux biodégradables, restauration labélisée écoresponsable, mise en place d'activité ludique pour sensibiliser les plus jeunes sur la préservation de la richesse marine. Le candidat minimise les consommations de ressources en optimisant la gestion de l'eau et la diminution de la consommation d'énergies fossiles (optimisation de la conduite pour permettre une économie en combustible de 5%, gestion du rendement moteur). La Méridionale veille à limiter les pollutions et nuisances de tout type (diminution des rejets atmosphériques, tri, protection des richesses marines). Pour finir le candidat développe une démarche de protection de l'environnement en adhérant à une charte de la biodiversité, implications et mobilisations des salariés, labélisation Green marine Europe, réduisant leurs émissions de SOx, Nox, Particules, CO2 et gaz à effet de serre.

Améliorations présentées pour les navires proposés :

La Méridionale

- Réduction émission de CO2 ;
- Installation de système et équipement de traitement des émissions ;
- Amélioration de l'accueil des passagers à bord.

Application :

- Mise en place de scrubbers et filtre à particules sur le Kalliste (2024) (budget affiché 10 M EUR) ;
- Cabines supplémentaires sur le Pélagos (2024) (budget affiché 15 M EUR) ;
- Branchement électricité quai sur le Pélagos (2024) (budget affiché 1,2 M EUR) ;
- Changement d'hélice du Piana (non programmé, non chiffré).

Le candidat s'engage à prévenir tout acte de corruption active ou passive et à garantir les conditions d'une concurrence loyale tout en respectant les intérêts des clients et des consommateurs ;

Le candidat démontre une volonté **d'agir avec responsabilité sur le marché** en prévenant toute forme de corruption par l'intermédiaire de plusieurs moyens (code de conduite, dispositif d'alter, cartographie des risques, contrôles comptables). La sélection des prestataires se fait de manière transparente en fonction des gages de fiabilités financière et sociale. Le groupe STEF a mis en place une charte d'achats responsables. Le candidat privilégie les circuits-courts, travaille en direct avec des éleveurs ovins.

- Le candidat assure un service d'assistance après-vente visant la satisfaction des clients
- Effectifs de 500 personnes dont 162 résidents corses ;
- Multi lauréate de prix et titulaire du label Green Marine Europe et d'attestations d'excellence en matière de qualité de service et de politique de développement durable ;
- Signataire de la charte SAILS et de celle de la biodiversité avec quatre Aires Marines Protégées ;

- Branche ses navires sur le courant électrique de quai à Marseille et développement d'une solution innovante de filtres à particules pour éliminer les rejets de soufre et de poussières fines et très fines des moteurs ;
- Privilégie l'économie Corse avec des circuits courts avec 89% des produits présents sur les navires destinés à être transformés et consommés achetés en Corse.

Le candidat met en place des mécanismes permettant **le respect des intérêts des clients et des consommateurs** en favorisant les pratiques responsables (politique tarifaire attractive, pas de sollicitations de messages promotionnelles), respect d'un plan de maîtrise sanitaire en lien avec un laboratoire spécialisé, services après-vente pour assurer la satisfaction des clients.

Enfin, le candidat met en place des outils pour **l'intérêt général**, afin de permettre le développement des territoires d'implantation en nouant des partenariats passant par des aides financières, logistiques à différentes associations. Le candidat participe à des initiatives d'intérêt général en permettant des traversées pour raison médicale avec l'INSEME ou en soutenant des opérations comme CorSeaCare.

Conclusion critère 3 – La Méridionale : La proposition du candidat est complète et bien développée.

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.

- Points forts ;

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.

- Points faibles :

Le candidat ne détaille un programme d'essai de technologie non carbonée, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

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)

Appréciation : L'offre remise est satisfaisante et permet de constater le réel engagement de la part du candidat en matière RSE.

Comparaison des offres :

Les offres des deux candidats sont complètes et répondent aux exigences du règlement de consultation.

Il ressort de l'offre de Corsica Linéa que ce dernier souhaite s'imposer comme entreprise à missions tandis que La Méridionale s'inscrit déjà comme un armateur vertueux.

Les deux candidats ont noué des partenariats avec des entreprises et des établissements scolaires corses favorisant ainsi une démarche d'intérêt général.

Les deux candidats s'inscrivent dans une démarche respectueuse du droit des personnes notamment en matière de recrutement

En matière environnemental, La Méridionale comme Corsica Linéa disposent du label Green Marine Europe, montrant un réel intérêt pour la préservation de l'environnement.

En revanche, au-delà des déclarations d'intention, aucun candidat ne détaille un programme d'essai de technologie non carbonée, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

Les deux candidats ont également mis en place des processus visant à agir avec responsabilité sur le marché.

La procédure mise en place par la Méridionale pour prévenir toute forme de corruption est plus aboutie que celle de Corsica Linéa. Une charte d'achat responsable est mise en place au niveau du groupe possédant la Méridionale.

La Méridionale comme Corsica Linéa se contentent de présenter 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.

Appréciation : L'offre remise par chacun des candidats est satisfaisante et permet de considérer un réel engagement.

Annexe Lot n° 4 – Tableau d'analyse des modifications du projet de contrat

Les principales modifications apportées par le candidat dans le projet de contrat sont les suivantes :

- **Article 10.1** - Introduction de cas de circonstances exceptionnelles ou imprévues : les hypothèses présentées par le candidat sont très larges (par exemple changement de législation ou de réglementation, blocages de ports ou des navires du délégataire par des actions extérieures). Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.1** - Ajout d'une clause « Covid-19 » : la Covid-19 ne devrait pas avoir un traitement différencié des autres pandémies. Cet ajout devra faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;

- **Article 10.1** - Mise en place d'un mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburants. Le candidat propose que ce mécanisme ne puisse être mis en place qu'avec l'accord du délégataire. Cet ajout modifie le mécanisme initialement prévu (possibilité de mise en place d'un mécanisme de mutualisation des coûts par le délégant sans que le délégataire ne puisse s'y opposer). Ce point devra être discuté avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.2** – Introduction d'une hypothèse de rencontre entre les parties au terme de la première année complète d'exécution de la convention pour fait un point sur la réalisation des objectifs permettant des gains d'efficience et le niveau d'engagement du délégataire relatif aux consommations des navires exploités. Ce point sera à discuter au cours des négociations dès lors qu'une période d'un an semble *a priori* trop courte pour réaliser les bilans évoqués.
- **Article 10.3** – Création d'un cas de rencontre spécifique concernant les modifications de réglementations environnementales sur l'exécution du service. Si cet ajout est admissible, les modalités devront être discutées en cours de négociations avec le candidat ;
- **Article 12** – Ajout par le candidat de l'adverbe notamment lui permettant d'avoir recours à des prestataires extérieurs autres que l'hypothèse d'indisponibilité d'un navire. Le candidat devra expliciter en phase de négociations les hypothèses qu'il vise ;
- **Article 13** –Ajout par le candidat d'un cas de fortune de mer comme cas d'exonération de sa responsabilité. Ce point devra être discuté avec le candidat en phase de négociations, l'hypothèse de fortune de mer ne signifiant rien juridiquement ;
- **Article 15** – Modification par le candidat de la clause relative au règlement des litiges ;
- **Article 16** – Traitement par le candidat des rotations reprogrammables et des rotations supplémentaires. Les modifications apportées par le candidat à cet article devront faire l'objet d'échanges en cours de négociations ;
- **Article 24** – Introduction comme cas de force majeure de tout mouvement social. Cette rédaction étant beaucoup trop large, elle devra être discutée avec le candidat au cours des négociations ;
- Article 29 – Bénéfice raisonnable / pris en charge des coûts indirects – Cet ajout sur la notion de bénéfice raisonnable ne se retrouve pas dans les offres concernées. La notion « estimé » semble problématique. La formulation initiale était une reprise des termes de la Commission. Les couts indirects doivent aussi être ventilés selon des clefs analytiques pour avoir une vision du coût complet des services (la formulation est ambiguë. L'objectif est de ne pas avoir une section analytique retraçant les coûts indirects). Ce point devra être discuté avec le candidat en phase de négociations
- **Article 43** – Suppression par le candidat du régime des biens de retour/reprise/propres. Ce point devra faire l'objet d'échanges au cours des négociations.

- **Article 49.1** – Modification du régime financier des biens de retour. La modification du candidat devra faire l’objet d’une discussion en cours de négociations ;
- **Article 49.2 et article 49.3** – Modification du régime financier des biens de reprise et des biens propres. La modification du candidat est incomplète (le candidat n’incluant pas dans sa proposition la déduction des éventuelles subventions versées par la Collectivité) et devra faire l’objet d’un échange en cours de négociations ;
- **Article 50** – Suppression par le candidat de la possibilité pour la Collectivité de reprendre les contrats d’affrètement. Ce point devra être discuté en cours de négociations ;
- **Article 51** – Introduction de la prise en charge au titre de l’indemnité de résiliation des pertes subies. Ce point devra être discuté au cours des négociations, étant beaucoup trop large ;
- **Article 53** – Introduction d’un cas de résiliation pour force majeure. La rédaction proposée par le candidat devra faire l’objet d’échanges en cours de négociations, étant beaucoup trop large.

Le candidat ayant apporté un certain nombre de modifications impactant l’exécution de la future convention, ces points devront nécessairement être discutés au cours de négociations et ne sont pas admissibles en l’état.

IV.5. Lot n° 5 – Marseille – Ile – Rouse

	Dénomination	Structure juridique
Candidat 1	Corsica Linea	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d’Ajaccio sous le numéro RCS B 815 243 852

IV.5.1. Candidat n°1 – Corsica Linea

Critère 1 du règlement de la consultation - Valeur Technique des Offres

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l’outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

3. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'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).

➤ Présentation de l'outil naval

Concernant le nombre de navires, le candidat propose dans l'annexe 3 – Outil naval – l'utilisation des navires suivants :

Corsica Linéa présente 9 navires soit 7 navires rouliers de type Ro PAX et 2 ferries.

- RoPAX : A Gaelotta, Paglia Orba, Pascal Paoli, Vizzavona, A Nepita, Monte d'Oro, Jean Nicoli ;
- Ferries : Daniele Casanova, Méditerranée.

Navire	Type	Année	Pavillon	IMO	Classe	Paris MoU	Propriété
Corsica Linéa							
Vizzavona	RoPax	1999	FR	9138006	RINA - OK	White	Affrété
A Nepita	RoPax	2002	FR	9211511	DNV - OK	White	Affrété
Pascal Paoli	RoPax	2003	FR	9247510	BV - OK	White	Affrété
A Galeotta	RoPax	2022	FR	9891749	RINA - OK	White	Affrété
Paglia Orba	RoPax	1994	FR	9050826	BV - OK	White	Propriété
Jean Nicoli	RoPax	1998	FR	9161948	DNV - OK	White	Propriété
Monte d'Oro	RoPax	1991	FR	8911516	BV - OK	White	Propriété
Danièle Casanova	Ferry	2002	FR	9230476	BV - OK	White	Propriété
Méditerranée	Ferry	1989	FR	8705395	BV - OK	White	Propriété

Les contrats d'affrètement sont communiqués en annexe 14.

Corsica Linea est propriétaire des navires suivants : Jean Nicoli, Paglia Orba, Monte d'Oro, Danièle Casanova, Méditerranée.

Pavillon : L'ensemble des navires présentés par le candidat portent le pavillon français.

Classification : L'ensemble des navires sont suivis en classe par des sociétés de classification membre de l'International Association of Classification Societies (IACS), de plus reconnues par les autorités du pavillon français (BV, DNV, RINA).

Port state control : Inspections par le « Port state control » rare. Aucun des navires présentés par les candidats n'a fait l'objet d'une détention dans les 36 derniers mois (statut « white » d'après les conditions de Paris MoU).

Tous les navires sont actuellement en classe avec des échéances d'inspection et de renouvellement suivies correctement par le candidat.

Le candidat ne précise pas les codes et conventions dans la documentation technique. Ces éléments conditionnent l'obtention du permis de navigation. Les navires disposant tous de permis de navigation, il est possible de considérer que la condition de la conformité aux codes et convention est remplie.

Concernant l'affectation des navires, les navires présentés par Corsica Linéa seront affectés de la manière suivante :

	Affectation des navires par ligne				
	AJA	BIA	PVC	PRO	ILR
A Galeotta	32%	31%			
GNL 2		28%			
Pascal Paoli	40%	27%			
Vizzavona	7%	2%			
Paglia Orba	1%	1%		74%	14%
Mont d'Oro				7%	86%
A Nepita	18%	7%	2%	7%	
Jean Nicoli	3%	4%	52%	12%	
Méditerranée			46%		
	101%	100%	100%	100%	100%

Extrait Offre Groupement – Annexe 3 – Tableau récap de l'outil naval Lot 5

Double contrainte sur ce port. Les navires Monte d'Oro et Paglia Orba répondent parfaitement à ces besoins.

Concernant l'adéquation avec les besoins fret, Corsica Linéa indique que son offre représente 252 % du besoin.

➤ Adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires

	Vizzavona	Méditerranée	Paglia Orba	Pascal Paoli	A Galeotta	Danielle Casanova	Monte d'Oro	A Nepita	Jean Nicoli
Année de livraison	1999	1989	1994	2003	2022	2002	1991	2002	1998
Type	Cargo Mixte RoPax	Navires à passagers	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Navire roulier à passagers	Navire à passagers	Cargo Lixte RoPax	Cargo Mixte RoPax	Cargo Mixte RoPax
Nombre de ponts	3	1	3	3	4	1	3	4	3

Nb de moteurs	4	4	4	4	2	4	4	4	4
Puissance unitaire (KW)	5 760 kw	8 942 Kw	4 930 kw	9 450 kw	11 7000 kw	9 450 KW	14 800 kw	11 520 kw	11 120 Kw
Vitesse (nds)	21 nds	23 nds	2N nds	24 nds	23 nds	24,5 nds	19 nds	21 nds	24 nds
Vitesse en mode dégradé (nds)	12 nds	18 nds	16 nds	18 nds	19 nds	12 nds (1 moteur)	16 nds	17 nds	21 nds

Les navires disposant d'une vitesse inférieure ou égale à 20 nœuds disposent d'une très faible marge de manœuvre pour effectuer des rotations dans les délais indiqués au titre du sous-critère 2. Ainsi, les navires répondent aux exigences strictes du règlement de consultation mais peuvent en pratique donner lieu à des retards.

Age : Aucun règlement technique ou norme n'impose une durée de vie dans le cadre d'un projet de construction de navire. La contrainte qui guide les concepteurs et les constructeurs de navire est d'ordre économique dans la mesure où l'investissement que représente l'acquisition d'un navire est important ce qui impose une durée d'exploitation suffisamment longue pour que l'investissement soit rentable.

Pour répondre à cette contrainte économique, les concepteurs et les chantiers navals de navires en acier étudient et construisent les navires en considérant une durée de vie minimale de 30 ans à partir de la date de livraison.

La capacité réelle d'un navire à être exploité sur une durée de 30 ans est conditionnée par les conditions d'emploi du navire et donc par l'entretien que l'armateur du navire fera. Dans la mesure où l'entretien est correctement fait, où la structure du navire (suivi par la société de classification), où les disponibilités de pièces de rechange ne condamne pas des équipements irremplaçables (à coût raisonnable) à bord et si aucune évolution de la réglementation applicable n'impose un retrait du service du navire, il est envisageable d'exploiter un navire jusqu'à 40 ans.

Parmi les navires présentés par le candidat, deux navires sont âgés de plus de 30 ans (Méditerranée, 34 ans et Monte d'Oro 32 ans). Les éléments transmis par le candidat avec son offre (certificats de classe) et les vérifications menées sur les sites de suivi des navires de commerce (Equasis, site des sociétés de classification) ne montrent pas de points justifiant l'arrêt du navire pour les inspecteurs de la classe, le pavillon ou les inspecteurs du « Port state control ».

Il faut cependant souligner que les navires âgés nécessitent des travaux de maintenance ou de remise à niveau plus importants et plus coûteux que les navires récents et ont des performances énergétiques moindres.

Concernant les caractéristiques des navires de Corsica Linéa :

Navire	Type	Longueur	Largeur	TE max	Dwt
Corsica Linéa					
Vizzavona	RoPax	188,30	34,80	6,30	8 111
A Nepita	RoPax	203,24	25,00	6,60	5 509
Pascal Paoli	RoPax	176,00	33,80	6,50	7 335
A Galeotta	RoPax	206,60	28,20	6,70	6 882
Paglia Orba	RoPax	165,80	29,43	6,68	6 073
Jean Nicoli	RoPax	200,65	25,80	6,80	5 150
Monte d'Oro	RoPax	145,30	27,80	6,31	4 155

Danièle Casanova	Ferry	176,00	37,70	6,71	3 788
Méditerranée	Ferry	165,54	29,40	6,40	3 485

Conclusion critère 1, sous-critère n°1 : Les navires présentés par le candidat correspondent aux exigences réglementaires en vigueur à la date de remise des offres. Le candidat communique ses contrats d'affrètements en annexe 14.

Il faut souligner que, la plupart des réglementations applicables aux navires n'étant pas rétroactives, on relève des différences entre les navires en fonction de leurs âges sans pour autant que ces différences ne soient opposables au candidat.

Le candidat dispose au sein de sa flotte des navires âgés de 30 ans. Même si aucune règle technique n'impose une durée de vie aux navires, l'âge de ces derniers à une incidence en matière d'entretien et de maintenance.

Cependant, certains navires mis à disposition par le candidat ne disposent pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport) ou estimées nécessaires (vitesse). Cet élément est à prendre en considération mais ne constitue pas une réponse inadaptée au besoin de la DSP.

Toutefois, nous n'identifions pas de non-conformité dans la mesure où il ne s'agit pas d'un unique navire affecté à un lot, le candidat peut en fonction des besoins faire des changements. La documentation technique remise par le candidat ne fait cependant pas état de cette organisation. Cet élément est à prendre en considération mais ne constitue pas une réponse inadaptée au besoin de la DSP.

Le candidat ne propose pas de navire équipé d'un système de propulsion non carboné, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

Appréciation globale : le candidat répond de manière satisfaisante aux exigences de la consultation. L'offre du candidat est très détaillée. Des clarifications de la part du candidat sont néanmoins attendues en phase de négociations.

4. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Le sous-critère est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux fréquences et horaires au regard des spécifications de l'annexe 1 :

- Fréquences minimales (passagers, convoyeurs, marchandises) : Etant donné le nombre de navires présentés par le candidat, les fréquences de départ pour l'ensemble des lots étudiés sont respectées.
- Rotations supplémentaires
- Horaires de départ et d'arrivée : Respect des horaires (vitesse / engagement sur horaires)

Ligne Marseille – Ile-Rousse (Lot n° 5)	Spécifications du DCE	Candidat
Fréquences minimales passagers et convoyeurs	Fréquence minimale est de 3 rotations / semaine,	Fréquences minimales de 3 rotations / semaines

Fréquences minimales marchandises	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)	Novembre à Mars : 6 rotations/semaine en dehors des périodes de vacances scolaires – Hiver/Toussaint/Noël – (7 rotations/semaine prévues)
Rotations supplémentaires	10 rotations / 20 traversées	10 rotations / 20 traversées – date de réalisation pré identifiée par le candidat
Horaires	Départ entre 18h30 et 20h00 Arrivée entre 06h00 et 08h00 Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire	Départ à 18h30 Arrivée entre 6h45 et 7h Candidat propose un horaire hivernal et un horaire estival

Le navire Monte d'Oro ayant des vitesses maximales inférieures à 20 nœuds n'a pas de marge sur ces traversées.

Le candidat précise qu'un nombre de rotation hivernales peut ne pas être réalisée avec un repositionnement pendant ma saison estivale pour atteindre le quota de 365 rotations annuelles.

Le candidat propose 3 rotations par semaine :

- Rotation du lundi : uniquement les matière dangereuse (Classe 1 et 2). Pas de rotation de classe 1 pour les mois de juillet et août.

Le candidat propose un repositionnement des rotations non effectuées pendant la période hivernale les jeudis entre les mois de juin et août avec 14 rotations en 2023, en 2024, en 2026, 12 rotations en 2025, en 2027 et 13 rotations en 2028 et en 2029.

Concernant les rotations supplémentaires, le candidat propose des dates de réalisation (dates cibles visées dans l'offre qui correspondent à la période la plus chargée en fret allant de début mai à mi-septembre avec un départ le jeudi). Le candidat identifie 6 traversées supplémentaires en 2023, en 2024, en 2027, en 2028 et en 2029, 7 traversées supplémentaires en 2025 et 5 traversées supplémentaires en 2026.

Concernant les horaires, le candidat propose :

Les horaires proposés sont conformes aux attentes du cahier des charges avec des départs entre 18h30 et 20h00 et des arrivées entre 6h00 et 8h00.

Ainsi, les horaires proposés sont comme suit :

- Marseille – Ile Rousse
 - Départ : 18h30
 - Arrivée : 7h00
- Ile Rousse - Marseille
 - Départ : 18h30
 - Arrivée : 7h00

La durée des traversées de semaine est donc de 12h30.

Conclusion Critère 1, sous-critère n°2 : La proposition du candidat répond aux exigences du règlement de la consultation concernant les fréquences et les horaires. Le candidat propose de mobiliser plusieurs navires de sa flotte afin d'assurer la DSP en fonction des besoins.

Le candidat propose la réalisation de rotations supplémentaires pour les périodes les plus chargées en fret.

Le Monte d'Oro ayant une vitesse maximale de 20 nœuds pouvant assimiler un retard sans avoir les capacités de le compenser pendant la traversée.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante et l'organisation du planning des traversées et des rotations est claire.

5. Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Le sous-critère 3 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers : 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.

Concernant Corsica Linéa

Navire	Fret	Fauteuils	Cabines	Lits	PMR
Corsica Linéa					
Vizzavona	2440	237	147	450	2
A Nepita	1923	83	172	665	4
Pascal Paoli	2300	44	169	580	4
A Galeotta	2559	82	220	878	6
Paglia Orba	2050	47	142	494	1
Jean Nicoli	2000	175	199	804	3
Monte d'Oro	1482	0	204	515	3
Danièle Casanova	810	320	470	1880	4
Méditerranée	827	574	496	1660	4

Le besoin exprimé par la DSP était d'avoir au sein des navires deux cabines PMR et la possibilité d'accueillir six passagers sanitaires.

A l'exception du Paglia Orba (1 seule cabine PMR), l'ensemble des navires présentés par les différents candidats répondent au minimum imposé (2 cabines PMR).

Ceci implique que certains passagers sanitaires soient accueillis dans des cabines normales ce qui est susceptible de représenter un problème pour le cas où l'ensemble des passagers sanitaires sur un même voyage seraient des personnes à mobilité réduite.

Il est cependant loisible au candidat en fonction du besoin en cabines PMR/ passagers sanitaire de permuter les navires afin de répondre au besoin. Précisons cependant que rien dans la documentation technique remise par le candidat n'envisage cette réorganisation.

Conclusion Critère 1, sous-critère n°3 : Les navires présentés par les candidats correspondent aux exigences associées à l'accueil de chauffeurs, passagers sanitaires.

Un des navires proposés ne répond pas aux exigences de deux cabines PMR.

Ces éléments peuvent poser une difficulté quant à l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers.

Cependant, rien n'interdit au candidat de procéder à une réorganisation des bateaux pour satisfaire un besoin ponctuel en cabinet PMR ou passagers sanitaires. Ce point devra faire l'objet de clarifications de la part du candidat.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante. Néanmoins, la documentation remise par le candidat ne précise pas son organisation pour faire face à un manque de cabines PMR. Des clarifications de la part du candidat sont attendues en phase de négociations.

6. Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Le sous-critère 4 est analysé eu égard à l'adéquation de l'outil naval proposé par le candidat aux besoins des usagers :

- 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...)

➤ Services aux usagers

Navire	Restaurant	Bar	Magasin	Salle spectacle
Corsica Linéa				

Vizzavona	330 m2	390 m2	0 m2	0 m2
A Nepita	500 m2	460 m2	0 m2	0 m2
Pascal Paoli	480 m2	260 m2	0 m2	0 m2
A Galeotta	730 m2	550 m2	44 m2	0 m2
Paglia Orba	320 m2	345 m2	0 m2	0 m2
Jean Nicoli	770 m2	470 m2	50 m2	0 m2
Monte d'Oro	360 m2	325 m2	0 m2	0 m2
Danièle Casanova	1970 m2	780 m2	150 m2	250 m2
Méditerranée	790 m2	690 m2	50 m2	270 m2

Sont détaillés les services suivants :

- **Restauration** (déploiement de nouveaux services entre 2017 et 2020 sur les bateaux présentés à l'annexe 3 - Outil naval - circuits courts et de saison) : mise en place d'une offre variée, allant des espaces de snacking aux menus préparés par un chef étoilé. Corsica Linéa s'engage à favoriser une économie en circuit court ;
- **Service hôtelier** : offre variée allant des lits superposés aux cabines de luxe, des salons fauteuils sont disponibles ;
- **Espaces de loisirs** : diffusion d'événements sportifs, animations, accès gratuits à des vidéos grâce au réseau WIFI ;
- **Service médical** : infirmerie avec un personnel disposant d'une formation médicale. L'infirmerie est équipée afin de permettre la réalisation des premiers soins. En cas de besoins : recours au Centre de Consultation Médicale Maritime – CHU de Toulouse ;
- **Services annexes** : chenil, consignes à bagages ;
- **Modalités de réservation et d'information des passagers et mesures prises pour éviter les retards** : sites internet disposant du dispositif de paiement en ligne sécurisé (3DSecure), courriels envoyés après chaque réservation comprenant le détail de la traversée ainsi qu'un lien pour effectuer des modifications, centre d'appel disponible 7j/7 sur une plage horaire étendue (du lundi au samedi de 8h à 20h30, dimanche et jours fériés de 9h30 à 18h00), un site internet pour les agences de voyages ;
- **Propreté des installations** : nettoyage quotidien, renouvellement après chaque traversée du linge de lit et de toilettes, nettoyage de fond réalisé lors des arrêts techniques des navires ;
- **Conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite** : les navires sont certifiés comme étant conforme aux normes.

Le candidat Corsica Linéa fournit un service aux usagers complet prenant en compte les disparités financières pouvant exister entre les passagers. Un accès à des divertissements est prévu, mise en place d'une couverture WIFI à titre gratuit. La réservation peut se faire par l'intermédiaire de plusieurs plateformes. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

➤ Services en matière de fret

Concernant Corsica Linéa :

- Concernant le transport de fret, Corsica Linea précise les éléments suivants :
 - Objectif de faire évoluer les unités de fret dans « un tout numérique » et notamment installation d'un portique à Marseille pour une gestion optimisée des unités fret,

déploiement d'ETMS, mise en service d'un portail web dédié à destination des usagers de fret et outil de gestion informatique ;

- Des projets sont en cours ou ont été finalisés en 2020 : fiabilisation de l'outil installé, avec le déploiement d'une application dédiée aux équipes pour un suivi en temps réel du chargement, interconnexion avec les systèmes d'information portuaire, développement d'interfaces numériques, mise en place d'une GED et d'outil de reporting ;
- Processus du traitement du fret bien détaillé (déclaration de volume, traitement sur le port, réception de l'équipement, réclamations). Le but étant d'optimiser le chargement au fil de l'eau ;
- Objectif de 0 remorque à quai : travail en amont avec les transporteurs en cas de non-disponibilité d'un navire (notamment réorientation vers un autre port le jour même, en privilégiant le transport de remorques non urgentes le week-end et en remplaçant un navire impacté par un autre navire). Le but étant de sortir de cycle journalier pour un cycle hebdomadaire ;
- Mise en place de groupes de travail associant chargeurs et experts en logistiques. Réunion trimestrielle avec la présence du Président, des Directions Exploitation et Fret, ainsi que tous nos responsables d'agences portuaires.

Le candidat propose un traitement dématérialisé des unités fret, un processus de traitement détaillé pour optimiser le chargement. Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai. L'offre propose répond aux exigences de la consultation.

➤ Sécurité à bord de l'outil naval

Corsica Linea développe les exercices de sécurité mise ne place à bord : chaque navire réalise un exercice d'abandon et un exercice hebdomadaire d'incendie (environ 3 à 5 exercices par semaine).

Sont également détaillées les consignes de sécurité aux passagers : diffusion générale par la passerelle et informations pratiques affichées. Des systèmes d'alerte sont également prévus pour l'évacuation des PMR et des passagers sourds et malentendants.

Concernant les situations d'urgence, des personnels sont d'astreinte 24h/24h et peuvent contacter la cellule d'urgence. Des exercices réguliers sont organisés. En outre, un centre d'appel avec un numéro vert est constitué pour informer les familles.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d'affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prise en compte.

Le candidat fournit une description très complète des services proposés aux usagers (fret et passagers).

➤ Continuité du service public

Ce critère est évalué au regard de la qualité de l'organisation proposée pour assurer la continuité des services, y compris le service social et solidaire, tel que visé en annexe 6 – Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles et mesures prises pour assurer le service social et solidaire.

Le candidat présente :

- **Présentation du plan d'information des usagers en cas de situation perturbée** (système d'information « info trafic » avec des « flashes infos », système d'information individuel et ciblé via ses SMS et courriel) exemple à l'appui ;
- **Les modalités de réservation et de modifications** : site web, centre d'appels et site internet B to B pour les agences de voyages ;
- **Les modalités de gestion des réclamations**
 - o Pour les clients frets : échange afin de trouver des alternatives permettant d'assurer le service de transport de fret tout en minimisant les effets d'une perturbation. Au départ de Corse : embarquement d'un port différent en retardant l'horaire de départ pour donner aux transporteurs le temps de s'y rendre. Au départ de Marseille : réorientation vers un autre port et prise en charge compensatrice ;
 - o Pour les clients passagers : service relations consommateur enregistrant les réclamations des clients et fournit une réponse adaptée. Prise de contact avec le service des relations commerciales par mail, site internet, courrier, formulaire de réclamation.

Délai de réponse maximum est de 15 jours entre la réception de la réclamation et l'envoi d'une réponse.

- **Les modalités d'indemnisation** : réglementation issue du Règlement UE n° 1177/2020 du 24 novembre 2010. Quand un retard est de plus de 90 minutes : collation et rafraîchissements. En cas d'annulation de la traversée : hébergement ou indemnisation (80 euros/personne pour une durée maximum de 3 nuits), retard à l'arrivée de plus de 3 heures donne lieu à une indemnisation minimale équivalente à 25% ;
- **L'accueil des passagers à mobilité réduite** : plusieurs modalités de communication (numéro de téléphone, adresse électronique, procédure permettant d'identifier le niveau de handicap et de transférer ces informations aux ports concernés) ;
- **Les actions garantissant le service social et solidaire** (accord dit d'alerte sociale et de prévention des conflits signé en 2016) : le but de cet accord est de limiter l'impact sur les perturbations sur les usagers (passagers et fret). Ainsi, cet accord met en place, une obligation d'information de la Direction, qui s'engage à recevoir dans un délai restreint les partenaires sociaux pour trouver une solution avant le dépôt d'un préavis de grève.

L'organisation proposée pour assurer la continuité des services est bien détaillée, le candidat présentant plusieurs navires pour assurer le service et sa continuité sur cette ligne. Le candidat s'engage sur la fiabilité de la ligne. Il met en avant le dialogue social en détaillant bien l'organisation permettant de préserver ce dialogue.

Conclusion critère 1 – sous-critère 4 – Corsica Linea :

Le candidat présente un ensemble d'éléments permettant de considérer que les conditions du sous-critère 4 relatif à la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers, sont remplies.

En effet, le candidat fournit un service aux usagers complet avec un accès à des divertissements et la mise en place d'une couverture WIFI. Le service de réservation mis en place est bien détaillé. Les installations du candidat permettent un accueil des personnes en situation de handicap.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les modalités d'information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées, permettant d'assurer la continuité des services publics.

Le candidat propose des alternatives vers d'autres bateaux/port afin d'atteindre un objectif de zéro remorque à quai.

L'offre proposée répond aux exigences de la consultation. Le traitement du candidat des services fret est cohérent et optimal au regard des exigences de la consultation.

L'argumentation du candidat est plus développée pour les particuliers que pour les usagers professionnels. L'ensemble des éléments apportés par le candidat sont relatifs aux particuliers et les éléments de frets sont présents mais moins détaillés.

Les exigences en matière de sécurité sont respectées et conformes aux exigences de la consultation. Les passagers sont informés par voie d'affichage. Les personnes sourdes et malentendantes sont également prises en compte.

Les modalités d'information des usagers en cas de perturbations sont bien détaillées.

Appréciation globale : l'offre du candidat est satisfaisante. Les éléments fournis par le candidat sont suffisamment détaillés et clairs pour considérer que la qualité des services aux usagers est suffisante.

Conclusion Générale critère 1 :

- Points forts :

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.

- Points faibles :

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

Appréciation globale du critère 1 : Offre satisfaisante.

Critère 2 du règlement de la consultation – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Afin de pouvoir analyser convenablement la robustesse et cohérence du plan d'affaires prévisionnel des candidats (sous-critère 2 du critère 2) , il a été nécessaire de procéder à un arbitrage dans le but de décider de la base de comparaison la plus solide et fiable pour challenger les plan d'affaires communiqués par les candidats au titre de l'annexe 9. Les données historiques (2020 et 2021) ayant été affectées par la pandémie de Covid19, et le prévisionnel 2022 communiqué ne semblant pas suffisamment fiabilisé car présentant certaines incohérences (existence de recettes autos dans le périmètre SIEG, existence de recettes et de charges de mise à disposition des espaces n'existant pas dans l'annexe 9 transmise aux candidats, etc.), la solution retenue pour l'analyse du sous-critère 2 a été de se référer aux estimations 2023-2030 préparées par le Consultant sur la base d'entretiens conduit avec l'OTC afin de définir au mieux un plan d'affaires prévisionnel sur la durée des DSP. C'est donc sur cette base que les comparaisons avec les offres des candidats ont pu être faites.

Le candidat ne propose pas de créer une SPV dans le cadre du contrat de DSP. Ainsi, aucun bilan propre n'est disponible, et seule une vision des comptes analytiques est ici présentée.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

1. Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 128,9 M€. Cela correspond à une moyenne annuelle de 16,1 M€, soit 3,1 M€ de plus que la compensation estimée au titre de l'exercice 2022 pour ce même lot (+24,1%).

Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation estimée au titre de l'exercice 2022.

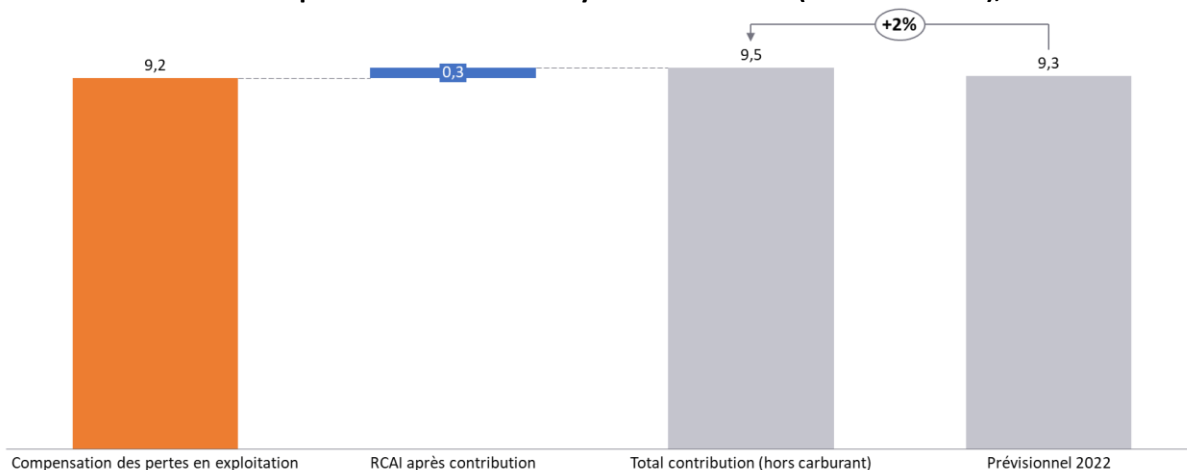
En M€	Prévisionnel 2022	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	8,5	8,7	0,3	+3,4%
Compensation carburant	3,7	6,6	+2,9	+79,0%

Compensation investissement	,8	0,8	-0,1	-9,5%
Compensation totale	13,0	16,1	+3,1	+24,1%

La hausse globale de la compensation s'explique principalement du fait de la hausse importante de la compensation carburant proposée qui est supérieure de 79,0% (+2,9 M€) à la compensation carburant estimée pour 2022. Cela s'explique par une hausse des prix des carburants et par un mix de carburants choisis par le candidat plus coûteux.

Les montants de compensation annuels demandés par le candidat sur la période sont approximativement linéaires (entre 15,5 M€ en 2023 et 16,4 M€ en 2029).

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 9,2 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,3 M€, soit 2,7% de la compensation (hors carburant) demandée.** Avec un chiffre d'affaires SIEG moyen sur la période de 4,5 M€, cela correspond à une marge d'exploitation de 5,9%.

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – Corsica Linea :

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

La composante de la compensation liée au carburant porte cette hausse, en étant 79,0% supérieure aux prévisions pour 2022.

Le montant de compensation demandé par Corsica Linea est donc moyennement satisfaisant, car supérieur au montant prévisionnel 2022. Cette augmentation semble s'expliquer en grande partie en raison des prix du carburant (augmentation du prix du carburant, nouvelles normes écologiques en matière de carburants).

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car présentant un niveau de compensation largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+24,1%) sans pour autant que le niveau de justification d'une telle augmentation soit suffisamment détaillé.

2. Sous critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'offre du candidat appelle les points de vigilance suivants, constituant autant de points à éclairer en phase de négociation :

- Le compte de résultat prévisionnel du candidat n'est pas équilibré : il présente un déficit de 11,1 M€ sur la période 2023 - 2030

Le compte de résultat prévisionnel hors carburant est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Recettes périmètre SIEG	4,4	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
Recettes hors périmètre SIEG	6,2	6,3	6,2	6,3	6,3	6,2
Total Autres Recettes	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Total Recettes	12,2	12,3	12,2	12,3	12,3	12,2
Total coûts de personnel	(8,8)	(8,1)	(8,7)	(8,0)	(8,5)	(8,1)
Total frais commerciaux	(1,2)	(1,2)	(1,2)	(1,2)	(1,2)	(1,2)
Total charges d'exploitation	(12,9)	(10,8)	(12,7)	(10,5)	(13,1)	(10,7)
EBE / EBITDA - avant contribution	(10,6)	(7,8)	(10,3)	(7,4)	(10,5)	(7,7)
Coût de mise à disposition des navires	(1,4)	(1,1)	(1,4)	(1,1)	(1,3)	(1,1)
Coût d'affrètement des navires	-	-	-	-	-	-
RÉS EXPLOIT / EBIT - avant contribution	(12,0)	(8,9)	(11,7)	(8,6)	(11,8)	(8,9)
RCAI - avant contribution	(12,0)	(8,9)	(11,7)	(8,6)	(11,8)	(8,9)
Total contribution	9,5	9,4	9,5	9,4	9,5	9,4
RCAI - après contribution	(2,5)	0,5	(2,2)	0,8	(2,3)	0,5

Le tableau suivant présente quelques ratios par traversée (charges, revenus et coûts de mise à disposition/d'affrètement), par passager (recettes/passager) et par unité de fret (recettes/mètre linéaire) et donne une comparaison avec ces mêmes ratios issus des estimations.

Sur 2023-2030	Modèle prévisionnel	Corsica Linea	
	Montant	Montant	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Nombre de passagers	500 360	532 305	+6,4%
Nombre de mètres linéaires de fret (en ml)	834 400	1 063 675	+27,5%

Sur 2023-2030	Modèle prévisionnel	Corsica Linea	
	Montant	Montant	Variation (en %)
Nombre d'autos-passagers	169 584	199 825	+17,8%
Charges par traversée (en K€)	61,59	69,73	+13,2%
Revenus par traversée (en K€)	27,25	39,13	+43,6%
Coûts de mise à disposition/d'affrètement par traversée (en K€)	2,80	4,15	+48,3%
Recettes par passager (en €)	58	63	+9,9%
Recettes par mètre linéaire de fret (en €)	41	35	-14,3%
Recettes par auto-passager (€)	73	72	-0,8%

Il apparaît que les estimations du nombre de traversées du candidat et de l'OTC sont similaires sur la période 2023-2030.

L'analyse qui suit permettra d'explicitier et de mettre en perspective avec les résultats économiques prévus les principales variations observées sur ce tableau.

- Le candidat n'a pas par ailleurs communiqué de bilan comme le stipulait le guide de rédaction des offres au plan financier.

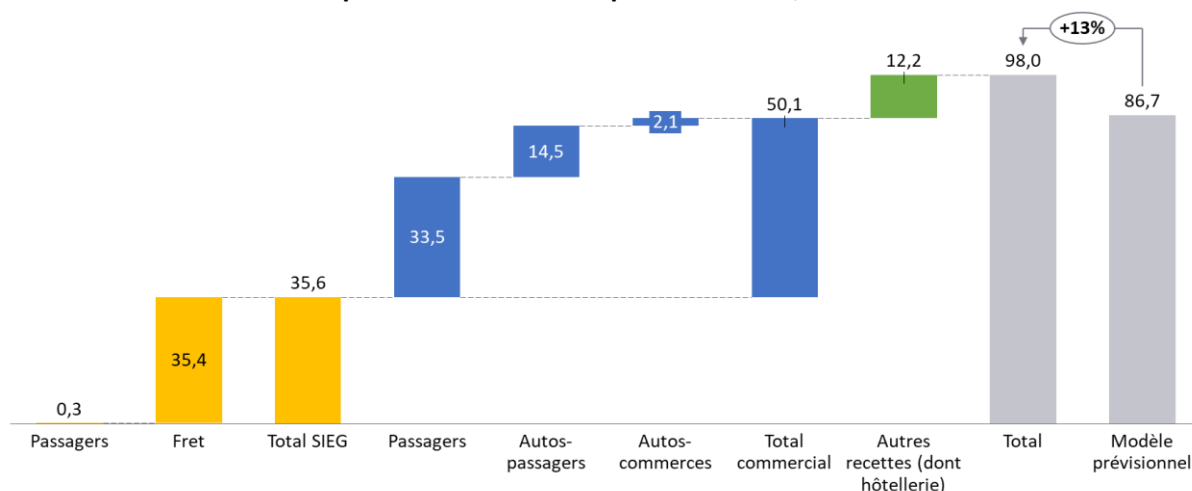
Il n'a donc pas été possible d'apprécier les principaux postes tels que les biens, les capitaux propres, la politique de financement ; limitant les capacités d'analyse sur la robustesse et cohérence de l'offre proposée. Il conviendra de demander au candidat des compléments d'informations.

A noter que l'absence de constitution d'une société dédiée peut expliquer la difficulté à identifier un bilan (du fait de l'absence de capitaux propres injectés dans le contrat).

- Les clés d'imputation choisies par le candidat entre les périmètres SIEG et commercial ne sont pas justifiées, alors même qu'elles impactent directement l'équilibre économique ainsi que le calcul de la compensation demandée.
- I. Les recettes prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, notamment en raison de volumes transportés (passagers, autos-passagers et fret) plus importants que prévu.

Les recettes présentées par le candidat relèvent de deux périmètres distincts : le périmètre SIEG et le périmètre commercial. Le total des recettes prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 98,0 M€, soit 13,0% de plus que le total des recettes estimé dans le modèle prévisionnel. Les recettes présentées par Corsica Linea sont réparties comme suit.

Répartition des recettes prévisionnelles, en M€ :



Les recettes SIEG représentent donc 36,3% du total des recettes prévisionnelles, et les recettes commerciales 51,1%. Les autres recettes sont réparties par Corsica Linea selon une clé d'imputation correspondant à 1% de SIEG et 99% de commercial.

Le surplus de recettes prévisionnelles présenté par le candidat par rapport aux estimations s'explique par :

- Un nombre de passagers plus important (+6,4%) couplé à des recettes par passager également plus importantes (+9,9%) ;
- Des volumes de fret et d'autos-passagers plus importants (respectivement +27,5% et +17,8%) malgré des recettes par mètre linéaire et par auto-passager inférieures (respectivement -14,3% et -0,8%).

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de recettes prévu par le candidat.

- a) Les recettes liées au transport de passagers (dont autos-passagers) prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, en raison de volumes transportés plus importants.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	0,1	0,3	+0,2	+376,1%
dont PAX médicaux	0,1	0,3	+0,2	+376,1%
Commercial	41,2	48,0	+6,8	+16,4%
dont passagers	28,8	33,5	+4,7	+16,2%
dont autos-passagers	12,4	14,5	+2,1	+16,9%
Total	41,3	48,3	+7,0	+16,9%

Corsica Linea prévoit des recettes liées au transport de passagers de 48,3 M€ sur la période 2023-2030, soit 16,9% de plus qu'estimé. Les surplus de recettes observés par rapport aux prévisions sont liés à un nombre de passagers et d'autos-passagers transportés plus important.

- b) Les recettes liées au fret prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, mais le niveau attendu d'autos-commerces nécessite une justification du candidat.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
SIEG	34,2	35,4	+1,2	+3,5%
dont mètres linéaires fret tracté	-	7,4	-	-
dont mètres linéaires fret non tracté	-	27,9	-	-
Commercial	0,1	2,1	+2,0	+1704,8%
dont autos-commerces	0,1	2,1	+2,0	+1704,8%
Total	34,3	37,5	+3,2	+9,2%

Corsica Linea prévoit des recettes liées au fret de 37,5 M€ sur la période 2023-2030, soit 9,2% de plus qu'estimé. Si ces recettes sont globalement en ligne avec les prévisions, la très forte hausse observée sur les autos-commerces (+1704,8%) nécessite une explication de la part du candidat.

- c) Les autres recettes prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, mais cohérente avec les volumes de passagers avancés par le candidat.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Hôtellerie	9,1	9,6	+0,5	+5,7%
Autres	2,0	2,7	+0,6	+32,1%
Total	11,1	12,2	+1,2	+10,5%

Corsica Linea prévoit un montant de 12,2 M€ pour ses autres recettes sur la période 2023-2030, soit 10,5% de plus qu'estimé. Cette augmentation de ces postes de recettes s'explique par un nombre de passagers plus important prévu par le candidat.

- II. Les charges prévues par le candidat sont supérieures au niveau attendu, en raison notamment de charges d'exploitation en hausse.

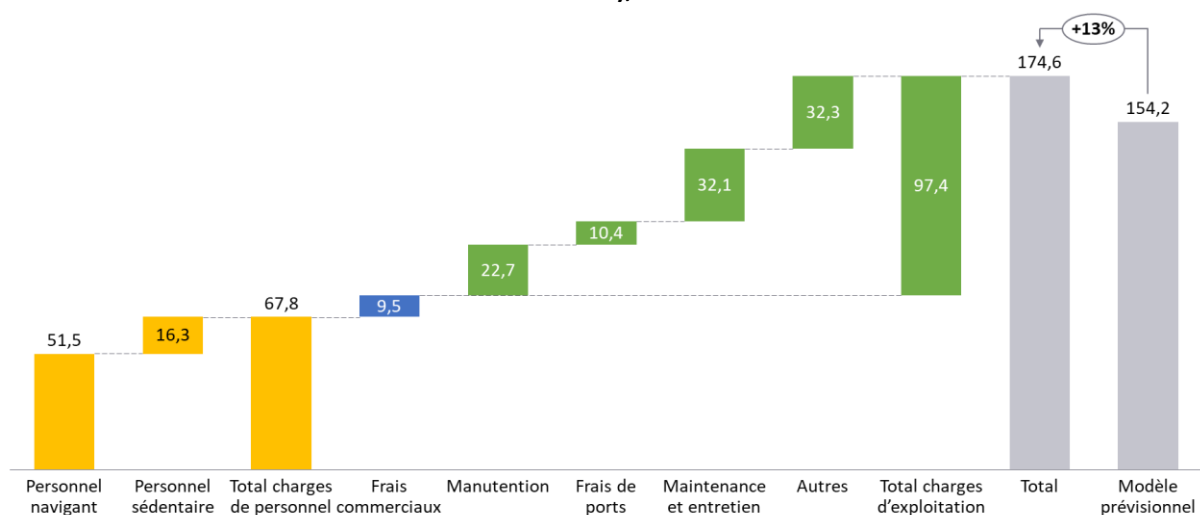
Les charges présentées par le candidat sont réparties selon les mêmes périmètres (SIEG et commercial), mais selon des clés d'imputation précisées dans le tableau ci-dessous.

Type de charges	Clé d'imputation retenue par Corsica Linea	
	SIEG	Commercial
Personnel navigant	58%	42%
Personnel sédentaire (à terre)	58%	42%
Frais commerciaux passagers	1%	99%
Frais commerciaux autos	0%	100%

Type de charges	Clé d'imputation retenue par Corsica Linea	
	SIEG	Commercial
Frais commerciaux fret	95%	5%
Manutention	95%	5%
Frais de ports	58%	42%
Entretien passagers	1%	99%
Vivres (à commercialiser)	1%	99%
Vivres pour l'équipage	58%	42%
Approvisionnements	58%	42%
Communication	0%	100%
Assurances	58%	42%
Informatique	58%	42%
Impôts et taxes	58%	42%
Frais de structure société délégataire	58%	42%
Maintenance et entretien	58%	42%
Coût de mise à disposition des navires	58%	42%
Coût d'affrètement des navires	58%	42%

Le total des charges (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires) prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 174,6 M€, soit 13,2% de plus que le total des charges estimé dans le modèle prévisionnel. Les charges présentées par Corsica Linea sont réparties comme suit.

Répartition des charges prévisionnelles (hors charges d'affrètement et coût de mise à disposition des navires), en M€ :



Les charges de personnel représentent donc 38,8% du total des charges, les frais commerciaux 5,4%, et les charges d'exploitation 55,8%.

L'analyse ci-dessous détaille chaque poste de charges prévu par le candidat.

- a) Les charges de personnel prévues par le candidat sont globalement en ligne avec le niveau attendu et les volumes proposés par le candidat.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Personnel navigant	49,4	51,5	+2,0	+4,1%
Personnel sédentaire (à terre)	15,5	16,3	+0,8	+5,1%
Total	64,9	67,8	+2,8	+4,3%

Corsica Linea prévoit des charges de personnel de 67,8 M€ sur la période 2023-2030, soit 4,3% de plus qu'estimé.

Les charges de personnel prévues par le candidat sont cohérentes avec les volumes (passagers, autos-passagers et fret) prévus par le candidat.

- b) Les frais commerciaux prévus sont globalement en ligne avec le niveau attendu, bien que leur répartition nécessite une justification de la part du candidat.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Frais commerciaux passagers	4,8	5,3	+0,6	+12,0%
Frais commerciaux autos	1,2	1,6	+0,4	+33,1%
Frais commerciaux fret	2,8	1,6	-1,2	-41,9%
Total	8,7	8,5	-0,2	-2,2%

Corsica Linea prévoit des frais commerciaux de 8,5 M€ sur la période 2023-2030, soit 2,2% de moins qu'estimé. Ces charges sont en ligne avec les prévisions, malgré une répartition entre postes différentes.

- c) Les charges d'exploitation prévues sont nettement supérieures au niveau attendu, en raison notamment de la hausse de certains postes : manutention, vivres pour l'équipage, approvisionnements, maintenance et entretien.

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Manutention	16,9	22,7	+5,7	+33,7%
Frais de ports	10,3	10,4	+0,1	+0,9%
Entretien passagers	1,5	1,2	-0,3	-20,1%
Vivres (à commercialiser)	3,2	2,7	-0,5	-14,9%
Vivres pour l'équipage	1,4	2,8	+1,4	+104,0%
Approvisionnements	5,4	7,7	+2,3	+43,1%
Communication	1,5	1,4	-0,1	-9,3%
Assurances	2,9	3,7	+0,8	+28,0%
Informatique	2,3	2,7	+0,4	+18,3%

Sur 2023-2030, en M€	Modèle prévisionnel	Corsica Linea		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Impôts et taxes	1,8	1,8	+0,0	+1,8%
Frais de structure société délégataire	7,0	8,3	+1,4	+19,4%
Maintenance et entretien	26,6	32,1	+5,5	+20,8%
Total	80,6	97,4	+16,8	+20,8%

Corsica Linea prévoit des charges d'exploitation de 97,4 M€ sur la période 2023-2030, soit 20,8% de plus qu'estimé.

Certains postes de charges variables semblent peu cohérents par rapport aux volumes d'activité prévus par le candidat et nécessitent d'être explicités par le candidat : c'est le cas de la manutention (+33,7%, soit +5,7 M€), des vivres pour l'équipage (+104,0%, soit +1,4 M€) et des approvisionnements (+43,1%, soit +2,3 M€). Concernant les approvisionnements, une partie de la hausse observée peut s'expliquer par des coûts des pièces à acheter en hausse ainsi que par certains navires vieillissants entraînant un surcoût.

De plus, les charges de maintenance et d'entretien sont nettement supérieures aux estimations (+20,8%, soit +5,5 M€). Ce surplus s'explique a priori par une tendance haussière sur le marché de la maintenance navale, en raison de hausses combinées des prix de l'énergie, des matières premières et de la main d'œuvre.

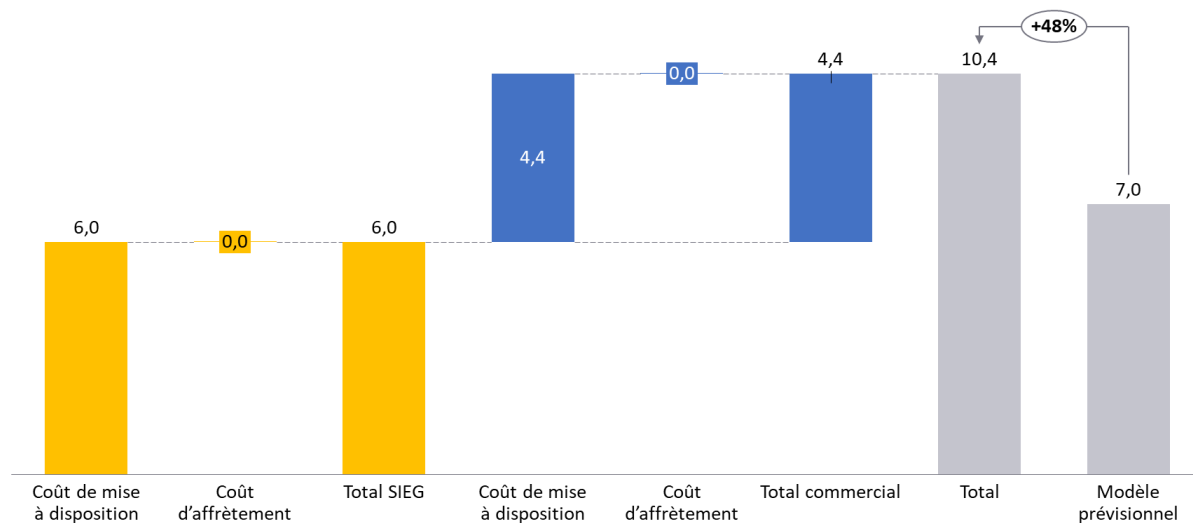
- III. Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévus par le candidat sont largement supérieurs au niveau attendu, ce qui pose la question de l'adéquation capacitaire des navires proposés par le candidat.

Le total des coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires prévu par Corsica Linea sur la période 2023-2030 s'élève à 10,4 M€, soit 48,4% de plus qu'estimé. Les coûts de mise à disposition représentent 100% du total, puisque l'ensemble des traversées sur la période sont réalisées avec des navires en propriété.

En nombre de traversées	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total sur la période	En % du nombre de traversées total
Navires en propriété	156	157	157	156	157	156	157	1096	100,0%
Paglia Orba	28	10	25	10	25	10	38	146	13,3%
Monte d'Oro	128	147	132	146	132	146	119	950	86,7%
Navires affrétés	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%

Les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires sont imputés sur les comptes SIEG et commercial selon les clés d'imputation retenues par Corsica Linea : 58% pour le SIEG et 42% pour le commercial. La répartition est donc la suivante :

Répartition des coûts de mise à disposition et coût d'affrètement des navires, en M€ :



Enfin, l'absence de données détaillées sur l'assiette de coût des navires pourrait engendrer des difficultés dans l'analyse des clauses relatives au rachat des navires tel que le prévoit le contrat qui prévoit notamment de tenir d'un prix minoré des contributions publiques mobilisées sur le contrat.

IV. Synthèse et analyse du résultat d'exploitation

Le tableau suivant présente l'agrégation des RCAI SIEG et commercial prévus :

Sur 2023-2030, en M€	Corsica Linea
RCAI SIEG (avant compensation)	(73,9)
Compensation (hors carburant)	75,9
RCAI SIEG (après compensation)	2,1
RCAI Commercial	(13,1)
RCAI total	(11,1)

Comme explicité précédemment (voir sous-critère 1), la compensation liée à l'exploitation et à l'investissement permet à Corsica Linea de dégager un RCAI pour la partie SIEG de 2,1 M€ sur la période 2023-2030.

En revanche, il apparaît que les recettes de la partie commerciale, avec les clés d'imputation choisies par le candidat, ne permettent pas de compenser les charges correspondantes, ce qui se traduit par un RCAI déficitaire de 13,1 M€ sur la partie commerciale sur la période 2023-2030.

Le RCAI global est donc lui aussi déficitaire, à -11,1 M€ sur la période 2023-2030. Il convient ici de rappeler que la DSP génère un crédit d'impôt pour le groupe qui la porte. En effet, le déficit généré par la DSP réduit l'assiette fiscale de l'IS payé par la société.

V. Analyse des flux de trésorerie

Le tableau de flux de trésorerie résultant du plan d'affaires de Corsica Linea est présenté ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Excédent Brut d'Exploitation	(10,6)	(7,8)	(10,3)	(7,4)	(10,5)	(7,7)	(11,1)	(11,1)
Variation BFR	0,5	(0,7)	0,4	(0,9)	0,5	(0,8)	0,7	0,7

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Variation BFR liée à la compensation DSP	(2,6)	0,1	(0,0)	0,0	0,0	(0,1)	(0,2)	0,0
Flux net de trésorerie liés à l'exploitation	(12,8)	(8,4)	(10,0)	(8,3)	(10,1)	(8,6)	(10,6)	(10,4)
Compensation exploitation	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7
Compensation investissement	0,8	0,7	0,8	0,7	0,8	0,7	0,8	0,8
Variation de trésorerie	(3,2)	1,0	(0,4)	1,1	(0,6)	0,8	(1,0)	(0,8)
Trésorerie d'ouverture	0,0	(3,2)	(2,2)	(2,6)	(1,6)	(2,1)	(1,3)	(2,3)
Trésorerie de clôture	(3,2)	(2,2)	(2,6)	(1,6)	(2,1)	(1,3)	(2,3)	(3,1)

Tel que présenté précédemment, il apparaît que l'activité dans son ensemble est déficitaire, à cause d'un déficit sur la partie commerciale. Cette situation se traduit sur la trésorerie globale : la variation de trésorerie sur l'ensemble de la période 2023-2030 est de -3,1 M€.

Les variations de l'EBE observées sont majoritairement dues à des variations des charges, et en particulier les charges de maintenance et d'entretien.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 – Corsica Linea :

Si les recettes et charges d'exploitation (en particulier la maintenance et l'entretien et la manutention) prévues par le candidat sont supérieures aux prévisions, celles-ci suivent une tendance haussière cohérente entre elles (environ 13%). En revanche les coûts de mise à disposition/d'affrètement prévus sont largement supérieurs aux estimations (+48,3%).

La compensation demandée par le candidat lui permet de dégager un bénéfice de 2,1 M€ sur le volet SIEG sur la période 2023-2030. En revanche, le volet commercial est déficitaire (-13,1 M€ sur la période). Cela se traduit par un RCAI global de -11,1 M€ sur la période.

La cohérence du compte d'exploitation présenté est donc remise en question, d'autant que la trésorerie est constamment négative (bien que le candidat ne propose pas de créer une SPV dans le cadre de ce lot). En particulier, les évolutions importantes relevées au niveau des charges d'exploitation (manutention, approvisionnements, maintenance et entretien) sont des points de vigilance à expliquer par le candidat.

Enfin, le caractère fortement déficitaire du plan d'affaires proposé est étonnant, alors même que les volumes (passagers et fret) que le candidat prévoit de transporter sont supérieurs aux volumes prévus.

Appréciation globale : l'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car celle-ci manque de cohérence, présentant en effet un résultat déficitaire (-11,1 M€) sur l'ensemble des années de la DSP, en particulier du fait d'une augmentation importante des coûts de mise à disposition / d'affrètement (+48,6%) et, dans une moindre mesure des charges d'exploitation (+13,2%) et ceux malgré une optimisation des niveaux de passagers / autos passagers et mètres linéaires par traversée et des recettes prévisionnelles en augmentation de +13,0%. Par ailleurs, les importantes variations observées sur certains postes (approvisionnement, manutention, maintenance et entretien) restent à étayer par le candidat.

Conclusion générale critère 2 – Corsica Linea :

Points forts :

- Recettes prévisionnelles en hausse (+13,0%) en comparaison avec les estimations réalisées
- optimisation du niveau du mètre linéaire (+27,5%), du nombre de passagers et de recettes par passagers (respectivement +6,4% et +9,9%) et du nombre d'autos passagers (+17,8%) transportés.

Points faibles :

- Compensation moyenne annuelle de 16,1 M€, soit 24,1% de plus que la compensation estimée pour l'année 2022.
- La composante de la compensation liée au carburant porte cette hausse, en étant 79,0% supérieure aux prévisions pour 2022.
- Des recettes par mètre linéaire et auto passager en baisse (respectivement -14,3% et -0,8%)
- Des coûts de mise à disposition/d'affrètement sont 48,3% supérieurs aux estimations réalisées.
- 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.

Appréciation globale : L'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car :

- elle présente un niveau de compensation relativement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+24,1%) ;
- malgré le niveau important de subvention demandée, l'optimisation du mètre linéaires et du nombre de passagers / auto passager par traversée, 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%).

Ces importantes variations restent par ailleurs insuffisamment détaillées par le candidat pour permettre une analyse critique assez fine.

Critère 3 du règlement de la consultation – Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)

Au titre de ce critère, le candidat doit présenter ses actions et son niveau d'engagement ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.

Le candidat Corsica Linéa propose plusieurs mécanismes visant à mettre en place une **gouvernance responsable** en se présentant comme une **entreprise à mission** en proposant un contrat avec la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de Corse. Les différentes actions mises en œuvre par le candidat doivent lui permettre de mettre en place une gouvernance plus responsable intégrant ainsi ses cocontractants, mais également ses salariés désignés comme étant des « parties prenantes ».

- réduction des émissions de CO2 passe par :
- Un deuxième navire GNL en 2025,
- Électrification à quai de 1 navire supplémentaire,
- Investissements technologiques sur les navires de la flotte existante,
- Approvisionnement de deux navires avec du Bio-GNL,
- Projet de propulsion au e-méthanol et incorporation de biodiesels ;

Le candidat met en place de multiples outils lui permettant de **respecter les droits des personnes** notamment de ses collaborateurs par l'intermédiaire d'attestations RGPD (attestation de respect EY), procédures de déclaration d'alerte professionnelle et de prévention de discriminations ou harcèlement.

La valorisation du capital humain est également traitée par le candidat qui propose la mise en place d'une politique RH qualifiée d'« innovante » allant des possibilités de mobilités internes, enquêtes de satisfaction au déploiement du télétravail. Le candidat s'inscrit dans une volonté de favoriser l'économie Corse passant par le recrutement de résidents. Afin de favoriser le bien-être au travail, le candidat dispose d'espace de travail collaboratif permettant de concilier cohésion sociale et individualité.

Le volet dialogue social est développé par le candidat qui énumère une liste d'accords sociaux. Corsica Linéa expose ses 8 règles d'or visant à assurer la sécurité et la santé de son personnel (suivi psychologique et aide aux addictions). Le développement des compétences du personnel est également traité (formations, partenariats avec l'enseignement supérieur en Corse). La rémunération des collaborateurs est basée sur un barème pour le personnel navigant et sur la convention collective pour les sédentaires.

- En matière environnementale : objectif de décarbonisation de son activité (moins 34 % des émissions de CO2 sur les ports principaux desservis par le candidat) :
 - Deuxième navire au GNL en 2025 (1^{er} navire au GNL livré en 2022)
 - Electrification à quai d'un navire supplémentaire
 - Investissements sur certains navires (systèmes de récupération de chaleur, de remotorisation)
 - Approvisionnement de deux navires avec du bio-GNL
 - Projet de propulsion au e-méthanol
 - Projet d'incorporation de biodiesels
 - Branchement CENAQ de 3 navires
 - Equipements de 5 navires avec un traitement de fumées permettant de fonctionner depuis 2021 à des normes de rejet SOx équivalents aux normes SECA
- Baisse depuis 2018 de 79 % des émissions de SOX ;

Obtention en 2020 du Label Green Marine Europe ; Concernant la qualité environnementale :

Navire	Puissance	Combustible	SCR	Scrubber	Filtre	LNG	BWT	Vitesse	Consommation	EEDI	CII
Corsica Linéa											
Vizzavona	5 760	HFO	Oui	Oui				21,5 / 16,5	3,72 / 2,28	28	17,4
A Nepita	11 520	HFO	Non	Oui				21 / 17	3,6 / 2,72	25,4	19,2
Pascal Paoli	9 450	HFO	Non	A faire				25 / 19	6,5 / 3,6	25,6	14,9
A Galeotta	11 700	LNG	Non			X		23 / 19	3,4 / 2,78	?	11
Paglia Orba	4 930	HFO	Non	Non				20 / 17,5	3,25 / 2,38	32,5	16
Jean Nicoli	11 120	HFO	Non	Non				24 / 21	5,6 / 4,03	29,8	19,6
Monte d'Oro	3 700	HFO	Non	Non				19 / 16	2,3 / 1,73	36,7	18,4
Danièle Casanova	9 450	HFO	Non	Non				24 / 22	6,36 / 5,08	31,8	16,9
Méditerranée	8 942	HFO	Non	Non				24 / 20,5	5,7 / 3,86	32,5	21,1

Concernant les Combustibles :

A l'exception du navire « A Galeotta » armé par Corsica Linea, l'ensemble des navires proposés fonctionnent au fuel lourd (HFO ou Heavy Fuel Oil). En fonction des choix de l'armateur, du prix des combustibles et des disponibilités au soutage, l'approvisionnement en HFO peut être à faible teneur de soufre (LS pour Low sulfure) ou à haute teneur de soufre (HS pour High sulfure).

Le 78ème Comité de protection du milieu marin de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a approuvé, le 10 juin 2022, la création d'une zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules (zone SECA) qui s'étendra sur toute la Méditerranée dès 2025.

La création de cette zone entraîne l'obligation pour tous les navires qui entreront en Méditerranée d'utiliser un combustible dont la teneur en soufre ne dépasse pas les 0,1% en masse, soit un fuel 5 fois moins polluant que la norme internationale dans les zones hors SECA. Elle entrera en vigueur juridiquement en 2024 pour être effective en 2025 après une adoption au prochain Comité de décembre 2022, et un délai légal incompressible prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). En alternative, les navires qui continueront à fonctionner au HSHFO devront être équipés de « scrubber » (système de lavage des gaz d'échappement).

Une partie seulement des navires proposés et fonctionnant au HSHFO sont équipés de scrubbers.

Le principe de fonctionnement des scrubbers peut être en boucle ouverte (rejet des résidus de lavage à la mer) ou en boucle fermée (débarquement à terre des résidus de lavage à la mer).

A compter du 1^{er} janvier 2022, les rejets dans le milieu marin, d'effluents provenant des systèmes de réduction des émissions fonctionnant en boucle ouverte sont interdits à moins de 3 miles marins de la terre la plus proche dans les eaux sous juridiction française.

A court terme, les scrubbers à boucle ouverte seront très probablement proscrits dans certaines zones.

Concernant Nox : Les prescriptions relatives au contrôle des émissions de NOx s'appliquent aux moteurs diesel marins installés d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW hormis ceux utilisés uniquement en cas d'urgence quel que soit le tonnage du navire à bord duquel de tels moteurs sont installés dans les mêmes zones que les zones SECA.

La valeur d'émission en NOx d'un moteur diesel doit être déterminée dans le cas des limites des niveaux II et III fixés en 2008, en fonction de la date de première mise en service du navire. La plupart des moteurs du niveau I ont été certifiés conformes à la version antérieure de 1997 du Code technique sur les Nox et les certificats délivrés demeurent encore valables pendant la durée de vie desdits moteurs.

Le niveau II s'applique à partir du 1er janvier 2011 et le niveau III s'applique à partir du 1er janvier 2016.

Jusqu'au niveau II, un réglage des moteurs installés au neuvage permet d'atteindre les niveaux requis. A partir du niveau III, l'installation du système de traitement des gaz d'échappement SCR (Selective Catalytic Reduction) s'impose.

L'ensemble des navires proposés (à l'exception du A Galeotta) ayant été mis en service avant 2016, l'installation de SCR n'est pas nécessaire (sauf en cas de remotorisation ou d'une démarche volontaire de l'armateur, comme cela a été le cas pour le Vizzavona, exploité préalablement en Baltique où les armateurs ont engagé très largement en amont des contraintes réglementaires des travaux afin d'améliorer les performances environnementales des navires).

Filtre à particules : La résolution MEPC.340(77) introduits de nouvelles recommandations pour les systèmes d'épuration des gaz d'échappement. Cette résolution n'est pas encore diffusée à ce jour. Certains armateurs ont néanmoins engagé des travaux pour installer des filtres à particules en particulier sur les navires non équipés de scrubbers (qui font déjà partiellement office de filtre)

Indice de performance énergétique :

- EEDI / EEXI

L'indice EEXI s'applique aux navires existants d'une jauge supérieure à 400, à compter du premier renouvellement du certificat IAPP après le 1 janvier 2023. La valeur d'EEXI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence, sur le même principe que l'EEDI.

La valeur de référence de l'EEXI est calculée à partir de la valeur de référence de l'EEDI. Contrairement à l'EEDI, il n'est pas prévu de durcissement des contraintes pour l'EEXI en 2025.

L'indice EEDI s'applique aux navires neufs d'une jauge supérieure à 400. La valeur d'EEDI atteinte par le navire doit être inférieure à une valeur de référence.

L'EEDI évalue la capacité d'un navire à transporter une cargaison en utilisant le minimum de combustible.

La valeur EEDI requise évolue en fonction du type et de la capacité de transport du navire. Cette valeur évolue également dans le temps. A partir du 01 janvier 2025, la valeur requise EEDI pour les navires ROPAX deviendra plus contraignante.

- CII

Contrairement aux indices EEDI et EEXI qui sont calculés une fois, afin d'évaluer les performances environnementales théoriques d'un navire, l'index CII est calculé tous les ans sur la base des consommations et distances parcourues. Cet index concerne les navires de jauge brute supérieure à 5000. Le calcul de l'indice CII est obligatoire à compter de 2023.

En fonction du résultat, le navire se verra attribuer une note : A, B, C, D ou E (A étant la meilleure, E la moins bonne). La note minimale à atteindre est C. Si un navire se voit attribuer la note D pendant 3

années consécutives ou la note D, un plan d'action devra être soumis à l'Administration afin de présenter les mesures correctives dans le but d'atteindre la note C.

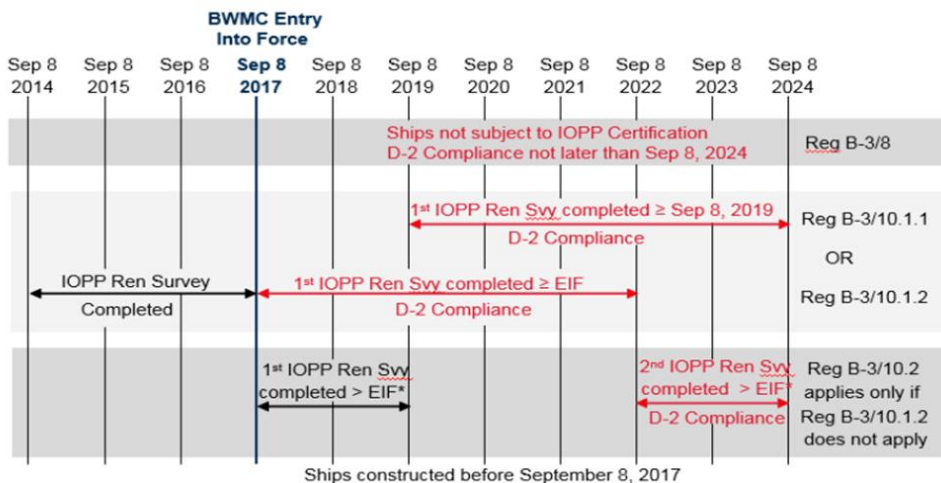
- L'indice CII est intégré au manuel SEEMP.

Les valeurs d'indice deviennent plus contraignantes au cours du temps. Le tableau ci-dessous reprend la diminution annuelle de la valeur de l'indice moyen C :

Année	Réduction indice C par rapport à 2019
2023	5%
2024	7%
2025	9%
2026	11%
2027-2030	A déterminer

Il importera de contrôler l'évolution de l'indice en cours d'exécution de la DSP.

Traitement des eaux de ballast : La convention BWM s'applique, sauf disposition contraire, à tout navire pénétrant ou naviguant dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction françaises. Pour les navires construits avant 2017, la date d'application de la règle D-2 (traitement des eaux de ballast) s'échelonne en fonction de la date de renouvellement du certificat IOPP :



Pour les navires construits après 2017, la règle D-2 s'impose dès la livraison.

Cette capacité technique n'a pas été documenté par les candidats et devra faire l'objet d'une clarification.

Néanmoins, la conformité étant vérifiées par l'autorité du pavillon, nous n'identifions pas de risque de non-conformité sur ce point.

Branchement quai : Il n'existe aucune contrainte réglementaire imposant aux navires de disposer d'un branchement quai.

De plus, les ports de commerces ne sont pas tous équipés pour délivrer les puissances nécessaires pour que les navires de commerce puissent réaliser leurs opérations commerciales.

Améliorations présentées pour les navires proposées

Corsica Linea

Réduction émission de CO2

- Utilisation de bio-carburant : coûts élevés
- Utilisation méthanol : difficultés du mode production
- Optimisation hydrodynamique : carènes et hélices
- Système de récupération chaleur
- Remotorisation ou nouveau navire fonctionnant au LNG
- Installation de système et équipement de traitement des émissions

Application :

- Mise en place de scrubbers sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Mise en place de scrubbers sur le Paglia Orba (2025) (budget affiché 2,5 M EUR)
- Optimisation hydrodynamique (carènes et hélices) sur le Pascal Paoli (2024) (budget affiché 2,2 M EUR)
- Remotorisation le Jean Nicoli en 2027 (budget affiché 14 M EUR)

Mise en service d'un navire LNG en 2025

- o Le candidat met également en place des actions visant à prévenir tout acte de corruption active ou passive, garantir les conditions d'une concurrence loyale ;

Le candidat démontre une volonté **d'agir avec responsabilité sur le marché** en prévenant toute forme de corruption (procédure d'évaluation des tiers fournisseurs, clauses anti-corruption), valorisation des démarches responsable de ses fournisseurs en leurs consacrant une page dédiée.

Le candidat met en place des mécanismes permettant **le respect des intérêts des clients et des consommateurs** (commercialisation responsable, tarification transparente) ainsi que leurs sécurités. Enfin, le candidat s'inscrit dans une volonté d'intérêt général en favorisant les territoires d'implantation (utilisation de ressources existantes en Corse, renforcement des partenariats territoriaux, circuits-courts, lien avec plusieurs formations maritimes en Corse). L'intérêt général est également traité par le candidat (accueil de populations ukrainiennes, rapatriement de ressortissants français bloqués à l'étranger, possibilité de faire des dons depuis la plateforme Corsica, mise en avant de l'art corse).

Conclusion critère 3 – Corsica Linéa :

La proposition du candidat est complète et bien développée.

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.

Points forts :

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.

Les pistes d'amélioration présentées et détaillées par le candidat s'inscrivent dans une démarche normale de prolongation de la durée d'exploitation des navires dans un cadre réglementaire qui se renforce progressivement (installation de systèmes de traitements des échappements et/ou remotorisation) et d'optimisation des performances en vue de diminuer les consommations de carburant (amélioration des qualités hydrodynamiques des navires).

Corsica Linea, en adoptant le LNG comme combustible, a engagé une démarche plus volontariste (voir chapitre consacré aux combustibles).

Points faibles :

Au-delà des déclarations d'intention, le candidat ne détaille pas un programme d'essai de technologie non carbonée, ce qui est justifié pour des navires RoPax exploités en 2022, étant donné le manque de maturité des solutions techniques décarbonées envisagées dans le domaine de la propulsion des navires.

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

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

Annexe Lot n° 5 – Tableau d'analyse des modifications du projet de contrat

Les principales modifications apportées par le candidat dans le projet de contrat sont les suivantes :

- **Article 10.1** - Introduction de cas de circonstances exceptionnelles ou imprévues présentant un caractère durable. Dans ce cas le Délégué pourra solliciter la résiliation de la convention. Versement d'une indemnité en raison de la résiliation. La rédaction proposée par le candidat est trop large, car on ne sait pas ce qu'est une dégradation substantielle des conditions financière ». Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 10.2** – Introduction d'une hypothèse de rencontre entre les parties. Mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburant à l'échéance du contrat de couverture carburant conclu par le Délégué pour une durée de 24 mois. A défaut, modification par voie d'avenant. Le mécanisme semble acceptable en droit de l'Union européenne, mais dépend de l'augmentation de la surcompensation. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;

- **Article 10.2** – Création d'un cas de rencontre spécifique concernant les modifications de réglementations environnementales sur l'exécution du service. Le Candidat souhaiterait s'engager dans des projets permettant d'alléger les niveaux d'émission de gaz à effet de serre. Si cet ajout est admissible, les modalités devront être discutées en cours de négociations avec le candidat. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 15** – Modification par le candidat de la clause relative au règlement des litiges. L'introduction de ce type de recours pourrait nuire à la bonne exécution du contrat. Il faudra donc échanger sur ce point avec le candidat ;
- **Article 18** – Les navires du Déléataire ne sont ni des biens de retour, ni des biens de reprises. La condition que le changement de propriétaire d'un navire n'est pas conditionné à l'accord du Délégant semble trop large. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations
- **Article 31** – Le candidat souhaite percevoir les recettes liées au transport des passagers résidents corses voyageant pour raison médicale. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 39** – Introduction d'un mécanisme incitatif de gains d'efficience dont la proposition de rédaction est la suivante. Il semble que le mécanisme envisager par le candidat concerne l'indexation de la compensation et non le mécanisme d'efficience. Ces modifications devront faire l'objet d'échanges avec le candidat au cours des négociations ;
- **Article 43** – Suppression par le candidat du régime des biens de retour/reprise/propres. Ce point devra faire l'objet d'échanges au cours des négociations.
- **Article 49.1** – Modification du régime financier des biens de retour. La modification du candidat devra faire l'objet d'une discussion en cours de négociations car il est nécessaire de bien encadrer les biens juridiquement ;
- **Article 49.2 et article 49.3** – Modification du régime financier des biens de reprise et des biens propres. La modification du candidat est incomplète (le candidat n'incluant pas dans sa proposition la déduction des éventuelles subventions versées par la Collectivité) et devra faire l'objet d'un échange en cours de négociations ;
- **Article 50** – Vente des navires du Déléataire en fin de convention. Ce point devra être discuté en cours de négociations ;

V. Conclusion Générale

1. Lot 1 : Marseille – Ajaccio

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 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 (Corsica Linéa) 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 Linéa) 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 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.

2. 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 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.

3. Lot n° 3 – Marseille / Porto-Vecchio

Deux candidats ont déposé une offre concernant ce lot :

- Corsica Linea ;
- La Méridionale.

Corsica Linéa 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, 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 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 les compensations pour investissements sont 26,5% inférieur au niveau du prévisionnel 2022 et le RCAI global est de 7,8M€ (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 disposer 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 Linéa**
- **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.

4. Lot n° 4 – Marseille / Propriano

Deux candidats ont déposé une offre concernant ce lot :

- Corsica Linea ;
- La Méridionale.

Corsica Linéa 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 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 Linéa**
- **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.

5. Lot n° 5 – Marseille / Ile Rousse

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 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 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.

Au regard des critères d'analyses énoncés dans le Règlement de la Consultation, et après examen de l'ensemble des offres et conformément à l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales, il est proposé d'émettre un avis favorable à la poursuite de la procédure avec l'autorisation d'entrer 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 4.



**Délégation du service public de transport relative à l'exploitation
du transport maritime de marchandises et de passagers entre les ports
de Corse et le port de Marseille pour la période du 1^{er} janvier 2023
au 31 décembre 2029**

RAPPORT D'ANALYSE DES OFFRES FINALES

Table des matières

I - RAPPEL DE L'OBJET DE LA CONSULTATION ET DE LA PROCEDURE	4
I-I Cadre de la procédure	4
I-II Caractéristiques de la consultation.....	5
Objet des conventions	5
Une procédure ligne par ligne	5
Durée de la convention	5
Missions du Délégué	5
Exigences minimales de la procédure (annexe 1 au projet de contrat)	6
Références des publications	11
Procédure ouverte	12
Date limite de réception des candidatures et des offres initiales	12
Questions des candidats	12
I-III Les candidatures reçues	12
I-IV La liste des candidats admis à présenter une offre.....	13
I-V Rappel des critères de jugement des offres (article 9.2 du règlement de la consultation)	13
I-VI L'analyse des offres initiales	15
II - L'AVIS MOTIVE EMIS PAR LA CDSP LE 31 AOÛT 2022	15
II-I Synthèse des offres initiales.....	15
Lot n° 1 - Marseille / Aiacciu	15
Lot n° 2 - Marseille / Bastia	17
Lot n° 3 - Marseille / Portivechju	19
Lot n° 4 - Marseille / Prupia	22
Lot n° 5 - Marseille / L'Isula	26
II-II L'avis de la CDSP.....	27
III - SYNTHESE DE LA PHASE DE NEGOCIATIONS.....	28
III- I L'admission aux négociations	28
III- II Les négociations.....	39
III - LES OFFRES FINALES	49
III- I Calendrier.....	49
III- II Rappel des critères de jugement des offres finales	49
III- III Présentation des offres finales (lot par lot).....	49
1. Lot n° 1 - Marseille / Aiacciu	49
2. Lot n° 2 - Marseille / Bastia	59
3. Lot n° 3 - Marseille / Porti-vechju	69

2. Lot n° 4 - Marseille / Prupia	90
2. Lot n° 5 - Marseille - L'Isula	111
V- Synthèse	121
Lot n° 1 - Marseille / Aiacciu	121
Lot n° 2 - Marseille / Bastia	122
Lot n° 3 - Marseille / Porti-vechju	124
Lot n° 4 - Marseille / Prupia	127
Lot n° 5 - Marseille / L'Isula	131

I - RAPPEL DE L'OBJET DE LA CONSULTATION ET DE LA PROCEDURE

I-I Cadre de la procédure

Suivant délibération n° 20/166 AC de l'Assemblée de Corse du 5 novembre 2020, 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} mars 2021 au 31 décembre 2022.

Par délibération n° 21/022 AC du 25 février 2021, l'Assemblée de Corse a :

- Retenu la société Corsica Linea comme délégataire de service public au titre des lignes Bastia-Marseille, Portivechju-Marseille et L'Isula-Marseille ;
- Retenu le groupement « Corsica-Linea - La Méridionale » comme délégataire de service public au titre de la ligne Ajaccio-Marseille ;
- Retenu la société La Méridionale comme délégataire de service public au titre de la ligne Prupia-Marseille.

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. 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, Porti-vechju, Prupia et L'Isula, 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.

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.

I.II Caractéristiques de la consultation

Objet des conventions

Chaque convention faisant l'objet de la présente procédure confie au délégataire l'exploitation du service public de transport maritime de marchandises (incluant les

matières dangereuses pour la liaison Marseille-L'Isula) 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) ;
- L'Isula (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 Délégué

- 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 - AIACCIU

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	1 040

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 L'ISULA

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 – L'Isula.

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	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

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

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-III 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	Groupement 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-IV 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 Groupement Corsica Linea et La Méridionale (Lot 1)

I-V 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 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 Lineaire 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-VI 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 – Aiacchi

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 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, 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 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 les compensations pour investissements sont 26,5% inférieur au niveau du prévisionnel 2022 et le RCAI global est de 7,8M€ (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 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 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 Lineaires 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 Lineaires 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 disposer 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 – L'Isula

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 NÉGOCIATIONS

III – I L'admission aux négociations

Les candidats suivants ont été invités à des séances de négociations :

- Le groupement Corsica Linea/La Méridionale pour le Lot n° 1 Marseille-Aiacciu ;
- La Méridionale pour le Lot n° 3 Marseille – Porti-vechju, Lot n° 4 Marseille – Prupjà ;
- Corsica Linea pour les Lots n° 2 Marseille – Bastia, 3 Marseille – Porti-vechju, 4 Marseille – L'Isula.

Dans les courriers invitant les candidats susvisés à des séances de négociations, il leur a également été formulé des questions afin de permettre à l'autorité déléguée de se forger une idée plus précise sur certains aspects de leurs offres et de mettre les compagnies en mesure de les améliorer en vue des négociations.

Lot 1 – Marseille – Aiacciu

Groupement Corsica Linea/La Méridionale

- ➔ Préciser les modalités d'organisation mise en œuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- ➔ Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 12,3MEUR (soit 43,7%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, la Collectivité attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations
- ➔ Il ressort de l'offre présentée que le RCAI global est déficitaire à hauteur de - 6,8 MEUR, notamment lié à un RCAI sur le périmètre commercial déficitaire à hauteur de 14,4 MEUR. Merci de fournir une analyse juridique confirmant la faisabilité de présenter une offre financièrement déficitaire. Quel est l'intérêt, notamment financier, pour le groupement de présenter une offre financièrement déficitaire ?
- ➔ En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, la Collectivité souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens
- ➔ Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie

- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètement et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise à disposition et d'affrètement des navires
- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montant mentionnés en annexe 9
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'amortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles ?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP ?
- Merci de nous fournir un bilan du projet
- Merci de nous fournir le tableau de flux de trésorerie pour l'offre conjointe
- Merci de préciser le niveau de bénéfice raisonnable au niveau de l'offre conjointe ainsi que les modalités de son calcul
- Merci de nous fournir par ailleurs une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) confirmant que le bénéfice présenté correspond bien à un bénéfice raisonnable conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union Européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensation de Service public, tel que repris à l'article 38 du contrat de DSP
- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul)
- Le RCAI étant déficitaire, merci de compléter le compte de résultat par le crédit d'impôt que génère ce déficit aux bornes du contrat
- La trésorerie est négative tout au long de la période. Comment cela se répercute-t-il sur les comptes globaux de l'entreprise ?
- Dans l'onglet de trésorerie, préciser le poste « autre » dans le flux net de trésorerie liés à l'exploitation (ligne 15 onglet 11)
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes, leur facteur d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les tarifs unitaires et fréquentation pour chaque catégorie de tarif, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : passagers, autos-passagers, autos-commerces
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leur facteur d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), coûts unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : approvisionnements, manutention, maintenance et entretien

Lot 2 Marseille – Bastia

Corsica Linea

- Quelles sont les caractéristiques techniques du navire GNL 2 envisagé pour un affrètement en 2025 ?
- Préciser les modalités d'organisation mise en oeuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 19,5 MEUR (soit 73,4%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, le concédant attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations
- Il ressort de l'offre présentée que le RCAI global est déficitaire à hauteur de 20,6 MEUR, notamment lié à un RCAI sur le périmètre commercial déficitaire à hauteur de 24,9 MEUR. Merci de fournir une opinion juridique confirmant la faisabilité de présenter une offre financièrement déficitaire. Dès lors, quel est l'intérêt, notamment financier, pour l'entreprise de présenter une offre financièrement déficitaire ?
- En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, le concédant souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens.
- Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie.
- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés.
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètement et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise à disposition et d'affrètement des navires
- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montant mentionnés en annexe 9.
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'ammortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP ?
- Merci de nous fournir un bilan du projet
- Pouvez-vous nous justifier la différence du niveau de marge de RCAI SIEG / CA SIEG entre les différents lots sur lesquels le candidat a présenté une offre?
- Merci de nous fournir par ailleurs une opinion juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) confirmant que le bénéfice présenté correspond bien à un bénéfice raisonnable conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union Européenne applicable aux aides d'Etat sous forme

de compensation de Service public, tel que repris à l'article 38 du contrat de DSP.

- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial.
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul).
- Le RCAI étant déficitaire, merci de compléter le compte de résultat par le crédit d'impôt que génère ce déficit aux bornes du contrat.
- La trésorerie est négative tout au long de la période. Comment cela se répercute-t-il sur les comptes globaux de l'entreprise ?
- Dans l'onglet de trésorerie, préciser le poste « autre » dans le flux net de trésorerie liés à l'exploitation (ligne 15 onglet 11).
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les tarifs unitaires et fréquentation pour chaque catégorie de tarif, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : passagers, passagers-autos, autos-commerces, autres recettes
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leurs facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), coûts unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : frais commerciaux, manutention, vivres pour l'équipage, approvisionnements et maintenance

Lot 3 – Marseille-Porti-vechju

Corsica Linea

- Préciser les modalités d'organisation mise en oeuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 11,1 MEUR (soit 84,1%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, le concédant attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations
- En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, le concédant souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens.
- Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie.
- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés.
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètements et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par

exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise a disposition et d'affrètement des navires

- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montant mentionnés en annexe 9
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'amortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP?
- Merci de nous fournir un bilan du projet
- Merci d'intégrer à l'annexe 9 le montant de l'impôt sur les sociétés calculé sur le RCAI du lot.
- Pouvez-vous nous justifier la différence du niveau de marge de RCAI SIEG /CA SIEG entre les différents lots sur lesquels le candidat a présenté une offre ?
- Merci de nous fournir par ailleurs une opinion juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) confirmant que le bénéfice présenté correspond bien à un bénéfice raisonnable conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union Européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensation de Service public, tel que repris à l'article 38 du contrat de DSP.
- Pouvez-vous nous fournir tous les éléments de calculs liés au TRI présenté au chapitre 7 (Compensation pour l'exécution du service et bénéfice raisonnable) du mémoire financier du candidat ?
- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial.
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul).
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes présentés en annexe, leurs facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les tarifs unitaires et fréquentation pour chaque catégorie de tarif, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : autos-passagers, passagers, fret
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), coûts unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : frais commerciaux, frais de ports, vivres pour l'équipage, approvisionnements, maintenance

La Méridionale

- Préciser les modalités d'organisation mise en oeuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 9,5 MEUR (soit 71,9%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, le concédant attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un

conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations

- En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, le concédant souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens.
- Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie.
- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés.
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètement et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise à disposition et d'affrètement des navires
- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montant mentionnés en annexe 9
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'ammortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP ?
- Merci de nous fournir un bilan du projet
- Merci d'intégrer à l'annexe 9 le montant de l'impôt sur les sociétés calculé sur le RCAI du lot.
- Merci d'explicitier le calcul du bénéfice raisonnable devant être équivalent à 3% du montant des charges d'exploitation selon le chapitre 7 du mémoire financier présenté par le candidat alors qu'il semble plutôt ressortir de l'annexe 9 du candidat que celui-ci est de 5,7%, (RCAI SIEG de 5,4 M€ vs des charges d'exploitation de 94,2 M€).
- Merci de nous fournir par ailleurs une opinion juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) confirmant que le bénéfice présenté correspond bien à un bénéfice raisonnable conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union Européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensation de Service public, tel que repris à l'article 38 du contrat de DSP.
- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial.
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul)
- Explicitier les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes présentés en annexe, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les tarifs unitaires et fréquentation pour chaque catégorie de tarif, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : autres recettes
- Explicitier les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), coûts unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les

postes suivants : personnel, frais commerciaux, entretien passagers, approvisionnements, maintenance

Lot 4 Marseille – Prupia

Corsica Linea

- Préciser les modalités d'organisation mise en oeuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 3,7 MEUR (soit 25,2%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, le concédant attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations
- En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, le concédant souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens.
- Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie.
- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés.
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètement et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise à disposition et d'affrètement des navires
- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montant mentionnés en annexe 9
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'ammortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP ?
- Merci de nous fournir un bilan du projet
- Merci d'intégrer à l'annexe 9 le montant de l'impôt sur les sociétés calculé sur le RCAI du lot.
- Pouvez-vous nous justifier la différence du niveau de marge de RCAI SIEG / CA SIEG entre les différents lots sur lesquels le candidat a présenté une offre ?
- Merci de nous fournir par ailleurs une opinion juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) confirmant que le bénéfice présenté

correspond bien à un bénéfice raisonnable conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union Européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensation de Service public, tel que repris à l'article 38 du contrat de DSP.

- Pouvez-vous nous fournir tous les éléments de calculs liés au TRI présenté au chapitre 7 (Compensation pour l'exécution du service et bénéfice raisonnable) du mémoire financier du candidat ?
- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial.
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul).
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes présentés en annexe, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les tarifs unitaires et fréquentation pour chaque catégorie de tarif, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : passagers, autos-passagers, autres recettes
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les coûts unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : personnel, frais commerciaux, manutention, approvisionnements, frais de ports, maintenance.

La Méridionale

- Préciser les modalités d'organisation mise en oeuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 8,3 MEUR (soit 57,3%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, le concédant attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations
- En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, le concédant souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens.
- Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie.
- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés.
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètement et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise à disposition et d'affrètement des navires

- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montant mentionnés en annexe 9
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'ammortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP ?
- Merci de nous fournir un bilan du projet
- Merci d'intégrer à l'annexe 9 le montant de l'impôt sur les sociétés calculé sur le RCAI du lot.
- Merci d'explicitier le calcul du bénéfice raisonnable devant être équivalent à 2% du montant des charges d'exploitation selon le chapitre 7 du mémoire financier présenté par le candidat alors qu' il semble plutôt ressortir de l'annexe 9 du candidat que celui-ci est de 5,6%, (RCAI SIEG de 4,6 M€ vs des charges d'exploitation de 81,8 M€).
- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial.
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul).
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes présentés en annexe, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les tarifs unitaires et fréquentation pour chaque catégorie de tarif, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : autos-passagers, autos-commerces, fret
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les coûts unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : charges de personnel, frais de ports, approvisionnements, maintenance

Lot 5 Marseille – L'Isula Corsica Linea

- Préciser les modalités d'organisation mise en oeuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 3,1 MEUR (soit 24,1%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, le concédant attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations
- Il ressort de l'offre présentée que le RCAI global est déficitaire à hauteur de 11,1 MEUR, notamment lié à un RCAI sur le périmètre commercial déficitaire à hauteur de 13,1 MEUR. Merci de fournir une opinion juridique confirmant la faisabilité de présenter une offre financièrement déficitaire. Dès lors, quel est l'intérêt, notamment financier, pour l'entreprise de présenter une offre financièrement déficitaire ?

- En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, le concédant souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens.
- Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie.
- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés.
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètement et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise à disposition et d'affrètement des navires
- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montant mentionnés en annexe 9.
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'ammortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP ?
- Merci de nous fournir un bilan du projet, tel que prévu au titre du RC.
- Pouvez-vous nous justifier la différence du niveau de marge de RCAI SIEG / CA SIEG entre les différents lots sur lesquels le candidat a présenté une offre ?
- Merci de nous fournir par ailleurs une opinion juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) confirmant que le bénéfice présenté correspond bien à un bénéfice raisonnable conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union Européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensation de Service public, tel que repris à l'article 38 du contrat de DSP.
- Pouvez-vous nous fournir tous les éléments de calculs liés au TRI présenté au chapitre 7 (Compensation pour l'exécution du service et bénéfice raisonnable) du mémoire financier du candidat ?
- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial.
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul).
- Le RCAI étant déficitaire, merci de compléter le compte de résultat par le crédit d'impôt que génère ce déficit aux bornes du contrat.
- La trésorerie est négative tout au long de la période. Comment cela se répercute-t-il sur les comptes globaux de l'entreprise ?
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), tarifs unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : passagers, autos-passagers, autos-commerces
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice),

notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants :
manutention, vivres pour l'équipage, approvisionnements, maintenance
Il a été indiqué aux candidats dans les courriers les invitant aux négociations que les réponses aux questions susvisées étaient attendues lors des séances de négociations.

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.

A l'issue de ce 1^{er} tour de négociations, il a été demandé aux candidats, par courriers en date du 9 septembre 2022 une amélioration globale de leurs offres sur les aspects financiers.

Il a leur a également été demandé :

Lot 1 – AIACCIU

Questions au groupement Corsica Linea/La Méridionale

- Confirmer l'outil naval affecté à ce lot
- Tableau récapitulatif par navires des travaux prévus et de leur coût prévisionnel et de la distribution du coût en cas d'utilisation sur une ligne commerciale hors DSP
- Tableau de synthèse pour les contrats d'affrètement dont l'échéance est postérieure au contrat de concession qui précise les conditions de transfert à la CdC ou les modalités de résiliation anticipée et les termes de la clause d'option d'achat qui pourrait être mise en œuvre dans cette hypothèse ainsi que l'évaluation du coût de sa mise en œuvre
- Pour les navires en propriété du candidat, mention de la valeur nette comptable des biens et date et valeur d'acquisition ainsi que durée d'amortissement
- Formalisation du cadre financier présentant toutes les pistes d'optimisations financières de l'offre
- Préciser les modalités de fonctionnement du groupement conjoint et introduire un mécanisme contractuel permettant s'assurer la continuité du service public en cas de défaillance d'un des deux membres du groupement
- Chiffrages de ces optimisations et impact sur l'exécution du contrat
- Sur le carburant :
 - Transmission des cours actuels de chacun des carburants (FO 3,5%, FO 0,5%, DO 0,1%)
 - Présentation d'un scénario utilisant le GNL uniquement à proximité des côtes
 - Réalisation de simulations présentant le recours à des contrats de couverture à 2, 3 et 4 ans et mention du type d'instrument de couverture utilisé et du coût associé ; pour les années au-delà de la dernière année de couverture, maintien de la valeur en dernière année de couverture

- Proposition d'une clé de répartition sur les charges de carburant
- Estimation d'un rallongement d'une demi-heure du temps de trajet total sur la compensation carburant
- Dans le cadre de la journée juridique, présentation des modalités de reprise des navires (en lieu et place de la valeur de remplacement introduite par le candidat) visée à l'article 50 du projet de contrat
- Proposition d'un CEP pour l'année 2023 à compter du 1^{er} mai 2023
- Présentation du programme de maintenance et d'entretien pour chaque navire (dates prévisionnelles d'arrêt, détail des coûts associés)
- Présentation du détail du calcul des charges d'approvisionnement
- Revue du compte global d'exploitation, avec reprise de l'année 2030 (aujourd'hui égale à l'année 2029) et ajustement des recettes :
 - Prise en compte des recettes annexes sur le fret (35,7 au lieu de 35 €/ml)
 - Revue des recettes commerciales : part résidents / non résidents, tarifs, etc.
- Proposition d'un plan de basculement de traversées non-réalisées en période basse vers la période de haute activité et estimation
- Pour les navires utilisés à la fois sur la DSP et sur des lignes à l'international, explicitation de la distribution des coûts de maintenance et des charges de personnel entre la DSP et ces lignes commerciales ;
- Décomposition de la masse salariale par année par fonction en nombre d'ETP et en coût et demande du GVT prévisionnel
- Réalisation d'une proposition avec une CFE annuelle et non fixée sur la durée du contrat
- Présentation de deux CEP : un avec une entrée en zone SECA en 2024 et un avec une entrée en zone SECA en 2025
- Harmonisation des calculs des clés de répartition utilisées entre les 2 compagnies, et, dans le cas contraire, justification des différences de calcul retenues
- Recherche d'optimisation sur les charges de manutention (pas d'effet d'échelle observé)

Lot 2 – BASTIA

Questions à Corsica Linea

- Confirmer l'outil naval affecté à ce lot
- Tableau récapitulatif par navires des travaux prévus et de leur coût prévisionnel et de la distribution du coût en cas d'utilisation sur une ligne commerciale hors DSP
- Tableau de synthèse pour les contrats d'affrètement dont l'échéance est postérieure au contrat de concession qui précise les conditions de transfert à la CdC ou les modalités de résiliation anticipée et les termes de la clause d'option d'achat qui pourrait être mise en œuvre dans cette hypothèse ainsi que l'évaluation du coût de sa mise en œuvre
- Pour les navires en propriété du candidat, mention de la valeur nette comptable des biens et date et valeur d'acquisition ainsi que durée d'amortissement
- Formalisation du cadre financier présentant toutes les pistes d'optimisations financières de l'offre
- Chiffrages de ces optimisations et impact sur l'exécution du contrat

- Sur le carburant :
 - o Transmission des cours actuels de chacun des carburants (FO 3,5%, FO 0,5%, DO 0,1%)
 - o Présentation de deux CEP : un avec GNL 2 et un sans GNL 2
 - o Présentation d'un scénario utilisant le GNL uniquement à proximité des côtes
 - o Réalisation de simulations présentant le recours à des contrats de couverture à 2, 3 et 4 ans et mention du type d'instrument de couverture utilisé et du coût associé ; pour les années au-delà de la dernière année de couverture, maintien de la valeur en dernière année de couverture
 - o Proposition d'une clé de répartition sur les charges de carburant
 - o Estimation d'un rallongement d'une demi-heure du temps de trajet total sur la compensation carburant
- Dans le cadre de la journée juridique, présentation des modalités de reprise des navires (en lieu et place de la valeur de remplacement introduite par le candidat) visée à l'article 50 du projet de contrat
- Proposition d'un CEP pour l'année 2023 à compter du 1^{er} mai 2023
- Présentation du programme de maintenance et d'entretien pour chaque navire (dates prévisionnelles d'arrêt, détail des coûts associés)
- Présentation du détail du calcul des charges d'approvisionnement
- Revue du compte global d'exploitation, avec reprise de l'année 2030 (aujourd'hui égale à l'année 2029) et ajustement des recettes :
 - o Prise en compte des recettes annexes sur le fret (35,7 au lieu de 35 €/ml)
 - o Revue des recettes commerciales : part résidents / non résidents, tarifs, etc.
- Proposition d'un plan de basculement de traversées non-réalisées en période basse vers la période de haute activité et estimation
- Pour les navires utilisés à la fois sur la DSP et sur des lignes à l'international, explicitation de la distribution des coûts de maintenance et des charges de personnel entre la DSP et ces lignes
- Décomposition de la masse salariale par année par fonction en nombre d'ETP et en coût et demande du GVT prévisionnel
- Réalisation d'une proposition avec une CFE annuelle et non fixée sur la durée du contrat
- Recherche d'optimisation sur les charges de manutention (pas d'effet d'échelle observé)

Lot 3 – PORTI VECCHJU

Questions à Corsica Linea

- Confirmer l'outil naval affecté à ce lot
- Tableau récapitulatif par navires des travaux prévus et de leur coût prévisionnel et de la distribution du coût en cas d'utilisation sur une ligne commerciale hors DSP
- Tableau de synthèse pour les contrats d'affrètement dont l'échéance est postérieure au contrat de concession qui précise les conditions de transfert à la CdC ou les modalités de résiliation anticipée et les termes de la clause d'option d'achat qui pourrait être mise en œuvre dans cette hypothèse ainsi que l'évaluation du coût de sa mise en œuvre

- Pour les navires en propriété du candidat, mention de la valeur nette comptable des biens et date et valeur d'acquisition ainsi que durée d'amortissement
- Formalisation du cadre financier présentant toutes les pistes d'optimisations financières de l'offre
- Chiffrages de ces optimisations et impact sur l'exécution du contrat
- Sur le carburant :
 - o Transmission des cours actuels de chacun des carburants (FO 3,5%, FO 0,5%, DO 0,1%)
 - o Réalisation de simulations présentant le recours à des contrats de couverture à 2, 3 et 4 ans et mention du type d'instrument de couverture utilisé et du coût associé ; pour les années au-delà de la dernière année de couverture, maintien de la valeur en dernière année de couverture
 - o Proposition d'une clé de répartition sur les charges de carburant
 - o Estimation d'un rallongement d'une demi-heure du temps de trajet total sur la compensation carburant
- Dans le cadre de la journée juridique, présentation des modalités de reprise des navires (en lieu et place de la valeur de remplacement introduite par le candidat) visée à l'article 50 du projet de contrat
- Proposition d'un CEP pour l'année 2023 à compter du 1^{er} mai 2023
- Présentation du programme de maintenance et d'entretien pour chaque navire (dates prévisionnelles d'arrêt, détail des coûts associés)
- Présentation du détail du calcul des charges d'approvisionnement
- Proposition d'un plan de basculement de traversées non-réalisées en période basse vers la période de haute activité et estimation
- Pour les navires utilisés à la fois sur la DSP et sur des lignes à l'international, explicitation de la distribution des coûts de maintenance et des charges de personnel entre la DSP et ces lignes commerciales ;
- Décomposition de la masse salariale par année par fonction en nombre d'ETP et en coût et demande du GVT prévisionnel
- Réalisation d'une proposition avec une CFE annuelle et non fixée sur la durée du contrat
- Présentation de deux CEP : un avec une entrée en zone SECA en 2024 et un avec une entrée en zone SECA en 2025
- Recherche d'optimisation sur les charges de manutention (pas d'effet d'échelle observé)

Lot 3 – PORTI VECCHJU

Questions à la Méridionale

- Confirmer l'outil naval affecté à ce lot
- Tableau récapitulatif par navires des travaux prévus et de leur coût prévisionnel et de la distribution du coût en cas d'utilisation sur une ligne commerciale hors DSP
- Tableau de synthèse pour les contrats d'affrètement dont l'échéance est postérieure au contrat de concession qui précise les conditions de transfert à la CdC ou les modalités de résiliation anticipée et les termes de la clause d'option d'achat qui pourrait être mise en œuvre dans cette hypothèse ainsi que l'évaluation du coût de sa mise en œuvre

- Pour les navires en propriété du candidat, mention de la valeur nette comptable des biens et date et valeur d'acquisition ainsi que durée d'amortissement
- Formalisation du cadre financier présentant toutes les pistes d'optimisations financières de l'offre
- Chiffrages de ces optimisations et impact sur l'exécution du contrat
- Sur le carburant :
 - o Transmission des cours actuels de chacun des carburants (FO 3,5%, FO 0,5%, DO 0,1%)
 - o Réalisation de simulations présentant le recours à des contrats de couverture à 2, 3 et 4 ans et mention du type d'instrument de couverture utilisé et du coût associé ; pour les années au-delà de la dernière année de couverture, maintien de la valeur en dernière année de couverture
 - o Proposition d'une clé de répartition sur les charges de carburant
 - o Estimation d'un rallongement d'une demi-heure du temps de trajet total sur la compensation carburant
- Dans le cadre de la journée juridique, présentation des modalités de reprise des navires (en lieu et place de la valeur de remplacement introduite par le candidat) visée à l'article 50 du projet de contrat
- Proposition d'un CEP pour l'année 2023 à compter du 1^{er} mai 2023
- Présentation du programme de maintenance et d'entretien pour chaque navire (dates prévisionnelles d'arrêt, détail des coûts associés)
- Présentation du détail du calcul des charges d'approvisionnement
- Proposition d'un plan de basculement de traversées non-réalisées en période basse vers la période de haute activité et estimation
- Pour les navires utilisés à la fois sur la DSP et sur des lignes à l'international, explicitation de la distribution des coûts de maintenance et des charges de personnel entre la DSP et ces lignes
- Décomposition de la masse salariale par année par fonction en nombre d'ETP et en coût et demande du GVT prévisionnel
- Réalisation d'une proposition avec une CFE annuelle et non fixée sur la durée du contrat
- Présentation de deux CEP : un avec une entrée en zone SECA en 2024 et un avec une entrée en zone SECA en 2025
- Recherche d'optimisation sur les charges de manutention (pas d'effet d'échelle observé)

Lot 4 – PRUPRIA

Questions à Corsica Linea

- Confirmer l'outil naval affecté à ce lot
- Tableau récapitulatif par navires des travaux prévus et de leur coût prévisionnel et de la distribution du coût en cas d'utilisation sur une ligne commerciale hors DSP
- Tableau de synthèse pour les contrats d'affrètement dont l'échéance est postérieure au contrat de concession qui précise les conditions de transfert à la CdC ou les modalités de résiliation anticipée et les termes de la clause d'option d'achat qui pourrait être mise en œuvre dans cette hypothèse ainsi que l'évaluation du coût de sa mise en œuvre
- Pour les navires en propriété du candidat, mention de la valeur nette comptable des biens et date et valeur d'acquisition ainsi que durée d'amortissement

- Formalisation du cadre financier présentant toutes les pistes d'optimisations financières de l'offre
- Chiffrages de ces optimisations et impact sur l'exécution du contrat
- Sur le carburant :
 - o Transmission des cours actuels de chacun des carburants (FO 3,5%, FO 0,5%, DO 0,1%)
 - o Réalisation de simulations présentant le recours à des contrats de couverture à 2, 3 et 4 ans et mention du type d'instrument de couverture utilisé et du coût associé ; pour les années au-delà de la dernière année de couverture, maintien de la valeur en dernière année de couverture
 - o Proposition d'une clé de répartition sur les charges de carburant
 - o Estimation d'un rallongement d'une demi-heure du temps de trajet total sur la compensation carburant
- Dans le cadre de la journée juridique, présentation des modalités de reprise des navires (en lieu et place de la valeur de remplacement introduite par le candidat) visée à l'article 50 du projet de contrat
- Proposition d'un CEP pour l'année 2023 à compter du 1^{er} mai 2023
- Présentation du programme de maintenance et d'entretien pour chaque navire (dates prévisionnelles d'arrêt, détail des coûts associés)
- Présentation du détail du calcul des charges d'approvisionnement
- Proposition d'un plan de basculement de traversées non-réalisées en période basse vers la période de haute activité et estimation
- Passage des autos-commerces hors du périmètre SIEG et changement des clés d'imputation en conséquence
- Pour les navires utilisés à la fois sur la DSP et sur des lignes à l'international, explicitation de la distribution des coûts de maintenance et des charges de personnel entre la DSP et ces lignes commerciales ;
- Décomposition de la masse salariale par année par fonction en nombre d'ETP et en coût et demande du GVT prévisionnel
- Réalisation d'une proposition avec une CFE annuelle et non fixée sur la durée du contrat
- Présentation de deux CEP : un avec une entrée en zone SECA en 2024 et un avec une entrée en zone SECA en 2025
- Recherche d'optimisation sur les charges de manutention (pas d'effet d'échelle observé)

Lot 4 – PRUPRIA

Questions à la Méridionale

- Confirmer l'outil naval affecté à ce lot
- Tableau récapitulatif par navires des travaux prévus et de leur coût prévisionnel et de la distribution du coût en cas d'utilisation sur une ligne commerciale hors DSP
- Tableau de synthèse pour les contrats d'affrètement dont l'échéance est postérieure au contrat de concession qui précise les conditions de transfert à la CdC ou les modalités de résiliation anticipée et les termes de la clause d'option d'achat qui pourrait être mise en œuvre dans cette hypothèse ainsi que l'évaluation du coût de sa mise en œuvre
- Pour les navires en propriété du candidat, mention de la valeur nette comptable des biens et date et valeur d'acquisition ainsi que durée d'amortissement

- Formalisation du cadre financier présentant toutes les pistes d'optimisations financières de l'offre
- Chiffrages de ces optimisations et impact sur l'exécution du contrat
- Présenter un CEP sans auto-commerce dans le périmètre SIEG
- Sur le carburant :
 - o Transmission des cours actuels de chacun des carburants (FO 3,5%, FO 0,5%, DO 0,1%)
 - o Réalisation de simulations présentant le recours à des contrats de couverture à 2, 3 et 4 ans et mention du type d'instrument de couverture utilisé et du coût associé ; pour les années au-delà de la dernière année de couverture, maintien de la valeur en dernière année de couverture
 - o Proposition d'une clé de répartition sur les charges de carburant
 - o Estimation d'un rallongement d'une demi-heure du temps de trajet total sur la compensation carburant
- Dans le cadre de la journée juridique, présentation des modalités de reprise des navires (en lieu et place de la valeur de remplacement introduite par le candidat) visée à l'article 50 du projet de contrat
- Proposition d'un CEP pour l'année 2023 à compter du 1^{er} mai 2023
- Présentation du programme de maintenance et d'entretien pour chaque navire (dates prévisionnelles d'arrêt, détail des coûts associés)
- Présentation du détail du calcul des charges d'approvisionnement
- Proposition d'un plan de basculement de traversées non-réalisées en période basse vers la période de haute activité et estimation
- Pour le lot 4, passage des autos-commerces hors du périmètre SIEG et changement des clés d'imputation en conséquence
- Pour les navires utilisés à la fois sur la DSP et sur des lignes à l'international, explicitation de la distribution des coûts de maintenance et des charges de personnel entre la DSP et ces lignes commerciales ;
- Décomposition de la masse salariale par année par fonction en nombre d'ETP et en coût et demande du GVT prévisionnel
- Réalisation d'une proposition avec une CFE annuelle et non fixée sur la durée du contrat
- Présentation de deux CEP : un avec une entrée en zone SECA en 2024 et un avec une entrée en zone SECA en 2025
- Recherche d'optimisation sur les charges de manutention (pas d'effet d'échelle observé)

Lot 5 – L'ISULA

Questions à la Corsica Linea

- Confirmer l'outil naval affecté à ce lot
- Tableau récapitulatif par navires des travaux prévus et de leur coût prévisionnel et de la distribution du coût en cas d'utilisation sur une ligne commerciale hors DSP
- Tableau de synthèse pour les contrats d'affrètement dont l'échéance est postérieure au contrat de concession qui précise les conditions de transfert à la CdC ou les modalités de résiliation anticipée et les termes de la clause d'option d'achat qui pourrait être mise en œuvre dans cette hypothèse ainsi que l'évaluation du coût de sa mise en œuvre

- Pour les navires en propriété du candidat, mention de la valeur nette comptable des biens et date et valeur d'acquisition ainsi que durée d'amortissement
- Formalisation du cadre financier présentant toutes les pistes d'optimisations financières de l'offre
- Chiffrages de ces optimisations et impact sur l'exécution du contrat
- Sur le carburant :
 - o Transmission des cours actuels de chacun des carburants (FO 3,5%, FO 0,5%, DO 0,1%)
 - o Réalisation de simulations présentant le recours à des contrats de couverture à 2, 3 et 4 ans et mention du type d'instrument de couverture utilisé et du coût associé ; pour les années au-delà de la dernière année de couverture, maintien de la valeur en dernière année de couverture
 - o Proposition d'une clé de répartition sur les charges de carburant
 - o Estimation d'un rallongement d'une demi-heure du temps de trajet total sur la compensation carburant
- Dans le cadre de la journée juridique, présentation des modalités de reprise des navires (en lieu et place de la valeur de remplacement introduite par le candidat) visée à l'article 50 du projet de contrat
- Proposition d'un CEP pour l'année 2023 à compter du 1^{er} mai 2023
- Présentation du programme de maintenance et d'entretien pour chaque navire (dates prévisionnelles d'arrêt, détail des coûts associés)
- Présentation du détail du calcul des charges d'approvisionnement
- Revue du compte global d'exploitation, avec reprise de l'année 2030 (aujourd'hui égale à l'année 2029) et ajustement des recettes :
 - o Prise en compte des recettes annexes sur le fret (35,7 au lieu de 35 €/ml)
 - o Revue des recettes commerciales : part résidents / non résidents, tarifs, etc.
- Proposition d'un plan de basculement de traversées non-réalisées en période basse vers la période de haute activité et estimation
- Pour les navires utilisés à la fois sur la DSP et sur des lignes à l'international, explicitation de la distribution des coûts de maintenance et des charges de personnel entre la DSP et ces lignes commerciales ;
- Décomposition de la masse salariale par année par fonction en nombre d'ETP et en coût et demande du GVT prévisionnel
- Réalisation d'une proposition avec une CFE annuelle et non fixée sur la durée du contrat
- Présentation de deux CEP : un avec une entrée en zone SECA en 2024 et un avec une entrée en zone SECA en 2025
- Recherche d'optimisation sur les charges de manutention (pas d'effet d'échelle observé)

➔ **Le Tour 2** a eu lieu les 4,5 et 6 octobre 2022.

A l'issue de ce 2^{ème} tour de négociations, il a été demandé aux candidats, par courrier en date du 7 octobre 2022, la communication d'un CEP actualisé tenant compte des avancées obtenues au cours des négociations.

➔ **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.

A l'issue de ce 3^{ème} tour de négociations, il a été demandé aux candidats, par mail en date du 20 octobre 2022, la communication des éléments suivants :

Pour le candidat Groupement Corsica Linea/La Méridionale au titre du lot 1 :

- Les CEP révisés intégrant l'alignement de l'évolution des charges associées aux vivres pour l'équipage avec l'évolution du personnel ;
- Une note explicitant les modifications apportées aux CEP depuis les précédentes versions ;
- Un tableau présentant les méthodes de calcul des dotations aux amortissements par lots, avec les formules excel apparentes ;
- La méthode de lissage de la contribution proposée ;
- Le montant ajusté pour les traversées supplémentaires dans le BPU précisant l'hypothèse sous-jacente sur le prix du carburant ainsi que les montants de réfaction pour les articles 34.2 et 36.2 du projet de contrat.

Pour le candidat Corsica Linea au titre des lots 2, 3 et 4 :

- Les CEP révisés intégrant l'alignement de l'évolution des charges associées aux vivres pour l'équipage avec l'évolution du personnel ;
- Une note explicitant les modifications apportées aux CEP depuis les précédentes versions ;
Sur le lot 4, veiller à bien exclure l'auto-commerce du périmètre SIEG et transmettre une clé de répartition en conséquence ;
- Un tableau présentant les méthodes de calcul des dotations aux amortissements par lots, avec les formules « excel » apparentes ;
- La méthode de lissage de la contribution proposée ;
- Le montant ajusté pour les traversées supplémentaires dans le BPU précisant l'hypothèse sous-jacente sur le prix du carburant ainsi que les montants de réfaction pour les articles 34.2 et 36.2 du projet de contrat.

Pour le candidat La Méridionale au titre des lots 3 et 4 :

- Le contrat de crédit-bail du PIANA non occulté ;
- Les CEP révisés intégrant l'alignement de l'évolution des charges associées aux vivres pour l'équipage avec l'évolution du personnel ;
- Une note explicitant les modifications apportées aux CEP depuis les précédentes versions ;
- Un tableau présentant les méthodes de calcul des dotations aux amortissements par lots, avec les formules excel apparentes ;
- La méthode de lissage de la contribution proposée ;
- Le montant ajusté pour les traversées supplémentaires dans le BPU précisant l'hypothèse sous-jacente sur le prix du carburant ainsi que les montants de réfaction pour les articles 34.2 et 36.2 du projet de 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.

III – LES OFFRES FINALES

III – I Calendrier

A l'issue des négociations, il a été communiqué aux candidats des courriers les invitant à remettre une offre finale pour le jeudi 10 novembre 2022.

Par ailleurs, il a été communiqué aux candidats, en sus de ces courriers, un projet de contrat adapté en cours de négociations, que les candidats ne pouvaient plus modifier au stade de la remise de leur offre finale.

III – II Rappel des critères de jugement des offres finales

Les offres finales sont analysées sur la base des critères visés à l'article 9.2 du règlement de la consultation et présentés à l'article I-V du présent rapport.

Une synthèse de l'offre finale de chaque candidat est présentée à la fin de chaque lot.

Sur cette base, une notation est proposée pour chaque offre des candidats.

III – III Présentation des offres finales (lot par lot)

1. Lot n° 1 – Marseille / Ajaccio

	Dénomination	Structure juridique
Groupement	Corsica Linea (mandataire)	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d'Ajaccio sous le numéro RCS B 815 243 852
	La Méridionale	SA à CA au capital de 1.980.000 € immatriculée sous le numéro 057 801 730 RCS Marseille

1.1. Critère 1 – Valeur technique des offres

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1.1.1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Les évolutions de l'offre du candidat portent sur l'affectation des navires à la desserte.

Le candidat propose des navires dont les dimensions sont compatibles avec les contraintes portuaires.

L'âge des navires qui seront opérés sur cette desserte permet de disposer de navires modernes.

L'ensemble des navires répondent aux exigences du pavillon et au règlement de la société de classification.

L'architecture énergie / propulsion des navires, à l'exception du A Galeotta qui peut fonctionner au GNL, est identique (carburants : HFO ; deux lignes propulsives). Les navires sont en règle avec les règlements en vigueur à la date de dépôt des offres.

1.1.2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Les caractéristiques techniques (vitesse) et les fréquences et horaires proposés par le candidat sont conformes aux exigences du règlement de consultation.

1.1.3. Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Les caractéristiques techniques et les capacités d'emport des navires proposés par le candidat répondent aux besoins exprimés : capacité d'emport de fret, capacité d'hébergement des chauffeurs, capacité à héberger des passagers sanitaires, nombre minimal de cabines PMR (sauf pour le Paglia Orba qui devra être remplacé par l'un des 7 autres navires potentiellement affectés sur cette desserte si deux cabines PMR devaient être nécessaires sur une desserte).

1.1.4. Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Les caractéristiques techniques des navires permettent d'offrir aux usagers professionnels et particuliers des services à bord complet et de bonne qualité.

Conclusion générale critère 1 :

Les navires présentés par le groupement candidat tant par leur nombre, que par leurs qualités, répondent de manière satisfaisante à l'expression de besoin.

1.2. Critère 2 – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Dans cette partie, les comparaisons sont effectuées sur la durée de la DSP (y compris l'année 2030 en option), avec pour base les offres initiales transmises par les candidats. Cet exercice permet de mettre en évidence les évolutions des offres liées aux phases de négociation.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

1.2.1. Sous-critère 1 : Montant de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 245,9 M€. Ce montant global se décompose annuellement comme explicité dans le tableau ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Moyenne annuelle
Compensation exploitation	6,0	8,8	7,0	8,8	9,2	8,2	8,9	6,3	7,9
Compensation investissement	13,0	13,2	12,7	12,7	12,5	12,0	12,7	11,9	12,6
Compensation carburant	11,8	11,2	10,1	9,7	9,7	9,9	9,7	9,8	10,2
Compensation totale	30,9	33,2	29,7	31,2	31,4	30,2	31,4	28,0	30,7

Ce montant global correspond à une moyenne annuelle de 30,7 M€, soit 9,7 M€ de moins que la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot (-23,9%).

Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot.

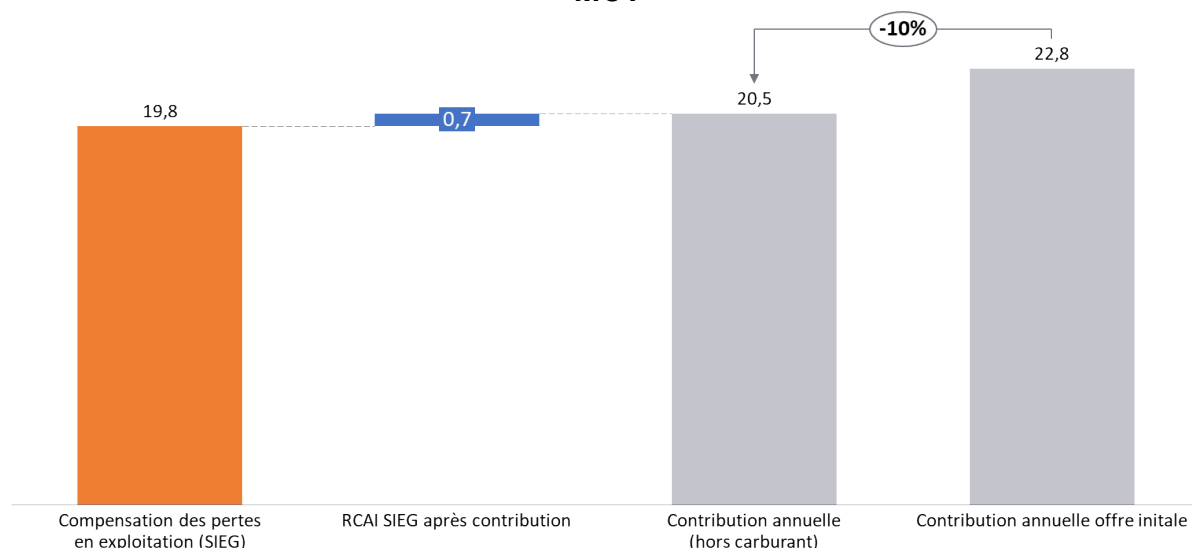
En M€	Offre initiale	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	13,4	7,9	-5,5	-41,2%
Compensation investissement	9,4	12,6	+3,2	+34,0%
Compensation carburant	17,6	10,2	-7,3	-41,6%
Compensation totale	40,4	30,7	-9,7	-23,9%

La baisse de la compensation demandée s'explique par plusieurs facteurs :

- L'application de nouvelles clés de répartition basées sur les volumes dédiés aux services SIEG et commercial, et notamment l'application d'une clé de répartition sur les coûts de carburant, qui étaient totalement imputés sur le périmètre SIEG dans l'offre initiale.
- La prise en compte de nouveaux coûts de carburant et l'évolution de la consommation (voir sous-critère 2).

- Une baisse de la compensation d'exploitation en raison de l'augmentation des recettes et de la diminution de certains postes de charge (voir sous-critère 2).
- Malgré la baisse des charges d'investissement (voir sous-critère 2), une hausse de la compensation d'investissement liée à l'application de clés de répartition plus élevées.

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 19,8 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,7 M€, soit 3,4% de la compensation (hors carburant) demandée.**

Conclusion critère 2 sous-critère 1 :

La compensation moyenne annuelle demandée par le groupement Corsica Linea – La Méridionale s'élève à 30,7 M€, 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.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car présentant un niveau de compensation acceptable et cohérent avec la situation économique actuelle (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).

1.2.2. Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'analyse se base sur une comparaison de la structure de recettes et de dépenses présentées par le candidat par rapport à celle qu'il avait proposée dans l'offre initiale.

- I. Le candidat a prévu une hausse sensible (+11,4%) de ses recettes par traversée, en raison de volumes transportés plus importants et de tarifs fret en hausse

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de recettes présentée par le candidat (recettes SIEG et commerciales).

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 844	5 846	+0,0%
Nombre de passagers SIEG	23 380	23 388	+0,0%
Recettes par passager SIEG (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG résidents	337 319	357 838	+6,1%
Recettes par passager non SIEG résident (en €)	55	55	-0,0%
Nombre de passagers non SIEG non résidents	1 279 712	1 313 097	+2,6%
Recettes par passager non SIEG non résident (en €)	73	73	+0,6%
Nombre de mètres Lineaires de fret tracté (en ml)	1 272 147	1 308 533	+2,9%
Recettes par ml de fret tracté (en €)	35	41	+14,6%
Nombre de mètres Lineaires de fret non tracté (en ml)	4 763 336	4 978 283	+4,5%
Recettes par ml de fret non tracté (en €)	35	41	+14,9%
Nombre d'autos-passagers résidents	157 011	157 121	+0,1%
Recettes par auto-passager résident (en €)	45	45	+0,0%
Nombre d'autos-passagers non résidents	508 233	514 896	+1,3%
Recettes par auto-passager non résident (en €)	77	77	+0,4%
Nombre d'autos-commerces	61 052	62 280	+2,0%
Recettes par auto-commerce (en €)	158	159	+0,6%
Recettes par traversée (en €)	71 393	79 558	+11,4%

Le candidat n'a quasiment pas modifié le nombre de traversées qu'il propose d'effectuer. Les principales variations de la structure de recettes sont :

- Un effet volume : le candidat prévoit un volume transporté global plus important en matière de passagers non SIEG résidents (+6,1%), de passagers non SIEG non résidents (+2,6%), de fret tracté (+2,9%), de fret non tracté (+4,5%), d'autos-passagers (+1,3%) et d'autos-commerce (+2,0%).
- Un effet prix : le candidat a notamment augmenté ses prévisions de recettes par ml de fret roulant tracté (+14,6%) et par ml de fret roulant non tracté (+14,9%), passant le tarif de 35 €/ml à 41 €/ml en moyenne sur la durée du contrat.

Ces effets conjugués ont pour conséquence une augmentation des prévisions de recettes par traversée de 11,4% sur l'ensemble du contrat.

- II. Les coûts de carburant sur le périmètre global sont en baisse par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente les variations constatées dans les coûts de carburant présentés par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 844	5 846	+0,0%
Quantité de combustibles par traversée (en t)	33	33	+0,2%
Coût du combustible par traversée (en €)	24 030	19 669	-18,2%

Les charges de carburant par traversée ont diminué de 18,2% par rapport à l'offre initiale, du fait :

- de l'évolution des cours entre la date de transmission du cahier des charges et la fin des négociations ;
- des perspectives d'évolution des cours à moyen terme.

A noter que la proposition du candidat intègre le coût des instruments de couverture.

- III. Les charges d'exploitation sur le périmètre global sont globalement en baisse (-6,0%) par rapport à l'offre initiale, ce qui permet de réduire la compensation d'exploitation demandée

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'exploitation présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 844	5 846	+0,0%
Coût de personnel par traversée (en €)	27 498	24 247	-11,8%
Frais commerciaux par traversée (en €)	6 781	6 995	+3,1%
Charges de manutention par traversée (en €)	17 473	17 777	+1,7%

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Frais de port par traversée (en €)	4 344	4 325	-0,4%
Charges d'approvisionnements par traversée (en €)	3 442	3 216	-6,6%
Frais de structure société délégataire par traversée (en €)	2 886	2 662	-7,8%
Maintenance et entretien par traversée (en €)	10 202	8 856	-13,2%
Autres charges d'exploitation par traversée (en €)	8 593	8 263	-3,8%
Charges par traversée (en €)	81 219	76 340	-6,0%

Les principales variations de la structure des charges d'exploitation présentée par le candidat sont :

- Une baisse des coûts de personnel (-11,8% par traversée) ;
- Une légère augmentation des frais commerciaux par traversée (+3,1%), liée en grande partie aux effets volumes constatés sur les recettes (voir plus haut) ;
- Une légère augmentation des charges de manutention par traversée (+1,7%), qui correspond tout de même à une baisse du coût unitaire de manutention par ml de fret par rapport à l'offre initiale, le volume de fret ayant été revu à la hausse (voir plus haut).
- Une baisse des approvisionnements (-6,6%), des frais de structure de la société (-7,8%) et de la maintenance et de l'entretien (-13,2%) par traversée. Une légère baisse (-3,8%) est également constatée sur les autres postes de charges d'exploitation.

Ces effets conjugués ont pour conséquence une diminution des prévisions de charges d'exploitation par traversée de 6,0% sur l'ensemble du contrat.

IV. Les charges d'investissement par traversée ont augmenté de 7,1% par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'investissement (coûts de mise à disposition et charges d'affrètement) présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 844	5 846	+0,0%
Coûts de mise à disposition par traversée	12 287	12 402	+0,9%
Charges d'affrètement par traversée	10 323	11 802	+14,3%
Charges d'investissement par traversée (en €)	22 609	24 204	+7,1%

Deux variations sont constatées :

- D'une part, les coûts de mise à disposition par traversée sont stables (+0,9%) ;

- D'autre part, les charges d'affrètement par traversée augmentent de 14,3%.

Ces effets conjugués ont pour conséquence une augmentation des prévisions de charges d'investissement par traversée de 7,1% sur l'ensemble du contrat.

- V. L'équilibre économique global est nettement amélioré, et le bénéfice sur le périmètre SIEG reste mesuré (1,0%)

Le tableau suivant résume l'équilibre économique présenté par le candidat et découlant des diverses variations explicitées ci-dessus.

Sur 2023-2030, en M€	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
RCAI SIEG (avant compensation)	(175,1)	(158,7)	-9,4%
Compensation (hors carburant)	182,7	164,0	-10,3%
RCAI SIEG (après compensation)	7,6	5,2	-31,3%
RCAI commercial	(14,4)	2,9	-119,9%
RCAI global	(6,8)	8,1	-219,3%
Contrôle du bénéfice raisonnable (RCAI SIEG/CA SIEG)	1,4%	1,0%	-26,5%

Le RCAI SIEG sur l'ensemble de la DSP a baissé de 31,3%. Cela permet également d'abaisser le ratio de bénéfice à 1,0% (contre 1,4% dans l'offre initiale). Le benchmark réalisé sur un échantillon de compagnies exerçant des activités de transport maritime en Europe fait apparaître un ratio moyen de 7,0% (échantillon proposé par la Commission) ou 7,8% (échantillon élargi de compagnies maritimes européennes). Ainsi, l'offre présentée par le candidat présente un ratio RCAI/CA jugé raisonnable en comparaison.

Le résultat commercial, qui était déficitaire dans l'offre initiale, est désormais excédentaire, à hauteur de 2,9 M€ sur la durée totale du contrat.

Il en découle un RCAI global sur l'ensemble de la durée de la DSP de 8,1 M€.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 :

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.

Le calcul du bénéfice fait apparaître un ratio RCAI SIEG / CA SIEG de 1,0%, acceptable au regard des pratiques du secteur du transport maritime et en comparaison de l'échantillon de compagnies maritimes étudié dans le cadre du benchmark.

Le modèle économique proposé par le groupement candidat est donc jugé cohérent et acceptable en l'état.

Conclusion générale critère 2 :

Points forts :

- Niveau de compensation global acceptable ;
- Recettes prévisionnelles par traversée en hausse (+11,4%) en comparaison avec l'offre initiale ;
- Optimisation des charges de combustibles (-18,2%) et d'exploitation (-6,0%) par traversée par rapport à l'offre initiale ;
- Modèle économique optimisé, avec une activité commerciale excédentaire.

Points faibles :

- Les charges d'investissement, et notamment les charges d'affrètement, ont augmenté par rapport à l'offre initial. Cela explique l'augmentation de la compensation d'investissement.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car :

- elle présente un niveau de compensation acceptable au regard de la cible fixée par l'OTC ;
- le modèle économique a été retravaillé et semble désormais pertinent et solide.

1.3. Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise

Le candidat n'a pas apporté de modification dans son offre finale sur ce critère, étant précisé que la proposition du candidat dans son offre initiale était complète et bien développée.

Conclusion critère 3 :

L'offre du candidat permet ainsi de constater un réel engagement de la part de ce dernier.

1.4. Synthèse

		Offre finale – Groupement	Note attribuée au candidat
	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

Critère 1 – Valeur technique des offres (60 %)	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 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

2. Lot n° 2 – Marseille – Bastia

	Dénomination	Structure juridique
--	---------------------	----------------------------

Candidat	Corsica Linea	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d'Aiacciu sous le numéro RCS B 815 243 852
-----------------	----------------------	---

2.1. Critère 1 – Valeur technique de l'offre

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

2.1.1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Le candidat n'a pas apporté de modification à l'offre initiale.

Le candidat propose des navires dont les dimensions sont compatibles avec les contraintes portuaires.

L'âge des navires qui seront opérés sur cette desserte permet de disposer de navires moderne.

L'ensemble des navires répondent aux exigences du pavillon et au règlement de la société de classification.

L'architecture énergie / propulsion des navires, à l'exception du A Galeotta qui peut fonctionner au GNL, est identique (carburants : HFO ; deux lignes propulsives). Les navires sont en règle avec les règlements en vigueur à la date de dépôt des offres.

2.1.2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Les caractéristiques techniques (vitesse) et les fréquences et horaires proposés par le candidat sont conformes aux exigences du règlement de consultation.

2.1.3. Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Les caractéristiques techniques et les capacités d'emport des navires proposés par le candidat répondent aux besoins exprimés : capacité d'emport de fret, capacité d'hébergement des chauffeurs, capacité à héberger des passagers sanitaires, nombre minimal de cabines PMR (sauf pour le Paglia Orba qui devra être remplacé par l'un des 5 autres navires potentiellement affectés sur cette desserte si deux cabines PMR devaient être nécessaires sur une desserte).

2.1.4. Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Les caractéristiques techniques des navires permettent d'offrir aux usagers professionnels et particuliers des services à bord complet et de bonne qualité.

Conclusion générale critère 1 :

Les navires présentés par le candidat tant par leur nombre, que par leurs qualités, répondent de manière satisfaisante à l'expression de besoin.

2.2. Critère 2 – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Dans cette partie, les comparaisons sont effectuées sur la durée de la DSP (y compris l'année 2030 en option), avec pour base les offres initiales transmises par les candidats. Cet exercice permet de mettre en évidence les évolutions des offres liées aux phases de négociation.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

2.2.1. Sous-critère 1 : Montant de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 251,1 M€. Ce montant global se décompose annuellement comme explicité dans le tableau ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Moyenne annuelle
Compensation exploitation	3,9	5,6	5,6	7,5	7,6	9,2	5,9	7,5	6,6
Compensation investissement	11,1	11,4	11,3	11,2	11,7	11,5	11,4	11,5	11,4
Compensation carburant	15,3	14,4	13,4	12,8	12,8	13,0	12,7	13,0	13,4
Compensation totale	30,2	31,4	30,3	31,4	32,1	33,7	30,0	32,0	31,4

Ce montant global correspond à une moyenne annuelle de 31,4 M€, soit 14,6 M€ de moins que la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot (-31,7%).

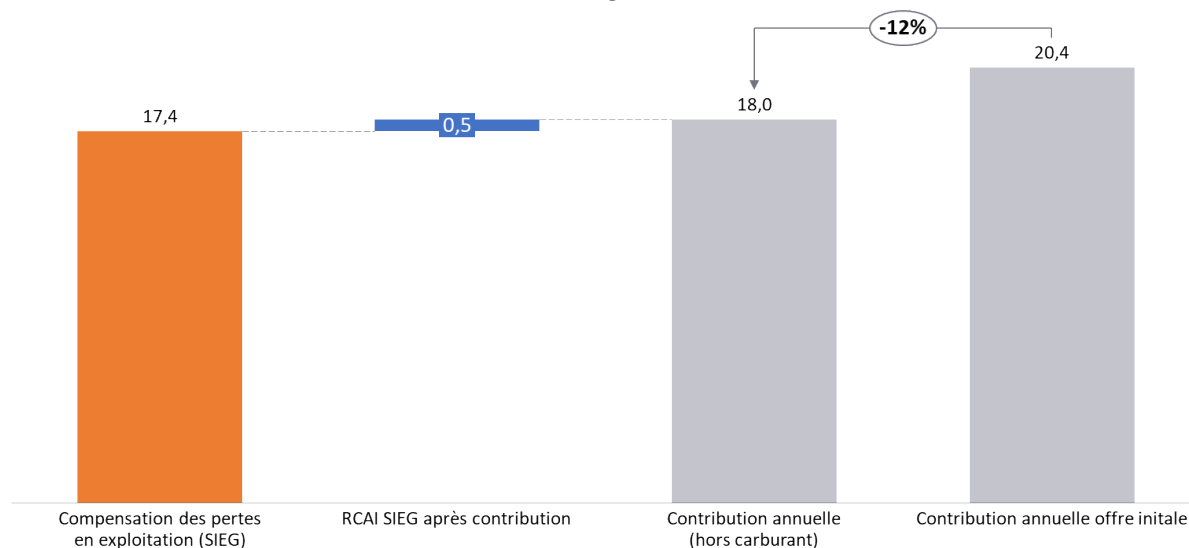
Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot.

En M€	Offre initiale	Moyenne annuelle		
	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%

La baisse de la compensation demandée s'explique par plusieurs facteurs :

- L'application de nouvelles clés de répartition basées sur les volumes dédiés aux services SIEG et commercial, et notamment l'application d'une clé de répartition sur les coûts de carburant, qui étaient totalement imputés sur le périmètre SIEG dans l'offre initiale.
- La prise en compte de nouveaux coûts de carburant et l'évolution de la consommation (voir sous-critère 2).
- Une légère baisse de la compensation d'exploitation en raison de l'augmentation des recettes et de la diminution de certains postes de charge (voir sous-critère 2).
- Une baisse de la compensation d'investissement en raison de changements dans les méthodes de calcul des coûts afférents (voir sous-critère 2).

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 17,4 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,5 M€, soit 2,8% de la compensation (hors carburant) demandée.**

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – Corsica Linea :

La compensation moyenne annuelle demandée par Corsica Linea 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.

Appréciation globale : L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car présentant un niveau de compensation acceptable et cohérent avec la situation économique actuelle (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).

2.2.2. Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'analyse se base sur une comparaison de la structure de recettes et de dépenses présentées par le candidat par rapport à celle qu'il avait proposée dans l'offre initiale.

- I. Le candidat a prévu une légère hausse (+4,0%) de ses recettes par traversée, en raison de tarifs pratiqués plus élevés (fret et passagers non-résidents) et malgré des volumes transportés revus légèrement à la baisse

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de recettes présentée par le candidat (recettes SIEG et commerciales).

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 844	5 849	+0,1%
Nombre de passagers SIEG	29 220	29 245	+0,1%
Recettes par passager SIEG (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG résidents	381 312	352 298	-7,6%
Recettes par passager non SIEG résident (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG non résidents	1 496 028	1 379 947	-7,8%
Recettes par passager non SIEG non résident (en €)	65	67	+3,6%

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de mètres Lineaires de fret tracté (en ml)	1 187 711	1 152 709	-2,9%
Recettes par ml de fret tracté (en €)	35	41	+15,7%
Nombre de mètres Lineaires de fret non tracté (en ml)	6 334 460	6 147 780	-2,9%
Recettes par ml de fret non tracté (en €)	35	41	+15,7%
Nombre d'autos-passagers résidents	190 656	176 149	-7,6%
Recettes par auto-passager résident (en €)	45	45	+0,0%
Nombre d'autos-passagers non résidents	532 699	498 994	-6,3%
Recettes par auto-passager non résident (en €)	80	82	+2,2%
Nombre d'autos-commerces	98 976	96 059	-2,9%
Recettes par auto-commerce (en €)	158	158	+0,0%
Recettes par traversée (en €)	84 650	88 038	+4,0%

Le candidat n'a quasiment pas modifié le nombre de traversées qu'il propose d'effectuer. Les principales variations de la structure de recettes sont :

- Un effet volume : le candidat prévoit un volume transporté global légèrement en baisse en matière de passagers non SIEG résidents (-7,6%), de passagers non SIEG non résidents (-7,8%), de fret tracté (-2,9%), de fret non tracté (-2,9%), d'autos-passagers résidents (-7,6%) et non résidents (-6,3%) et d'autos-commerce (-2,9%).
- Un effet prix : le candidat a notamment augmenté ses prévisions de recettes par ml de fret roulant tracté (+15,7%) et non tracté (+15,7%), passant le tarif de 35 €/ml à 41 €/ml en moyenne sur la durée du contrat. De plus, il a légèrement revu à la hausse les tarifs pour les passagers non-résidents (+3,6%) et pour les autos-passagers non résidents (+2,2%).

Ces effets conjugués ont pour conséquence une augmentation des prévisions de recettes par traversée de 4,0% sur l'ensemble du contrat.

- II. Les coûts de carburant sur le périmètre global sont en baisse (-25,0%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente les variations constatées dans les coûts de carburant présentés par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 844	5 849	+0,1%

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Quantité de combustibles par traversée (en t)	39	41	+3,7%
Coût du combustible par traversée (en €)	35 008	26 241	-25,0%

Les charges de carburant par traversée ont diminué de 25,0% par rapport à l'offre initiale, du fait :

- de l'évolution des cours entre la date de transmission du cahier des charges et la fin des négociations ;
- des perspectives d'évolution des cours à moyen terme ;
- d'un changement dans la structure de la flotte, avec le report de l'acquisition d'un second navire au GNL à une date ultérieure, du fait de l'impact de la crise ukrainienne sur les cours du GNL.

A noter que la proposition du candidat intègre le coût des instruments de couverture.

III. Les charges d'exploitation sur le périmètre global sont globalement en légère baisse (-1,9%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'exploitation présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 844	5 849	+0,1%
Coût de personnel par traversée (en €)	27 968	26 811	-4,1%
Frais commerciaux par traversée (en €)	7 178	6 787	-5,4%
Charges de manutention par traversée (en €)	21 637	21 011	-2,9%
Frais de port par traversée (en €)	3 775	3 750	-0,7%
Charges d'approvisionnements par traversée (en €)	2 750	3 099	+12,7%
Frais de structure société délégataire par traversée (en €)	2 244	3 665	+63,3%
Maintenance et entretien par traversée (en €)	11 096	10 543	-5,0%
Autres charges d'exploitation par traversée (en €)	7 145	6 511	-8,9%
Charges par traversée (en €)	83 793	82 176	-1,9%

Les principales variations de la structure des charges d'exploitation présentée par le candidat sont :

- Une baisse des coûts de personnel (-4,1% par traversée) ;
- Une baisse des frais commerciaux par traversée (-5,4%), liée aux effets volumes constatés sur les recettes (voir plus haut) ;

- Une légère baisse des charges de manutention par traversée (-2,9%), liée à la baisse des volumes de fret traités (voir plus haut) ;
- Une augmentation des approvisionnements (+12,7%), et surtout des frais de structure de la société (+63,3%) ;
- Une baisse des charges de maintenance et d'entretien (-5,0%) ainsi que du reste des charges d'exploitation prévues (-8,9%).

Ces effets conjugués ont pour conséquence une légère diminution des prévisions de charges d'exploitation par traversée de 1,9% sur l'ensemble du contrat.

- IV. Les charges d'investissement prévues sur le périmètre global sont en forte baisse (-31,8%) en raison de coûts d'affrètement abaissés (-33,5%)

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'investissement (coûts de mise à disposition et charges d'affrètement) présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 844	5 849	+0,1%
Coûts de mise à disposition par traversée	1 204	1 531	+27,1%
Charges d'affrètement par traversée	31 097	20 665	-33,5%
Charges d'investissement par traversée (en €)	32 301	22 195	-31,3%

Deux variations sont constatées :

- D'une part, les coûts de mise à disposition par traversée augmentent (+27,1%), en raison de l'adoption d'une nouvelle méthode de calcul de ces coûts basée sur les charges d'amortissement réelles supportées par la compagnie. Cette augmentation reste assez faible en valeur absolue, l'essentiel des navires utilisés par le candidat sur ce lot étant affrétés ;
- D'autre part, les charges d'affrètement par traversée baissent de 33,5%.

Ces effets conjugués ont pour conséquence une diminution des prévisions de charges d'investissement par traversée de 31,3% sur l'ensemble du contrat.

- V. L'équilibre économique global est nettement amélioré, et le bénéfice sur le périmètre SIEG reste mesuré (0,8%)

Le tableau suivant résume l'équilibre économique présenté par le candidat et découlant des diverses variations explicitées ci-dessus.

Sur 2023-2030, en M€	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
RCAI SIEG (avant compensation)	(158,9)	(139,3)	-12,3%
Compensation (hors carburant)	163,2	143,7	-12,0%
RCAI SIEG (après compensation)	4,3	4,4	+1,3%
RCAI commercial	(24,9)	(2,3)	-90,7%
RCAI global	(20,6)	2,1	-110,1%

Sur 2023-2030, en M€	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Contrôle du niveau du bénéfice (RCAI SIEG/CA SIEG)	0,7%	0,8%	+16,9%

Le RCAI SIEG sur l'ensemble de la DSP est stable par rapport à l'offre initiale. Le ratio de bénéfice est de 0,8% (contre 0,7% dans l'offre initiale). Le benchmark réalisé sur un échantillon de compagnies exerçant des activités de transport maritime en Europe fait apparaître un ratio moyen de 7,0% (échantillon proposé par la Commission) ou 7,8% (échantillon élargi de compagnies maritimes européennes. Ainsi, l'offre présentée par le candidat présente un ratio RCAI/CA jugé raisonnable en comparaison.

Le résultat commercial, qui était fortement déficitaire dans l'offre initiale (-24,9 M€ sur la durée du contrat), reste très légèrement déficitaire à hauteur de 2,3 M€ sur la durée totale du contrat.

Il en découle un RCAI global sur l'ensemble de la durée de la DSP de 2,1 M€.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 :

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 en l'état.

Le calcul du bénéfice fait apparaître un ratio RCAI SIEG / CA SIEG de 0,8%, acceptable au regard des pratiques du secteur du transport maritime et en comparaison de l'échantillon de compagnies maritimes étudié dans le cadre du benchmark.

Le modèle économique proposé par le groupement candidat est donc jugé cohérent et acceptable en l'état.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, malgré le caractère légèrement déficitaire de l'activité commerciale.

Conclusion générale critère 2 –Corsica Linea :

Points forts :

- Niveau de compensation global acceptable ;
- Recettes prévisionnelles par traversée en légère hausse (+4,0%) en comparaison avec l'offre initiale ;
- Optimisation des charges de combustibles (-25,0%), d'exploitation (-1,9%) et d'investissement (-31,3%) par traversée par rapport à l'offre initiale ;
- Modèle économique optimisé par rapport à l'offre initiale.

Points faibles :

- L'activité commerciale reste légèrement déficitaire sur la durée totale de la DSP ;
- L'optimisation des coûts d'exploitation par rapport à l'offre initiale (-1,9%) reste faible.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car :

- elle présente un niveau de compensation acceptable au regard de la cible fixée par l'OTC ;
- même si l'activité commerciale est légèrement déficitaire, le modèle économique a été retravaillé et semble désormais davantage pertinent.

2.3. Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise

Le candidat n'a pas apporté de modification dans son offre finale sur ce critère, étant précisé que la proposition du candidat dans son offre initiale était complète et bien développée, le candidat présentant 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.

Conclusion critère 3 :

L'offre du candidat permet ainsi de constater un réel engagement de la part de ce dernier.

2.4. Synthèse

		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 (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).	13
	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

3. Lot n° 3 – Marseille – Porti-vechju

	Dénomination	Structure juridique
Candidat	Corsica Linea	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d'Aiacciu sous le numéro RCS B 815 243 852
Candidat	La Méridionale	SA à CA au capital de 1.980.000 € immatriculée

		sous le numéro 057 801 730 Marseille	RCS
--	--	--	-----

3.1. Candidat 1 – Corsica Linea

3.1.1. Critère 1 – Valeur technique de l'offre

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1.1.1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Les évolutions de l'offre du candidat portent sur l'affectation des navires à la desserte.

Le candidat propose des navires dont les dimensions sont compatibles avec les contraintes portuaires.

L'âge des navires qui seront opérés sur cette desserte permet de disposer de navires moderne, à l'exception du Méditerranée qui a passé l'âge de 30 ans. En effet, le candidat affecte le Méditerranée une partie de l'année sur la desserte et ce navire, du fait de son âge, et de son système propulsif, présente des caractéristiques inférieures à celles des navires plus récents initialement présentés par le candidat.

L'ensemble des navires répondent aux exigences du pavillon et au règlement de la société de classification.

L'architecture énergie / propulsion des navires est identique (carburants : HFO ; deux lignes propulsives). Les navires sont en règle avec les règlements en vigueur à la date de dépôt des offres.

1.1.2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Les caractéristiques techniques (vitesse) et les fréquences et horaires proposés par le candidat sont conformes aux exigences du règlement de consultation.

1.1.3. Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

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 qu'elles sont imposées par l'annexe 1.

1.1.4. Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Les caractéristiques techniques des navires permettent d'offrir aux usagers professionnels et particuliers des services à bord complet et de bonne qualité.

Conclusion générale critère 1 :

L'ensemble des navires présentés par le candidat tant par leur nombre, que par leurs qualités, ne répondent pas tous de manière satisfaisante à l'expression de besoin pour ce qui concerne l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers.

1.1.5. Critère 2 – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Dans cette partie, les comparaisons sont effectuées sur la durée de la DSP (y compris l'année 2030 en option), avec pour base les offres initiales transmises par les candidats. Cet exercice permet de mettre en évidence les évolutions des offres liées aux phases de négociation.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

1.1.6. Sous-critère 1 : Montant de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 151,6 M€. Ce montant global se décompose annuellement comme explicité dans le tableau ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Moyenne annuelle
Compensation exploitation	10,1	9,8	9,7	10,4	9,8	9,2	9,5	9,6	9,8
Compensation investissement	2,7	2,7	2,4	2,8	2,3	2,0	1,7	2,0	2,3
Compensation carburant	6,7	6,6	6,1	6,5	6,5	7,1	8,3	7,1	6,9
Compensation totale	19,5	19,0	18,2	19,7	18,6	18,3	19,5	18,7	19,0

Ce montant global correspond à une moyenne annuelle de 19,0 M€, soit 5,3 M€ de moins que la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot (-21,9%).

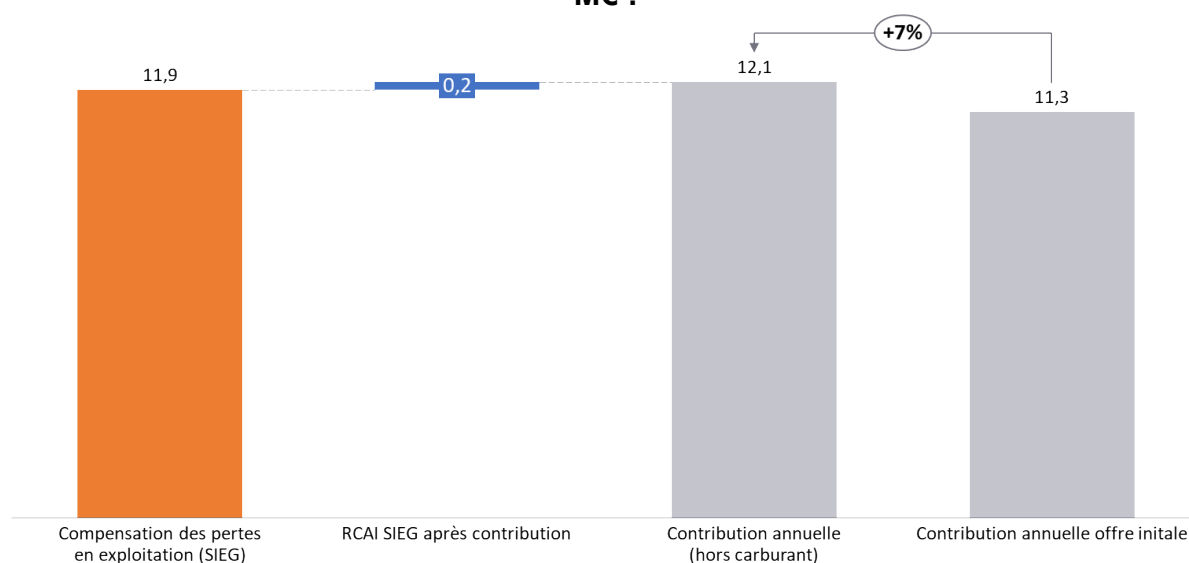
Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot.

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 baisse de la compensation demandée s'explique par plusieurs facteurs :

- L'application de nouvelles clés de répartition basées sur les volumes dédiés aux services SIEG et commercial, et notamment l'application d'une clé de répartition sur les coûts de carburant, qui étaient totalement imputés sur le périmètre SIEG dans l'offre initiale.
- La prise en compte de nouveaux coûts de carburant et l'évolution de la consommation (voir sous-critère 2).
- Des composantes d'exploitation et d'investissement en hausse en raison notamment de l'application des nouvelles clés de répartition plus élevées que précédemment. Il convient de noter que cette hausse est largement compensée par la baisse de la composante liée au carburant.

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 11,9 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,2 M€, soit 1,7% de la compensation (hors carburant) demandée.**

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – Corsica Linea :

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.

De plus, la baisse provient principalement de l’application des nouveaux tarifs de carburant et non d’un réel effort du candidat.

L’offre du candidat est jugée moyennement satisfaisante, car présentant un niveau de compensation relativement élevé malgré la situation économique actuelle (notamment tenant compte de l’augmentation importante des cours du carburant).

1.1.7. Sous-critère 2 : Robustesse du plan d’affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L’analyse se base sur une comparaison de la structure de recettes et de dépenses présentées par le candidat par rapport à celle qu’il avait proposée dans l’offre initiale.

- I. Le candidat a prévu une hausse (+5,4%) de ses recettes par traversée, en raison de tarifs pratiqués plus élevés sur le fret

Le tableau suivant présente l’ensemble des variations constatées dans la structure de recettes présentée par le candidat (recettes SIEG et commerciales).

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Nombre de passagers SIEG	2 504	2 504	+0,0%
Recettes par passager SIEG (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG résidents	159 288	159 299	+0,0%

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Recettes par passager non SIEG résident (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG non résidents	637 152	637 196	+0,0%
Recettes par passager non SIEG non résident (en €)	70	70	-0,1%
Nombre de mètres Lineaires de fret tracté (en ml)	267 214	267 214	+0,0%
Recettes par ml de fret tracté (en €)	35	41	+15,7%
Nombre de mètres Lineaires de fret non tracté (en ml)	1 336 069	1 336 069	+0,0%
Recettes par ml de fret non tracté (en €)	35	41	+15,7%
Nombre d'autos-passagers résidents	79 644	79 650	+0,0%
Recettes par auto-passager résident (en €)	45	45	+0,0%
Nombre d'autos-passagers non résidents	318 576	318 598	+0,0%
Recettes par auto-passager non résident (en €)	83	83	+0,0%
Nombre d'autos-commerces	44 536	44 536	+0,0%
Recettes par auto-commerce (en €)	158	158	+0,0%
Recettes par traversée (en €)	65 547	69 055	+5,4%

Le candidat n'a pas modifié le nombre de traversées qu'il propose d'effectuer. Les seules variations de la structure de recettes consistent en un effet prix : le candidat a augmenté ses prévisions de recettes par ml de fret tracté et non tracté (+15,7%), passant le tarif de 35 €/ml à 41 €/ml en moyenne sur la durée du contrat. Ces variations ont pour conséquence une augmentation des prévisions de recettes par traversée de 5,4% sur l'ensemble du contrat.

- II. Les coûts de carburant sur le périmètre global sont en baisse (-24,7%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente les variations constatées dans les coûts de carburant présentés par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%

Quantité de combustibles par traversée (en t)	56	55	-2,5%
Coût du combustible par traversée (en €)	41 608	31 349	-24,7%

Les charges de carburant par traversée ont diminué de 24,7% par rapport à l'offre initiale, du fait :

- de l'évolution des cours entre la date de transmission du cahier des charges et la fin des négociations ;
- des perspectives d'évolution des cours à moyen terme ;
- d'une baisse de la consommation liée à une baisse de la vitesse moyenne (allongement de la traversée de 30 min).

A noter que la proposition du candidat intègre le coût des instruments de couverture.

III. Les charges d'exploitation sur le périmètre global sont globalement en légère baisse (-3,2%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'exploitation présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Coût de personnel par traversée (en €)	29 892	28 683	-4,0%
Frais commerciaux par traversée (en €)	6 204	6 204	+0,0%
Charges de manutention par traversée (en €)	15 296	15 296	+0,0%
Frais de port par traversée (en €)	5 584	5 584	-0,0%
Charges d'approvisionnements par traversée (en €)	3 454	3 454	+0,0%
Frais de structure société délégataire par traversée (en €)	3 995	3 637	-8,9%
Maintenance et entretien par traversée (en €)	14 334	13 398	-6,5%
Autres charges d'exploitation par traversée (en €)	7 739	7 462	-3,6%
Charges par traversée (en €)	86 497	83 719	-3,2%

Les principales variations de la structure des charges d'exploitation présentée par le candidat sont :

- Une baisse des coûts de personnel (-4,0% par traversée) ;
- Une baisse des frais de structure de la société (-8,9%) ;
- Une baisse des charges de maintenance et d'entretien (-6,5%) ainsi que du reste des charges d'exploitation prévues (-3,6%).

Ces effets conjugués ont pour conséquence une légère diminution des prévisions de charges d'exploitation par traversée de 3,2% sur l'ensemble du contrat.

- IV. Les charges d'investissement prévues sur le périmètre global sont en hausse (+14,4%) en raison de l'application d'une nouvelle méthode de calcul des coûts de mise à disposition

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'investissement (coûts de mise à disposition et charges d'affrètement) présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Coûts de mise à disposition par traversée	8 911	7 560	-15,2%
Charges d'affrètement par traversée	397	3 091	+677,8%
Charges d'investissement par traversée (en €)	9 309	10 651	+14,4%

On constate une hausse des prévisions de charges d'investissement par traversée de 14,4% sur l'ensemble du contrat, qui se décompose en 2 effets majeurs :

- En raison de l'application de la nouvelle méthode de calcul des coûts de mise à disposition basée sur les charges d'amortissement réellement supportées par les compagnies, ces coûts diminuent de 15,2% ;
- Les charges d'affrètement sont en très forte hausse de +677,8% par rapport à l'offre initiale.

- V. L'équilibre économique global est nettement amélioré, et le bénéfice sur le périmètre SIEG reste mesuré (0,8%)

Le tableau suivant résume l'équilibre économique présenté par le candidat et découlant des diverses variations explicitées ci-dessus.

Sur 2023-2030, en M€	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
RCAI SIEG (avant compensation)	(84,7)	(94,9)	+12,1%
Compensation (hors carburant)	90,0	96,7	+7,4%
RCAI SIEG (après compensation)	5,3	1,8	-66,7%
RCAI commercial	9,0	8,0	-10,7%
RCAI global	14,2	9,8	-31,4%

Sur 2023-2030, en M€	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Contrôle du bénéfice raisonnable (RCAI SIEG/CA SIEG)	2,1%	0,8%	-61,5%

Le RCAI SIEG sur l'ensemble de la DSP est en forte baisse (-66,7%) et s'établit désormais à 1,8 M€. Le ratio de bénéfice est de 0,8% (contre 2,1% dans l'offre initiale). Le benchmark réalisé sur un échantillon de compagnies exerçant des activités de transport maritime en Europe fait apparaître un ratio moyen de 7,0% (échantillon proposé par la Commission) ou 7,8% (échantillon élargi de compagnies maritimes européennes). Ainsi, l'offre présentée par le candidat présente un ratio RCAI/CA jugé raisonnable en comparaison.

Le résultat commercial est en légère baisse (-10,7%) mais toujours excédentaire (8,0 M€).

Il en découle un RCAI global sur l'ensemble de la durée de la DSP de 9,8 M€.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 :

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. 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.

La principale baisse provient ainsi de l'application des nouveaux cours de carburant ainsi que de l'augmentation des tarifs du fret, et non d'un réel effort de la part du candidat.

Le calcul du bénéfice fait apparaître un ratio RCAI SIEG / CA SIEG de 0,8%, acceptable au regard des pratiques du secteur du transport maritime et en comparaison de l'échantillon de compagnies maritimes étudié dans le cadre du benchmark.

Le modèle économique proposé par le groupement candidat est jugé cohérent mais insuffisamment optimisé en l'état.

L'offre du candidat est jugée moyennement satisfaisante.

Conclusion générale critère 2 –Corsica Linea :

Points forts :

- Niveau de compensation globale en baisse (-21,9%) par rapport à l'offre initiale ;
- Recettes prévisionnelles en légère hausse (+5,4%) en comparaison avec l'offre initiale ;
- Optimisation des charges de combustibles (-24,7%) et d'exploitation (-3,2%) par rapport à l'offre initiale ;
- Bénéfice sur la partie SIEG fortement réduit par rapport à l'offre initiale.

Points faibles :

- Hausse des charges d'investissement par rapport à l'offre initiale (+14,4%), en plus d'une optimisation très faible des charges d'exploitation ;
- Niveau de compensation globale toujours au-dessus de la cible fixée par l'OTC.

L'offre du candidat est jugée peu satisfaisante, car, malgré un modèle économique pertinent :

- elle présente un niveau de compensation toujours trop élevé ;
- le candidat a consenti trop peu d'efforts sur son modèle économique pour baisser suffisamment le montant de compensation demandé.

1.1.8. Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise

Le candidat n'a pas apporté de modification dans son offre finale sur ce critère, étant précisé que la proposition du candidat dans son offre initiale était complète et bien développée, le candidat présentant 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.

Conclusion critère 3 :

L'offre du candidat permet ainsi de constater un réel engagement de la part de ce dernier.

1.2. Candidat 2 – La Méridionale

1.2.1. Critère 1 – Valeur technique de l'offre

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1.1.1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Le candidat n'a pas apporté de modification à l'offre initiale.

Le candidat propose des navires dont les dimensions sont compatibles avec les contraintes portuaires.

L'âge des navires qui seront opérés sur cette desserte permet de disposer de navires moderne.

L'ensemble des navires répondent aux exigences du pavillon et au règlement de la société de classification.

L'architecture énergie / propulsion des navires est identique (carburants : HFO ; deux lignes propulsives). Les navires sont en règle avec les règlements en vigueur à la date de dépôt des offres.

1.1.2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Les caractéristiques techniques (vitesse) et les fréquences et horaires proposés par le candidat sont conformes aux exigences du règlement de consultation.

1.1.3. Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Les caractéristiques techniques et les capacités d'emport des navires proposés par le candidat répondent aux besoins exprimés : capacité d'emport de fret, capacité d'hébergement des chauffeurs, capacité à héberger des passagers sanitaires, nombre minimal de cabines PMR.

1.1.4. Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Les caractéristiques techniques des navires permettent d'offrir aux usagers professionnels et particuliers des services à bord complet et de bonne qualité.

Conclusion générale critère 1 :

Les navires présentés par le candidat tant par leur nombre, que par leurs qualités, répondent de manière satisfaisante à l'expression de besoin.

1.1.5. Critère 2 – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Dans cette partie, les comparaisons sont effectuées sur la durée de la DSP (y compris l'année 2030 en option), avec pour base les offres initiales transmises par les candidats. Cet exercice permet de mettre en évidence les évolutions des offres liées aux phases de négociation.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

1.1.6. Sous-critère 1 : Montant de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 132,2 M€. Ce montant global se décompose annuellement comme explicité dans le tableau ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Moyenne annuelle
Compensation exploitation	9,6	9,3	11,0	9,2	8,9	10,5	8,6	8,4	9,5
Compensation investissement	0,6	0,4	0,8	0,9	0,8	0,7	0,6	0,6	0,7
Compensation carburant	7,5	7,2	6,5	6,0	5,9	6,0	6,0	6,0	6,4
Compensation totale	17,8	16,9	18,3	16,1	15,7	17,3	15,1	15,0	16,5

Ce montant global correspond à une moyenne annuelle de 16,5 M€, soit 6,1 M€ de moins que la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot (-27,1%).

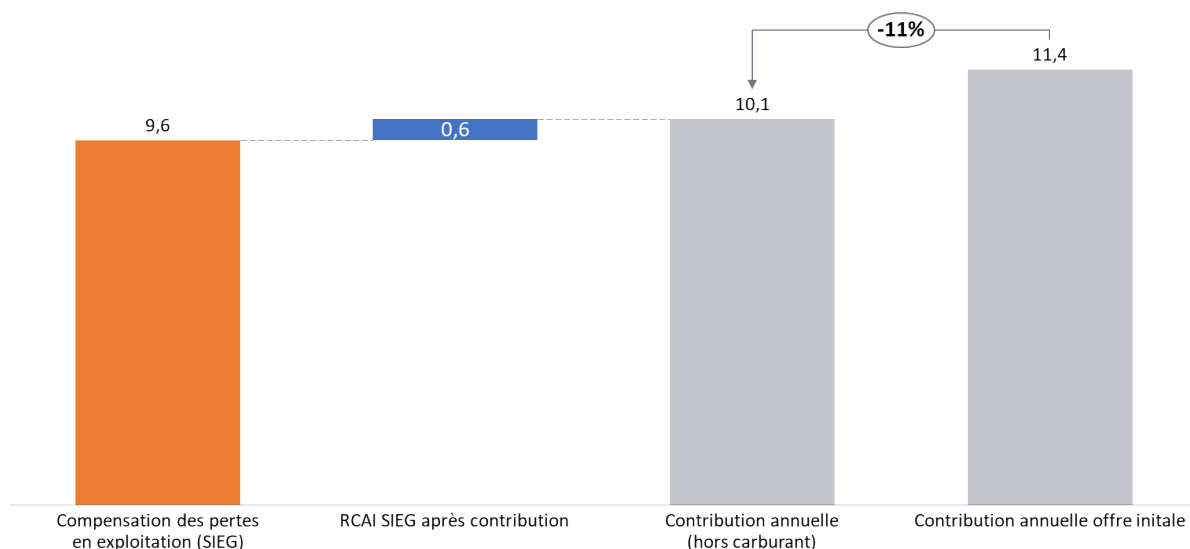
Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot.

En M€	Offre initiale	Moyenne annuelle		
	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%

La baisse de la compensation demandée s'explique par plusieurs facteurs :

- L'application de nouvelles clés de répartition basées sur les volumes dédiés aux services SIEG et commercial, et notamment l'application d'une clé de répartition sur les coûts de carburant, qui étaient totalement imputés sur le périmètre SIEG dans l'offre initiale.
- La prise en compte de nouveaux coûts de carburant et l'évolution de la consommation (voir sous-critère 2).
- Une légère baisse de la compensation d'exploitation en raison de l'augmentation des recettes et de la diminution de certains postes de charge (voir sous-critère 2).
- Une baisse de la compensation d'investissement en raison de changements dans les méthodes de calcul des coûts afférents (voir sous-critère 2).

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 9,6 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,6 M€, soit 5,9% de la compensation (hors carburant) demandée.**

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – La Méridionale :

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.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car présentant un niveau de compensation acceptable et cohérent avec la situation économique actuelle (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).

1.1.7. Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'analyse se base sur une comparaison de la structure de recettes et de dépenses présentées par le candidat par rapport à celle qu'il avait proposée dans l'offre initiale.

- I. Le candidat a prévu une hausse significative (+14,8%) de ses recettes par traversée, en raison d'effets volume (passagers et autos-passagers non

résidents, fret non tracté) et prix (passagers et autos-passagers non résidents, fret et autos-commerce)

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de recettes présentée par le candidat (recettes SIEG et commerciales).

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Nombre de passagers SIEG	2 504	2 504	+0,0%
Recettes par passager SIEG (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG résidents	71 504	71 504	+0,0%
Recettes par passager non SIEG résident (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG non résidents	615 440	653 352	+6,2%
Recettes par passager non SIEG non résident (en €)	66	74	+12,7%
Nombre de mètres Lineaires de fret tracté (en ml)	305 200	305 200	+0,0%
Recettes par ml de fret tracté (en €)	36	41	+14,1%
Nombre de mètres Lineaires de fret non tracté (en ml)	1 528 800	1 593 120	+4,2%
Recettes par ml de fret non tracté (en €)	36	41	+14,1%
Nombre d'autos-passagers résidents	26 040	26 040	+0,0%
Recettes par auto-passager résident (en €)	45	45	+0,0%
Nombre d'autos-passagers non résidents	250 464	264 864	+5,7%
Recettes par auto-passager non résident (en €)	67	68	+2,1%
Nombre d'autos-commerces	40 800	40 800	+0,0%
Recettes par auto-commerce (en €)	158	160	+1,6%
Recettes par traversée (en €)	59 138	67 882	+14,8%

Le candidat n'a pas modifié le nombre de traversées qu'il propose d'effectuer. Les principales variations de la structure de recettes sont :

- Un effet volume : le candidat prévoit un volume transporté global légèrement en hausse en matière de passagers non SIEG non résidents (+6,2%), de fret non tracté (-4,2%) et d'autos-passagers non résidents (+5,7%) ;

- Un effet prix : le candidat a notamment augmenté ses prévisions de recettes par passager non SIEG non résident (+12,7%), par ml de fret roulant tracté (+14,1%) et non tracté (+14,1%), passant le tarif de 35 €/ml à 41 €/ml en moyenne sur la durée du contrat. De plus, il a légèrement revu à la hausse les tarifs pour les autos-passagers non-résidents (+2,1%) et pour les autos-commerce (+1,6%).

Ces effets conjugués ont pour conséquence une augmentation des prévisions de recettes par traversée de 14,8% sur l'ensemble du contrat.

- II. Les coûts de carburant sur le périmètre global sont en baisse (-21,6%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente les variations constatées dans les coûts de carburant présentés par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Quantité de combustibles par traversée (en t)	49	48	-2,5%
Coût du combustible par traversée (en K€)	35 867	28 132	-21,6%

Les charges de carburant par traversée ont diminué de 21,6% par rapport à l'offre initiale, du fait :

- de l'évolution des cours entre la date de transmission du cahier des charges et la fin des négociations ;
- des perspectives d'évolution des cours à moyen terme ;
- d'une baisse de la consommation liée à une baisse de la vitesse moyenne (allongement de la traversée de 30 min).

A noter que la proposition du candidat intègre le coût des instruments de couverture.

- III. Les charges d'exploitation sur le périmètre global sont globalement en hausse (+6,3%) par rapport à l'offre initiale, même si cette hausse reste inférieure à la hausse constatée sur les recettes (voir plus haut)

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'exploitation présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Coût de personnel par traversée (en €)	27 455	27 458	+0,0%
Frais commerciaux par traversée (en €)	5 515	5 773	+4,7%
Charges de manutention par traversée (en €)	15 463	15 977	+3,3%
Frais de port par traversée (en €)	5 020	5 020	+0,0%

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Charges d'approvisionnements par traversée (en €)	3 506	3 303	-5,8%
Frais de structure société délégataire par traversée (en €)	1 936	1 936	+0,0%
Maintenance et entretien par traversée (en €)	11 817	16 106	+36,3%
Autres charges d'exploitation par traversée (en €)	9 557	9 786	+2,4%
Charges par traversée (en €)	80 270	85 359	+6,3%

Les principales variations de la structure des charges d'exploitation présentée par le candidat sont :

- Une hausse des frais commerciaux par traversée (+4,7%), cohérente avec les effets volumes constatés sur les recettes (voir plus haut) ;
- Une légère hausse des charges de manutention par traversée (+3,3%), liée à la légère hausse des volumes de fret traités (voir plus haut) ;
- Une baisse des approvisionnements (-5,8%) ;
- Une hausse importante des charges de maintenance et d'entretien (+36,3%).

Ces effets conjugués ont pour conséquence une augmentation des prévisions de charges d'exploitation par traversée de 6,3% sur l'ensemble du contrat.

- IV. Les charges d'investissement prévues sur le périmètre global sont en très forte baisse (-75,3%) en raison l'application d'une nouvelle méthode de calcul des coûts de mise à disposition

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'investissement (coûts de mise à disposition et charges d'affrètement) présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Coûts de mise à disposition par traversée	12 286	3 029	-75,3%
Charges d'affrètement par traversée	-	-	-
Charges d'investissement par traversée (en €)	12 286	3 029	-75,3%

Les coûts de mise à disposition par traversée baissent fortement (-75,3%), en raison de l'adoption d'une nouvelle méthode de calcul de ces coûts basée sur les charges d'amortissement réelles supportées par la compagnie. Cette augmentation reste assez faible en valeur absolue, l'essentiel des navires utilisés par le candidat sur ce lot étant affrétés ;

L'ensemble des navires proposés sur ce lot par le candidat étant mis à disposition, cet effet a pour conséquence une diminution des prévisions de charges d'investissement par traversée de 75,3% sur l'ensemble du contrat.

- V. L'équilibre économique global est nettement amélioré, et le bénéfice sur le périmètre SIEG reste mesuré (2,1%)

Le tableau suivant résume l'équilibre économique présenté par le candidat et découlant des diverses variations explicitées ci-dessus.

Sur 2023-2030, en M€	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
RCAI SIEG (avant compensation)	(86,2)	(76,6)	-11,1%
Compensation (hors carburant)	91,5	81,1	-11,3%
RCAI SIEG (après compensation)	5,3	4,5	-15,9%
RCAI commercial	2,5	5,9	+137,8%
RCAI global	7,8	10,4	+32,9%
Contrôle du niveau du bénéfice (RCAI SIEG/CA SIEG)	2,2%	2,1%	-1,0%

Le RCAI SIEG sur l'ensemble de la DSP est en baisse (-15,9%) par rapport à l'offre initiale, et s'établit désormais à 4,5 M€. Le ratio de bénéfice est de 2,1% (contre 2,2% dans l'offre initiale). Le benchmark réalisé sur un échantillon de compagnies exerçant des activités de transport maritime en Europe fait apparaître un ratio moyen de 7,0% (échantillon proposé par la Commission) ou 7,8% (échantillon élargi de compagnies maritimes européennes). Ainsi, l'offre présentée par le candidat présente un ratio RCAI/CA jugé raisonnable en comparaison.

Le résultat commercial est excédentaire à hauteur de 5,9 M€ sur la durée totale du contrat.

Il en découle un RCAI global sur l'ensemble de la durée de la DSP de 10,4 M€.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 :

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 amélioré sur la partie commerciale.

Le calcul du bénéfice fait apparaître un ratio RCAI SIEG / CA SIEG de 2,1%, relativement élevé par rapport aux offres sur les autres lots mais qui reste acceptable au regard des pratiques du secteur du transport maritime et en comparaison de l'échantillon de compagnies maritimes étudié dans le cadre du benchmark.

Le modèle économique proposé par le groupement candidat est donc jugé cohérent et acceptable en l'état.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante.

Conclusion générale critère 2 –La Méridionale :

Points forts :

- Niveau de compensation global acceptable ;
- Recettes prévisionnelles par traversée en hausse (+14,8%) en comparaison avec l'offre initiale ;
- Optimisation des charges de combustibles (-21,6%) et d'investissement (-75,3%) par traversée par rapport à l'offre initiale ;
- Modèle économique optimisé, avec une activité commerciale excédentaire ;
- Légère baisse du RCAI SIEG signalant un effort consenti par le candidat.

Points faibles :

- Hausse des charges d'exploitation par traversée (+6,3%) par rapport à l'offre initiale, même si cette hausse reste cohérente avec le surplus d'activité prévu par le candidat ;
- Ratio RCAI SIEG / CA SIEG relativement élevé par rapport aux autres offres mais en phase avec les ratios observés dans le secteur du transport maritime.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car, avec un niveau de RCAI global positif de 10,4 M€ :

- elle présente un niveau de compensation acceptable au regard de la cible fixée par l'OTC ;
- le modèle économique a été retravaillé et semble désormais pertinent et optimisé.

1.1.8. Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise

Le candidat n'a pas apporté de modification dans son offre finale sur ce critère, étant précisé que la proposition du candidat dans son offre initiale était complète et bien développée, le candidat présentant 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.

Conclusion critère 3 :

L'offre du candidat permet ainsi de constater un réel engagement de la part de ce dernier.

1.2. Synthèse

	Offre finale – Corsica Linea	Note attribuée à Corsica Linea	Offre finale – La Méridionale	Note attribuée à La Méridionale
Qualité technique des navires (20 %)	Les ajustements proposés par le candidat dans son offre finale concernant l'outil naval ne constituent	10	Les ajustements proposés par le candidat dans son offre finale concernant l'outil naval et son	18

Critère 1 – Valeur technique des offres (60 %)		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 son âge, et de son système propulsif, présente des caractéristiques inférieures à celles des navires plus récents initialement présentés par le candidat.		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.	
	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	8	Les précisions apportées par le candidat dans son offre finale concernant l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers confirment la	15

		Méditerranée une partie de l'année sur la desserte et ce navire ne dispose pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport) telles qu'elles sont imposées par l'annexe 1.		capacité des navires à répondre aux besoins des usagers tels qu'ils sont exprimés dans le cahier des charges.	
	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	10

				(notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).	
	Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat (10 %)	<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. 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>	4	<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 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>	7,5
	Critère 3 – Responsabilité sociale de l'entreprise (10 %)	<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</p>	10	<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</p>	10

	part du candidat. En outre, le candidat formule des propositions en matière environnementale démontrant son ambition significative en la matière.		engagement de la part du candidat. En outre, le candidat formule des propositions en matière environnementale démontrant son ambition significative en la matière.	
TOTAL		57/100		82,5/100

2. Lot n° 4 – Marseille – Prupia

	Dénomination	Structure juridique
Candidat	Corsica Linea	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d'Ajaccio sous le numéro RCS B 815 243 852
Candidat	La Méridionale	SA à CA au capital de 1.980.000 € immatriculée sous le numéro 057 801 730 RCS Marseille

2.1. Candidat 1 – Corsica Linea

2.1.1. Critère 1 – Valeur technique de l'offre

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1.1.1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Les évolutions de l'offre du candidat portent sur l'affectation des navires à la desserte.

Le candidat propose des navires dont les dimensions sont compatibles avec les contraintes portuaires.

L'âge des navires qui seront opérés sur cette desserte permet de disposer de navires moderne.

L'ensemble des navires répondent aux exigences du pavillon et au règlement de la société de classification.

L'architecture énergie / propulsion des navires est identique (carburants : HFO ; deux lignes propulsives). Les navires sont en règle avec les règlements en vigueur à la date de dépôt des offres.

1.1.2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Les caractéristiques techniques (vitesse) et les fréquences et horaires proposés par le candidat sont conformes aux exigences du règlement de consultation.

1.1.3. Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Les caractéristiques techniques et les capacités d'emport des navires proposés par le candidat répondent aux besoins exprimés : capacité d'emport de fret, capacité d'hébergement des chauffeurs, capacité à héberger des passagers sanitaires, nombre minimal de cabines PMR (sauf pour le Paglia Orba qui devra être remplacé par l'un des 2 autres navires potentiellement affectés sur cette desserte si deux cabines PMR devaient être nécessaires sur une desserte).

1.1.4. Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Les caractéristiques techniques des navires permettent d'offrir aux usagers professionnels et particuliers des services à bord complet et de bonne qualité.

Conclusion générale critère 1 :

L'ensemble des navires présentés par le candidat tant par leur nombre, que par leurs qualités, répondent de manière satisfaisante à l'expression de besoin.

2.1.2. Critère 2 – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Dans cette partie, les comparaisons sont effectuées sur la durée de la DSP (y compris l'année 2030 en option), avec pour base les offres initiales transmises par les candidats. Cet exercice permet de mettre en évidence les évolutions des offres liées aux phases de négociation.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

2.1.3. Sous-critère 1 : Montant de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 122,6 M€. Ce montant global se décompose annuellement comme explicité dans le tableau ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Moyenne annuelle
Compensation exploitation	4,9	5,9	6,2	5,5	5,3	7,2	7,1	6,3	6,1
Compensation investissement	5,4	3,5	4,4	4,2	4,5	1,9	2,0	1,9	3,5
Compensation carburant	6,4	5,7	5,6	5,7	5,7	5,7	5,9	5,7	5,8
Compensation totale	16,6	15,1	16,3	15,4	15,5	14,8	15,0	13,9	15,3

Ce montant global correspond à une moyenne annuelle de 15,3 M€, soit 2,9 M€ de moins que la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot (-16,0%).

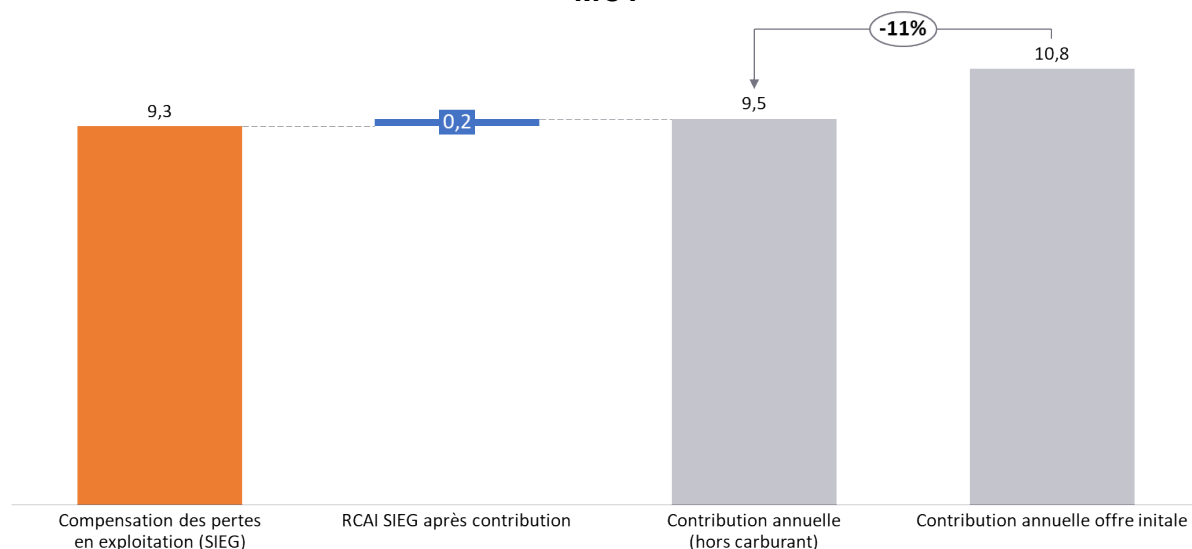
Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot.

En M€	Offre initiale	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	7,9	6,1	-1,8	-23,1%
Compensation investissement	2,9	3,5	+0,6	+20,0%
Compensation carburant	7,5	5,8	-1,7	-22,4%
Compensation totale	18,2	15,3	-2,9	-16,0%

La baisse de la compensation demandée s'explique par plusieurs facteurs :

- L'application de nouvelles clés de répartition basées sur les volumes dédiés aux services SIEG et commercial, et notamment l'application d'une clé de répartition sur les coûts de carburant, qui étaient totalement imputés sur le périmètre SIEG dans l'offre initiale.
- La prise en compte de nouveaux coûts de carburant et l'évolution de la consommation (voir sous-critère 2).
- Une baisse de la compensation d'exploitation en raison de l'augmentation des recettes et de la diminution de certains postes de charge (voir sous-critère 2).
- Une hausse de la compensation d'investissement en raison de modifications du plan de flotte.

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 9,3 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,2 M€, soit 2,1% de la compensation (hors carburant) demandée.**

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – Corsica Linea :

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.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car présentant un niveau de compensation acceptable et cohérent avec la situation économique actuelle (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).

2.1.4. Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'analyse se base sur une comparaison de la structure de recettes et de dépenses présentées par le candidat par rapport à celle qu'il avait proposée dans l'offre initiale.

- I. Le candidat a prévu une légère baisse (-0,5%) de ses recettes par traversée, en raison de volumes transportés en baisse et malgré une hausse des tarifs pratiqués sur le fret

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de recettes présentée par le candidat (recettes SIEG et commerciales).

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 496	2 504	+0,3%
Nombre de passagers SIEG	2 496	2 504	+0,3%
Recettes par passager SIEG (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG résidents	110 668	106 439	-3,8%
Recettes par passager non SIEG résident (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG non résidents	440 176	423 252	-3,8%
Recettes par passager non SIEG non résident (en €)	68	68	-1,3%
Nombre de mètres Lineaires de fret tracté (en ml)	129 516	128 488	-0,8%
Recettes par ml de fret tracté (en €)	35	41	+15,7%
Nombre de mètres Lineaires de fret non tracté (en ml)	505 112	501 103	-0,8%
Recettes par ml de fret non tracté (en €)	35	41	+15,7%
Nombre d'autos-passagers résidents	55 334	53 220	-3,8%
Recettes par auto-passager résident (en €)	45	45	+0,0%
Nombre d'autos-passagers non résidents	151 029	147 039	-2,6%
Recettes par auto-passager non résident (en €)	87	84	-2,5%
Nombre d'autos-commerces	3 238	-	-100,0%
Recettes par auto-commerce (en €)	158	-	-
Recettes par traversée (en €)	34 983	34 796	-0,5%

Le candidat n'a quasiment pas modifié le nombre de traversées qu'il propose d'effectuer. Les principales variations de la structure de recettes sont :

- Un effet volume : le candidat prévoit un volume transporté global légèrement en baisse en matière de passagers non SIEG résidents (-3,8%) et non

résidents (-3,8%), d'autos-passagers résidents (-3,8%) et non résidents (-2,6%). De plus, le candidat ne prévoit plus de transporter aucune auto-commerce sur ce lot.

- Un effet prix : le candidat a notamment augmenté ses prévisions de recettes par ml de fret roulant tracté (+15,7%) et non tracté (+15,7%), passant le tarif de 35 €/ml à 41 €/ml en moyenne sur la durée du contrat. De plus, il a légèrement revu à la baisse les tarifs pour les passagers non-résidents (-1,3%) et pour les autos-passagers non résidents (-2,5%).

Ces effets conjugués ont pour conséquence une légère diminution des prévisions de recettes par traversée de 0,5% sur l'ensemble du contrat.

- II. Les coûts de carburant sur le périmètre global sont en baisse (-22,7%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente les variations constatées dans les coûts de carburant présentés par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 496	2 504	+0,3%
Quantité de combustibles par traversée (en t)	23	22	-4,3%
Coût du combustible par traversée (en €)	23 977	18 540	-22,7%

Les charges de carburant par traversée ont diminué de 22,7% par rapport à l'offre initiale, du fait :

- de l'évolution des cours entre la date de transmission du cahier des charges et la fin des négociations ;
- des perspectives d'évolution des cours à moyen terme ;
- d'une baisse de la consommation liée à une baisse de la vitesse moyenne (allongement de la traversée de 30 min).

A noter que la proposition du candidat intègre le coût des instruments de couverture.

- III. Les charges d'exploitation sur le périmètre global sont globalement en baisse (-10,2%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'exploitation présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 496	2 504	+0,3%
Coût de personnel par traversée (en €)	23 653	20 883	-11,7%
Frais commerciaux par traversée (en €)	4 192	4 046	-3,5%
Charges de manutention par traversée (en €)	5 167	5 110	-1,1%

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Frais de port par traversée (en €)	4 720	4 711	-0,2%
Charges d'approvisionnements par traversée (en €)	3 128	2 847	-9,0%
Frais de structure société délégataire par traversée (en €)	2 971	2 455	-17,4%
Maintenance et entretien par traversée (en €)	9 192	7 397	-19,5%
Autres charges d'exploitation par traversée (en €)	6 639	6 106	-8,0%
Charges par traversée (en €)	59 662	53 555	-10,2%

Les principales variations de la structure des charges d'exploitation présentée par le candidat sont :

- Une baisse des coûts de personnel (-11,7% par traversée) ;
- Une légère baisse des frais commerciaux par traversée (-3,5%), cohérente avec les effets volumes observés en recettes (voir plus haut) ;
- Une légère baisse des charges de manutention par traversée (-1,1%) ;
- Une baisse des approvisionnements (-9,0%), des frais de structure de la société (-17,4%), de la maintenance et de l'entretien (-19,5%) et des autres charges d'exploitation (-8,0%) par traversée.

Ces effets conjugués ont pour conséquence une diminution des prévisions de charges d'exploitation par traversée de 10,2% sur l'ensemble du contrat.

- IV. Les charges d'investissement prévues sur le périmètre global sont en hausse (+19,6%) en raison de coûts d'affrètement abaissés en très forte hausse (+375,7%) et malgré des coûts de mise à disposition en baisse (-55,6%)

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'investissement (coûts de mise à disposition et charges d'affrètement) présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 496	2 504	+0,3%
Coûts de mise à disposition par traversée	7 660	3 403	-55,6%
Charges d'affrètement par traversée	1 618	7 698	+375,7%
Charges d'investissement par traversée (en €)	9 279	11 100	+19,6%

Des modifications du plan de flotte et une nouvelle méthode de calcul des coûts de mise à disposition sont à l'origine des variations observées, qui ont pour conséquence une augmentation des prévisions de charges d'investissement par traversée de 19,6% sur l'ensemble du contrat.

- V. L'équilibre économique global est nettement amélioré, et le bénéfice sur le périmètre SIEG reste mesuré (0,7%)

Le tableau suivant résume l'équilibre économique présenté par le candidat et découlant des diverses variations explicitées ci-dessus.

Sur 2023-2030, en M€	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
RCAI SIEG (avant compensation)	(84,8)	(74,8)	-11,8%
Compensation (hors carburant)	86,1	76,2	-11,5%
RCAI SIEG (après compensation)	1,3	1,4	+6,6%
RCAI commercial	-	-	-
RCAI global	1,3	1,4	+7,5%
Contrôle du niveau du bénéfice(RCAI SIEG/CA SIEG)	0,6%	0,7%	+18,6%

Le RCAI SIEG sur l'ensemble de la DSP est stable par rapport à l'offre initiale et s'établit à 1,4 M€. Le ratio de bénéfice est de 0,7% (contre 0,6% dans l'offre initiale). Le benchmark réalisé sur un échantillon de compagnies exerçant des activités de transport maritime en Europe fait apparaître un ratio moyen de 7,0% (échantillon proposé par la Commission) ou 7,8% (échantillon élargi de compagnies maritimes européennes). Ainsi, l'offre présentée par le candidat présente un ratio RCAI/CA jugé raisonnable en comparaison.

Le résultat commercial est nul en raison de l'imputation totale des recettes et charges sur le périmètre SIEG pour ce lot.

Il en découle un RCAI global sur l'ensemble de la durée de la DSP de 1,4 M€.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 :

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.

Le calcul du bénéfice fait apparaître un ratio RCAI SIEG / CA SIEG de 0,7%, acceptable au regard des pratiques du secteur du transport maritime et en comparaison de l'échantillon de compagnies maritimes étudié dans le cadre du benchmark.

Le modèle économique proposé par le groupement candidat est donc jugé cohérent et acceptable en l'état.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante.

Conclusion générale critère 2 – Corsica Linea :

Points forts :

- Niveau de compensation global acceptable ;

- Optimisation des charges de combustibles (-22,7%) et d'exploitation (-10,2%) par traversée par rapport à l'offre initiale ;
- Modèle économique optimisé, avec un ratio RCAI SIEG / CA SIEG acceptable.

Points faibles :

- Hausse des charges d'investissement (+19,6%) par rapport à l'offre initiale ;
- Annulation des recettes liées aux autos-commerce, les seules hors SIEG sur ce lot.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car, avec un niveau de RCAI global positif de 1,4 M€ :

- elle présente un niveau de compensation acceptable au regard de la cible fixée par l'OTC ;
- le modèle économique a été retravaillé et semble désormais pertinent.

2.1.5. Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise

Le candidat n'a pas apporté de modification dans son offre finale sur ce critère, étant précisé que la proposition du candidat dans son offre initiale était complète et bien développée, le candidat présentant 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.

Conclusion critère 3 :

L'offre du candidat permet ainsi de constater un réel engagement de la part de ce dernier.

2.2. Candidat 2 – La Méridionale

2.2.1. Critère 1 – Valeur technique de l'offre

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1.1.1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Le candidat n'a pas apporté de modification à l'offre initiale.

Le candidat propose des navires dont les dimensions sont compatibles avec les contraintes portuaires.

L'âge des navires qui seront opérés sur cette desserte permet de disposer de navires moderne.

L'ensemble des navires répondent aux exigences du pavillon et au règlement de la société de classification.

L'architecture énergie / propulsion des navires est identique (carburants : HFO ; deux lignes propulsives). Les navires sont en règle avec les règlements en vigueur à la date de dépôt des offres.

1.1.2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Les caractéristiques techniques (vitesse) et les fréquences et horaires proposés par le candidat sont conformes aux exigences du règlement de consultation.

1.1.3. Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Les caractéristiques techniques et les capacités d'emport des navires proposés par le candidat répondent aux besoins exprimés : capacité d'emport de fret, capacité d'hébergement des chauffeurs, capacité à héberger des passagers sanitaires, nombre minimal de cabines PMR.

1.1.4. Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Les caractéristiques techniques des navires permettent d'offrir aux usagers professionnels et particuliers des services à bord complet et de bonne qualité.

Conclusion générale critère 1 :

Les navires présentés par le candidat tant par leur nombre, que par leurs qualités, répondent de manière satisfaisante à l'expression de besoin.

1.1.5. Critère 2 – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Dans cette partie, les comparaisons sont effectuées sur la durée de la DSP (y compris l'année 2030 en option), avec pour base les offres initiales transmises par les candidats. Cet exercice permet de mettre en évidence les évolutions des offres liées aux phases de négociation.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

1.1.6. Sous-critère 1 : Montant de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 136,0 M€. Ce montant global se décompose annuellement comme explicité dans le tableau ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Moyenne annuelle
Compensation exploitation	8,6	9,4	7,4	7,4	10,0	7,2	9,9	7,2	8,4
Compensation investissement	2,2	2,4	3,4	3,4	3,6	3,4	3,6	3,4	3,2
Compensation carburant	5,4	5,6	5,3	5,4	5,4	5,3	5,5	5,3	5,4
Compensation totale	16,2	17,3	16,1	16,3	19,0	16,0	19,0	16,0	17,0

Ce montant global correspond à une moyenne annuelle de 17,0 M€, soit 5,9 M€ de moins que la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot (-25,8%).

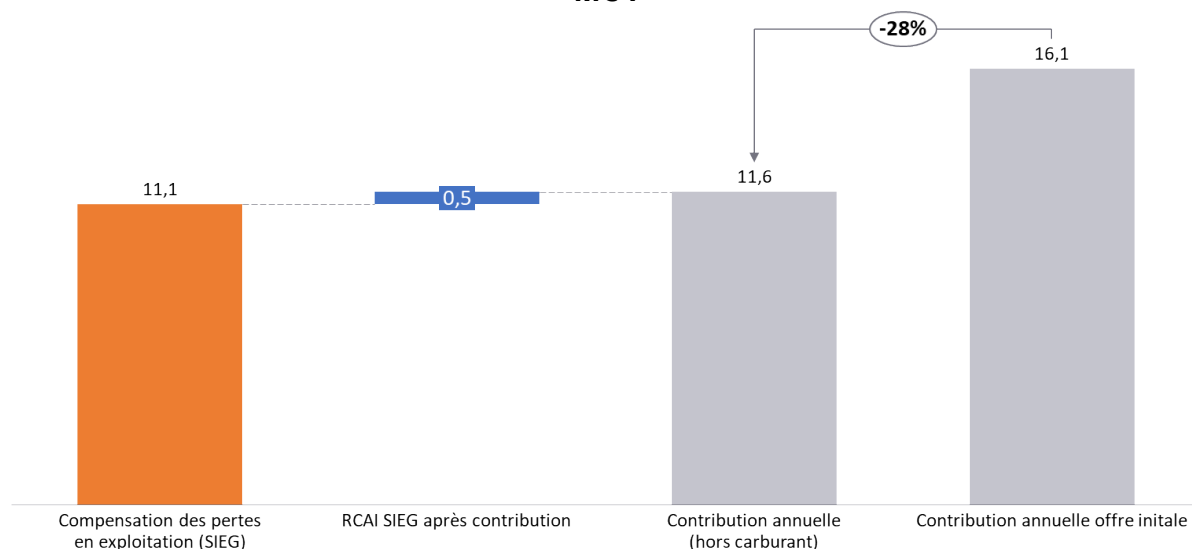
Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot.

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%

La baisse de la compensation demandée s'explique par plusieurs facteurs :

- L'application de nouvelles clés de répartition basées sur les volumes dédiés aux services SIEG et commercial, et notamment l'application d'une clé de répartition sur les coûts de carburant, qui étaient totalement imputés sur le périmètre SIEG dans l'offre initiale.
- La prise en compte de nouveaux coûts de carburant et l'évolution de la consommation (voir sous-critère 2).
- Une baisse de la compensation d'exploitation en raison de l'augmentation des recettes et de la diminution de certains postes de charge (voir sous-critère 2).
- Une baisse de la compensation d'investissement en raison de changements dans le plan de flotte ainsi que dans les méthodes de calcul des coûts afférents (voir sous-critère 2).

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 11,1 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,5 M€, soit 4,3% de la compensation (hors carburant) demandée.**

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – La Méridionale :

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.

L'offre du candidat est jugée moyennement satisfaisante, car présentant un niveau de compensation relativement élevé malgré la situation économique actuelle (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).

1.1.7. Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'analyse se base sur une comparaison de la structure de recettes et de dépenses présentées par le candidat par rapport à celle qu'il avait proposée dans l'offre initiale.

- I. Le candidat a prévu une légère hausse (+4,9%) de ses recettes par traversée, en raison de tarifs pratiqués plus élevés, notamment sur le fret et dans une moindre mesure sur les passagers non SIEG non résidents et sur les autos-commerce et malgré des tarifs plus faibles sur les autos-passagers non résidents

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de recettes présentée par le candidat (recettes SIEG et commerciales).

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Nombre de passagers SIEG	2 504	2 504	+0,0%
Recettes par passager SIEG (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG résidents	59 800	59 800	+0,0%
Recettes par passager non SIEG résident (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG non résidents	419 790	421 190	+0,3%
Recettes par passager non SIEG non résident (en €)	70	72	+3,5%
Nombre de mètres Lineaires de fret tracté (en ml)	128 000	128 000	+0,0%
Recettes par ml de fret tracté (en €)	36	41	+14,1%
Nombre de mètres Lineaires de fret non tracté (en ml)	480 000	480 000	+0,0%
Recettes par ml de fret non tracté (en €)	36	41	+14,1%
Nombre d'autos-passagers résidents	34 200	34 200	+0,0%
Recettes par auto-passager résident (en €)	45	45	+0,0%
Nombre d'autos-passagers non résidents	146 621	147 321	+0,5%
Recettes par auto-passager non résident (en €)	69	65	-5,3%
Nombre d'autos-commerces	3 056	3 056	+0,0%
Recettes par auto-commerce (en €)	158	160	+1,6%
Recettes par traversée (en €)	30 391	31 869	+4,9%

Le candidat n'a pas modifié le nombre de traversées qu'il propose d'effectuer. Les principales variations de la structure de recettes sont :

- Aucun effet volume significatif n'est observé, le candidat n'ayant pas modifié ses prévisions de volumes transportés ;
- Un effet prix : le candidat a notamment augmenté ses prévisions de recettes par ml de fret roulant tracté (+14,1%) et non tracté (+14,1%), passant le tarif de 36 €/ml à 41 €/ml en moyenne sur la durée du contrat. De plus, il a légèrement revu à la hausse les tarifs pour les passagers non-résidents (+3,5%) et pour les autos-commerce (+1,6%). Enfin, le candidat a revu à la baisse les tarifs par auto-passager non résident (-5,3%).

Ces effets conjugués ont pour conséquence une augmentation des prévisions de recettes par traversée de 4,9% sur l'ensemble du contrat.

- II. Les coûts de carburant sur le périmètre global sont en baisse (-19,5%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente les variations constatées dans les coûts de carburant présentés par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Quantité de combustibles par traversée (en t)	32	32	-1,8%
Coût du combustible par traversée (en €)	21 649	17 420	-19,5%

Les charges de carburant par traversée ont diminué de 19,5% par rapport à l'offre initiale, du fait :

- de l'évolution des cours entre la date de transmission du cahier des charges et la fin des négociations ;
- des perspectives d'évolution des cours à moyen terme ;
- d'une baisse de la consommation liée à une baisse de la vitesse moyenne (allongement de la traversée de 30 min).

A noter que la proposition du candidat intègre le coût des instruments de couverture.

- III. Les charges d'exploitation sur le périmètre global sont globalement en légère baisse (-6,4%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'exploitation présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Coût de personnel par traversée (en €)	25 295	23 925	-5,4%
Frais commerciaux par traversée (en €)	3 070	3 077	+0,3%

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Charges de manutention par traversée (en €)	4 917	4 917	+0,0%
Frais de port par traversée (en €)	6 020	6 020	+0,0%
Charges d'approvisionnements par traversée (en €)	2 262	2 268	+0,3%
Frais de structure société délégataire par traversée (en €)	1 613	1 291	-20,0%
Maintenance et entretien par traversée (en €)	10 398	8 692	-16,4%
Autres charges d'exploitation par traversée (en €)	7 440	6 940	-6,7%
Charges par traversée (en €)	61 015	57 130	-6,4%

Les principales variations de la structure des charges d'exploitation présentée par le candidat sont :

- Une baisse des coûts de personnel (-5,4% par traversée) ;
- Une diminution importante des frais de structure de la société (-20,0%) ainsi que de la maintenance et de l'entretien (-16,4%) par traversée ;
- Une baisse du reste des charges d'exploitation prévues (-6,7%).

Ces effets conjugués ont pour conséquence une légère diminution des prévisions de charges d'exploitation par traversée de 6,4% sur l'ensemble du contrat.

IV. Les charges d'investissement prévues sur le périmètre global sont en forte baisse (-46,4%)

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'investissement (coûts de mise à disposition et charges d'affrètement) présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Coûts de mise à disposition par traversée	1 137	10 256	+801,9%
Charges d'affrètement par traversée	17 988	0	-100,0%
Charges d'investissement par traversée (en €)	19 126	10 256	-46,4%

Deux variations sont constatées, en raison notamment d'un changement de plan de flotte ainsi que de l'adoption d'une nouvelle méthode de calcul des coûts de mise à disposition basée sur les charges d'amortissement réellement supportées par les compagnies :

- D'une part, les coûts de mise à disposition par traversée augmentent très fortement (+801,9%) ;
- D'autre part, les charges d'affrètement par traversée sont désormais nuls.

Ces effets conjugués ont pour conséquence une diminution des prévisions de charges d'investissement par traversée de 46,4% sur l'ensemble du contrat.

- V. L'équilibre économique global est nettement amélioré, et le bénéfice sur le périmètre SIEG reste mesuré (2,0%)

Le tableau suivant résume l'équilibre économique présenté par le candidat et découlant des diverses variations explicitées ci-dessus.

Sur 2023-2030, en M€	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
RCAI SIEG (avant compensation)	(124,6)	(88,4)	-29,1%
Compensation (hors carburant)	129,2	92,6	-28,3%
RCAI SIEG (après compensation)	4,6	4,3	-7,0%
RCAI commercial	0,0	(0,8)	-
RCAI global	4,6	3,4	-24,8%
Contrôle du bénéfice raisonnable (RCAI SIEG/CA SIEG)	1,8%	2,0%	+12,1%

Le RCAI SIEG sur l'ensemble de la DSP est stable par rapport à l'offre initiale et s'établit à 4,3 M€. Le ratio de bénéfice raisonnable est de 2,0% (contre 1,8% dans l'offre initiale). Le benchmark réalisé sur un échantillon de compagnies exerçant des activités de transport maritime en Europe fait apparaître un ratio moyen de 7,0% (échantillon proposé par la Commission) ou 7,8% (échantillon élargi de compagnies maritimes européennes. Ainsi, l'offre présentée par le candidat présente un ratio RCAI/CA jugé raisonnable en comparaison.

Le résultat commercial, qui était nul dans l'offre initiale, est très légèrement déficitaire à hauteur de 1,0 M€ en raison de la sortie des autos-commerce du périmètre SIEG. Il en découle un RCAI global sur l'ensemble de la durée de la DSP de 3,4 M€.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 :

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 la partie commerciale est légèrement déficitaire. Les efforts d'optimisation économique de l'offre ne semblent cependant pas suffisants au regard des attentes.

Le calcul du bénéfice fait apparaître un ratio RCAI SIEG / CA SIEG de 2,0%, relativement élevé bien qu'acceptable au regard des pratiques du secteur du transport maritime et en comparaison de l'échantillon de compagnies maritimes étudié dans le cadre du benchmark.

Le modèle économique proposé par le groupement candidat est jugé cohérent mais insuffisamment optimisé en l'état.

L'offre du candidat est jugée moyennement satisfaisante.

Conclusion générale critère 2 – La Méridionale :

Points forts :

- Niveau de compensation en baisse (-25,9%) par rapport à l'offre initiale ;
- Recettes prévisionnelles en légère hausse (+4,9%) par rapport à l'offre initiale ;
- Optimisation des charges de combustibles (-19,5%), d'exploitation (-6,4%) et d'investissement (-46,4%) par traversée par rapport à l'offre initiale ;

Points faibles :

- Niveau de compensation global toujours au-dessus de la cible fixée par l'OTC ;
- Ratio RCAI SIEG / CA SIEG relativement élevé par rapport aux autres offres, bien qu'acceptable au regard de la rentabilité observée dans le secteur du transport maritime ;
- Activité commerciale légèrement déficitaire.

L'offre du candidat est jugée moyennement satisfaisante, car, malgré un niveau de RCAI global positif de 3,4 M€ :

- elle présente un niveau de compensation toujours trop élevé ;
- le candidat a consenti trop peu d'efforts sur son modèle économique pour baisser suffisamment le montant de compensation demandé.

1.1.8. Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise

Le candidat n'a pas apporté de modification dans son offre finale sur ce critère, étant précisé que la proposition du candidat dans son offre initiale était complète et bien développée, le candidat présentant 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.

Conclusion critère 3 :

L'offre du candidat permet ainsi de constater un réel engagement de la part de ce dernier.

1.2. Synthèse

	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 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	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	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
		Les précisions apportées par le candidat dans son offre finale	14	Les précisions apportées par le candidat dans son offre finale	14

	Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers (15 %)	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.		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.	
	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 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	18	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.	13

		(notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).			
	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 économique est en grande partie assuré par une augmentation des tarifs et non par une optimisation des charges.</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 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.</p>	2,5
	Critère 3 – Responsabilité sociale de l'entreprise (10 %)	<p>Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la responsabilité sociale de l'entreprise et permettait de</p>	10	<p>Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la responsabilité sociale de l'entreprise et</p>	10

	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.		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.	
TOTAL		89,5/100		79,5/100

2. Lot n° 5 – Marseille – L'Isula

	Dénomination	Structure juridique
Candidat 1	Corsica Linea	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d'Aiacciu sous le numéro RCS B 815 243 852

2.1. Critère 1 – Valeur technique de l'offre

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1.1.1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Les évolutions de l'offre du candidat portent sur l'affectation des navires à la desserte.

Le candidat propose des navires dont les dimensions sont compatibles avec les contraintes portuaires.

L'âge des navires qui seront opérés sur cette desserte permet de disposer de navires moderne, à l'exception du Monte d'Oro qui a passé l'âge de 30 ans.

L'ensemble des navires répondent aux exigences du pavillon et au règlement de la société de classification.

L'architecture énergie / propulsion des navires est identique (carburants : HFO ; deux lignes propulsives). Les navires sont en règle avec les règlements en vigueur à la date de dépôt des offres.

1.1.2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Les caractéristiques techniques (vitesse) et les fréquences et horaires proposés par le candidat sont conformes aux exigences du règlement de consultation.

1.1.3. Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Les caractéristiques techniques et les capacités d'emport des navires proposés par le candidat répondent aux besoins exprimés : capacité d'emport de fret (sauf pour le Méditerranée dont la capacité d'emport de fret n'est pas suffisante), capacité d'hébergement des chauffeurs, capacité à héberger des passagers sanitaires, nombre minimal de cabines PMR (sauf pour le Paglia Orba qui devra être remplacé par l'autre navire potentiellement affecté sur cette desserte si deux cabines PMR devaient être nécessaires sur une desserte).

1.1.4. Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Les caractéristiques techniques des navires permettent d'offrir aux usagers professionnels et particuliers des services à bord complet et de bonne qualité.

Conclusion générale critère 1 :

L'ensemble des navires présentés par le candidat tant par leur nombre, que par leurs qualités, répondent de manière satisfaisante à l'expression de besoin.

2.2. Critère 2 – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Dans cette partie, les comparaisons sont effectuées sur la durée de la DSP (y compris l'année 2030 en option), avec pour base les offres initiales transmises par les candidats. Cet exercice permet de mettre en évidence les évolutions des offres liées aux phases de négociation.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

2.2.1. Sous-critère 1 : Montant de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 101,8 M€. Ce montant global se décompose annuellement comme explicité dans le tableau ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Moyenne annuelle
Compensation exploitation	10,0	8,7	10,4	8,4	10,6	8,5	10,7	8,5	9,5
Compensation investissement	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2
Compensation carburant	3,4	3,1	3,1	2,9	3,0	2,9	3,1	2,9	3,0
Compensation totale	13,7	12,0	13,8	11,4	13,8	11,5	14,0	11,5	12,7

Ce montant global correspond à une moyenne annuelle de 12,7 M€, soit 3,4 M€ de moins que la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot (-21,0%).

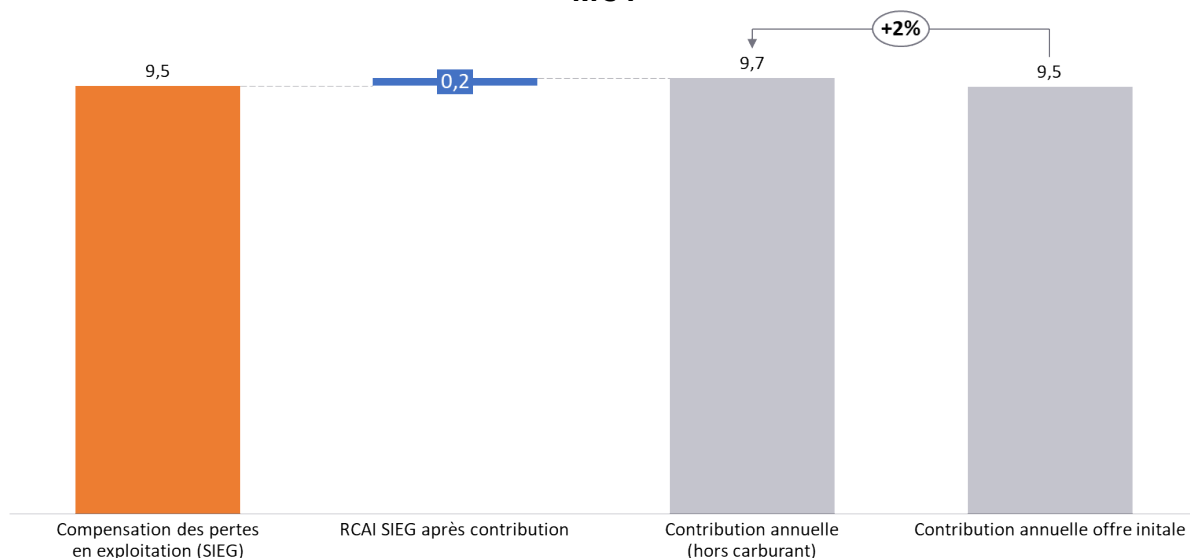
Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot.

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%

La baisse de la compensation demandée s'explique par plusieurs facteurs :

- L'application de nouvelles clés de répartition basées sur les volumes dédiés aux services SIEG et commercial, et notamment l'application d'une clé de répartition sur les coûts de carburant, qui étaient totalement imputés sur le périmètre SIEG dans l'offre initiale.
- La prise en compte de nouveaux coûts de carburant et l'évolution de la consommation (voir sous-critère 2).
- Une légère hausse de la compensation d'exploitation en raison de l'application de ces nouvelles clés de répartition plus élevées et malgré l'augmentation des recettes et la diminution de certains postes de charge (voir sous-critère 2).
- Une baisse de la compensation d'investissement en raison de changements dans les méthodes de calcul des coûts afférents (voir sous-critère 2).

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 9,5 M€. Ainsi, le **RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,2 M€, soit 2,1% de la compensation (hors carburant) demandée.**

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – Corsica Linea :

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.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car présentant un niveau de compensation acceptable et cohérent avec la situation économique actuelle (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).

2.2.2. Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'analyse se base sur une comparaison de la structure de recettes et de dépenses présentées par le candidat par rapport à celle qu'il avait proposée dans l'offre initiale.

- I. Le candidat a prévu une hausse (+10,2%) de ses recettes par traversée, en raison de tarifs pratiqués plus élevés (fret) et de volumes transportés également plus élevés (passagers non résidents et autos-passagers non résidents)

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de recettes présentée par le candidat (recettes SIEG et commerciales).

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Nombre de passagers SIEG	5 008	5 008	+0,0%
Recettes par passager SIEG (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG résidents	106 461	106 439	-0,0%
Recettes par passager non SIEG résident (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG non résidents	420 836	462 920	+10,0%
Recettes par passager non SIEG non résident (en €)	66	66	+0,0%
Nombre de mètres Lineaires de fret tracté (en ml)	212 735	212 770	+0,0%
Recettes par ml de fret tracté (en €)	35	41	+17,1%
Nombre de mètres Lineaires de fret non tracté (en ml)	797 756	797 888	+0,0%
Recettes par ml de fret non tracté (en €)	35	41	+17,1%
Nombre d'autos-passagers résidents	53 231	53 220	-0,0%
Recettes par auto-passager résident (en €)	45	45	+0,0%
Nombre d'autos-passagers non résidents	146 595	161 254	+10,0%
Recettes par auto-passager non résident (en €)	82	82	-0,0%
Nombre d'autos-commerces	13 296	13 298	+0,0%
Recettes par auto-commerce (en €)	158	158	+0,0%
Recettes par traversée (en €)	39 126	43 136	+10,2%

Le candidat n'a quasiment pas modifié le nombre de traversées qu'il propose d'effectuer. Les principales variations de la structure de recettes sont :

- Un effet volume : le candidat prévoit un volume transporté global en hausse en matière de passagers non SIEG non résidents (+10,0%) et d'autos-passagers non résidents (+10,0%) ;
- Un effet prix : le candidat a augmenté ses prévisions de recettes par ml de fret roulant tracté (+17,1%) et non tracté (+17,1%), passant le tarif de 35 €/ml à 41 €/ml en moyenne sur la durée du contrat.

Ces effets conjugués ont pour conséquence une augmentation des prévisions de recettes par traversée de 10,2% sur l'ensemble du contrat.

- II. Les coûts de carburant sur le périmètre global sont en baisse (-34,2%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente les variations constatées dans les coûts de carburant présentés par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Quantité de combustibles par traversée (en t)	23	22	-4,0%
Coût du combustible par traversée (en €)	21 135	13 914	-34,2%

Les charges de carburant par traversée ont diminué de 34,2% par rapport à l'offre initiale, du fait :

- de l'évolution des cours entre la date de transmission du cahier des charges et la fin des négociations ;
- des perspectives d'évolution des cours à moyen terme ;
- d'une baisse de la consommation liée à une baisse de la vitesse moyenne (allongement de la traversée de 30 min).

A noter que la proposition du candidat intègre le coût des instruments de couverture.

- III. Les charges d'exploitation sur le périmètre global sont globalement en légère baisse (-3,2%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'exploitation présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Coût de personnel par traversée (en €)	27 059	26 553	-1,9%
Frais commerciaux par traversée (en €)	3 784	3 784	-0,0%
Charges de manutention par traversée (en €)	9 047	9 049	+0,0%

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Frais de port par traversée (en €)	4 136	4 136	-0,0%
Charges d'approvisionnements par traversée (en €)	3 059	2 958	-3,3%
Frais de structure société délégataire par traversée (en €)	3 329	3 031	-8,9%
Maintenance et entretien par traversée (en €)	12 820	11 723	-8,6%
Autres charges d'exploitation par traversée (en €)	6 493	6 246	-3,8%
Charges par traversée (en €)	69 725	67 480	-3,2%

Les principales variations de la structure des charges d'exploitation présentée par le candidat sont :

- Une légère baisse des coûts de personnel (-1,9% par traversée) ;
- Une légère baisse des approvisionnements (-3,3%) ;
- Une baisse des frais de structure société délégataire (-8,9%), des charges de maintenance et d'entretien (-8,6%) ainsi que du reste des charges d'exploitation prévues (-3,8%).

Ces effets conjugués ont pour conséquence une légère diminution des prévisions de charges d'exploitation par traversée de 3,2% sur l'ensemble du contrat.

- IV. Les charges d'investissement prévues sur le périmètre global sont en forte baisse (-76,7%) en raison de l'application d'une nouvelle méthode de calcul des coûts de mise à disposition

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'investissement (coûts de mise à disposition et charges d'affrètement) présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Coûts de mise à disposition par traversée	4 154	969	-76,7%
Charges d'affrètement par traversée	-	-	-
Charges d'investissement par traversée (en €)	4 154	969	-76,7%

Les coûts de mise à disposition sont en forte baisse (-76,7%) en raison de l'application d'une nouvelle méthode de calcul de ces coûts basé sur les charges d'amortissement réellement supportées par les compagnies.

Cela a pour conséquence une diminution des prévisions de charges d'investissement par traversée de 76,7% sur l'ensemble du contrat.

- V. L'équilibre économique global est nettement amélioré, et le bénéfice sur le périmètre SIEG reste mesuré (0,9%)

Le tableau suivant résume l'équilibre économique présenté par le candidat et découlant des diverses variations explicitées ci-dessus.

Sur 2023-2030, en M€	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
RCAI SIEG (avant compensation)	(73,9)	(76,1)	+3,0%
Compensation (hors carburant)	75,9	77,5	+2,0%
RCAI SIEG (après compensation)	2,1	1,3	-34,9%
RCAI commercial	(13,1)	2,3	-117,3%
RCAI global	(11,1)	3,6	-132,7%
Contrôle du niveau du bénéfice (RCAI SIEG/CA SIEG)	1,3%	0,9%	-25,4%

Le RCAI SIEG sur l'ensemble de la DSP est en baisse (-34,9%) par rapport à l'offre initiale et s'établit désormais à 1,3 M€. Le ratio de bénéfice est de 0,9% (contre 1,3% dans l'offre initiale). Le benchmark réalisé sur un échantillon de compagnies exerçant des activités de transport maritime en Europe fait apparaître un ratio moyen de 7,0% (échantillon proposé par la Commission) ou 7,8% (échantillon élargi de compagnies maritimes européennes). Ainsi, l'offre présentée par le candidat présente un ratio RCAI/CA jugé raisonnable en comparaison.

Le résultat commercial, qui était déficitaire dans l'offre initiale (-13,1 M€ sur la durée du contrat), est désormais excédentaire à hauteur de 2,3 M€ sur la durée totale du contrat.

Il en découle un RCAI global sur l'ensemble de la durée de la DSP de 3,6 M€.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 :

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.

Le calcul du bénéfice fait apparaître un ratio RCAI SIEG / CA SIEG de 0,9%, acceptable au regard des pratiques du secteur du transport maritime et en comparaison de l'échantillon de compagnies maritimes étudié dans le cadre du benchmark.

Le modèle économique proposé par le groupement candidat est donc jugé cohérent et acceptable en l'état.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante.

Conclusion générale critère 2 :

Points forts :

- Niveau de compensation global acceptable ;
- Recettes prévisionnelles par traversée en hausse (+10,2%) en comparaison avec l'offre initiale ;
- Optimisation des charges de combustibles (-34,2%), d'exploitation (-3,2%) et d'investissement (-76,7%) par traversée par rapport à l'offre initiale ;
- Modèle économique optimisé, avec une activité commerciale excédentaire.

Pas de point faible significatif.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car :

- elle présente un niveau de compensation acceptable au regard de la cible fixée par l'OTC ;
- le modèle économique a été retravaillé et semble désormais pertinent.

2.3. Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise

Le candidat n'a pas apporté de modification dans son offre finale sur ce critère, étant précisé que la proposition du candidat dans son offre initiale était complète et bien développée, le candidat présentant 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.

Conclusion critère 3 :

L'offre du candidat permet ainsi de constater un réel engagement de la part de ce dernier.

2.4. Synthèse

		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	13

		supplémentaires pour les périodes les plus chargées en fret.	
	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

V- Synthèse

Le présent rapport d'analyse des offres 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.

Sur cette base, une notation est proposée pour chaque offre des candidats conformément à l'article 9.2 du règlement de la consultation.

Le tableau ci-dessous constitue une synthèse globale des points saillants de chaque offre avec une proposition de notation.

Lot n° 1 – Marseille / Aiacciu

		Offre finale – Groupement	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
	Montant total de la	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	16

Critère 2 – Montant de la compensation financière (30 %)	compensation financière (20 %)	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).	
	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

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	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	14

	besoins des usagers (15 %)	tels qu'ils sont exprimés dans le cahier des charges.	
	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 (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).	13
	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

Lot n° 3 – Marseille / Porti-vechju

	Offre finale – Corsica Linea	Note attribuée à Corsica Linea	Offre finale – La Méridionale	Note attribuée à La Méridionale
Qualité technique des navires (20 %)	Les ajustements proposés par le candidat dans son offre finale concernant l'outil naval ne constituent	10	Les ajustements proposés par le candidat dans son offre finale concernant l'outil naval et son	18

Critère 1 – Valeur technique des offres (60 %)		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 son âge, et de son système propulsif, présente des caractéristiques inférieures à celles des navires plus récents initialement présentés par le candidat.		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.	
	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	8	Les précisions apportées par le candidat dans son offre finale concernant l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers confirment la	15

		Méditerranée une partie de l'année sur la desserte et ce navire ne dispose pas des capacités opérationnelles requises (capacité emport) telles qu'elles sont imposées par l'annexe 1.		capacité des navires à répondre aux besoins des usagers tels qu'ils sont exprimés dans le cahier des charges.	
	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	10

				(notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).	
	Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat (10 %)	<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. 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>	4	<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 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>	7,5
	Critère 3 – Responsabilité sociale de l'entreprise (10 %)	<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</p>	10	<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</p>	10

	part du candidat. En outre, le candidat formule des propositions en matière environnementale démontrant son ambition significative en la matière.		engagement de la part du candidat. En outre, le candidat formule des propositions en matière environnementale démontrant son ambition significative en la matière.	
TOTAL		57/100		82,5/100

Lot n° 4 – Marseille / Prupià

		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 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	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		Le candidat apporte peu	

	Fréquences et horaires (15 %)	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	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 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	Montant total de la compensation	La compensation moyenne annuelle demandée par Corsica Linea s'élève à 15,3 M€,	18	La compensation moyenne annuelle demandée par La Méridionale s'élève à 17,0 M€,	13

compensation financière (30 %)	financière (20 %)	<p>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>		<p>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>	
	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 économique est en grande partie assuré par une augmentation des tarifs et non par une</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 la partie commerciale est légèrement déficitaire. Les efforts d'optimisation économique de</p>	2,5

		optimisation des charges.		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

Lot n° 5 – Marseille / L'Isula

		Offre finale – Corsica Linea	Note attribuée au candidat
	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	18

Critère 1 – Valeur technique des offres (60 %)		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
	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



Délégation du service public de transport relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers entre les ports de Corse et le port de Marseille pour la période du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2029

RAPPORT D'ANALYSE DES OFFRES FINALES

Table des matières

I – RAPPEL DE L’OBJET DE LA CONSULTATION ET DE LA PROCEDURE	4
I-I Cadre de la procédure.....	4
I.II Caractéristiques de la consultation	5
Objet des conventions	5
Une procédure ligne par ligne	5
Durée de la convention	5
Missions du Délégué	5
Exigences minimales de la procédure (annexe 1 au projet de contrat)	6
Références des publications	11
Procédure ouverte	12
Date limite de réception des candidatures et des offres initiales	12
Questions des candidats	12
I-III Les candidatures reçues.....	12
I-IV La liste des candidats admis à présenter une offre	13
I-V Rappel des critères de jugement des offres (article 9.2 du règlement de la consultation)	13
I-VI L’analyse des offres initiales.....	15
II – L’AVIS MOTIVE EMIS PAR LA CDSP LE 31 AOÛT 2022.....	15
II-I Synthèse des offres initiales	15
Lot n° 1 – Marseille – Aiacciu	15
Lot n° 2 – Marseille – Bastia	17
Lot n° 3 – Marseille – Porti-vechju	19
Lot n° 4 – Marseille – Prupia	22
Lot n° 5 – Marseille –L’Isula	26
II-II L’avis de la CDSP.....	27
III – SYNTHESE DE LA PHASE DE NEGOCIATIONS	28
III – I L’admission aux négociations.....	28
III- II Les négociations.....	39
III – LES OFFRES FINALES	49
III – I Calendrier	49
III – II Rappel des critères de jugement des offres finales	49
III – III Présentation des offres finales (lot par lot).....	49
1. Lot n° 1 – Marseille / Aiacciu	49
2. Lot n° 2 – Marseille – Bastia	59
3. Lot n° 3 – Marseille – Porti-vechju	69

2. Lot n° 4 – Marseille – Prupia	90
2. Lot n° 5 – Marseille – L'Isula	111
V- Synthèse	121
Lot n° 1 – Marseille / Aiacciu	121
Lot n° 2 – Marseille / Bastia	122
Lot n° 3 – Marseille / Porti-vechju	124
Lot n° 4 – Marseille / Prupia	127
Lot n° 5 – Marseille / L'Isula	131

I – RAPPEL DE L’OBJET DE LA CONSULTATION ET DE LA PROCEDURE

I-I Cadre de la procédure

Suivant délibération n°20/166 AC de l’Assemblée de Corse du 5 novembre 2020, 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 – Aiacciu, Bastia, Porti-vechju, Prupjà et L’Isula – sur la période allant du 1er mars 2021 au 31 décembre 2022.

Par délibération n° 21/022 AC du 25 février 2021, l’Assemblée de Corse a :

- Retenu la société Corsica Linea comme délégataire de service public au titre des lignes Bastia-Marseille, Porti-vechju-Marseille et L’Isula – Marseille ;
- Retenu le groupement « Corsica-Línea – La Méridionale » comme délégataire de service public au titre de la ligne Aiacciu-Marseille ;
- Retenu la société La Méridionale comme délégataire de service public au titre de la ligne Prupjà-Marseille.

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. 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 1er 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’Aiacciu, Bastia, Porti-vechju, Prupjà et L’Isula, et d’autre part, le port de Marseille lesquelles conventions seront conclues pour une durée de 7 ans à compter du 1er janvier 2023, pour venir à terme le 31 décembre 2029.

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.

I.II Caractéristiques de la consultation

Objet des conventions

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

Chaque convention régit 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) ;
- Porti-vechju (Lot n° 3) ;
- Prupia (Lot n° 4) ;
- L'Isula (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 Délégué

- 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 AIACCIU

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 - Ajaccio.

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	1470

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	1860

3. LIGNE MARSEILLE PORTI-VECHJU

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 L'ISULA

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 – L'Isula.

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	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
---------------------	-----------------------------

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

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-III 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	Groupement 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-IV 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 Groupement Corsica Linea et La Méridionale (Lot 1)

I-V 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 Lineaire 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-VI 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 – Ajaccio

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 – Porti-vechju

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 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, 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 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 les compensations pour investissements sont 26,5% inférieur au niveau du prévisionnel 2022 et le RCAI global est de 7,8M€ (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 Lineaires 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 Lineaires 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 – L'Isula

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

Les candidats suivants ont été invités à des séances de négociations :

- Le groupement Corsica Linea/La Méridionale pour le Lot n° 1 Marseille-Aiacciu ;
- La Méridionale pour le Lot n° 3 Marseille – Porti-vechju, Lot n° 4 Marseille – Prupia ;
- Corsica Linea pour les Lots n° 2 Marseille – Bastia, 3 Marseille – Porti-vechju, 4 Marseille – L'Isula.

Dans les courriers invitant les candidats susvisés à des séances de négociations, il leur a également été formulé des questions afin de permettre à l'autorité délégante de se forger une idée plus précise sur certains aspects de leurs offres et de mettre les compagnies en mesure de les améliorer en vue des négociations.

Lot 1 – Marseille – Aiacciu

Groupement Corsica Linea/La Méridionale

- Préciser les modalités d'organisation mise en œuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 12,3MEUR (soit 43,7%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, la Collectivité attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations
- Il ressort de l'offre présentée que le RCAI global est déficitaire à hauteur de - 6,8 MEUR, notamment lié à un RCAI sur le périmètre commercial déficitaire à hauteur de 14,4 MEUR. Merci de fournir une analyse juridique confirmant la faisabilité de présenter une offre financièrement déficitaire. Quel est l'intérêt, notamment financier, pour le groupement de présenter une offre financièrement déficitaire ?
- En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, la Collectivité souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens
- Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie
- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètement et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise à disposition et d'affrètement des navires
- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montant mentionnés en annexe 9
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'amortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles ?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP ?
- Merci de nous fournir un bilan du projet
- Merci de nous fournir le tableau de flux de trésorerie pour l'offre conjointe
- Merci de préciser le niveau de bénéfice raisonnable au niveau de l'offre conjointe ainsi que les modalités de son calcul

- Merci de nous fournir par ailleurs une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) confirmant que le bénéfice présenté correspond bien à un bénéfice raisonnable conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union Européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensation de Service public, tel que repris à l'article 38 du contrat de DSP
- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul)
- Le RCAI étant déficitaire, merci de compléter le compte de résultat par le crédit d'impôt que génère ce déficit aux bornes du contrat
- La trésorerie est négative tout au long de la période. Comment cela se répercute-t-il sur les comptes globaux de l'entreprise ?
- Dans l'onglet de trésorerie, préciser le poste « autre » dans le flux net de trésorerie liés à l'exploitation (ligne 15 onglet 11)
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes, leur facteur d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les tarifs unitaires et fréquentation pour chaque catégorie de tarif, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : passagers, autos-passagers, autos-commerces
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leur facteur d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), coûts unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : approvisionnements, manutention, maintenance et entretien

Lot 2 Marseille – Bastia

Corsica Linea

- Quelles sont les caractéristiques techniques du navire GNL 2 envisagé pour un affrètement en 2025 ?
- Préciser les modalités d'organisation mise en oeuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 19,5 MEUR (soit 73,4%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, le concédant attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations

- Il ressort de l'offre présentée que le RCAI global est déficitaire à hauteur de 20,6 MEUR, notamment lié à un RCAI sur le périmètre commercial déficitaire à hauteur de 24,9 MEUR. Merci de fournir une opinion juridique confirmant la faisabilité de présenter une offre financièrement déficitaire. Dès lors, quel est l'intérêt, notamment financier, pour l'entreprise de présenter une offre financièrement déficitaire ?
- En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, le concédant souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens.
- Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie.
- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés.
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètement et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise à disposition et d'affrètement des navires
- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montant mentionnés en annexe 9.
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'ammortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP ?
- Merci de nous fournir un bilan du projet
- Pouvez-vous nous justifier la différence du niveau de marge de RCAI SIEG / CA SIEG entre les différents lots sur lesquels le candidat a présenté une offre?
- Merci de nous fournir par ailleurs une opinion juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) confirmant que le bénéfice présenté correspond bien à un bénéfice raisonnable conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union Européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensation de Service public, tel que repris à l'article 38 du contrat de DSP.
- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial.
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul).
- Le RCAI étant déficitaire, merci de compléter le compte de résultat par le crédit d'impôt que génère ce déficit aux bornes du contrat.
- La trésorerie est négative tout au long de la période. Comment cela se répercute-t-il sur les comptes globaux de l'entreprise ?

- Dans l'onglet de trésorerie, préciser le poste « autre » dans le flux net de trésorerie liés à l'exploitation (ligne 15 onglet 11).
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les tarifs unitaires et fréquentation pour chaque catégorie de tarif, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : passagers, passagers-autos, autos-commerces, autres recettes
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leurs facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), coûts unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : frais commerciaux, manutention, vivres pour l'équipage, approvisionnements et maintenance

Lot 3 – Marseille-Porti-vechju

Corsica Linea

- Préciser les modalités d'organisation mise en oeuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 11,1 MEUR (soit 84,1%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, le concédant attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations
- En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, le concédant souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens.
- Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie.
- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés.
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètements et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise à disposition et d'affrètement des navires

- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montant mentionnés en annexe 9
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'amortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP?
- Merci de nous fournir un bilan du projet
- Merci d'intégrer à l'annexe 9 le montant de l'impôt sur les sociétés calculé sur le RCAI du lot.
- Pouvez-vous nous justifier la différence du niveau de marge de RCAI SIEG /CA SIEG entre les différents lots sur lesquels le candidat a présenté une offre ?
- Merci de nous fournir par ailleurs une opinion juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) confirmant que le bénéfice présenté correspond bien à un bénéfice raisonnable conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union Européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensation de Service public, tel que repris à l'article 38 du contrat de DSP.
- Pouvez-vous nous fournir tous les éléments de calculs liés au TRI présenté au chapitre 7 (Compensation pour l'exécution du service et bénéfice raisonnable) du mémoire financier du candidat ?
- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial.
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul).
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes présentés en annexe, leurs facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les tarifs unitaires et fréquentation pour chaque catégorie de tarif, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : autos-passagers, passagers, fret
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), coûts unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : frais commerciaux, frais de ports, vivres pour l'équipage, approvisionnements, maintenance

La Méridionale

- Préciser les modalités d'organisation mise en oeuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 9,5 MEUR (soit 71,9%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, le concédant attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir

à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations

- En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, le concédant souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens.
- Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie.
- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés.
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètement et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise à disposition et d'affrètement des navires
- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montants mentionnés en annexe 9
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'amortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP ?
- Merci de nous fournir un bilan du projet
- Merci d'intégrer à l'annexe 9 le montant de l'impôt sur les sociétés calculé sur le RCAI du lot.
- Merci d'explicitier le calcul du bénéfice raisonnable devant être équivalent à 3% du montant des charges d'exploitation selon le chapitre 7 du mémoire financier présenté par le candidat alors qu'il semble plutôt ressortir de l'annexe 9 du candidat que celui-ci est de 5,7%, (RCAI SIEG de 5,4 M€ vs des charges d'exploitation de 94,2 M€).
- Merci de nous fournir par ailleurs une opinion juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) confirmant que le bénéfice présenté correspond bien à un bénéfice raisonnable conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union Européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensation de Service public, tel que repris à l'article 38 du contrat de DSP.
- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial.
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul)

- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes présentés en annexe, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les tarifs unitaires et fréquentation pour chaque catégorie de tarif, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : autres recettes
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), coûts unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : personnel, frais commerciaux, entretien passagers, approvisionnements, maintenance

Lot 4 Marseille – Prupia

Corsica Linea

- Préciser les modalités d'organisation mise en oeuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 3,7 MEUR (soit 25,2%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, le concédant attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations
- En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, le concédant souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens.
- Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie.
- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés.
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètement et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise à disposition et d'affrètement des navires
- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montant mentionnés en annexe 9

- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'amortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP ?
- Merci de nous fournir un bilan du projet
- Merci d'intégrer à l'annexe 9 le montant de l'impôt sur les sociétés calculé sur le RCAI du lot.
- Pouvez-vous nous justifier la différence du niveau de marge de RCAI SIEG / CA SIEG entre les différents lots sur lesquels le candidat a présenté une offre ?
- Merci de nous fournir par ailleurs une opinion juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) confirmant que le bénéfice présenté correspond bien à un bénéfice raisonnable conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union Européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensation de Service public, tel que repris à l'article 38 du contrat de DSP.
- Pouvez-vous nous fournir tous les éléments de calculs liés au TRI présenté au chapitre 7 (Compensation pour l'exécution du service et bénéfice raisonnable) du mémoire financier du candidat ?
- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial.
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul).
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes présentés en annexe, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les tarifs unitaires et fréquentation pour chaque catégorie de tarif, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : passagers, autos-passagers, autres recettes
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les coûts unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : personnel, frais commerciaux, manutention, approvisionnements, frais de ports, maintenance.

La Méridionale

- Préciser les modalités d'organisation mise en oeuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 8,3 MEUR (soit 57,3%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, le concédant attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un

conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations

- En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, le concédant souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens.
- Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie.
- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés.
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètement et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise à disposition et d'affrètement des navires
- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montant mentionnés en annexe 9
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'amortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP ?
- Merci de nous fournir un bilan du projet
- Merci d'intégrer à l'annexe 9 le montant de l'impôt sur les sociétés calculé sur le RCAI du lot.
- Merci d'explicitier le calcul du bénéfice raisonnable devant être équivalent à 2% du montant des charges d'exploitation selon le chapitre 7 du mémoire financier présenté par le candidat alors qu'il semble plutôt ressortir de l'annexe 9 du candidat que celui-ci est de 5,6%, (RCAI SIEG de 4,6 M€ vs des charges d'exploitation de 81,8 M€).
- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial.
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul).
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes présentés en annexe, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les tarifs unitaires et fréquentation pour chaque catégorie de tarif, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : autos-passagers, autos-commerces, fret
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les coûts unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : charges de personnel, frais de ports, approvisionnements, maintenance

Lot 5 Marseille – L'Isula

Corsica Linea

- Préciser les modalités d'organisation mise en oeuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 3,1 MEUR (soit 24,1%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, le concédant attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations
- Il ressort de l'offre présentée que le RCAI global est déficitaire à hauteur de 11,1 MEUR, notamment lié à un RCAI sur le périmètre commercial déficitaire à hauteur de 13,1 MEUR. Merci de fournir une opinion juridique confirmant la faisabilité de présenter une offre financièrement déficitaire. Dès lors, quel est l'intérêt, notamment financier, pour l'entreprise de présenter une offre financièrement déficitaire ?
- En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, le concédant souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens.
- Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie.
- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés.
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètement et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise à disposition et d'affrètement des navires
- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montant mentionnés en annexe 9.
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'ammortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP ?
- Merci de nous fournir un bilan du projet, tel que prévu au titre du RC.

- Pouvez-vous nous justifier la différence du niveau de marge de RCAI SIEG / CA SIEG entre les différents lots sur lesquels le candidat a présenté une offre ?
- Merci de nous fournir par ailleurs une opinion juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) confirmant que le bénéfice présenté correspond bien à un bénéfice raisonnable conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union Européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensation de Service public, tel que repris à l'article 38 du contrat de DSP.
- Pouvez-vous nous fournir tous les éléments de calculs liés au TRI présenté au chapitre 7 (Compensation pour l'exécution du service et bénéfice raisonnable) du mémoire financier du candidat ?
- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial.
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul).
- Le RCAI étant déficitaire, merci de compléter le compte de résultat par le crédit d'impôt que génère ce déficit aux bornes du contrat.
- La trésorerie est négative tout au long de la période. Comment cela se répercute-t-il sur les comptes globaux de l'entreprise ?
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), tarifs unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : passagers, autos-passagers, autos-commerces
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : manutention, vivres pour l'équipage, approvisionnements, maintenance

Il a été indiqué aux candidats dans les courriers les invitant aux négociations que les réponses aux questions susvisées étaient attendues lors des séances de négociations.

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.

A l'issue de ce 1^{er} tour de négociations, il a été demandé aux candidats, par courriers en date du 9 septembre 2022 une amélioration globale de leurs offres sur les aspects financiers.

Il a leur a également été demandé :

Lot 1 – AIACCIU

Questions au groupement Corsica Linea/La Méridionale

- Confirmer l'outil naval affecté à ce lot
- Tableau récapitulatif par navires des travaux prévus et de leur coût prévisionnel et de la distribution du coût en cas d'utilisation sur une ligne commerciale hors DSP
- Tableau de synthèse pour les contrats d'affrètement dont l'échéance est postérieure au contrat de concession qui précise les conditions de transfert à la CdC ou les modalités de résiliation anticipée et les termes de la clause d'option d'achat qui pourrait être mise en œuvre dans cette hypothèse ainsi que l'évaluation du coût de sa mise en œuvre
- Pour les navires en propriété du candidat, mention de la valeur nette comptable des biens et date et valeur d'acquisition ainsi que durée d'amortissement
- Formalisation du cadre financier présentant toutes les pistes d'optimisations financières de l'offre
- Préciser les modalités de fonctionnement du groupement conjoint et introduire un mécanisme contractuel permettant s'assurer la continuité du service public en cas de défaillance d'un des deux membres du groupement
- Chiffrages de ces optimisations et impact sur l'exécution du contrat
- Sur le carburant :
 - o Transmission des cours actuels de chacun des carburants (FO 3,5%, FO 0,5%, DO 0,1%)
 - o Présentation d'un scénario utilisant le GNL uniquement à proximité des côtes
 - o Réalisation de simulations présentant le recours à des contrats de couverture à 2, 3 et 4 ans et mention du type d'instrument de couverture utilisé et du coût associé ; pour les années au-delà de la dernière année de couverture, maintien de la valeur en dernière année de couverture
 - o Proposition d'une clé de répartition sur les charges de carburant
 - o Estimation d'un rallongement d'une demi-heure du temps de trajet total sur la compensation carburant
- Dans le cadre de la journée juridique, présentation des modalités de reprise des navires (en lieu et place de la valeur de remplacement introduite par le candidat) visée à l'article 50 du projet de contrat
- Proposition d'un CEP pour l'année 2023 à compter du 1^{er} mai 2023
- Présentation du programme de maintenance et d'entretien pour chaque navire (dates prévisionnelles d'arrêt, détail des coûts associés)
- Présentation du détail du calcul des charges d'approvisionnement
- Revue du compte global d'exploitation, avec reprise de l'année 2030 (aujourd'hui égale à l'année 2029) et ajustement des recettes :
 - o Prise en compte des recettes annexes sur le fret (35,7 au lieu de 35 €/ml)
 - o Revue des recettes commerciales : part résidents / non résidents, tarifs, etc.

- Proposition d'un plan de basculement de traversées non-réalisées en période basse vers la période de haute activité et estimation
- Pour les navires utilisés à la fois sur la DSP et sur des lignes à l'international, explicitation de la distribution des coûts de maintenance et des charges de personnel entre la DSP et ces lignes commerciales ;
- Décomposition de la masse salariale par année par fonction en nombre d'ETP et en coût et demande du GVT prévisionnel
- Réalisation d'une proposition avec une CFE annuelle et non fixée sur la durée du contrat
- Présentation de deux CEP : un avec une entrée en zone SECA en 2024 et un avec une entrée en zone SECA en 2025
- Harmonisation des calculs des clés de répartition utilisées entre les 2 compagnies, et, dans le cas contraire, justification des différences de calcul retenues
- Recherche d'optimisation sur les charges de manutention (pas d'effet d'échelle observé)

Lot 2 – BASTIA

Questions à Corsica Linea

- Confirmer l'outil naval affecté à ce lot
- Tableau récapitulatif par navires des travaux prévus et de leur coût prévisionnel et de la distribution du coût en cas d'utilisation sur une ligne commerciale hors DSP
- Tableau de synthèse pour les contrats d'affrètement dont l'échéance est postérieure au contrat de concession qui précise les conditions de transfert à la CdC ou les modalités de résiliation anticipée et les termes de la clause d'option d'achat qui pourrait être mise en œuvre dans cette hypothèse ainsi que l'évaluation du coût de sa mise en œuvre
- Pour les navires en propriété du candidat, mention de la valeur nette comptable des biens et date et valeur d'acquisition ainsi que durée d'amortissement
- Formalisation du cadre financier présentant toutes les pistes d'optimisations financières de l'offre
- Chiffrages de ces optimisations et impact sur l'exécution du contrat
- Sur le carburant :
 - o Transmission des cours actuels de chacun des carburants (FO 3,5%, FO 0,5%, DO 0,1%)
 - o Présentation de deux CEP : un avec GNL 2 et un sans GNL 2
 - o Présentation d'un scénario utilisant le GNL uniquement à proximité des côtes
 - o Réalisation de simulations présentant le recours à des contrats de couverture à 2, 3 et 4 ans et mention du type d'instrument de couverture utilisé et du coût associé ; pour les années au-delà de la dernière année de couverture, maintien de la valeur en dernière année de couverture
 - o Proposition d'une clé de répartition sur les charges de carburant
 - o Estimation d'un rallongement d'une demi-heure du temps de trajet total sur la compensation carburant

- Dans le cadre de la journée juridique, présentation des modalités de reprise des navires (en lieu et place de la valeur de remplacement introduite par le candidat) visée à l'article 50 du projet de contrat
- Proposition d'un CEP pour l'année 2023 à compter du 1^{er} mai 2023
- Présentation du programme de maintenance et d'entretien pour chaque navire (dates prévisionnelles d'arrêt, détail des coûts associés)
- Présentation du détail du calcul des charges d'approvisionnement
- Revue du compte global d'exploitation, avec reprise de l'année 2030 (aujourd'hui égale à l'année 2029) et ajustement des recettes :
 - o Prise en compte des recettes annexes sur le fret (35,7 au lieu de 35 €/ml)
 - o Revue des recettes commerciales : part résidents / non résidents, tarifs, etc.
- Proposition d'un plan de basculement de traversées non-réalisées en période basse vers la période de haute activité et estimation
- Pour les navires utilisés à la fois sur la DSP et sur des lignes à l'international, explicitation de la distribution des coûts de maintenance et des charges de personnel entre la DSP et ces lignes
- Décomposition de la masse salariale par année par fonction en nombre d'ETP et en coût et demande du GVT prévisionnel
- Réalisation d'une proposition avec une CFE annuelle et non fixée sur la durée du contrat
- Recherche d'optimisation sur les charges de manutention (pas d'effet d'échelle observé)

Lot 3 – PORTI VECCHJU

Questions à Corsica Linea

- Confirmer l'outil naval affecté à ce lot
- Tableau récapitulatif par navires des travaux prévus et de leur coût prévisionnel et de la distribution du coût en cas d'utilisation sur une ligne commerciale hors DSP
- Tableau de synthèse pour les contrats d'affrètement dont l'échéance est postérieure au contrat de concession qui précise les conditions de transfert à la CdC ou les modalités de résiliation anticipée et les termes de la clause d'option d'achat qui pourrait être mise en œuvre dans cette hypothèse ainsi que l'évaluation du coût de sa mise en œuvre
- Pour les navires en propriété du candidat, mention de la valeur nette comptable des biens et date et valeur d'acquisition ainsi que durée d'amortissement
- Formalisation du cadre financier présentant toutes les pistes d'optimisations financières de l'offre
- Chiffrages de ces optimisations et impact sur l'exécution du contrat
- Sur le carburant :
 - o Transmission des cours actuels de chacun des carburants (FO 3,5%, FO 0,5%, DO 0,1%)
 - o Réalisation de simulations présentant le recours à des contrats de couverture à 2, 3 et 4 ans et mention du type d'instrument de couverture

- utilisé et du coût associé ; pour les années au-delà de la dernière année de couverture, maintien de la valeur en dernière année de couverture
 - Proposition d'une clé de répartition sur les charges de carburant
 - Estimation d'un rallongement d'une demi-heure du temps de trajet total sur la compensation carburant
- Dans le cadre de la journée juridique, présentation des modalités de reprise des navires (en lieu et place de la valeur de remplacement introduite par le candidat) visée à l'article 50 du projet de contrat
- Proposition d'un CEP pour l'année 2023 à compter du 1^{er} mai 2023
- Présentation du programme de maintenance et d'entretien pour chaque navire (dates prévisionnelles d'arrêt, détail des coûts associés)
- Présentation du détail du calcul des charges d'approvisionnement
- Proposition d'un plan de basculement de traversées non-réalisées en période basse vers la période de haute activité et estimation
- Pour les navires utilisés à la fois sur la DSP et sur des lignes à l'international, explicitation de la distribution des coûts de maintenance et des charges de personnel entre la DSP et ces lignes commerciales ;
- Décomposition de la masse salariale par année par fonction en nombre d'ETP et en coût et demande du GVT prévisionnel
- Réalisation d'une proposition avec une CFE annuelle et non fixée sur la durée du contrat
- Présentation de deux CEP : un avec une entrée en zone SECA en 2024 et un avec une entrée en zone SECA en 2025
- Recherche d'optimisation sur les charges de manutention (pas d'effet d'échelle observé)

Lot 3 – PORTI VECCHJU

Questions à la Méridionale

- Confirmer l'outil naval affecté à ce lot
- Tableau récapitulatif par navires des travaux prévus et de leur coût prévisionnel et de la distribution du coût en cas d'utilisation sur une ligne commerciale hors DSP
- Tableau de synthèse pour les contrats d'affrètement dont l'échéance est postérieure au contrat de concession qui précise les conditions de transfert à la CdC ou les modalités de résiliation anticipée et les termes de la clause d'option d'achat qui pourrait être mise en œuvre dans cette hypothèse ainsi que l'évaluation du coût de sa mise en œuvre
- Pour les navires en propriété du candidat, mention de la valeur nette comptable des biens et date et valeur d'acquisition ainsi que durée d'amortissement
- Formalisation du cadre financier présentant toutes les pistes d'optimisations financières de l'offre
- Chiffrages de ces optimisations et impact sur l'exécution du contrat
- Sur le carburant :
 - Transmission des cours actuels de chacun des carburants (FO 3,5%, FO 0,5%, DO 0,1%)
 - Réalisation de simulations présentant le recours à des contrats de couverture à 2, 3 et 4 ans et mention du type d'instrument de couverture

- utilisé et du coût associé ; pour les années au-delà de la dernière année de couverture, maintien de la valeur en dernière année de couverture
 - Proposition d'une clé de répartition sur les charges de carburant
 - Estimation d'un rallongement d'une demi-heure du temps de trajet total sur la compensation carburant
- Dans le cadre de la journée juridique, présentation des modalités de reprise des navires (en lieu et place de la valeur de remplacement introduite par le candidat) visée à l'article 50 du projet de contrat
- Proposition d'un CEP pour l'année 2023 à compter du 1^{er} mai 2023
- Présentation du programme de maintenance et d'entretien pour chaque navire (dates prévisionnelles d'arrêt, détail des coûts associés)
- Présentation du détail du calcul des charges d'approvisionnement
- Proposition d'un plan de basculement de traversées non-réalisées en période basse vers la période de haute activité et estimation
- Pour les navires utilisés à la fois sur la DSP et sur des lignes à l'international, explicitation de la distribution des coûts de maintenance et des charges de personnel entre la DSP et ces lignes
- Décomposition de la masse salariale par année par fonction en nombre d'ETP et en coût et demande du GVT prévisionnel
- Réalisation d'une proposition avec une CFE annuelle et non fixée sur la durée du contrat
- Présentation de deux CEP : un avec une entrée en zone SECA en 2024 et un avec une entrée en zone SECA en 2025
- Recherche d'optimisation sur les charges de manutention (pas d'effet d'échelle observé)

Lot 4 – PRUPRIA

Questions à Corsica Linea

- Confirmer l'outil naval affecté à ce lot
- Tableau récapitulatif par navires des travaux prévus et de leur coût prévisionnel et de la distribution du coût en cas d'utilisation sur une ligne commerciale hors DSP
- Tableau de synthèse pour les contrats d'affrètement dont l'échéance est postérieure au contrat de concession qui précise les conditions de transfert à la CdC ou les modalités de résiliation anticipée et les termes de la clause d'option d'achat qui pourrait être mise en œuvre dans cette hypothèse ainsi que l'évaluation du coût de sa mise en œuvre
- Pour les navires en propriété du candidat, mention de la valeur nette comptable des biens et date et valeur d'acquisition ainsi que durée d'amortissement
- Formalisation du cadre financier présentant toutes les pistes d'optimisations financières de l'offre
- Chiffrages de ces optimisations et impact sur l'exécution du contrat
- Sur le carburant :
 - Transmission des cours actuels de chacun des carburants (FO 3,5%, FO 0,5%, DO 0,1%)
 - Réalisation de simulations présentant le recours à des contrats de couverture à 2, 3 et 4 ans et mention du type d'instrument de couverture

- utilisé et du coût associé ; pour les années au-delà de la dernière année de couverture, maintien de la valeur en dernière année de couverture
 - Proposition d'une clé de répartition sur les charges de carburant
 - Estimation d'un rallongement d'une demi-heure du temps de trajet total sur la compensation carburant
- Dans le cadre de la journée juridique, présentation des modalités de reprise des navires (en lieu et place de la valeur de remplacement introduite par le candidat) visée à l'article 50 du projet de contrat
- Proposition d'un CEP pour l'année 2023 à compter du 1^{er} mai 2023
- Présentation du programme de maintenance et d'entretien pour chaque navire (dates prévisionnelles d'arrêt, détail des coûts associés)
- Présentation du détail du calcul des charges d'approvisionnement
- Proposition d'un plan de basculement de traversées non-réalisées en période basse vers la période de haute activité et estimation
- Passage des autos-commerces hors du périmètre SIEG et changement des clés d'imputation en conséquence
- Pour les navires utilisés à la fois sur la DSP et sur des lignes à l'international, explicitation de la distribution des coûts de maintenance et des charges de personnel entre la DSP et ces lignes commerciales ;
- Décomposition de la masse salariale par année par fonction en nombre d'ETP et en coût et demande du GVT prévisionnel
- Réalisation d'une proposition avec une CFE annuelle et non fixée sur la durée du contrat
- Présentation de deux CEP : un avec une entrée en zone SECA en 2024 et un avec une entrée en zone SECA en 2025
- Recherche d'optimisation sur les charges de manutention (pas d'effet d'échelle observé)

Lot 4 – PRUPRIA

Questions à la Méridionale

- Confirmer l'outil naval affecté à ce lot
- Tableau récapitulatif par navires des travaux prévus et de leur coût prévisionnel et de la distribution du coût en cas d'utilisation sur une ligne commerciale hors DSP
- Tableau de synthèse pour les contrats d'affrètement dont l'échéance est postérieure au contrat de concession qui précise les conditions de transfert à la CdC ou les modalités de résiliation anticipée et les termes de la clause d'option d'achat qui pourrait être mise en œuvre dans cette hypothèse ainsi que l'évaluation du coût de sa mise en œuvre
- Pour les navires en propriété du candidat, mention de la valeur nette comptable des biens et date et valeur d'acquisition ainsi que durée d'amortissement
- Formalisation du cadre financier présentant toutes les pistes d'optimisations financières de l'offre
- Chiffrages de ces optimisations et impact sur l'exécution du contrat
- Présenter un CEP sans auto-commerce dans le périmètre SIEG
- Sur le carburant :
 - Transmission des cours actuels de chacun des carburants (FO 3,5%, FO 0,5%, DO 0,1%)

- Réalisation de simulations présentant le recours à des contrats de couverture à 2, 3 et 4 ans et mention du type d'instrument de couverture utilisé et du coût associé ; pour les années au-delà de la dernière année de couverture, maintien de la valeur en dernière année de couverture
- Proposition d'une clé de répartition sur les charges de carburant
- Estimation d'un rallongement d'une demi-heure du temps de trajet total sur la compensation carburant
- Dans le cadre de la journée juridique, présentation des modalités de reprise des navires (en lieu et place de la valeur de remplacement introduite par le candidat) visée à l'article 50 du projet de contrat
- Proposition d'un CEP pour l'année 2023 à compter du 1^{er} mai 2023
- Présentation du programme de maintenance et d'entretien pour chaque navire (dates prévisionnelles d'arrêt, détail des coûts associés)
- Présentation du détail du calcul des charges d'approvisionnement
- Proposition d'un plan de basculement de traversées non-réalisées en période basse vers la période de haute activité et estimation
- Pour le lot 4, passage des autos-commerces hors du périmètre SIEG et changement des clés d'imputation en conséquence
- Pour les navires utilisés à la fois sur la DSP et sur des lignes à l'international, explicitation de la distribution des coûts de maintenance et des charges de personnel entre la DSP et ces lignes commerciales ;
- Décomposition de la masse salariale par année par fonction en nombre d'ETP et en coût et demande du GVT prévisionnel
- Réalisation d'une proposition avec une CFE annuelle et non fixée sur la durée du contrat
- Présentation de deux CEP : un avec une entrée en zone SECA en 2024 et un avec une entrée en zone SECA en 2025
- Recherche d'optimisation sur les charges de manutention (pas d'effet d'échelle observé)

Lot 5 – L'ISULA

Questions à la Corsica Linea

- Confirmer l'outil naval affecté à ce lot
- Tableau récapitulatif par navires des travaux prévus et de leur coût prévisionnel et de la distribution du coût en cas d'utilisation sur une ligne commerciale hors DSP
- Tableau de synthèse pour les contrats d'affrètement dont l'échéance est postérieure au contrat de concession qui précise les conditions de transfert à la CdC ou les modalités de résiliation anticipée et les termes de la clause d'option d'achat qui pourrait être mise en œuvre dans cette hypothèse ainsi que l'évaluation du coût de sa mise en œuvre
- Pour les navires en propriété du candidat, mention de la valeur nette comptable des biens et date et valeur d'acquisition ainsi que durée d'amortissement
- Formalisation du cadre financier présentant toutes les pistes d'optimisations financières de l'offre
- Chiffrages de ces optimisations et impact sur l'exécution du contrat
- Sur le carburant :

- Transmission des cours actuels de chacun des carburants (FO 3,5%, FO 0,5%, DO 0,1%)
 - Réalisation de simulations présentant le recours à des contrats de couverture à 2, 3 et 4 ans et mention du type d'instrument de couverture utilisé et du coût associé ; pour les années au-delà de la dernière année de couverture, maintien de la valeur en dernière année de couverture
 - Proposition d'une clé de répartition sur les charges de carburant
 - Estimation d'un rallongement d'une demi-heure du temps de trajet total sur la compensation carburant
- Dans le cadre de la journée juridique, présentation des modalités de reprise des navires (en lieu et place de la valeur de remplacement introduite par le candidat) visée à l'article 50 du projet de contrat
 - Proposition d'un CEP pour l'année 2023 à compter du 1^{er} mai 2023
 - Présentation du programme de maintenance et d'entretien pour chaque navire (dates prévisionnelles d'arrêt, détail des coûts associés)
 - Présentation du détail du calcul des charges d'approvisionnement
 - Revue du compte global d'exploitation, avec reprise de l'année 2030 (aujourd'hui égale à l'année 2029) et ajustement des recettes :
 - Prise en compte des recettes annexes sur le fret (35,7 au lieu de 35 €/ml)
 - Revue des recettes commerciales : part résidents / non résidents, tarifs, etc.
 - Proposition d'un plan de basculement de traversées non-réalisées en période basse vers la période de haute activité et estimation
 - Pour les navires utilisés à la fois sur la DSP et sur des lignes à l'international, explicitation de la distribution des coûts de maintenance et des charges de personnel entre la DSP et ces lignes commerciales ;
 - Décomposition de la masse salariale par année par fonction en nombre d'ETP et en coût et demande du GVT prévisionnel
 - Réalisation d'une proposition avec une CFE annuelle et non fixée sur la durée du contrat
 - Présentation de deux CEP : un avec une entrée en zone SECA en 2024 et un avec une entrée en zone SECA en 2025
 - Recherche d'optimisation sur les charges de manutention (pas d'effet d'échelle observé)

➔ **Le Tour 2** a eu lieu les 4,5 et 6 octobre 2022.

A l'issue de ce 2^{ème} tour de négociations, il a été demandé aux candidats, par courrier en date du 7 octobre 2022, la communication d'un CEP actualisé tenant compte des avancées obtenues au cours des négociations.

➔ **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.

A l'issue de ce 3^{ème} tour de négociations, il a été demandé aux candidats, par mail en date du 20 octobre 2022, la communication des éléments suivants :

Pour le candidat Groupement Corsica Linea/La Méridionale au titre du lot 1 :

- Les CEP révisés intégrant l'alignement de l'évolution des charges associées aux vivres pour l'équipage avec l'évolution du personnel ;
- Une note explicitant les modifications apportées aux CEP depuis les précédentes versions ;
- Un tableau présentant les méthodes de calcul des dotations aux amortissements par lots, avec les formules excel apparentes ;
- La méthode de lissage de la contribution proposée ;
- Le montant ajusté pour les traversées supplémentaires dans le BPU précisant l'hypothèse sous-jacente sur le prix du carburant ainsi que les montants de réfaction pour les articles 34.2 et 36.2 du projet de contrat.

Pour le candidat Corsica Linea au titre des lots 2, 3 et 4 :

- Les CEP révisés intégrant l'alignement de l'évolution des charges associées aux vivres pour l'équipage avec l'évolution du personnel ;
- Une note explicitant les modifications apportées aux CEP depuis les précédentes versions ;
Sur le lot 4, veiller à bien exclure l'auto-commerce du périmètre SIEG et transmettre une clé de répartition en conséquence ;
- Un tableau présentant les méthodes de calcul des dotations aux amortissements par lots, avec les formules « excel » apparentes ;
- La méthode de lissage de la contribution proposée ;
- Le montant ajusté pour les traversées supplémentaires dans le BPU précisant l'hypothèse sous-jacente sur le prix du carburant ainsi que les montants de réfaction pour les articles 34.2 et 36.2 du projet de contrat.

Pour le candidat La Méridionale au titre des lots 3 et 4 :

- Le contrat de crédit-bail du PIANA non occulté ;
- Les CEP révisés intégrant l'alignement de l'évolution des charges associées aux vivres pour l'équipage avec l'évolution du personnel ;
- Une note explicitant les modifications apportées aux CEP depuis les précédentes versions ;
- Un tableau présentant les méthodes de calcul des dotations aux amortissements par lots, avec les formules excel apparentes ;
- La méthode de lissage de la contribution proposée ;
- Le montant ajusté pour les traversées supplémentaires dans le BPU précisant l'hypothèse sous-jacente sur le prix du carburant ainsi que les montants de réfaction pour les articles 34.2 et 36.2 du projet de 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.

III – LES OFFRES FINALES

III – I Calendrier

A l'issue des négociations, il a été communiqué aux candidats des courriers les invitant à remettre une offre finale pour le jeudi 10 novembre 2022.

Par ailleurs, il a été communiqué aux candidats, en sus de ces courriers, un projet de contrat adapté en cours de négociations, que les candidats ne pouvaient plus modifier au stade de la remise de leur offre finale.

III – II Rappel des critères de jugement des offres finales

Les offres finales sont analysées sur la base des critères visés à l'article 9.2 du règlement de la consultation et présentés à l'article I-V du présent rapport.

Une synthèse de l'offre finale de chaque candidat est présentée à la fin de chaque lot.

Sur cette base, une notation est proposée pour chaque offre des candidats.

III – III Présentation des offres finales (lot par lot)

1. Lot n° 1 – Marseille / Aiacciu

	Dénomination	Structure juridique
Groupement	Corsica Linea (mandataire)	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d'Aiacciu sous le numéro RCS B 815 243 852
	La Méridionale	SA à CA au capital de 1.980.000 € immatriculée sous le numéro 057 801 730 RCS Marseille

1.1. Critère 1 – Valeur technique des offres

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**

- **Sous-critère 3 : Adaptation de l’outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1.1.1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Les évolutions de l’offre du candidat portent sur l’affectation des navires à la desserte.

Le candidat propose des navires dont les dimensions sont compatibles avec les contraintes portuaires.

L’âge des navires qui seront opérés sur cette desserte permet de disposer de navires modernes.

L’ensemble des navires répondent aux exigences du pavillon et au règlement de la société de classification.

L’architecture énergie / propulsion des navires, à l’exception du A Galeotta qui peut fonctionner au GNL, est identique (carburants : HFO ; deux lignes propulsives). Les navires sont en règle avec les règlements en vigueur à la date de dépôt des offres.

1.1.2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Les caractéristiques techniques (vitesse) et les fréquences et horaires proposés par le candidat sont conformes aux exigences du règlement de consultation.

1.1.3. Sous-critère 3 : Adaptation de l’outil naval aux besoins des usagers

Les caractéristiques techniques et les capacités d’emport des navires proposés par le candidat répondent aux besoins exprimés : capacité d’emport de fret, capacité d’hébergement des chauffeurs, capacité à héberger des passagers sanitaires, nombre minimal de cabines PMR (sauf pour le Paglia Orba qui devra être remplacé par l’un des 7 autres navires potentiellement affectés sur cette desserte si deux cabines PMR devaient être nécessaires sur une desserte).

1.1.4. Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Les caractéristiques techniques des navires permettent d’offrir aux usagers professionnels et particuliers des services à bord complet et de bonne qualité.

Conclusion générale critère 1 :

Les navires présentés par le groupement candidat tant par leur nombre, que par leurs qualités, répondent de manière satisfaisante à l’expression de besoin.

1.2. Critère 2 – Montant de la compensation financière

Préambule à l’analyse financière :

Dans cette partie, les comparaisons sont effectuées sur la durée de la DSP (y compris l'année 2030 en option), avec pour base les offres initiales transmises par les candidats. Cet exercice permet de mettre en évidence les évolutions des offres liées aux phases de négociation.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

1.2.1. Sous-critère 1 : Montant de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 245,9 M€. Ce montant global se décompose annuellement comme explicité dans le tableau ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Moyenne annuelle
Compensation exploitation	6,0	8,8	7,0	8,8	9,2	8,2	8,9	6,3	7,9
Compensation investissement	13,0	13,2	12,7	12,7	12,5	12,0	12,7	11,9	12,6
Compensation carburant	11,8	11,2	10,1	9,7	9,7	9,9	9,7	9,8	10,2
Compensation totale	30,9	33,2	29,7	31,2	31,4	30,2	31,4	28,0	30,7

Ce montant global correspond à une moyenne annuelle de 30,7 M€, soit 9,7 M€ de moins que la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot (-23,9%).

Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot.

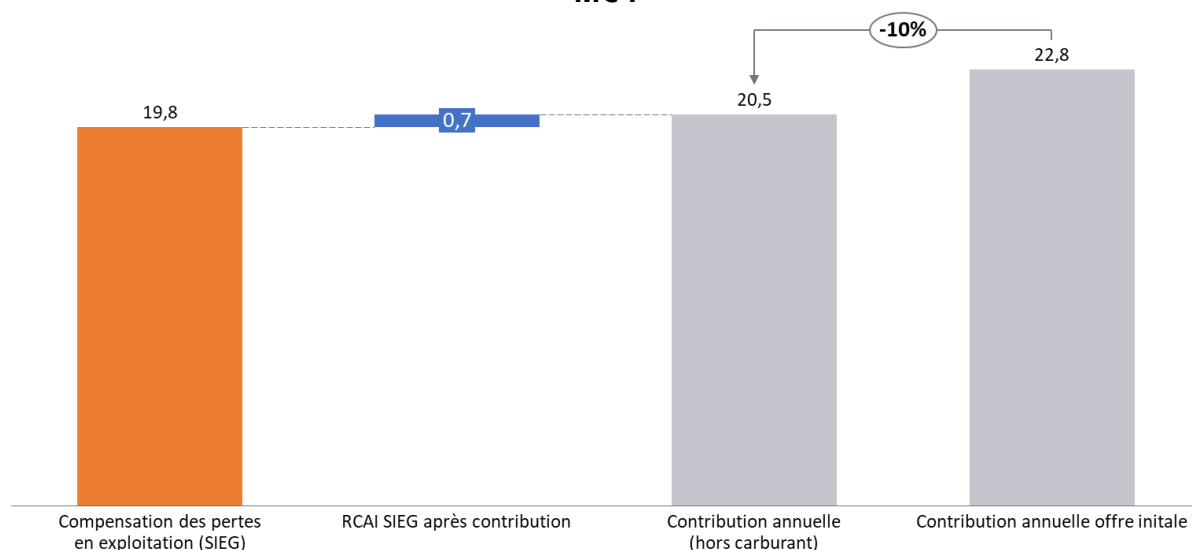
En M€	Offre initiale	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	13,4	7,9	-5,5	-41,2%
Compensation investissement	9,4	12,6	+3,2	+34,0%
Compensation carburant	17,6	10,2	-7,3	-41,6%

Compensation totale	40,4	30,7	-9,7	-23,9%
----------------------------	-------------	-------------	-------------	---------------

La baisse de la compensation demandée s'explique par plusieurs facteurs :

- L'application de nouvelles clés de répartition basées sur les volumes dédiés aux services SIEG et commercial, et notamment l'application d'une clé de répartition sur les coûts de carburant, qui étaient totalement imputés sur le périmètre SIEG dans l'offre initiale.
- La prise en compte de nouveaux coûts de carburant et l'évolution de la consommation (voir sous-critère 2).
- Une baisse de la compensation d'exploitation en raison de l'augmentation des recettes et de la diminution de certains postes de charge (voir sous-critère 2).
- Malgré la baisse des charges d'investissement (voir sous-critère 2), une hausse de la compensation d'investissement liée à l'application de clés de répartition plus élevées.

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 19,8 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,7 M€, soit 3,4% de la compensation (hors carburant) demandée.**

Conclusion critère 2 sous-critère 1 :

La compensation moyenne annuelle demandée par le groupement Corsica Linea – La Méridionale s'élève à 30,7 M€, 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.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car présentant un niveau de compensation acceptable et cohérent avec la situation économique actuelle (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).

1.2.2. Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'analyse se base sur une comparaison de la structure de recettes et de dépenses présentées par le candidat par rapport à celle qu'il avait proposée dans l'offre initiale.

- I. Le candidat a prévu une hausse sensible (+11,4%) de ses recettes par traversée, en raison de volumes transportés plus importants et de tarifs fret en hausse

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de recettes présentée par le candidat (recettes SIEG et commerciales).

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 844	5 846	+0,0%
Nombre de passagers SIEG	23 380	23 388	+0,0%
Recettes par passager SIEG (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG résidents	337 319	357 838	+6,1%
Recettes par passager non SIEG résident (en €)	55	55	-0,0%
Nombre de passagers non SIEG non résidents	1 279 712	1 313 097	+2,6%
Recettes par passager non SIEG non résident (en €)	73	73	+0,6%
Nombre de mètres Lineaires de fret tracté (en ml)	1 272 147	1 308 533	+2,9%
Recettes par ml de fret tracté (en €)	35	41	+14,6%
Nombre de mètres Lineaires de fret non tracté (en ml)	4 763 336	4 978 283	+4,5%
Recettes par ml de fret non tracté (en €)	35	41	+14,9%
Nombre d'autos-passagers résidents	157 011	157 121	+0,1%
Recettes par auto-passager résident (en €)	45	45	+0,0%

Nombre d'autos-passagers non résidents	508 233	514 896	+1,3%
Recettes par auto-passager non résident (en €)	77	77	+0,4%
Nombre d'autos-commerces	61 052	62 280	+2,0%
Recettes par auto-commerce (en €)	158	159	+0,6%
Recettes par traversée (en €)	71 393	79 558	+11,4%

Le candidat n'a quasiment pas modifié le nombre de traversées qu'il propose d'effectuer. Les principales variations de la structure de recettes sont :

- Un effet volume : le candidat prévoit un volume transporté global plus important en matière de passagers non SIEG résidents (+6,1%), de passagers non SIEG non résidents (+2,6%), de fret tracté (+2,9%), de fret non tracté (+4,5%), d'autos-passagers (+1,3%) et d'autos-commerce (+2,0%).
- Un effet prix : le candidat a notamment augmenté ses prévisions de recettes par ml de fret roulant tracté (+14,6%) et par ml de fret roulant non tracté (+14,9%), passant le tarif de 35 €/ml à 41 €/ml en moyenne sur la durée du contrat.

Ces effets conjugués ont pour conséquence une augmentation des prévisions de recettes par traversée de 11,4% sur l'ensemble du contrat.

- II. Les coûts de carburant sur le périmètre global sont en baisse par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente les variations constatées dans les coûts de carburant présentés par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 844	5 846	+0,0%
Quantité de combustibles par traversée (en t)	33	33	+0,2%
Coût du combustible par traversée (en €)	24 030	19 669	-18,2%

Les charges de carburant par traversée ont diminué de 18,2% par rapport à l'offre initiale, du fait :

- de l'évolution des cours entre la date de transmission du cahier des charges et la fin des négociations ;
- des perspectives d'évolution des cours à moyen terme.

A noter que la proposition du candidat intègre le coût des instruments de couverture.

- III. Les charges d'exploitation sur le périmètre global sont globalement en baisse (-6,0%) par rapport à l'offre initiale, ce qui permet de réduire la compensation d'exploitation demandée

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'exploitation présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 844	5 846	+0,0%
Coût de personnel par traversée (en €)	27 498	24 247	-11,8%
Frais commerciaux par traversée (en €)	6 781	6 995	+3,1%
Charges de manutention par traversée (en €)	17 473	17 777	+1,7%
Frais de port par traversée (en €)	4 344	4 325	-0,4%
Charges d'approvisionnements par traversée (en €)	3 442	3 216	-6,6%
Frais de structure société délégataire par traversée (en €)	2 886	2 662	-7,8%
Maintenance et entretien par traversée (en €)	10 202	8 856	-13,2%
Autres charges d'exploitation par traversée (en €)	8 593	8 263	-3,8%
Charges par traversée (en €)	81 219	76 340	-6,0%

Les principales variations de la structure des charges d'exploitation présentée par le candidat sont :

- Une baisse des coûts de personnel (-11,8% par traversée) ;
- Une légère augmentation des frais commerciaux par traversée (+3,1%), liée en grande partie aux effets volumes constatés sur les recettes (voir plus haut) ;
- Une légère augmentation des charges de manutention par traversée (+1,7%), qui correspond tout de même à une baisse du coût unitaire de manutention par ml de fret par rapport à l'offre initiale, le volume de fret ayant été revu à la hausse (voir plus haut).
- Une baisse des approvisionnements (-6,6%), des frais de structure de la société (-7,8%) et de la maintenance et de l'entretien (-13,2%) par traversée. Une légère baisse (-3,8%) est également constatée sur les autres postes de charges d'exploitation.

Ces effets conjugués ont pour conséquence une diminution des prévisions de charges d'exploitation par traversée de 6,0% sur l'ensemble du contrat.

- IV. Les charges d'investissement par traversée ont augmenté de 7,1% par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'investissement (coûts de mise à disposition et charges d'affrètement) présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 844	5 846	+0,0%
Coûts de mise à disposition par traversée	12 287	12 402	+0,9%
Charges d'affrètement par traversée	10 323	11 802	+14,3%
Charges d'investissement par traversée (en €)	22 609	24 204	+7,1%

Deux variations sont constatées :

- D'une part, les coûts de mise à disposition par traversée sont stables (+0,9%) ;
- D'autre part, les charges d'affrètement par traversée augmentent de 14,3%.

Ces effets conjugués ont pour conséquence une augmentation des prévisions de charges d'investissement par traversée de 7,1% sur l'ensemble du contrat.

- V. L'équilibre économique global est nettement amélioré, et le bénéfice sur le périmètre SIEG reste mesuré (1,0%)

Le tableau suivant résume l'équilibre économique présenté par le candidat et découlant des diverses variations explicitées ci-dessus.

Sur 2023-2030, en M€	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
RCAI SIEG (avant compensation)	(175,1)	(158,7)	-9,4%
Compensation (hors carburant)	182,7	164,0	-10,3%
RCAI SIEG (après compensation)	7,6	5,2	-31,3%
RCAI commercial	(14,4)	2,9	-119,9%
RCAI global	(6,8)	8,1	-219,3%
Contrôle du bénéfice raisonnable (RCAI SIEG/CA SIEG)	1,4%	1,0%	-26,5%

Le RCAI SIEG sur l'ensemble de la DSP a baissé de 31,3%. Cela permet également d'abaisser le ratio de bénéfice à 1,0% (contre 1,4% dans l'offre initiale). Le benchmark réalisé sur un échantillon de compagnies exerçant des activités de transport maritime en Europe fait apparaître un ratio moyen de 7,0% (échantillon proposé par la Commission) ou 7,8% (échantillon élargi de compagnies maritimes européennes). Ainsi, l'offre présentée par le candidat présente un ratio RCAI/CA jugé raisonnable en comparaison.

Le résultat commercial, qui était déficitaire dans l'offre initiale, est désormais excédentaire, à hauteur de 2,9 M€ sur la durée totale du contrat.

Il en découle un RCAI global sur l'ensemble de la durée de la DSP de 8,1 M€.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 :

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.

Le calcul du bénéfice fait apparaître un ratio RCAI SIEG / CA SIEG de 1,0%, acceptable au regard des pratiques du secteur du transport maritime et en comparaison de l'échantillon de compagnies maritimes étudié dans le cadre du benchmark.

Le modèle économique proposé par le groupement candidat est donc jugé cohérent et acceptable en l'état.

Conclusion générale critère 2 :

Points forts :

- Niveau de compensation global acceptable ;
- Recettes prévisionnelles par traversée en hausse (+11,4%) en comparaison avec l'offre initiale ;
- Optimisation des charges de combustibles (-18,2%) et d'exploitation (-6,0%) par traversée par rapport à l'offre initiale ;
- Modèle économique optimisé, avec une activité commerciale excédentaire.

Points faibles :

- Les charges d'investissement, et notamment les charges d'affrètement, ont augmenté par rapport à l'offre initial. Cela explique l'augmentation de la compensation d'investissement.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car :

- elle présente un niveau de compensation acceptable au regard de la cible fixée par l'OTC ;
- le modèle économique a été retravaillé et semble désormais pertinent et solide.

1.3. Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise

Le candidat n'a pas apporté de modification dans son offre finale sur ce critère, étant précisé que la proposition du candidat dans son offre initiale était complète et bien développée.

Conclusion critère 3 :

L'offre du candidat permet ainsi de constater un réel engagement de la part de ce dernier.

1.4. Synthèse

		Offre finale – Groupement	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 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

2. Lot n° 2 – Marseille – Bastia

	Dénomination	Structure juridique
Candidat	Corsica Linea	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d'Aiacciu sous le numéro RCS B 815 243 852

2.1. Critère 1 – Valeur technique de l'offre

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

2.1.1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Le candidat n'a pas apporté de modification à l'offre initiale.

Le candidat propose des navires dont les dimensions sont compatibles avec les contraintes portuaires.

L'âge des navires qui seront opérés sur cette desserte permet de disposer de navires moderne.

L'ensemble des navires répondent aux exigences du pavillon et au règlement de la société de classification.

L'architecture énergie / propulsion des navires, à l'exception du A Galeotta qui peut fonctionner au GNL, est identique (carburants : HFO ; deux lignes propulsives). Les navires sont en règle avec les règlements en vigueur à la date de dépôt des offres.

2.1.2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Les caractéristiques techniques (vitesse) et les fréquences et horaires proposés par le candidat sont conformes aux exigences du règlement de consultation.

2.1.3. Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Les caractéristiques techniques et les capacités d'emport des navires proposés par le candidat répondent aux besoins exprimés : capacité d'emport de fret, capacité d'hébergement des chauffeurs, capacité à héberger des passagers sanitaires, nombre minimal de cabines PMR (sauf pour le Paglia Orba qui devra être remplacé par l'un des 5 autres navires potentiellement affectés sur cette desserte si deux cabines PMR devaient être nécessaires sur une desserte).

2.1.4. Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Les caractéristiques techniques des navires permettent d'offrir aux usagers professionnels et particuliers des services à bord complet et de bonne qualité.

Conclusion générale critère 1 :

Les navires présentés par le candidat tant par leur nombre, que par leurs qualités, répondent de manière satisfaisante à l'expression de besoin.

2.2. Critère 2 – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Dans cette partie, les comparaisons sont effectuées sur la durée de la DSP (y compris l'année 2030 en option), avec pour base les offres initiales transmises par les candidats. Cet exercice permet de mettre en évidence les évolutions des offres liées aux phases de négociation.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

2.2.1. Sous-critère 1 : Montant de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 251,1 M€. Ce montant global se décompose annuellement comme explicité dans le tableau ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Moyenne annuelle
Compensation exploitation	3,9	5,6	5,6	7,5	7,6	9,2	5,9	7,5	6,6
Compensation investissement	11,1	11,4	11,3	11,2	11,7	11,5	11,4	11,5	11,4
Compensation carburant	15,3	14,4	13,4	12,8	12,8	13,0	12,7	13,0	13,4
Compensation totale	30,2	31,4	30,3	31,4	32,1	33,7	30,0	32,0	31,4

Ce montant global correspond à une moyenne annuelle de 31,4 M€, soit 14,6 M€ de moins que la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot (-31,7%).

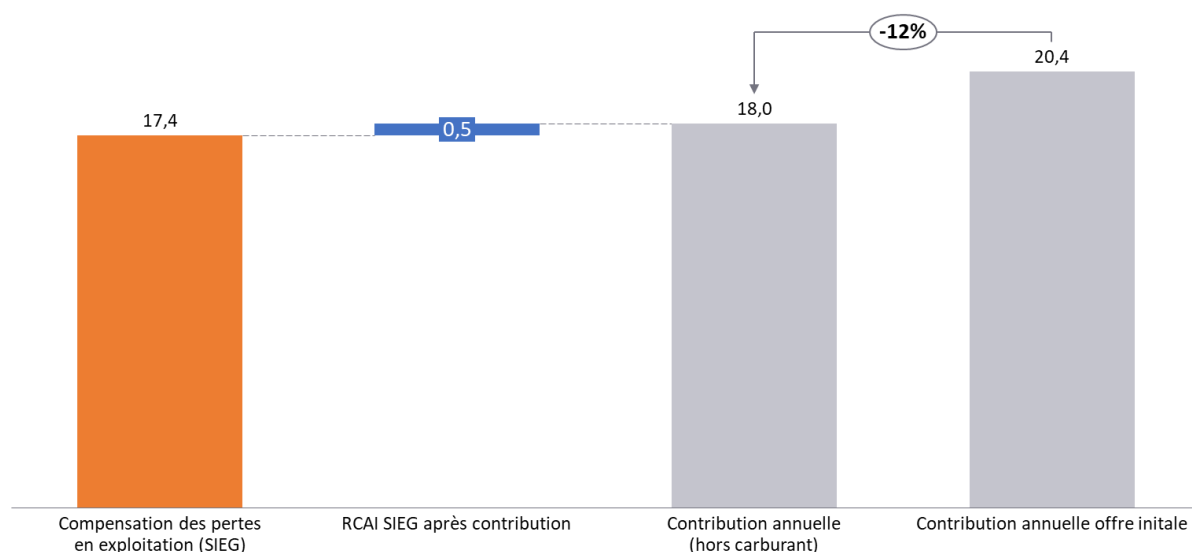
Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot.

En M€	Offre initiale	Moyenne annuelle		
	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%

La baisse de la compensation demandée s'explique par plusieurs facteurs :

- L'application de nouvelles clés de répartition basées sur les volumes dédiés aux services SIEG et commercial, et notamment l'application d'une clé de répartition sur les coûts de carburant, qui étaient totalement imputés sur le périmètre SIEG dans l'offre initiale.
- La prise en compte de nouveaux coûts de carburant et l'évolution de la consommation (voir sous-critère 2).
- Une légère baisse de la compensation d'exploitation en raison de l'augmentation des recettes et de la diminution de certains postes de charge (voir sous-critère 2).
- Une baisse de la compensation d'investissement en raison de changements dans les méthodes de calcul des coûts afférents (voir sous-critère 2).

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 17,4 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,5 M€, soit 2,8% de la compensation (hors carburant) demandée.**

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – Corsica Linea :

La compensation moyenne annuelle demandée par Corsica Linea 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.

Appréciation globale : L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car présentant un niveau de compensation acceptable et cohérent avec la situation économique actuelle (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).

2.2.2. Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'analyse se base sur une comparaison de la structure de recettes et de dépenses présentées par le candidat par rapport à celle qu'il avait proposée dans l'offre initiale.

- I. Le candidat a prévu une légère hausse (+4,0%) de ses recettes par traversée, en raison de tarifs pratiqués plus élevés (fret et passagers non-résidents) et malgré des volumes transportés revus légèrement à la baisse

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de recettes présentée par le candidat (recettes SIEG et commerciales).

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 844	5 849	+0,1%
Nombre de passagers SIEG	29 220	29 245	+0,1%
Recettes par passager SIEG (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG résidents	381 312	352 298	-7,6%
Recettes par passager non SIEG résident (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG non résidents	1 496 028	1 379 947	-7,8%
Recettes par passager non SIEG non résident (en €)	65	67	+3,6%
Nombre de mètres Lineaires de fret tracté (en ml)	1 187 711	1 152 709	-2,9%
Recettes par ml de fret tracté (en €)	35	41	+15,7%
Nombre de mètres Lineaires de fret non tracté (en ml)	6 334 460	6 147 780	-2,9%
Recettes par ml de fret non tracté (en €)	35	41	+15,7%
Nombre d'autos-passagers résidents	190 656	176 149	-7,6%
Recettes par auto-passager résident (en €)	45	45	+0,0%
Nombre d'autos-passagers non résidents	532 699	498 994	-6,3%
Recettes par auto-passager non résident (en €)	80	82	+2,2%
Nombre d'autos-commerces	98 976	96 059	-2,9%
Recettes par auto-commerce (en €)	158	158	+0,0%
Recettes par traversée (en €)	84 650	88 038	+4,0%

Le candidat n'a quasiment pas modifié le nombre de traversées qu'il propose d'effectuer. Les principales variations de la structure de recettes sont :

- Un effet volume : le candidat prévoit un volume transporté global légèrement en baisse en matière de passagers non SIEG résidents (-7,6%), de passagers

non SIEG non résidents (-7,8%), de fret tracté (-2,9%), de fret non tracté (-2,9%), d'autos-passagers résidents (-7,6%) et non résidents (-6,3%) et d'autos-commerce (-2,9%).

- Un effet prix : le candidat a notamment augmenté ses prévisions de recettes par ml de fret roulant tracté (+15,7%) et non tracté (+15,7%), passant le tarif de 35 €/ml à 41 €/ml en moyenne sur la durée du contrat. De plus, il a légèrement revu à la hausse les tarifs pour les passagers non-résidents (+3,6%) et pour les autos-passagers non résidents (+2,2%).

Ces effets conjugués ont pour conséquence une augmentation des prévisions de recettes par traversée de 4,0% sur l'ensemble du contrat.

- II. Les coûts de carburant sur le périmètre global sont en baisse (-25,0%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente les variations constatées dans les coûts de carburant présentés par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 844	5 849	+0,1%
Quantité de combustibles par traversée (en t)	39	41	+3,7%
Coût du combustible par traversée (en €)	35 008	26 241	-25,0%

Les charges de carburant par traversée ont diminué de 25,0% par rapport à l'offre initiale, du fait :

- de l'évolution des cours entre la date de transmission du cahier des charges et la fin des négociations ;
- des perspectives d'évolution des cours à moyen terme ;
- d'un changement dans la structure de la flotte, avec le report de l'acquisition d'un second navire au GNL à une date ultérieure, du fait de l'impact de la crise ukrainienne sur les cours du GNL.

A noter que la proposition du candidat intègre le coût des instruments de couverture.

- III. Les charges d'exploitation sur le périmètre global sont globalement en légère baisse (-1,9%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'exploitation présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 844	5 849	+0,1%
Coût de personnel par traversée (en €)	27 968	26 811	-4,1%

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Frais commerciaux par traversée (en €)	7 178	6 787	-5,4%
Charges de manutention par traversée (en €)	21 637	21 011	-2,9%
Frais de port par traversée (en €)	3 775	3 750	-0,7%
Charges d'approvisionnements par traversée (en €)	2 750	3 099	+12,7%
Frais de structure société délégataire par traversée (en €)	2 244	3 665	+63,3%
Maintenance et entretien par traversée (en €)	11 096	10 543	-5,0%
Autres charges d'exploitation par traversée (en €)	7 145	6 511	-8,9%
Charges par traversée (en €)	83 793	82 176	-1,9%

Les principales variations de la structure des charges d'exploitation présentée par le candidat sont :

- Une baisse des coûts de personnel (-4,1% par traversée) ;
- Une baisse des frais commerciaux par traversée (-5,4%), liée aux effets volumes constatés sur les recettes (voir plus haut) ;
- Une légère baisse des charges de manutention par traversée (-2,9%), liée à la baisse des volumes de fret traités (voir plus haut) ;
- Une augmentation des approvisionnements (+12,7%), et surtout des frais de structure de la société (+63,3%) ;
- Une baisse des charges de maintenance et d'entretien (-5,0%) ainsi que du reste des charges d'exploitation prévues (-8,9%).

Ces effets conjugués ont pour conséquence une légère diminution des prévisions de charges d'exploitation par traversée de 1,9% sur l'ensemble du contrat.

IV. Les charges d'investissement prévues sur le périmètre global sont en forte baisse (-31,8%) en raison de coûts d'affrètement abaissés (-33,5%)

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'investissement (coûts de mise à disposition et charges d'affrètement) présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	5 844	5 849	+0,1%
Coûts de mise à disposition par traversée	1 204	1 531	+27,1%
Charges d'affrètement par traversée	31 097	20 665	-33,5%

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Charges d'investissement par traversée (en €)	32 301	22 195	-31,3%

Deux variations sont constatées :

- D'une part, les coûts de mise à disposition par traversée augmentent (+27,1%), en raison de l'adoption d'une nouvelle méthode de calcul de ces coûts basée sur les charges d'amortissement réelles supportées par la compagnie. Cette augmentation reste assez faible en valeur absolue, l'essentiel des navires utilisés par le candidat sur ce lot étant affrétés ;
- D'autre part, les charges d'affrètement par traversée baissent de 33,5%.

Ces effets conjugués ont pour conséquence une diminution des prévisions de charges d'investissement par traversée de 31,3% sur l'ensemble du contrat.

- V. L'équilibre économique global est nettement amélioré, et le bénéfice sur le périmètre SIEG reste mesuré (0,8%)

Le tableau suivant résume l'équilibre économique présenté par le candidat et découlant des diverses variations explicitées ci-dessus.

Sur 2023-2030, en M€	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
RCAI SIEG (avant compensation)	(158,9)	(139,3)	-12,3%
Compensation (hors carburant)	163,2	143,7	-12,0%
RCAI SIEG (après compensation)	4,3	4,4	+1,3%
RCAI commercial	(24,9)	(2,3)	-90,7%
RCAI global	(20,6)	2,1	-110,1%
Contrôle du niveau du bénéfice (RCAI SIEG/CA SIEG)	0,7%	0,8%	+16,9%

Le RCAI SIEG sur l'ensemble de la DSP est stable par rapport à l'offre initiale. Le ratio de bénéfice est de 0,8% (contre 0,7% dans l'offre initiale). Le benchmark réalisé sur un échantillon de compagnies exerçant des activités de transport maritime en Europe fait apparaître un ratio moyen de 7,0% (échantillon proposé par la Commission) ou 7,8% (échantillon élargi de compagnies maritimes européennes. Ainsi, l'offre présentée par le candidat présente un ratio RCAI/CA jugé raisonnable en comparaison.

Le résultat commercial, qui était fortement déficitaire dans l'offre initiale (-24,9 M€ sur la durée du contrat), reste très légèrement déficitaire à hauteur de 2,3 M€ sur la durée totale du contrat.

Il en découle un RCAI global sur l'ensemble de la durée de la DSP de 2,1 M€.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 :

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 en l'état.

Le calcul du bénéfice fait apparaître un ratio RCAI SIEG / CA SIEG de 0,8%, acceptable au regard des pratiques du secteur du transport maritime et en comparaison de l'échantillon de compagnies maritimes étudié dans le cadre du benchmark.

Le modèle économique proposé par le groupement candidat est donc jugé cohérent et acceptable en l'état.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, malgré le caractère légèrement déficitaire de l'activité commerciale.

Conclusion générale critère 2 –Corsica Linea :

Points forts :

- Niveau de compensation global acceptable ;
- Recettes prévisionnelles par traversée en légère hausse (+4,0%) en comparaison avec l'offre initiale ;
- Optimisation des charges de combustibles (-25,0%), d'exploitation (-1,9%) et d'investissement (-31,3%) par traversée par rapport à l'offre initiale ;
- Modèle économique optimisé par rapport à l'offre initiale.

Points faibles :

- L'activité commerciale reste légèrement déficitaire sur la durée totale de la DSP ;
- L'optimisation des coûts d'exploitation par rapport à l'offre initiale (-1,9%) reste faible.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car :

- elle présente un niveau de compensation acceptable au regard de la cible fixée par l'OTC ;
- même si l'activité commerciale est légèrement déficitaire, le modèle économique a été retravaillé et semble désormais davantage pertinent.

2.3. Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise

Le candidat n'a pas apporté de modification dans son offre finale sur ce critère, étant précisé que la proposition du candidat dans son offre initiale était complète et bien développée, le candidat présentant 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.

Conclusion critère 3 :

L'offre du candidat permet ainsi de constater un réel engagement de la part de ce dernier.

2.4. Synthèse

		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	13

		avec la situation économique actuelle (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

3. Lot n° 3 – Marseille – Porti-vechju

	Dénomination	Structure juridique
Candidat	Corsica Linea	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d'Aiacciu sous le numéro RCS B 815 243 852
Candidat	La Méridionale	SA à CA au capital de 1.980.000 € immatriculée sous le numéro 057 801 730 RCS Marseille

3.1. Candidat 1 – Corsica Linea

3.1.1. Critère 1 – Valeur technique de l'offre

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1.1.1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Les évolutions de l'offre du candidat portent sur l'affectation des navires à la desserte.

Le candidat propose des navires dont les dimensions sont compatibles avec les contraintes portuaires.

L'âge des navires qui seront opérés sur cette desserte permet de disposer de navires moderne, à l'exception du Méditerranée qui a passé l'âge de 30 ans. En effet, le candidat affecte le Méditerranée une partie de l'année sur la desserte et ce navire, du fait de son âge, et de son système propulsif, présente des caractéristiques inférieures à celles des navires plus récents initialement présentés par le candidat.

L'ensemble des navires répondent aux exigences du pavillon et au règlement de la société de classification.

L'architecture énergie / propulsion des navires est identique (carburants : HFO ; deux lignes propulsives). Les navires sont en règle avec les règlements en vigueur à la date de dépôt des offres.

1.1.2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Les caractéristiques techniques (vitesse) et les fréquences et horaires proposés par le candidat sont conformes aux exigences du règlement de consultation.

1.1.3. Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

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 qu'elles sont imposées par l'annexe 1.

1.1.4. Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Les caractéristiques techniques des navires permettent d'offrir aux usagers professionnels et particuliers des services à bord complet et de bonne qualité.

Conclusion générale critère 1 :

L'ensemble des navires présentés par le candidat tant par leur nombre, que par leurs qualités, ne répondent pas tous de manière satisfaisante à l'expression de besoin pour ce qui concerne l'adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers.

1.1.5. Critère 2 – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Dans cette partie, les comparaisons sont effectuées sur la durée de la DSP (y compris l'année 2030 en option), avec pour base les offres initiales transmises par les

candidats. Cet exercice permet de mettre en évidence les évolutions des offres liées aux phases de négociation.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

1.1.6. Sous-critère 1 : Montant de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 151,6 M€. Ce montant global se décompose annuellement comme explicité dans le tableau ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Moyenne annuelle
Compensation exploitation	10,1	9,8	9,7	10,4	9,8	9,2	9,5	9,6	9,8
Compensation investissement	2,7	2,7	2,4	2,8	2,3	2,0	1,7	2,0	2,3
Compensation carburant	6,7	6,6	6,1	6,5	6,5	7,1	8,3	7,1	6,9
Compensation totale	19,5	19,0	18,2	19,7	18,6	18,3	19,5	18,7	19,0

Ce montant global correspond à une moyenne annuelle de 19,0 M€, soit 5,3 M€ de moins que la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot (-21,9%).

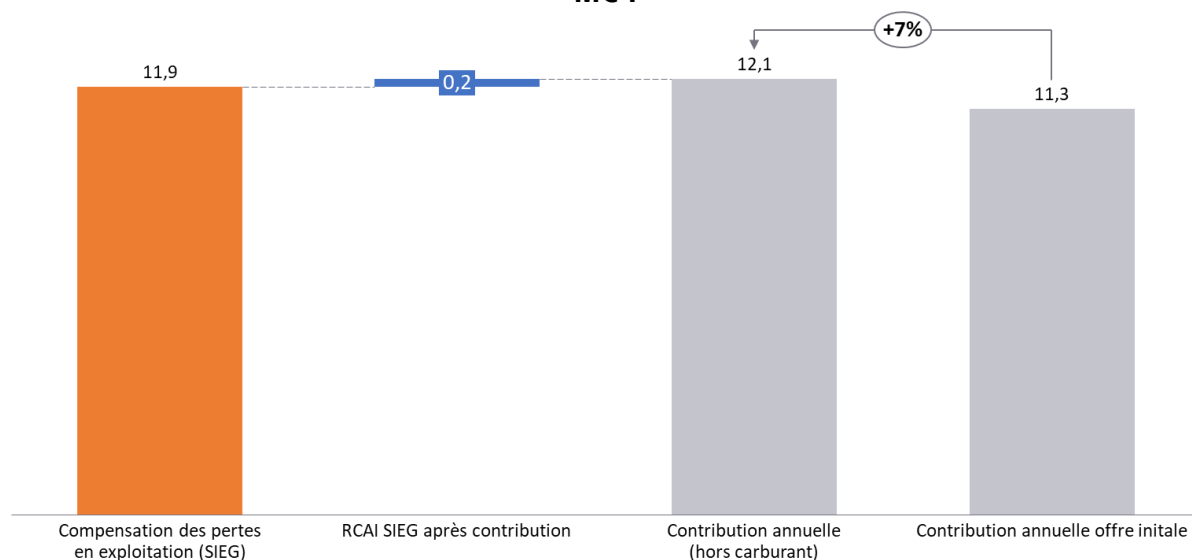
Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot.

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 baisse de la compensation demandée s'explique par plusieurs facteurs :

- L'application de nouvelles clés de répartition basées sur les volumes dédiés aux services SIEG et commercial, et notamment l'application d'une clé de répartition sur les coûts de carburant, qui étaient totalement imputés sur le périmètre SIEG dans l'offre initiale.
- La prise en compte de nouveaux coûts de carburant et l'évolution de la consommation (voir sous-critère 2).
- Des composantes d'exploitation et d'investissement en hausse en raison notamment de l'application des nouvelles clés de répartition plus élevées que précédemment. Il convient de noter que cette hausse est largement compensée par la baisse de la composante liée au carburant.

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 11,9 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,2 M€, soit 1,7% de la compensation (hors carburant) demandée.**

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – Corsica Linea :

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.

De plus, la baisse provient principalement de l'application des nouveaux tarifs de carburant et non d'un réel effort du candidat.

L'offre du candidat est jugée moyennement satisfaisante, car présentant un niveau de compensation relativement élevé malgré la situation économique actuelle (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).

1.1.7. Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'analyse se base sur une comparaison de la structure de recettes et de dépenses présentées par le candidat par rapport à celle qu'il avait proposée dans l'offre initiale.

- I. Le candidat a prévu une hausse (+5,4%) de ses recettes par traversée, en raison de tarifs pratiqués plus élevés sur le fret

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de recettes présentée par le candidat (recettes SIEG et commerciales).

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Nombre de passagers SIEG	2 504	2 504	+0,0%
Recettes par passager SIEG (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG résidents	159 288	159 299	+0,0%
Recettes par passager non SIEG résident (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG non résidents	637 152	637 196	+0,0%
Recettes par passager non SIEG non résident (en €)	70	70	-0,1%
Nombre de mètres Lineaires de fret tracté (en ml)	267 214	267 214	+0,0%
Recettes par ml de fret tracté (en €)	35	41	+15,7%
Nombre de mètres Lineaires de fret non tracté (en ml)	1 336 069	1 336 069	+0,0%
Recettes par ml de fret non tracté (en €)	35	41	+15,7%
Nombre d'autos-passagers résidents	79 644	79 650	+0,0%

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Recettes par auto-passager résident (en €)	45	45	+0,0%
Nombre d'autos-passagers non résidents	318 576	318 598	+0,0%
Recettes par auto-passager non résident (en €)	83	83	+0,0%
Nombre d'autos-commerces	44 536	44 536	+0,0%
Recettes par auto-commerce (en €)	158	158	+0,0%
Recettes par traversée (en €)	65 547	69 055	+5,4%

Le candidat n'a pas modifié le nombre de traversées qu'il propose d'effectuer. Les seules variations de la structure de recettes consistent en un effet prix : le candidat a augmenté ses prévisions de recettes par ml de fret tracté et non tracté (+15,7%), passant le tarif de 35 €/ml à 41 €/ml en moyenne sur la durée du contrat. Ces variations ont pour conséquence une augmentation des prévisions de recettes par traversée de 5,4% sur l'ensemble du contrat.

- II. Les coûts de carburant sur le périmètre global sont en baisse (-24,7%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente les variations constatées dans les coûts de carburant présentés par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Quantité de combustibles par traversée (en t)	56	55	-2,5%
Coût du combustible par traversée (en €)	41 608	31 349	-24,7%

Les charges de carburant par traversée ont diminué de 24,7% par rapport à l'offre initiale, du fait :

- de l'évolution des cours entre la date de transmission du cahier des charges et la fin des négociations ;
- des perspectives d'évolution des cours à moyen terme ;
- d'une baisse de la consommation liée à une baisse de la vitesse moyenne (allongement de la traversée de 30 min).

A noter que la proposition du candidat intègre le coût des instruments de couverture.

- III. Les charges d'exploitation sur le périmètre global sont globalement en légère baisse (-3,2%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'exploitation présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Coût de personnel par traversée (en €)	29 892	28 683	-4,0%
Frais commerciaux par traversée (en €)	6 204	6 204	+0,0%
Charges de manutention par traversée (en €)	15 296	15 296	+0,0%
Frais de port par traversée (en €)	5 584	5 584	-0,0%
Charges d'approvisionnements par traversée (en €)	3 454	3 454	+0,0%
Frais de structure société délégataire par traversée (en €)	3 995	3 637	-8,9%
Maintenance et entretien par traversée (en €)	14 334	13 398	-6,5%
Autres charges d'exploitation par traversée (en €)	7 739	7 462	-3,6%
Charges par traversée (en €)	86 497	83 719	-3,2%

Les principales variations de la structure des charges d'exploitation présentée par le candidat sont :

- Une baisse des coûts de personnel (-4,0% par traversée) ;
- Une baisse des frais de structure de la société (-8,9%) ;
- Une baisse des charges de maintenance et d'entretien (-6,5%) ainsi que du reste des charges d'exploitation prévues (-3,6%).

Ces effets conjugués ont pour conséquence une légère diminution des prévisions de charges d'exploitation par traversée de 3,2% sur l'ensemble du contrat.

- IV. Les charges d'investissement prévues sur le périmètre global sont en hausse (+14,4%) en raison de l'application d'une nouvelle méthode de calcul des coûts de mise à disposition

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'investissement (coûts de mise à disposition et charges d'affrètement) présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Coûts de mise à disposition par traversée	8 911	7 560	-15,2%
Charges d'affrètement par traversée	397	3 091	+677,8%

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Charges d'investissement par traversée (en €)	9 309	10 651	+14,4%

On constate une hausse des prévisions de charges d'investissement par traversée de 14,4% sur l'ensemble du contrat, qui se décompose en 2 effets majeurs :

- En raison de l'application de la nouvelle méthode de calcul des coûts de mise à disposition basée sur les charges d'amortissement réellement supportées par les compagnies, ces coûts diminuent de 15,2% ;
- Les charges d'affrètement sont en très forte hausse de +677,8% par rapport à l'offre initiale.

V. L'équilibre économique global est nettement amélioré, et le bénéfice sur le périmètre SIEG reste mesuré (0,8%)

Le tableau suivant résume l'équilibre économique présenté par le candidat et découlant des diverses variations explicitées ci-dessus.

Sur 2023-2030, en M€	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
RCAI SIEG (avant compensation)	(84,7)	(94,9)	+12,1%
Compensation (hors carburant)	90,0	96,7	+7,4%
RCAI SIEG (après compensation)	5,3	1,8	-66,7%
RCAI commercial	9,0	8,0	-10,7%
RCAI global	14,2	9,8	-31,4%
Contrôle du bénéfice raisonnable (RCAI SIEG/CA SIEG)	2,1%	0,8%	-61,5%

Le RCAI SIEG sur l'ensemble de la DSP est en forte baisse (-66,7%) et s'établit désormais à 1,8 M€. Le ratio de bénéfice est de 0,8% (contre 2,1% dans l'offre initiale). Le benchmark réalisé sur un échantillon de compagnies exerçant des activités de transport maritime en Europe fait apparaître un ratio moyen de 7,0% (échantillon proposé par la Commission) ou 7,8% (échantillon élargi de compagnies maritimes européennes). Ainsi, l'offre présentée par le candidat présente un ratio RCAI/CA jugé raisonnable en comparaison.

Le résultat commercial est en légère baisse (-10,7%) mais toujours excédentaire (8,0 M€).

Il en découle un RCAI global sur l'ensemble de la durée de la DSP de 9,8 M€.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 :

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. 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.

La principale baisse provient ainsi de l'application des nouveaux cours de carburant ainsi que de l'augmentation des tarifs du fret, et non d'un réel effort de la part du candidat.

Le calcul du bénéfice fait apparaître un ratio RCAI SIEG / CA SIEG de 0,8%, acceptable au regard des pratiques du secteur du transport maritime et en comparaison de l'échantillon de compagnies maritimes étudié dans le cadre du benchmark.

Le modèle économique proposé par le groupement candidat est jugé cohérent mais insuffisamment optimisé en l'état.

L'offre du candidat est jugée moyennement satisfaisante.

Conclusion générale critère 2 –Corsica Linea :

Points forts :

- Niveau de compensation globale en baisse (-21,9%) par rapport à l'offre initiale ;
- Recettes prévisionnelles en légère hausse (+5,4%) en comparaison avec l'offre initiale ;
- Optimisation des charges de combustibles (-24,7%) et d'exploitation (-3,2%) par rapport à l'offre initiale ;
- Bénéfice sur la partie SIEG fortement réduit par rapport à l'offre initiale.

Points faibles :

- Hausse des charges d'investissement par rapport à l'offre initiale (+14,4%), en plus d'une optimisation très faible des charges d'exploitation ;
- Niveau de compensation globale toujours au-dessus de la cible fixée par l'OTC.

L'offre du candidat est jugée peu satisfaisante, car, malgré un modèle économique pertinent :

- elle présente un niveau de compensation toujours trop élevé ;
- le candidat a consenti trop peu d'efforts sur son modèle économique pour baisser suffisamment le montant de compensation demandé.

1.1.8. Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise

Le candidat n'a pas apporté de modification dans son offre finale sur ce critère, étant précisé que la proposition du candidat dans son offre initiale était complète et bien développée, le candidat présentant 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.

Conclusion critère 3 :

L'offre du candidat permet ainsi de constater un réel engagement de la part de ce dernier.

1.2. Candidat 2 – La Méridionale

1.2.1. Critère 1 – Valeur technique de l'offre

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1.1.1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Le candidat n'a pas apporté de modification à l'offre initiale.

Le candidat propose des navires dont les dimensions sont compatibles avec les contraintes portuaires.

L'âge des navires qui seront opérés sur cette desserte permet de disposer de navires moderne.

L'ensemble des navires répondent aux exigences du pavillon et au règlement de la société de classification.

L'architecture énergie / propulsion des navires est identique (carburants : HFO ; deux lignes propulsives). Les navires sont en règle avec les règlements en vigueur à la date de dépôt des offres.

1.1.2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Les caractéristiques techniques (vitesse) et les fréquences et horaires proposés par le candidat sont conformes aux exigences du règlement de consultation.

1.1.3. Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Les caractéristiques techniques et les capacités d'emport des navires proposés par le candidat répondent aux besoins exprimés : capacité d'emport de fret, capacité d'hébergement des chauffeurs, capacité à héberger des passagers sanitaires, nombre minimal de cabines PMR.

1.1.4. Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Les caractéristiques techniques des navires permettent d'offrir aux usagers professionnels et particuliers des services à bord complet et de bonne qualité.

Conclusion générale critère 1 :

Les navires présentés par le candidat tant par leur nombre, que par leurs qualités, répondent de manière satisfaisante à l'expression de besoin.

1.1.5. Critère 2 – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Dans cette partie, les comparaisons sont effectuées sur la durée de la DSP (y compris l'année 2030 en option), avec pour base les offres initiales transmises par les candidats. Cet exercice permet de mettre en évidence les évolutions des offres liées aux phases de négociation.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

1.1.6. Sous-critère 1 : Montant de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 132,2 M€. Ce montant global se décompose annuellement comme explicité dans le tableau ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Moyenne annuelle
Compensation exploitation	9,6	9,3	11,0	9,2	8,9	10,5	8,6	8,4	9,5
Compensation investissement	0,6	0,4	0,8	0,9	0,8	0,7	0,6	0,6	0,7

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Moyenne annuelle
Compensation carburant	7,5	7,2	6,5	6,0	5,9	6,0	6,0	6,0	6,4
Compensation totale	17,8	16,9	18,3	16,1	15,7	17,3	15,1	15,0	16,5

Ce montant global correspond à une moyenne annuelle de 16,5 M€, soit 6,1 M€ de moins que la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot (-27,1%).

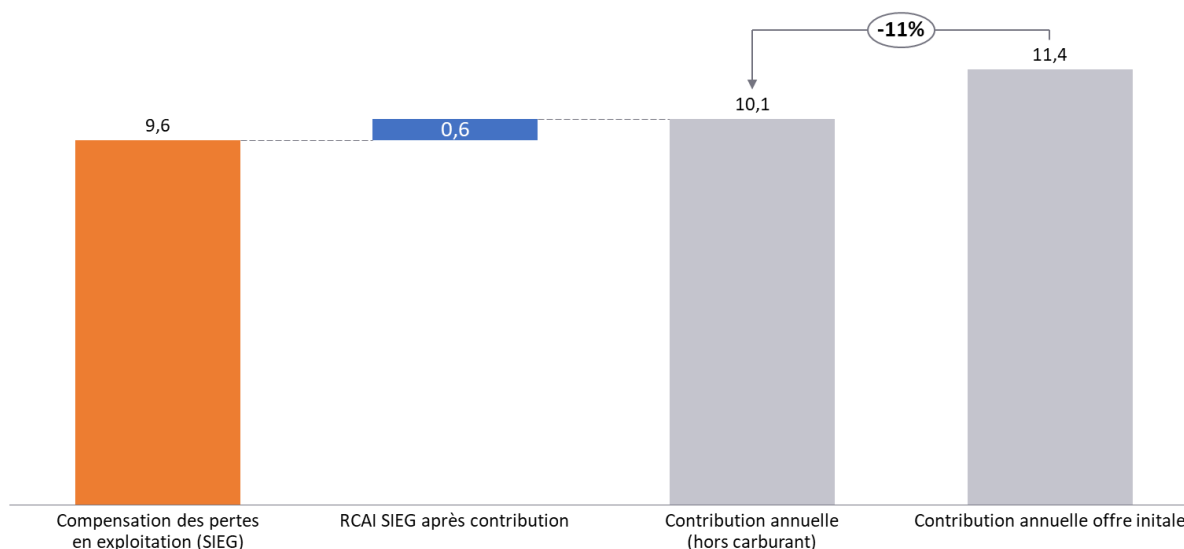
Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot.

En M€	Offre initiale	Moyenne annuelle		
	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%

La baisse de la compensation demandée s'explique par plusieurs facteurs :

- L'application de nouvelles clés de répartition basées sur les volumes dédiés aux services SIEG et commercial, et notamment l'application d'une clé de répartition sur les coûts de carburant, qui étaient totalement imputés sur le périmètre SIEG dans l'offre initiale.
- La prise en compte de nouveaux coûts de carburant et l'évolution de la consommation (voir sous-critère 2).
- Une légère baisse de la compensation d'exploitation en raison de l'augmentation des recettes et de la diminution de certains postes de charge (voir sous-critère 2).
- Une baisse de la compensation d'investissement en raison de changements dans les méthodes de calcul des coûts afférents (voir sous-critère 2).

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 9,6 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,6 M€, soit 5,9% de la compensation (hors carburant) demandée.**

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – La Méridionale :

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.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car présentant un niveau de compensation acceptable et cohérent avec la situation économique actuelle (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).

1.1.7. Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'analyse se base sur une comparaison de la structure de recettes et de dépenses présentées par le candidat par rapport à celle qu'il avait proposée dans l'offre initiale.

- I. Le candidat a prévu une hausse significative (+14,8%) de ses recettes par traversée, en raison d'effets volume (passagers et autos-passagers non

résidents, fret non tracté) et prix (passagers et autos-passagers non résidents, fret et autos-commerce)

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de recettes présentée par le candidat (recettes SIEG et commerciales).

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Nombre de passagers SIEG	2 504	2 504	+0,0%
Recettes par passager SIEG (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG résidents	71 504	71 504	+0,0%
Recettes par passager non SIEG résident (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG non résidents	615 440	653 352	+6,2%
Recettes par passager non SIEG non résident (en €)	66	74	+12,7%
Nombre de mètres Lineaires de fret tracté (en ml)	305 200	305 200	+0,0%
Recettes par ml de fret tracté (en €)	36	41	+14,1%
Nombre de mètres Lineaires de fret non tracté (en ml)	1 528 800	1 593 120	+4,2%
Recettes par ml de fret non tracté (en €)	36	41	+14,1%
Nombre d'autos-passagers résidents	26 040	26 040	+0,0%
Recettes par auto-passager résident (en €)	45	45	+0,0%
Nombre d'autos-passagers non résidents	250 464	264 864	+5,7%
Recettes par auto-passager non résident (en €)	67	68	+2,1%
Nombre d'autos-commerces	40 800	40 800	+0,0%
Recettes par auto-commerce (en €)	158	160	+1,6%
Recettes par traversée (en €)	59 138	67 882	+14,8%

Le candidat n'a pas modifié le nombre de traversées qu'il propose d'effectuer. Les principales variations de la structure de recettes sont :

- Un effet volume : le candidat prévoit un volume transporté global légèrement en hausse en matière de passagers non SIEG non résidents (+6,2%), de fret non tracté (-4,2%) et d'autos-passagers non résidents (+5,7%) ;

- Un effet prix : le candidat a notamment augmenté ses prévisions de recettes par passager non SIEG non résident (+12,7%), par ml de fret roulant tracté (+14,1%) et non tracté (+14,1%), passant le tarif de 35 €/ml à 41 €/ml en moyenne sur la durée du contrat. De plus, il a légèrement revu à la hausse les tarifs pour les autos-passagers non-résidents (+2,1%) et pour les autos-commerce (+1,6%).

Ces effets conjugués ont pour conséquence une augmentation des prévisions de recettes par traversée de 14,8% sur l'ensemble du contrat.

- II. Les coûts de carburant sur le périmètre global sont en baisse (-21,6%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente les variations constatées dans les coûts de carburant présentés par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Quantité de combustibles par traversée (en t)	49	48	-2,5%
Coût du combustible par traversée (en K€)	35 867	28 132	-21,6%

Les charges de carburant par traversée ont diminué de 21,6% par rapport à l'offre initiale, du fait :

- de l'évolution des cours entre la date de transmission du cahier des charges et la fin des négociations ;
- des perspectives d'évolution des cours à moyen terme ;
- d'une baisse de la consommation liée à une baisse de la vitesse moyenne (allongement de la traversée de 30 min).

A noter que la proposition du candidat intègre le coût des instruments de couverture.

- III. Les charges d'exploitation sur le périmètre global sont globalement en hausse (+6,3%) par rapport à l'offre initiale, même si cette hausse reste inférieure à la hausse constatée sur les recettes (voir plus haut)

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'exploitation présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Coût de personnel par traversée (en €)	27 455	27 458	+0,0%
Frais commerciaux par traversée (en €)	5 515	5 773	+4,7%

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Charges de manutention par traversée (en €)	15 463	15 977	+3,3%
Frais de port par traversée (en €)	5 020	5 020	+0,0%
Charges d'approvisionnements par traversée (en €)	3 506	3 303	-5,8%
Frais de structure société délégataire par traversée (en €)	1 936	1 936	+0,0%
Maintenance et entretien par traversée (en €)	11 817	16 106	+36,3%
Autres charges d'exploitation par traversée (en €)	9 557	9 786	+2,4%
Charges par traversée (en €)	80 270	85 359	+6,3%

Les principales variations de la structure des charges d'exploitation présentée par le candidat sont :

- Une hausse des frais commerciaux par traversée (+4,7%), cohérente avec les effets volumes constatés sur les recettes (voir plus haut) ;
- Une légère hausse des charges de manutention par traversée (+3,3%), liée à la légère hausse des volumes de fret traités (voir plus haut) ;
- Une baisse des approvisionnements (-5,8%) ;
- Une hausse importante des charges de maintenance et d'entretien (+36,3%).

Ces effets conjugués ont pour conséquence une augmentation des prévisions de charges d'exploitation par traversée de 6,3% sur l'ensemble du contrat.

- IV. Les charges d'investissement prévues sur le périmètre global sont en très forte baisse (-75,3%) en raison l'application d'une nouvelle méthode de calcul des coûts de mise à disposition

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'investissement (coûts de mise à disposition et charges d'affrètement) présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Coûts de mise à disposition par traversée	12 286	3 029	-75,3%
Charges d'affrètement par traversée	-	-	-
Charges d'investissement par traversée (en €)	12 286	3 029	-75,3%

Les coûts de mise à disposition par traversée baissent fortement (-75,3%), en raison de l'adoption d'une nouvelle méthode de calcul de ces coûts basée sur les charges d'amortissement réelles supportées par la compagnie. Cette augmentation reste assez

faible en valeur absolue, l'essentiel des navires utilisés par le candidat sur ce lot étant affrétés ;

L'ensemble des navires proposés sur ce lot par le candidat étant mis à disposition, cet effet a pour conséquence une diminution des prévisions de charges d'investissement par traversée de 75,3% sur l'ensemble du contrat.

- V. L'équilibre économique global est nettement amélioré, et le bénéfice sur le périmètre SIEG reste mesuré (2,1%)

Le tableau suivant résume l'équilibre économique présenté par le candidat et découlant des diverses variations explicitées ci-dessus.

Sur 2023-2030, en M€	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
RCAI SIEG (avant compensation)	(86,2)	(76,6)	-11,1%
Compensation (hors carburant)	91,5	81,1	-11,3%
RCAI SIEG (après compensation)	5,3	4,5	-15,9%
RCAI commercial	2,5	5,9	+137,8%
RCAI global	7,8	10,4	+32,9%
Contrôle du niveau du bénéfice (RCAI SIEG/CA SIEG)	2,2%	2,1%	-1,0%

Le RCAI SIEG sur l'ensemble de la DSP est en baisse (-15,9%) par rapport à l'offre initiale, et s'établit désormais à 4,5 M€. Le ratio de bénéfice est de 2,1% (contre 2,2% dans l'offre initiale). Le benchmark réalisé sur un échantillon de compagnies exerçant des activités de transport maritime en Europe fait apparaître un ratio moyen de 7,0% (échantillon proposé par la Commission) ou 7,8% (échantillon élargi de compagnies maritimes européennes). Ainsi, l'offre présentée par le candidat présente un ratio RCAI/CA jugé raisonnable en comparaison.

Le résultat commercial est excédentaire à hauteur de 5,9 M€ sur la durée totale du contrat.

Il en découle un RCAI global sur l'ensemble de la durée de la DSP de 10,4 M€.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 :

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 amélioré sur la partie commerciale.

Le calcul du bénéfice fait apparaître un ratio RCAI SIEG / CA SIEG de 2,1%, relativement élevé par rapport aux offres sur les autres lots mais qui reste acceptable au regard des pratiques du secteur du transport maritime et en

comparaison de l'échantillon de compagnies maritimes étudié dans le cadre du benchmark.

Le modèle économique proposé par le groupement candidat est donc jugé cohérent et acceptable en l'état.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante.

Conclusion générale critère 2 –La Méridionale :

Points forts :

- Niveau de compensation global acceptable ;
- Recettes prévisionnelles par traversée en hausse (+14,8%) en comparaison avec l'offre initiale ;
- Optimisation des charges de combustibles (-21,6%) et d'investissement (-75,3%) par traversée par rapport à l'offre initiale ;
- Modèle économique optimisé, avec une activité commerciale excédentaire ;
- Légère baisse du RCAI SIEG signalant un effort consenti par le candidat.

Points faibles :

- Hausse des charges d'exploitation par traversée (+6,3%) par rapport à l'offre initiale, même si cette hausse reste cohérente avec le surplus d'activité prévu par le candidat ;
- Ratio RCAI SIEG / CA SIEG relativement élevé par rapport aux autres offres mais en phase avec les ratios observés dans le secteur du transport maritime.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car, avec un niveau de RCAI global positif de 10,4 M€ :

- elle présente un niveau de compensation acceptable au regard de la cible fixée par l'OTC ;
- le modèle économique a été retravaillé et semble désormais pertinent et optimisé.

1.1.8. Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise

Le candidat n'a pas apporté de modification dans son offre finale sur ce critère, étant précisé que la proposition du candidat dans son offre initiale était complète et bien développée, le candidat présentant 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.

Conclusion critère 3 :

L'offre du candidat permet ainsi de constater un réel engagement de la part de ce dernier.

1.2. Synthèse

		Offre finale – Corsica Linea	Note attribuée à Corsica Linea	Offre finale – La Mériidionale	Note attribuée à La Mériidionale
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 son âge, et de son système propulsif, présente des caractéristiques inférieures à celles des navires plus récents initialement présentés par le candidat.	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 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	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

		plus chargées en fret.			
	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 qu'elles sont imposées par l'annexe 1.	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
	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	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	10

		volumes transportés et de tarifs (sur le fret) ont permis de diminuer significativement la compensation annuelle demandée, celle-ci reste jugée élevée.		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).	
	Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat (10 %)	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. 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	4	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 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.	7,5

		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			57/100		82,5/100

2. Lot n° 4 – Marseille – Prupia

	Dénomination	Structure juridique
Candidat	Corsica Linea	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d'Aiacciu sous le numéro RCS B 815 243 852
Candidat	La Méridionale	SA à CA au capital de 1.980.000 € immatriculée sous le numéro 057 801 730 RCS Marseille

2.1. Candidat 1 – Corsica Linea

2.1.1. Critère 1 – Valeur technique de l'offre

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**

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

1.1.1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Les évolutions de l'offre du candidat portent sur l'affectation des navires à la desserte.

Le candidat propose des navires dont les dimensions sont compatibles avec les contraintes portuaires.

L'âge des navires qui seront opérés sur cette desserte permet de disposer de navires moderne.

L'ensemble des navires répondent aux exigences du pavillon et au règlement de la société de classification.

L'architecture énergie / propulsion des navires est identique (carburants : HFO ; deux lignes propulsives). Les navires sont en règle avec les règlements en vigueur à la date de dépôt des offres.

1.1.2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Les caractéristiques techniques (vitesse) et les fréquences et horaires proposés par le candidat sont conformes aux exigences du règlement de consultation.

1.1.3. Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Les caractéristiques techniques et les capacités d'emport des navires proposés par le candidat répondent aux besoins exprimés : capacité d'emport de fret, capacité d'hébergement des chauffeurs, capacité à héberger des passagers sanitaires, nombre minimal de cabines PMR (sauf pour le Paglia Orba qui devra être remplacé par l'un des 2 autres navires potentiellement affectés sur cette desserte si deux cabines PMR devaient être nécessaires sur une desserte).

1.1.4. Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Les caractéristiques techniques des navires permettent d'offrir aux usagers professionnels et particuliers des services à bord complet et de bonne qualité.

Conclusion générale critère 1 :

L'ensemble des navires présentés par le candidat tant par leur nombre, que par leurs qualités, répondent de manière satisfaisante à l'expression de besoin.

2.1.2. Critère 2 – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Dans cette partie, les comparaisons sont effectuées sur la durée de la DSP (y compris l'année 2030 en option), avec pour base les offres initiales transmises par les candidats. Cet exercice permet de mettre en évidence les évolutions des offres liées aux phases de négociation.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

2.1.3. Sous-critère 1 : Montant de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 122,6 M€. Ce montant global se décompose annuellement comme explicité dans le tableau ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Moyenne annuelle
Compensation exploitation	4,9	5,9	6,2	5,5	5,3	7,2	7,1	6,3	6,1
Compensation investissement	5,4	3,5	4,4	4,2	4,5	1,9	2,0	1,9	3,5
Compensation carburant	6,4	5,7	5,6	5,7	5,7	5,7	5,9	5,7	5,8
Compensation totale	16,6	15,1	16,3	15,4	15,5	14,8	15,0	13,9	15,3

Ce montant global correspond à une moyenne annuelle de 15,3 M€, soit 2,9 M€ de moins que la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot (-16,0%).

Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot.

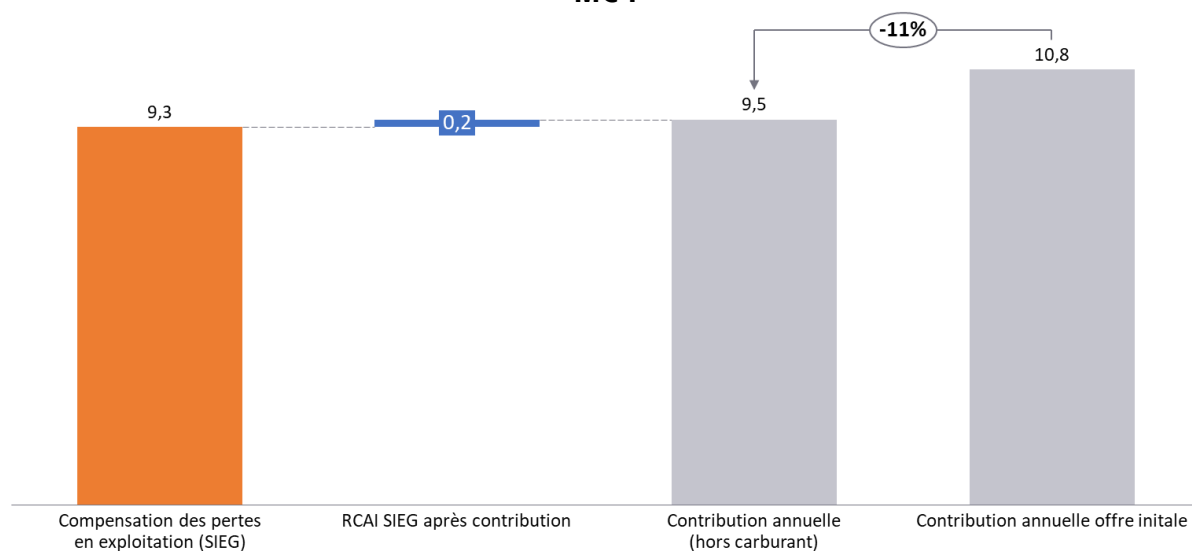
En M€	Offre initiale	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	7,9	6,1	-1,8	-23,1%
Compensation investissement	2,9	3,5	+0,6	+20,0%
Compensation carburant	7,5	5,8	-1,7	-22,4%

En M€	Offre initiale	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation totale	18,2	15,3	-2,9	-16,0%

La baisse de la compensation demandée s'explique par plusieurs facteurs :

- L'application de nouvelles clés de répartition basées sur les volumes dédiés aux services SIEG et commercial, et notamment l'application d'une clé de répartition sur les coûts de carburant, qui étaient totalement imputés sur le périmètre SIEG dans l'offre initiale.
- La prise en compte de nouveaux coûts de carburant et l'évolution de la consommation (voir sous-critère 2).
- Une baisse de la compensation d'exploitation en raison de l'augmentation des recettes et de la diminution de certains postes de charge (voir sous-critère 2).
- Une hausse de la compensation d'investissement en raison de modifications du plan de flotte.

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 9,3 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,2 M€, soit 2,1% de la compensation (hors carburant) demandée.**

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – Corsica Linea :

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.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car présentant un niveau de compensation acceptable et cohérent avec la situation économique actuelle (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).

2.1.4. Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'analyse se base sur une comparaison de la structure de recettes et de dépenses présentées par le candidat par rapport à celle qu'il avait proposée dans l'offre initiale.

- I. Le candidat a prévu une légère baisse (-0,5%) de ses recettes par traversée, en raison de volumes transportés en baisse et malgré une hausse des tarifs pratiqués sur le fret

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de recettes présentée par le candidat (recettes SIEG et commerciales).

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 496	2 504	+0,3%
Nombre de passagers SIEG	2 496	2 504	+0,3%
Recettes par passager SIEG (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG résidents	110 668	106 439	-3,8%
Recettes par passager non SIEG résident (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG non résidents	440 176	423 252	-3,8%
Recettes par passager non SIEG non résident (en €)	68	68	-1,3%
Nombre de mètres Lineaires de fret tracté (en ml)	129 516	128 488	-0,8%
Recettes par ml de fret tracté (en €)	35	41	+15,7%
Nombre de mètres Lineaires de fret non tracté (en ml)	505 112	501 103	-0,8%

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Recettes par ml de fret non tracté (en €)	35	41	+15,7%
Nombre d'autos-passagers résidents	55 334	53 220	-3,8%
Recettes par auto-passager résident (en €)	45	45	+0,0%
Nombre d'autos-passagers non résidents	151 029	147 039	-2,6%
Recettes par auto-passager non résident (en €)	87	84	-2,5%
Nombre d'autos-commerces	3 238	-	-100,0%
Recettes par auto-commerce (en €)	158	-	-
Recettes par traversée (en €)	34 983	34 796	-0,5%

Le candidat n'a quasiment pas modifié le nombre de traversées qu'il propose d'effectuer. Les principales variations de la structure de recettes sont :

- Un effet volume : le candidat prévoit un volume transporté global légèrement en baisse en matière de passagers non SIEG résidents (-3,8%) et non résidents (-3,8%), d'autos-passagers résidents (-3,8%) et non résidents (-2,6%). De plus, le candidat ne prévoit plus de transporter aucune auto-commerce sur ce lot.
- Un effet prix : le candidat a notamment augmenté ses prévisions de recettes par ml de fret roulant tracté (+15,7%) et non tracté (+15,7%), passant le tarif de 35 €/ml à 41 €/ml en moyenne sur la durée du contrat. De plus, il a légèrement revu à la baisse les tarifs pour les passagers non-résidents (-1,3%) et pour les autos-passagers non résidents (-2,5%).

Ces effets conjugués ont pour conséquence une légère diminution des prévisions de recettes par traversée de 0,5% sur l'ensemble du contrat.

- II. Les coûts de carburant sur le périmètre global sont en baisse (-22,7%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente les variations constatées dans les coûts de carburant présentés par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 496	2 504	+0,3%
Quantité de combustibles par traversée (en t)	23	22	-4,3%
Coût du combustible par traversée (en €)	23 977	18 540	-22,7%

Les charges de carburant par traversée ont diminué de 22,7% par rapport à l'offre initiale, du fait :

- de l'évolution des cours entre la date de transmission du cahier des charges et la fin des négociations ;
- des perspectives d'évolution des cours à moyen terme ;
- d'une baisse de la consommation liée à une baisse de la vitesse moyenne (allongement de la traversée de 30 min).

A noter que la proposition du candidat intègre le coût des instruments de couverture.

III. Les charges d'exploitation sur le périmètre global sont globalement en baisse (-10,2%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'exploitation présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 496	2 504	+0,3%
Coût de personnel par traversée (en €)	23 653	20 883	-11,7%
Frais commerciaux par traversée (en €)	4 192	4 046	-3,5%
Charges de manutention par traversée (en €)	5 167	5 110	-1,1%
Frais de port par traversée (en €)	4 720	4 711	-0,2%
Charges d'approvisionnements par traversée (en €)	3 128	2 847	-9,0%
Frais de structure société délégataire par traversée (en €)	2 971	2 455	-17,4%
Maintenance et entretien par traversée (en €)	9 192	7 397	-19,5%
Autres charges d'exploitation par traversée (en €)	6 639	6 106	-8,0%
Charges par traversée (en €)	59 662	53 555	-10,2%

Les principales variations de la structure des charges d'exploitation présentée par le candidat sont :

- Une baisse des coûts de personnel (-11,7% par traversée) ;
- Une légère baisse des frais commerciaux par traversée (-3,5%), cohérente avec les effets volumes observés en recettes (voir plus haut) ;
- Une légère baisse des charges de manutention par traversée (-1,1%) ;
- Une baisse des approvisionnements (-9,0%), des frais de structure de la société (-17,4%), de la maintenance et de l'entretien (-19,5%) et des autres charges d'exploitation (-8,0%) par traversée.

Ces effets conjugués ont pour conséquence une diminution des prévisions de charges d'exploitation par traversée de 10,2% sur l'ensemble du contrat.

- IV. Les charges d'investissement prévues sur le périmètre global sont en hausse (+19,6%) en raison de coûts d'affrètement abaissés en très forte hausse (+375,7%) et malgré des coûts de mise à disposition en baisse (-55,6%)

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'investissement (coûts de mise à disposition et charges d'affrètement) présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 496	2 504	+0,3%
Coûts de mise à disposition par traversée	7 660	3 403	-55,6%
Charges d'affrètement par traversée	1 618	7 698	+375,7%
Charges d'investissement par traversée (en €)	9 279	11 100	+19,6%

Des modifications du plan de flotte et une nouvelle méthode de calcul des coûts de mise à disposition sont à l'origine des variations observées, qui ont pour conséquence une augmentation des prévisions de charges d'investissement par traversée de 19,6% sur l'ensemble du contrat.

- V. L'équilibre économique global est nettement amélioré, et le bénéfice sur le périmètre SIEG reste mesuré (0,7%)

Le tableau suivant résume l'équilibre économique présenté par le candidat et découlant des diverses variations explicitées ci-dessus.

Sur 2023-2030, en M€	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
RCAI SIEG (avant compensation)	(84,8)	(74,8)	-11,8%
Compensation (hors carburant)	86,1	76,2	-11,5%
RCAI SIEG (après compensation)	1,3	1,4	+6,6%
RCAI commercial	-	-	-
RCAI global	1,3	1,4	+7,5%
Contrôle du niveau du bénéfice(RCAI SIEG/CA SIEG)	0,6%	0,7%	+18,6%

Le RCAI SIEG sur l'ensemble de la DSP est stable par rapport à l'offre initiale et s'établit à 1,4 M€. Le ratio de bénéfice est de 0,7% (contre 0,6% dans l'offre initiale). Le benchmark réalisé sur un échantillon de compagnies exerçant des activités de transport maritime en Europe fait apparaître un ratio moyen de 7,0% (échantillon proposé par la Commission) ou 7,8% (échantillon élargi de compagnies maritimes européennes). Ainsi, l'offre présentée par le candidat présente un ratio RCAI/CA jugé raisonnable en comparaison.

Le résultat commercial est nul en raison de l'imputation totale des recettes et charges sur le périmètre SIEG pour ce lot.

Il en découle un RCAI global sur l'ensemble de la durée de la DSP de 1,4 M€.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 :

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.

Le calcul du bénéfice fait apparaître un ratio RCAI SIEG / CA SIEG de 0,7%, acceptable au regard des pratiques du secteur du transport maritime et en comparaison de l'échantillon de compagnies maritimes étudié dans le cadre du benchmark.

Le modèle économique proposé par le groupement candidat est donc jugé cohérent et acceptable en l'état.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante.

Conclusion générale critère 2 – Corsica Linea :

Points forts :

- Niveau de compensation global acceptable ;
- Optimisation des charges de combustibles (-22,7%) et d'exploitation (-10,2%) par traversée par rapport à l'offre initiale ;
- Modèle économique optimisé, avec un ratio RCAI SIEG / CA SIEG acceptable.

Points faibles :

- Hausse des charges d'investissement (+19,6%) par rapport à l'offre initiale ;
- Annulation des recettes liées aux autos-commerce, les seules hors SIEG sur ce lot.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car, avec un niveau de RCAI global positif de 1,4 M€ :

- elle présente un niveau de compensation acceptable au regard de la cible fixée par l'OTC ;
- le modèle économique a été retravaillé et semble désormais pertinent.

2.1.5. Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise

Le candidat n'a pas apporté de modification dans son offre finale sur ce critère, étant précisé que la proposition du candidat dans son offre initiale était complète et bien développée, le candidat présentant 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.

Conclusion critère 3 :

L'offre du candidat permet ainsi de constater un réel engagement de la part de ce dernier.

2.2. Candidat 2 – La Méridionale

2.2.1. Critère 1 – Valeur technique de l'offre

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1.1.1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Le candidat n'a pas apporté de modification à l'offre initiale.

Le candidat propose des navires dont les dimensions sont compatibles avec les contraintes portuaires.

L'âge des navires qui seront opérés sur cette desserte permet de disposer de navires moderne.

L'ensemble des navires répondent aux exigences du pavillon et au règlement de la société de classification.

L'architecture énergie / propulsion des navires est identique (carburants : HFO ; deux lignes propulsives). Les navires sont en règle avec les règlements en vigueur à la date de dépôt des offres.

1.1.2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Les caractéristiques techniques (vitesse) et les fréquences et horaires proposés par le candidat sont conformes aux exigences du règlement de consultation.

1.1.3. Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Les caractéristiques techniques et les capacités d'emport des navires proposés par le candidat répondent aux besoins exprimés : capacité d'emport de fret, capacité d'hébergement des chauffeurs, capacité à héberger des passagers sanitaires, nombre minimal de cabines PMR.

1.1.4. Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Les caractéristiques techniques des navires permettent d'offrir aux usagers professionnels et particuliers des services à bord complet et de bonne qualité.

Conclusion générale critère 1 :

Les navires présentés par le candidat tant par leur nombre, que par leurs qualités, répondent de manière satisfaisante à l'expression de besoin.

1.1.5. Critère 2 – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Dans cette partie, les comparaisons sont effectuées sur la durée de la DSP (y compris l'année 2030 en option), avec pour base les offres initiales transmises par les candidats. Cet exercice permet de mettre en évidence les évolutions des offres liées aux phases de négociation.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

1.1.6. Sous-critère 1 : Montant de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 136,0 M€. Ce montant global se décompose annuellement comme explicité dans le tableau ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Moyenne annuelle
Compensation exploitation	8,6	9,4	7,4	7,4	10,0	7,2	9,9	7,2	8,4
Compensation investissement	2,2	2,4	3,4	3,4	3,6	3,4	3,6	3,4	3,2
Compensation carburant	5,4	5,6	5,3	5,4	5,4	5,3	5,5	5,3	5,4

Compensation totale	16,2	17,3	16,1	16,3	19,0	16,0	19,0	16,0	17,0
----------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Ce montant global correspond à une moyenne annuelle de 17,0 M€, soit 5,9 M€ de moins que la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot (-25,8%).

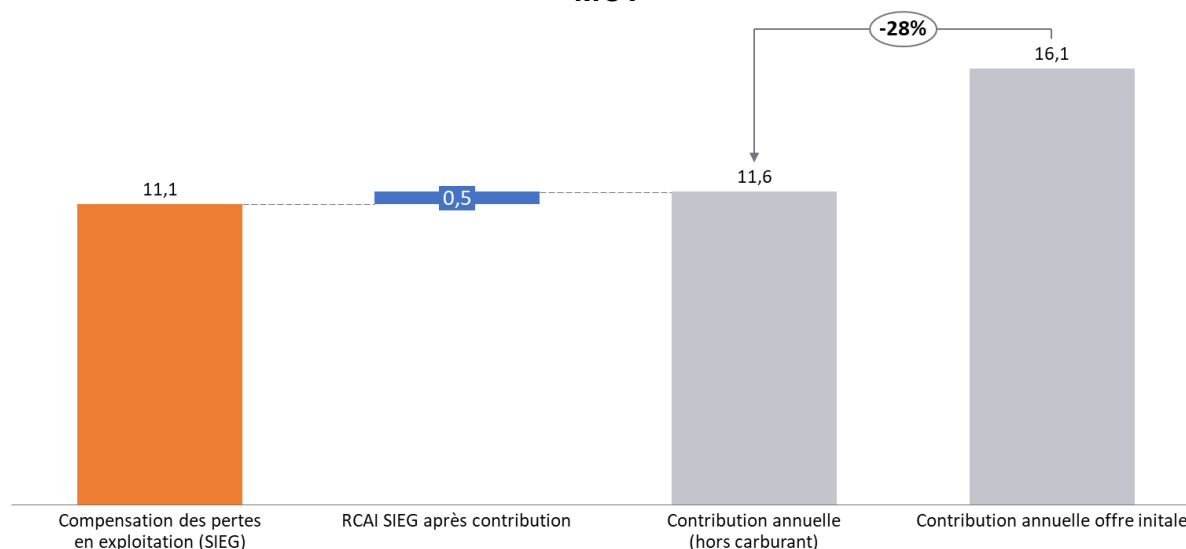
Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot.

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%

La baisse de la compensation demandée s'explique par plusieurs facteurs :

- L'application de nouvelles clés de répartition basées sur les volumes dédiés aux services SIEG et commercial, et notamment l'application d'une clé de répartition sur les coûts de carburant, qui étaient totalement imputés sur le périmètre SIEG dans l'offre initiale.
- La prise en compte de nouveaux coûts de carburant et l'évolution de la consommation (voir sous-critère 2).
- Une baisse de la compensation d'exploitation en raison de l'augmentation des recettes et de la diminution de certains postes de charge (voir sous-critère 2).
- Une baisse de la compensation d'investissement en raison de changements dans le plan de flotte ainsi que dans les méthodes de calcul des coûts afférents (voir sous-critère 2).

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 11,1 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,5 M€, soit 4,3% de la compensation (hors carburant) demandée.**

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – La Méridionale :

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.

L'offre du candidat est jugée moyennement satisfaisante, car présentant un niveau de compensation relativement élevé malgré la situation économique actuelle (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).

1.1.7. Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'analyse se base sur une comparaison de la structure de recettes et de dépenses présentées par le candidat par rapport à celle qu'il avait proposée dans l'offre initiale.

- I. Le candidat a prévu une légère hausse (+4,9%) de ses recettes par traversée, en raison de tarifs pratiqués plus élevés, notamment sur le fret et dans une moindre mesure sur les passagers non SIEG non résidents et sur les autos-commerce et malgré des tarifs plus faibles sur les autos-passagers non résidents

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de recettes présentée par le candidat (recettes SIEG et commerciales).

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Nombre de passagers SIEG	2 504	2 504	+0,0%
Recettes par passager SIEG (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG résidents	59 800	59 800	+0,0%
Recettes par passager non SIEG résident (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG non résidents	419 790	421 190	+0,3%
Recettes par passager non SIEG non résident (en €)	70	72	+3,5%
Nombre de mètres Lineaires de fret tracté (en ml)	128 000	128 000	+0,0%
Recettes par ml de fret tracté (en €)	36	41	+14,1%
Nombre de mètres Lineaires de fret non tracté (en ml)	480 000	480 000	+0,0%
Recettes par ml de fret non tracté (en €)	36	41	+14,1%
Nombre d'autos-passagers résidents	34 200	34 200	+0,0%
Recettes par auto-passager résident (en €)	45	45	+0,0%
Nombre d'autos-passagers non résidents	146 621	147 321	+0,5%
Recettes par auto-passager non résident (en €)	69	65	-5,3%
Nombre d'autos-commerces	3 056	3 056	+0,0%
Recettes par auto-commerce (en €)	158	160	+1,6%
Recettes par traversée (en €)	30 391	31 869	+4,9%

Le candidat n'a pas modifié le nombre de traversées qu'il propose d'effectuer. Les principales variations de la structure de recettes sont :

- Aucun effet volume significatif n'est observé, le candidat n'ayant pas modifié ses prévisions de volumes transportés ;
- Un effet prix : le candidat a notamment augmenté ses prévisions de recettes par ml de fret roulant tracté (+14,1%) et non tracté (+14,1%), passant le tarif de 36 €/ml à 41 €/ml en moyenne sur la durée du contrat. De plus, il a légèrement revu à la hausse les tarifs pour les passagers non-résidents (+3,5%) et pour les autos-commerce (+1,6%). Enfin, le candidat a revu à la baisse les tarifs par auto-passager non résident (-5,3%).

Ces effets conjugués ont pour conséquence une augmentation des prévisions de recettes par traversée de 4,9% sur l'ensemble du contrat.

- II. Les coûts de carburant sur le périmètre global sont en baisse (-19,5%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente les variations constatées dans les coûts de carburant présentés par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Quantité de combustibles par traversée (en t)	32	32	-1,8%
Coût du combustible par traversée (en €)	21 649	17 420	-19,5%

Les charges de carburant par traversée ont diminué de 19,5% par rapport à l'offre initiale, du fait :

- de l'évolution des cours entre la date de transmission du cahier des charges et la fin des négociations ;
- des perspectives d'évolution des cours à moyen terme ;
- d'une baisse de la consommation liée à une baisse de la vitesse moyenne (allongement de la traversée de 30 min).

A noter que la proposition du candidat intègre le coût des instruments de couverture.

- III. Les charges d'exploitation sur le périmètre global sont globalement en légère baisse (-6,4%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'exploitation présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Coût de personnel par traversée (en €)	25 295	23 925	-5,4%

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Frais commerciaux par traversée (en €)	3 070	3 077	+0,3%
Charges de manutention par traversée (en €)	4 917	4 917	+0,0%
Frais de port par traversée (en €)	6 020	6 020	+0,0%
Charges d'approvisionnements par traversée (en €)	2 262	2 268	+0,3%
Frais de structure société délégataire par traversée (en €)	1 613	1 291	-20,0%
Maintenance et entretien par traversée (en €)	10 398	8 692	-16,4%
Autres charges d'exploitation par traversée (en €)	7 440	6 940	-6,7%
Charges par traversée (en €)	61 015	57 130	-6,4%

Les principales variations de la structure des charges d'exploitation présentée par le candidat sont :

- Une baisse des coûts de personnel (-5,4% par traversée) ;
- Une diminution importante des frais de structure de la société (-20,0%) ainsi que de la maintenance et de l'entretien (-16,4%) par traversée ;
- Une baisse du reste des charges d'exploitation prévues (-6,7%).

Ces effets conjugués ont pour conséquence une légère diminution des prévisions de charges d'exploitation par traversée de 6,4% sur l'ensemble du contrat.

IV. Les charges d'investissement prévues sur le périmètre global sont en forte baisse (-46,4%)

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'investissement (coûts de mise à disposition et charges d'affrètement) présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Coûts de mise à disposition par traversée	1 137	10 256	+801,9%
Charges d'affrètement par traversée	17 988	0	-100,0%
Charges d'investissement par traversée (en €)	19 126	10 256	-46,4%

Deux variations sont constatées, en raison notamment d'un changement de plan de flotte ainsi que de l'adoption d'une nouvelle méthode de calcul des coûts de mise à

disposition basée sur les charges d'amortissement réellement supportées par les compagnies :

- D'une part, les coûts de mise à disposition par traversée augmentent très fortement (+801,9%) ;
- D'autre part, les charges d'affrètement par traversée sont désormais nuls.

Ces effets conjugués ont pour conséquence une diminution des prévisions de charges d'investissement par traversée de 46,4% sur l'ensemble du contrat.

- V. L'équilibre économique global est nettement amélioré, et le bénéfice sur le périmètre SIEG reste mesuré (2,0%)

Le tableau suivant résume l'équilibre économique présenté par le candidat et découlant des diverses variations explicitées ci-dessus.

Sur 2023-2030, en M€	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
RCAI SIEG (avant compensation)	(124,6)	(88,4)	-29,1%
Compensation (hors carburant)	129,2	92,6	-28,3%
RCAI SIEG (après compensation)	4,6	4,3	-7,0%
RCAI commercial	0,0	(0,8)	-
RCAI global	4,6	3,4	-24,8%
Contrôle du bénéfice raisonnable (RCAI SIEG/CA SIEG)	1,8%	2,0%	+12,1%

Le RCAI SIEG sur l'ensemble de la DSP est stable par rapport à l'offre initiale et s'établit à 4,3 M€. Le ratio de bénéfice raisonnable est de 2,0% (contre 1,8% dans l'offre initiale). Le benchmark réalisé sur un échantillon de compagnies exerçant des activités de transport maritime en Europe fait apparaître un ratio moyen de 7,0% (échantillon proposé par la Commission) ou 7,8% (échantillon élargi de compagnies maritimes européennes). Ainsi, l'offre présentée par le candidat présente un ratio RCAI/CA jugé raisonnable en comparaison.

Le résultat commercial, qui était nul dans l'offre initiale, est très légèrement déficitaire à hauteur de 1,0 M€ en raison de la sortie des autos-commerce du périmètre SIEG.

Il en découle un RCAI global sur l'ensemble de la durée de la DSP de 3,4 M€.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 :

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 la partie commerciale est légèrement déficitaire. Les efforts d'optimisation économique de l'offre ne semblent cependant pas suffisants au regard des attentes.

Le calcul du bénéfice fait apparaître un ratio RCAI SIEG / CA SIEG de 2,0%, relativement élevé bien qu'acceptable au regard des pratiques du secteur du transport maritime et en comparaison de l'échantillon de compagnies maritimes étudié dans le cadre du benchmark.

Le modèle économique proposé par le groupement candidat est jugé cohérent mais insuffisamment optimisé en l'état.

L'offre du candidat est jugée moyennement satisfaisante.

Conclusion générale critère 2 – La Méridionale :

Points forts :

- Niveau de compensation en baisse (-25,9%) par rapport à l'offre initiale ;
- Recettes prévisionnelles en légère hausse (+4,9%) par rapport à l'offre initiale ;
- Optimisation des charges de combustibles (-19,5%), d'exploitation (-6,4%) et d'investissement (-46,4%) par traversée par rapport à l'offre initiale ;

Points faibles :

- Niveau de compensation global toujours au-dessus de la cible fixée par l'OTC ;
- Ratio RCAI SIEG / CA SIEG relativement élevé par rapport aux autres offres, bien qu'acceptable au regard de la rentabilité observée dans le secteur du transport maritime ;
- Activité commerciale légèrement déficitaire.

L'offre du candidat est jugée moyennement satisfaisante, car, malgré un niveau de RCAI global positif de 3,4 M€ :

- elle présente un niveau de compensation toujours trop élevé ;
- le candidat a consenti trop peu d'efforts sur son modèle économique pour baisser suffisamment le montant de compensation demandé.

1.1.8. Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise

Le candidat n'a pas apporté de modification dans son offre finale sur ce critère, étant précisé que la proposition du candidat dans son offre initiale était complète et bien développée, le candidat présentant 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.

Conclusion critère 3 :

L'offre du candidat permet ainsi de constater un réel engagement de la part de ce dernier.

1.2. Synthèse

		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 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	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	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

		supplémentaires pour les périodes les plus chargées en fret.			
	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 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 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	18	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	13

		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).		tarifs (sur le fret) ont permis de diminuer significativement la compensation annuelle demandée, celle-ci reste jugée élevée.	
	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 conservé. Néanmoins, l'équilibre économique est en grande partie assuré par une augmentation des tarifs et non par une optimisation des charges.	7,5	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 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.	2,5

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	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

2. Lot n° 5 – Marseille – L'Isula

	Dénomination	Structure juridique
Candidat 1	Corsica Linea	SAS au capital de 3.000.000 €, enregistrée au tribunal de commerce d'Aiacciu sous le numéro RCS B 815 243 852

2.1. Critère 1 – Valeur technique de l'offre

Ce critère est évalué au regard de quatre sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Qualité technique des navires**
- **Sous-critère 2 : Fréquences et horaires**
- **Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers**
- **Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers**

1.1.1. Sous-critère 1 : Qualité technique des navires

Les évolutions de l'offre du candidat portent sur l'affectation des navires à la desserte.

Le candidat propose des navires dont les dimensions sont compatibles avec les contraintes portuaires.

L'âge des navires qui seront opérés sur cette desserte permet de disposer de navires moderne, à l'exception du Monte d'Oro qui a passé l'âge de 30 ans.

L'ensemble des navires répondent aux exigences du pavillon et au règlement de la société de classification.

L'architecture énergie / propulsion des navires est identique (carburants : HFO ; deux lignes propulsives). Les navires sont en règle avec les règlements en vigueur à la date de dépôt des offres.

1.1.2. Sous-critère 2 : Fréquences et horaires

Les caractéristiques techniques (vitesse) et les fréquences et horaires proposés par le candidat sont conformes aux exigences du règlement de consultation.

1.1.3. Sous-critère 3 : Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers

Les caractéristiques techniques et les capacités d'emport des navires proposés par le candidat répondent aux besoins exprimés : capacité d'emport de fret (sauf pour le Méditerranée dont la capacité d'emport de fret n'est pas suffisante), capacité d'hébergement des chauffeurs, capacité à héberger des passagers sanitaires, nombre minimal de cabines PMR (sauf pour le Paglia Orba qui devra être remplacé par l'autre navire potentiellement affecté sur cette desserte si deux cabines PMR devaient être nécessaires sur une desserte).

1.1.4. Sous-critère 4 : Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers

Les caractéristiques techniques des navires permettent d'offrir aux usagers professionnels et particuliers des services à bord complet et de bonne qualité.

Conclusion générale critère 1 :

L'ensemble des navires présentés par le candidat tant par leur nombre, que par leurs qualités, répondent de manière satisfaisante à l'expression de besoin.

2.2. Critère 2 – Montant de la compensation financière

Préambule à l'analyse financière :

Dans cette partie, les comparaisons sont effectuées sur la durée de la DSP (y compris l'année 2030 en option), avec pour base les offres initiales transmises par les candidats. Cet exercice permet de mettre en évidence les évolutions des offres liées aux phases de négociation.

Ce critère est évalué au regard de deux sous-critères :

- **Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière**
- **Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat**

2.2.1. Sous-critère 1 : Montant de la compensation financière

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.

Le montant global de compensation demandé par le candidat sur la période 2023-2030 s'élève à 101,8 M€. Ce montant global se décompose annuellement comme explicité dans le tableau ci-dessous :

En M€	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Moyenne annuelle
Compensation exploitation	10,0	8,7	10,4	8,4	10,6	8,5	10,7	8,5	9,5
Compensation investissement	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2
Compensation carburant	3,4	3,1	3,1	2,9	3,0	2,9	3,1	2,9	3,0
Compensation totale	13,7	12,0	13,8	11,4	13,8	11,5	14,0	11,5	12,7

Ce montant global correspond à une moyenne annuelle de 12,7 M€, soit 3,4 M€ de moins que la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot (-21,0%).

Le tableau suivant décompose la compensation moyenne annuelle demandée par le candidat (exploitation, carburant, investissement) et donne une comparaison par rapport à la compensation proposée dans l'offre initiale du candidat pour ce même lot.

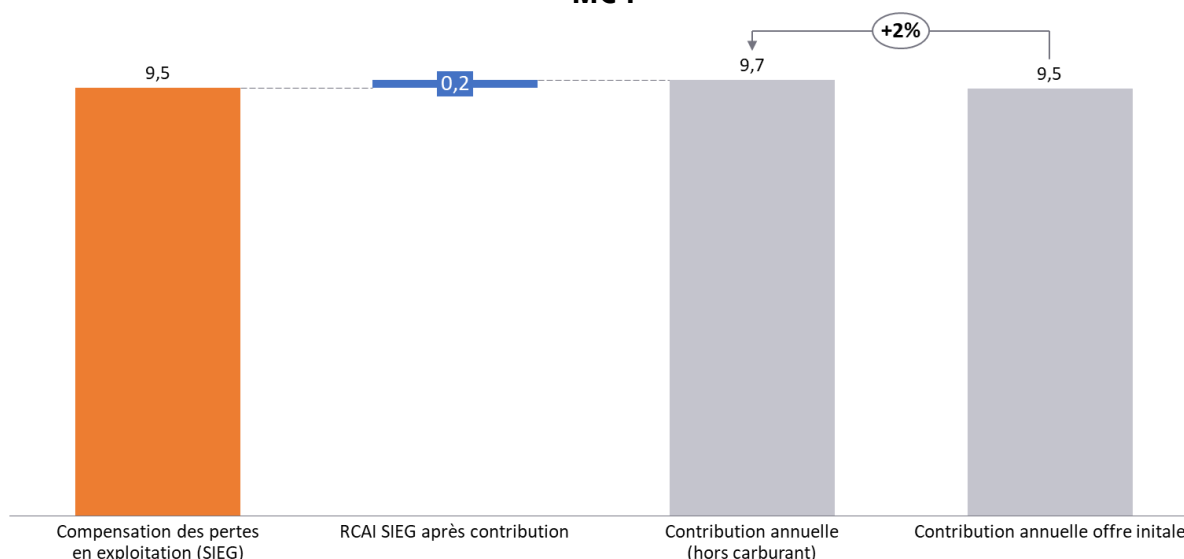
En M€	Offre initiale	Moyenne annuelle		
	Montant	Montant	Variation (en M€)	Variation (en %)
Compensation exploitation	8,7	9,5	+0,7	+8,4%
Compensation investissement	0,8	0,2	-0,5	-71,8%
Compensation carburant	6,6	3,0	-3,6	-53,9%
Compensation totale	16,1	12,7	-3,4	-21,0%

La baisse de la compensation demandée s'explique par plusieurs facteurs :

- L'application de nouvelles clés de répartition basées sur les volumes dédiés aux services SIEG et commercial, et notamment l'application d'une clé de répartition sur les coûts de carburant, qui étaient totalement imputés sur le périmètre SIEG dans l'offre initiale.

- La prise en compte de nouveaux coûts de carburant et l'évolution de la consommation (voir sous-critère 2).
- Une légère hausse de la compensation d'exploitation en raison de l'application de ces nouvelles clés de répartition plus élevées et malgré l'augmentation des recettes et la diminution de certains postes de charge (voir sous-critère 2).
- Une baisse de la compensation d'investissement en raison de changements dans les méthodes de calcul des coûts afférents (voir sous-critère 2).

Détail de la compensation annuelle moyenne demandée (hors carburant), en M€ :



Le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) avant compensation sur la période 2023-2030 est déficitaire de 9,5 M€. Ainsi, **le RCAI SIEG annuel moyen (hors carburant) après versement de la contribution est de 0,2 M€, soit 2,1% de la compensation (hors carburant) demandée.**

Conclusion critère 2 sous-critère 1 – Corsica Linea :

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.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car présentant un niveau de compensation acceptable et cohérent avec la situation économique actuelle (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).

2.2.2. Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat

Ce sous-critère analyse la 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. Il permet de donner une appréciation du modèle économique proposé par le candidat.

L'analyse se base sur une comparaison de la structure de recettes et de dépenses présentées par le candidat par rapport à celle qu'il avait proposée dans l'offre initiale.

- I. Le candidat a prévu une hausse (+10,2%) de ses recettes par traversée, en raison de tarifs pratiqués plus élevés (fret) et de volumes transportés également plus élevés (passagers non résidents et autos-passagers non résidents)

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de recettes présentée par le candidat (recettes SIEG et commerciales).

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Nombre de passagers SIEG	5 008	5 008	+0,0%
Recettes par passager SIEG (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG résidents	106 461	106 439	-0,0%
Recettes par passager non SIEG résident (en €)	55	55	+0,0%
Nombre de passagers non SIEG non résidents	420 836	462 920	+10,0%
Recettes par passager non SIEG non résident (en €)	66	66	+0,0%
Nombre de mètres Lineaires de fret tracté (en ml)	212 735	212 770	+0,0%
Recettes par ml de fret tracté (en €)	35	41	+17,1%
Nombre de mètres Lineaires de fret non tracté (en ml)	797 756	797 888	+0,0%
Recettes par ml de fret non tracté (en €)	35	41	+17,1%
Nombre d'autos-passagers résidents	53 231	53 220	-0,0%
Recettes par auto-passager résident (en €)	45	45	+0,0%
Nombre d'autos-passagers non résidents	146 595	161 254	+10,0%
Recettes par auto-passager non résident (en €)	82	82	-0,0%

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre d'autos-commerces	13 296	13 298	+0,0%
Recettes par auto-commerce (en €)	158	158	+0,0%
Recettes par traversée (en €)	39 126	43 136	+10,2%

Le candidat n'a quasiment pas modifié le nombre de traversées qu'il propose d'effectuer. Les principales variations de la structure de recettes sont :

- Un effet volume : le candidat prévoit un volume transporté global en hausse en matière de passagers non SIEG non résidents (+10,0%) et d'autos-passagers non résidents (+10,0%) ;
- Un effet prix : le candidat a augmenté ses prévisions de recettes par ml de fret roulant tracté (+17,1%) et non tracté (+17,1%), passant le tarif de 35 €/ml à 41 €/ml en moyenne sur la durée du contrat.

Ces effets conjugués ont pour conséquence une augmentation des prévisions de recettes par traversée de 10,2% sur l'ensemble du contrat.

- II. Les coûts de carburant sur le périmètre global sont en baisse (-34,2%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente les variations constatées dans les coûts de carburant présentés par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Quantité de combustibles par traversée (en t)	23	22	-4,0%
Coût du combustible par traversée (en €)	21 135	13 914	-34,2%

Les charges de carburant par traversée ont diminué de 34,2% par rapport à l'offre initiale, du fait :

- de l'évolution des cours entre la date de transmission du cahier des charges et la fin des négociations ;
- des perspectives d'évolution des cours à moyen terme ;
- d'une baisse de la consommation liée à une baisse de la vitesse moyenne (allongement de la traversée de 30 min).

A noter que la proposition du candidat intègre le coût des instruments de couverture.

- III. Les charges d'exploitation sur le périmètre global sont globalement en légère baisse (-3,2%) par rapport à l'offre initiale

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'exploitation présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%
Coût de personnel par traversée (en €)	27 059	26 553	-1,9%
Frais commerciaux par traversée (en €)	3 784	3 784	-0,0%
Charges de manutention par traversée (en €)	9 047	9 049	+0,0%
Frais de port par traversée (en €)	4 136	4 136	-0,0%
Charges d'approvisionnements par traversée (en €)	3 059	2 958	-3,3%
Frais de structure société délégataire par traversée (en €)	3 329	3 031	-8,9%
Maintenance et entretien par traversée (en €)	12 820	11 723	-8,6%
Autres charges d'exploitation par traversée (en €)	6 493	6 246	-3,8%
Charges par traversée (en €)	69 725	67 480	-3,2%

Les principales variations de la structure des charges d'exploitation présentée par le candidat sont :

- Une légère baisse des coûts de personnel (-1,9% par traversée) ;
- Une légère baisse des approvisionnements (-3,3%) ;
- Une baisse des frais de structure société délégataire (-8,9%), des charges de maintenance et d'entretien (-8,6%) ainsi que du reste des charges d'exploitation prévues (-3,8%).

Ces effets conjugués ont pour conséquence une légère diminution des prévisions de charges d'exploitation par traversée de 3,2% sur l'ensemble du contrat.

- IV. Les charges d'investissement prévues sur le périmètre global sont en forte baisse (-76,7%) en raison de l'application d'une nouvelle méthode de calcul des coûts de mise à disposition

Le tableau suivant présente l'ensemble des variations constatées dans la structure de charges d'investissement (coûts de mise à disposition et charges d'affrètement) présentée par le candidat.

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Nombre de traversées	2 504	2 504	+0,0%

Sur 2023-2030	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
Coûts de mise à disposition par traversée	4 154	969	-76,7%
Charges d'affrètement par traversée	-	-	-
Charges d'investissement par traversée (en €)	4 154	969	-76,7%

Les coûts de mise à disposition sont en forte baisse (-76,7%) en raison de l'application d'une nouvelle méthode de calcul de ces coûts basé sur les charges d'amortissement réellement supportées par les compagnies.

Cela a pour conséquence une diminution des prévisions de charges d'investissement par traversée de 76,7% sur l'ensemble du contrat.

- V. L'équilibre économique global est nettement amélioré, et le bénéfice sur le périmètre SIEG reste mesuré (0,9%)

Le tableau suivant résume l'équilibre économique présenté par le candidat et découlant des diverses variations explicitées ci-dessus.

Sur 2023-2030, en M€	Offre initiale	Offre finale	Variation (en %)
RCAI SIEG (avant compensation)	(73,9)	(76,1)	+3,0%
Compensation (hors carburant)	75,9	77,5	+2,0%
RCAI SIEG (après compensation)	2,1	1,3	-34,9%
RCAI commercial	(13,1)	2,3	-117,3%
RCAI global	(11,1)	3,6	-132,7%
Contrôle du niveau du bénéfice (RCAI SIEG/CA SIEG)	1,3%	0,9%	-25,4%

Le RCAI SIEG sur l'ensemble de la DSP est en baisse (-34,9%) par rapport à l'offre initiale et s'établit désormais à 1,3 M€. Le ratio de bénéfice est de 0,9% (contre 1,3% dans l'offre initiale). Le benchmark réalisé sur un échantillon de compagnies exerçant des activités de transport maritime en Europe fait apparaître un ratio moyen de 7,0% (échantillon proposé par la Commission) ou 7,8% (échantillon élargi de compagnies maritimes européennes). Ainsi, l'offre présentée par le candidat présente un ratio RCAI/CA jugé raisonnable en comparaison.

Le résultat commercial, qui était déficitaire dans l'offre initiale (-13,1 M€ sur la durée du contrat), est désormais excédentaire à hauteur de 2,3 M€ sur la durée totale du contrat.

Il en découle un RCAI global sur l'ensemble de la durée de la DSP de 3,6 M€.

Conclusion critère 2 sous-critère 2 :

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.

Le calcul du bénéfice fait apparaître un ratio RCAI SIEG / CA SIEG de 0,9%, acceptable au regard des pratiques du secteur du transport maritime et en comparaison de l'échantillon de compagnies maritimes étudié dans le cadre du benchmark.

Le modèle économique proposé par le groupement candidat est donc jugé cohérent et acceptable en l'état.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante.

Conclusion générale critère 2 :

Points forts :

- Niveau de compensation global acceptable ;
- Recettes prévisionnelles par traversée en hausse (+10,2%) en comparaison avec l'offre initiale ;
- Optimisation des charges de combustibles (-34,2%), d'exploitation (-3,2%) et d'investissement (-76,7%) par traversée par rapport à l'offre initiale ;
- Modèle économique optimisé, avec une activité commerciale excédentaire.

Pas de point faible significatif.

L'offre du candidat est jugée satisfaisante, car :

- elle présente un niveau de compensation acceptable au regard de la cible fixée par l'OTC ;
- le modèle économique a été retravaillé et semble désormais pertinent.

2.3. Critère 3 - Responsabilité sociale de l'entreprise

Le candidat n'a pas apporté de modification dans son offre finale sur ce critère, étant précisé que la proposition du candidat dans son offre initiale était complète et bien développée, le candidat présentant 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.

Conclusion critère 3 :

L'offre du candidat permet ainsi de constater un réel engagement de la part de ce dernier.

2.4. Synthèse

		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	7,5

		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.	
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

V- Synthèse

Le présent rapport d'analyse des offres 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.

Sur cette base, une notation est proposée pour chaque offre des candidats conformément à l'article 9.2 du règlement de la consultation.

Le tableau ci-dessous constitue une synthèse globale des points saillants de chaque offre avec une proposition de notation.

Lot n° 1 – Marseille / Aiacciu

		Offre finale – Groupement	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	13

		supplémentaires pour les périodes les plus chargées en fret.	
	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

Lot n° 2 – Marseille / Bastia

	Offre finale – Corsica Linea	Note attribuée au candidat
	Les ajustements proposés par le candidat dans son offre finale concernant l'outil naval et son	

Critère 1 – Valeur technique des offres (60 %)	Qualité technique des navires (20 %)	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 (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).	13
	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	10

	propositions en matière environnementale démontrant son ambition significative en la matière.	
TOTAL		82/100

Lot n° 3 – Marseille / Porti-vechju

		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 son âge, et de son système propulsif, présente des caractéristiques inférieures à celles des navires plus récents initialement présentés par le candidat.	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 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	13	Le candidat apporte peu d’amélioration depuis l’offre initiale qui était déjà satisfaisante en matière d’organisation du planning de	13

		cibles ont été indiquées par le candidat pour la mise en place de rotations supplémentaires pour les périodes les plus chargées en fret.		traversées et de rotations.	
	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 qu'elles sont imposées par l'annexe 1.	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
	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	Montant total de la	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	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	

compensation financière (30 %)	compensation financière (20 %)	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.		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
	Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat (10 %)	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. 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.	4	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 amélioré sur la partie commerciale. Néanmoins, l'équilibre économique est en grande partie assuré par une augmentation des	7,5

		Le modèle économique proposé par le groupement candidat est jugé cohérent mais insuffisamment optimisé.		tarifs et non par une optimisation des charges.	
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			57/100		82,5/100

Lot n° 4 – Marseille / Prupià

		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	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	18

		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.		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.	
	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	14

				dans le cahier des charges.	
	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 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).	18	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.	13
		La baisse de la plupart des postes de charges conjuguée à des prévisions de hausse des recettes		7,5	

	<p align="center">Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat (10 %)</p>	<p>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 économique est en grande partie assuré par une augmentation des tarifs et non par une optimisation des charges.</p>	<p>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 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.</p>	<p align="center">2,5</p>
<p align="center">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 significative en la matière.</p>	<p align="center">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 align="center">10</p>	

			significative en la matière.	
TOTAL		89,5/100		79,5/100

Lot n° 5 – Marseille / L'Isula

		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

**PROJET DE CONVENTION DE DELEGATION
DE SERVICE PUBLIC
RELATIVE A L'EXPLOITATION
DU TRANSPORT MARITIME
DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS
AU TITRE DE LA CONTINUITE TERRITORIALE
ENTRE LE PORT D'AIACCIU ET LE PORT
DE MARSEILLE**

CONVENTION

Entre les soussignés :

La Collectivité de Corse dont le siège est Hôtel de Région, 22 Cours Grandval à AIACCIU (20187), représentée par le Président du Conseil exécutif de Corse, M. Gilles SIMEONI, autorisé par délibération n° 22/ AC de l'Assemblée de Corse du 21 décembre 2022,

ci-après dénommée « la CdC »,

Et

L'Office des Transports de la Corse, domicilié 19, avenue Georges Pompidou, BP 501 à AIACCIU Cedex (20186), représenté par sa Présidente, Mme Flora MATTEI, ci-après dénommé « l'OTC »,

d'une part,

Et

CORSICA LINEA, Société par Actions Simplifiée au capital de 3.000.000 €, ayant son siège social 4, boulevard Roi Jérôme, 20000 AIACCIU, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés d'AIACCIU sous le n° B 815243852, numéro d'identification de la TVA FR 49 815 243 852, représentée par son Directeur général, M. Pierre-Antoine Villanova

Et

La MERIDIONALE, Société Anonyme au capital de 1.980.000 €, ayant son siège social 48, quai du Lazaret, Immeuble Calypso, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Marseille sous le n° B 057 701 830, représentée par son Directeur Général, M. Benoit Dehaye

Constituées en Groupement conjoint et non solidaire et ci-après dénommées « le ou les Déléataires »

d'autre part,

ensemble « les Parties ».

Il a été convenu ce qui suit :

SOMMAIRE

PREAMBULE	5
Article 1. Définitions	8
Article 2. Objet	8
Article 3. Durée	8
Article 4. Documents contractuels	9
Article 5. Identification des parties	9
Article 5.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse	9
Article 5.2 Identification et représentation du Délégué	9
Article 6. Missions du Délégué	10
Article 7. Droits et obligations du Délégué	10
Article 8. Réglementation générale	11
Article 9. Gestion du personnel	12
Article 9.1 Réglementation applicable	12
Article 9.2 Droit social	12
Article 9.3 Recours à un personnel qualifié	12
Article 10. Concertation et coordination entre les Parties	12
Article 10.1 Comité de suivi environnemental, économique et juridique	12
Article 10.2 Comité de suivi technique	13
Article 11. Clause de rencontre	14
Article 11.1 Réexamen des conditions d'exécution de la Convention	14
Article 11.2 Rencontres planifiées d'évaluation	15
Article 12. Relations avec les autorités portuaires	16
Article 13. Recours aux prestataires externes	16
Article 14. Responsabilités	17
Article 14.1 Principe	17
Article 14.2 Limitation de responsabilité	18
Article 15. Assurances	19
Article 16. Règlement des litiges	19
Article 17. Consistance de l'offre	21
Article 18. Rotations supplémentaires	21
Article 19. Définition de l'outil naval	21
Article 20. Gestion de l'outil naval	22
Article 21. Sécurité et sûreté des navires	23
Article 22. Accessibilité	23
Article 23. Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)	24
Article 24. Protection des cétacés	24
Article 25. Continuité du Service	24
Article 25.1 Principe	24
Article 25.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégué	24
Article 25.3 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service	25
Article 26. Information des usagers	25
Article 26.1 Principe	25
Article 26.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique	25

Article 27. Politique commerciale	26
Article 28. Base de données et fichier clients.....	26
Article 28.1 Base de données sur les horaires et les caractéristiques du Service	26
Article 28.2 Fichier clients	26
Article 29. Concession des résultats	27
Article 29.1 Principe	27
Article 29.2 Droits de la CdC.....	27
Article 30. Principes généraux	29
Article 31. Comptes d'exploitation prévisionnels.....	31
Article 32. Recettes perçues directement par le Délégué	31
Article 33. Grille tarifaire	32
Article 33.1 Principes généraux	32
Article 33.2 Les tarifs fret	32
Article 33.3 Tarifs passagers	33
Article 34. Charges d'exploitation et de maintenance hors combustible et charges d'investissement	34
Article 34.1 Charges d'exploitation et de maintenance.....	34
Article 34.2 Investissements nécessaires à l'exécution des obligations de service public	34
Article 35. Compensation financière d'exploitation et d'investissement versée par l'OTC	35
Article 35.1 Calcul de la compensation hors Rotations supplémentaires	35
Article 35.2 Réfaction pour traversées non réalisées	36
Article 35.3 Modalités d'indexation	36
Article 35.4 Modalités de facturation et de versement.....	36
Article 36. Charges liées au combustible et mécanisme de couverture	37
Article 36.1 Charges de combustible	37
Article 36.2 Mécanisme de couverture des coûts du combustible	37
Article 37. Compensation financière pour les charges de carburant	38
Article 37.1 Calcul de la compensation maximale	38
Article 37.2 Réfaction pour traversées non réalisées	38
Article 38. Compensation maximale pour les Rotations supplémentaires	39
Article 38.1 Modalités de calcul de la compensation maximale pour les Rotations supplémentaires	39
Article 38.2 Modalités de facturation et de versement.....	40
Article 39. Bénéfice raisonnable	41
Article 40. Contrôle de la surcompensation.....	41
Article 41. Compte de tiers	41
Article 42. Impôts et taxes	41
Article 43. Non assujettissement à la TVA	42
Article 44. Régime des biens	43
Article 45. Information de l'OTC	44
Article 45.1 Principes	44
Article 45.2 Contrôle des documents	44
Article 45.3 Contrôle des données financières	45
Article 45.4 Taxe transport.....	45
Article 46. Rapport du Délégué	45

Article 47. Tableaux de bord mensuels	48
Article 48. Pénalités	48
Article 49. Bonus	49
Article 50. Sort des biens à la fin de la Convention	50
Article 50.1 Sort des biens de retour.....	50
Article 50.2 Sort des Biens de reprise.....	50
Article 50.3 Sort des biens propres au Délégataire	50
Article 51. Sort particulier des navires	50
Article 52. Résiliation pour motif d'intérêt général.....	51
Article 53. Résiliation pour faute du Délégataire	51
Article 54. Résiliation pour force majeure.....	52
Article 55. Liquidation ou redressement judiciaire du Délégataire.....	52
Article 56. Modalités de cession de la Convention par le Délégataire et conséquence du retrait d'un membre du groupement	53
Article 57. Modification de l'actionnariat de l'un des membres du Groupement	53
Article 58. Notification de la Convention.....	54

PREAMBULE

La Collectivité de Corse est l'autorité organisatrice de transport public maritime entre la Corse et le continent. Elle définit, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité, les modalités d'organisation des transports maritimes entre l'île et le continent, en particulier en matière de dessertes et de tarifs.

La Collectivité de Corse, lorsqu'il existe un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, peut conclure un contrat de délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime entre la Corse et le continent.

Dans ce cadre, la Collectivité de Corse avait conclu pour une durée de 22 mois cinq conventions de délégations de service public ayant pour objet l'exploitation des dessertes maritimes de transport de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et les ports de Corse qui sont arrivées à échéance le 31 décembre 2022.

Afin d'organiser la desserte maritime à compter du 1^{er} janvier 2023, l'Office des Transports de la Corse a diligenté un test de marché entre décembre 2021 et mars 2022 afin de déterminer si un besoin de service public persisterait après 2022.

Cette démarche a conduit la Collectivité de Corse à constater l'existence d'un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, et à décider par délibération n° 22/050 AC du 28 avril 2022 du lancement d'une procédure de mise en concurrence pour la passation de concessions allouées entre les cinq ports corses et le port de Marseille, pour une durée de 7 ans, afin de garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent français, du 1^{er} janvier 2023 jusqu'au 31 décembre 2029.

A l'issue de procédure de mise en concurrence, a été retenu(e) en qualité de délégataire de service public en charge de l'exploitation de la ligne Marseille - AIACCIU suivant délibération n°AC en date du.....

C'est l'objet de la présente convention (la **Convention**).

PARTIE 1. DISPOSITIONS GENERALES

Article 1. Définitions

- Annexe :** Désigne une annexe de la Convention
- Article :** Désigne tout article de la Convention
- Convention :** Désigne la présente convention y compris ses Annexes, ainsi que les avenants qui viendront le cas échéant les modifier
- Déléataire :** Désigne les sociétés [**]
- Service ou SIEG :** Exécution des obligations de service public relatives au transport de marchandises sous la forme de fret inerte et de fret tracté, et au transport de passagers voyageant pour des raisons médicales, ou en tant que convoyeurs de fret tracté, au titre de la continuité territoriale entre le port d'AIACCIU et le port de Marseille
- Service Commercial ou Hors SIEG :** Exécution par le Déléataire de tout service de transport de marchandises ou de passagers qui ne relève pas du Service

Article 2. Objet

La Convention confie au Déléataire l'exécution des obligations de service public relatives au transport de marchandises sous la forme de fret inerte et de fret tracté, et au transport de passagers voyageant pour des raisons médicales, ou en tant que convoyeurs de fret tracté, au titre de la continuité territoriale entre le port d'AIACCIU et le port de Marseille (le **Service**).

La Convention régit les conditions d'exploitation du Service, ainsi que les rapports entre les parties.

Elle est conclue en conformité avec les exigences applicables en matière d'aides d'Etat relatives aux compensations d'obligations de service public et notamment la décision de la Commission européenne du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE aux aides d'Etat sous forme de compensation de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion d'un Service d'intérêt économique général (JOUE, L7, 11 janvier 2012, p.3-10).

Article 3. Durée

La Convention entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023 et expire le 31 décembre 2029.

Les Parties conviennent d'ores et déjà d'une prolongation possible de la Convention, pour une durée de (12) mois maximum notamment en l'absence d'attribution d'un nouveau contrat de concession à l'échéance de la présente convention.

Les conditions d'exécution, notamment financières, seront identiques à celles de la Convention sur la période considérée.

La mise en œuvre de cette faculté donnera lieu à une notification, laquelle doit intervenir au plus tard trois mois avant le terme de la Convention.

La prolongation sera à l'initiative exclusive de la Collectivité et ne pourra être refusée par le Délégué.

Article 4. Documents contractuels

Les documents contractuels liant les parties sont constitués de la Convention et de ses annexes.

Les stipulations de la Convention prévalent sur les stipulations d'une annexe en cas de contradiction.

Article 5. Identification des parties

Article 5.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse

La Collectivité de Corse (CdC) est l'autorité contractante de la Convention et dispose des pouvoirs de contrôle, de direction, de modification, de sanction et de résiliation de la convention.

L'Office des Transports de la Corse (OTC) est également l'autorité contractante. Il contrôle l'exécution de la Convention et est habilité par la CdC, à prononcer les sanctions prévues par la présente convention à l'encontre du Délégué. Il verse au Délégué la compensation financière prévue aux Articles 35 et 36 de la Convention.

Article 5.2 Identification et représentation du Délégué

Le Délégué communique à l'OTC dans les quinze jours de la notification de la Convention les coordonnées du ou (des) représentant(s) et d'un ou (des) suppléant(s) qui seront les interlocuteurs référents auprès de la CdC et de l'OTC.

Ce(s) représentant(s), ou son ou (ses) suppléant(s), doi(ven)t être présent(s) lors de toutes les réunions et comités prévus par la Convention.

En cas de changement de représentant, le Délégué en informe sans délai l'OTC.

Article 6. Missions du Déléataire

Au titre de la Convention, le Déléataire a la charge d'assurer le Service, conformément aux exigences de continuité, régularité, fréquence, horaires, qualité et prix prévus dans la Convention.

A ce titre, le Déléataire s'engage, pour ce qui le concerne, à :

- 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 (ou des moyens équivalents en cas d'entrée en ligne d'un nouveau navire ou en cas d'indisponibilité prolongée d'un navire nécessitant son remplacement, conformément aux stipulations de l'Article 20 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.

Article 7. Droits et obligations du Délégant

En application de l'article L. 5431-4 du Code des Transports et de l'article L. 4424-18 du Code Général des Collectivités Territoriales, la CdC est l'autorité organisatrice du transport maritime entre l'île et toute destination de la France continentale.

Elle dispose des prérogatives suivantes, à savoir qu'elle :

Projet de Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre le port d'AIACCIU et le port de Marseille

- Définit la politique générale de transport public maritime incluant la consistance générale du Service et la tarification ;
- Arrête les modifications éventuelles du Service ;
- Contrôle ou fait procéder à des contrôles de la conformité, de la bonne exécution et de la qualité du Service confié au Déléataire ;
- Donne son approbation sur les conditions d'exécution du Service et les modalités d'évolution proposées par le Déléataire ;
- Commande les éventuelles rotations supplémentaires selon les modalités prévues à l'Article 18 de la présente convention.

L'OTC bénéficie également de la prérogative de contrôle visée au troisième alinéa ci-dessus.

En outre, il verse au Déléataire une compensation financière destinée à compenser les obligations de service public qui lui sont imposées.

Il contrôle conformément aux articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention que le montant de la compensation versée au Déléataire au titre de la présente convention n'entraîne aucune surcompensation.

Il ordonne le reversement de toute surcompensation majorée d'intérêts de retard , tel que prévu aux articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention.

Article 8. Réglementation générale

Le Déléataire respecte l'ensemble des obligations européennes, législatives ou réglementaires.

Ces obligations ressortent notamment des réglementations relatives :

- aux transports, issues notamment du droit de l'Union Européenne et du Code des transports ;
- à l'exploitation des navires, issue notamment de la Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL) ,de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), de l'autorité du pavillon et des autorités nationales ou locales où les navires seront amenés à opérer dans le cadre de la DSP ;
- à l'environnement, issue notamment des articles L. 218-2 et suivants du Code de l'environnement

Tout manquement au respect de la réglementation en vigueur pouvant compromettre l'exécution de la Convention peut donner lieu à l'application de pénalités à l'encontre du Déléataire défaillant et, en cas de manquements graves ou répétés, à une résiliation de la présente convention aux torts exclusifs de ce dernier, sans aucune indemnité, dans les conditions prévues à l'Article 483 de la Convention.

Article 9. Gestion du personnel

Article 9.1 Réglementation applicable

Toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État français. Elles sont fixées aux articles L. 5561-1 à 5567-4 du Code des transports.

Toutefois, pour les navires de transport de marchandises jaugeant plus de 650 tonnes brutes et pratiquant le cabotage avec les îles, lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (Etat du pavillon).

Article 9.2 Droit social

Le Délégué veille au respect de l'ensemble des règles de droit social applicables afin de garantir au mieux l'exécution du Service objet de la présente convention. A ce titre, il est responsable de l'application des règles relatives à l'hygiène et la sécurité du travail concernant son personnel.

Article 9.3 Recours à un personnel qualifié

Le Délégué affecte à l'exécution du Service du personnel qualifié et approprié aux besoins définis par la présente convention et à leurs évolutions. Le personnel dispose des titres, certificats et qualifications exigés par la réglementation applicable.

Article 10. Concertation et coordination entre les Parties

Article 10.1 Comité de suivi environnemental, économique et juridique

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.

A la demande de la CdC ou de l'OTC, il peut être réuni en tant que de besoin.

Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;
- d'un représentant de chacun des exploitants concernés ;
- des référents mentionnés à l'Article 5.2, d'un responsable financier du Délégué et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégué.

Ce comité a pour objet d'examiner les tableaux de bord mensuels qui doivent être produits par le Délégué. 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.

La convocation est transmise au Délégué quinze jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable sept jours avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'Annexe 11 de la Convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la CdC et au Délégué dans un délai d'une semaine à compter de la réunion. La CdC et le Délégué peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de cinq jours francs à compter de sa réception. L'absence d'observation dans ce délai vaut approbation.

Article 10.2 Comité de suivi technique

Un comité de suivi technique se réunit toutes les semaines afin de suivre l'exécution du Service et les adaptations qui pourraient apparaître nécessaires. Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;
- d'un représentant de chacun des exploitants concernés ;
- du représentant du gestionnaire des infrastructures portuaires ;
- d'un représentant de la profession des transporteurs de marchandises ;
- des référents mentionnés à l'Article 5.2, d'un responsable technique du Délégué et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégué.

Ce comité a pour objet d'examiner tous les documents transmis par le Délégué 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.

La convocation est transmise au Délégué deux jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'Annexe 11 de la Convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la CdC et au Délégué dans un délai de trois jours à compter de la réunion. La CdC et le Délégué peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de deux jours

francs à compter de sa réception. L'absence d'observation dans ce délai vaut approbation.

Article 11. Clause de rencontre

Article 11.1 Réexamen des conditions d'exécution de la Convention

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.

La force majeure est définie, conformément à la jurisprudence administrative, comme un évènement extérieur aux Parties, imprévisible et irrésistible.

L'imprévision désigne au sens de la jurisprudence administrative française et de l'article L.6 du Code de la commande publique un évènement présentant cumulativement les conditions suivantes :

- Indépendant de la volonté des Parties ;
- Imprévisible lors de la conclusion de Convention ou dont les effets ne pouvaient être raisonnablement prévus lors de la signature de la Convention ; et
- Entraînant un bouleversement temporaire de l'économie générale de la convention.

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.

Article 11.2 Rencontres planifiées d'évaluation

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 Délégué 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.

L'OTC adresse une convocation au Délégué au moins sept jours à l'avance en y joignant les documents nécessaires à la tenue de ladite réunion. Le Délégué est tenu de se conformer à cette convocation sous peine de pénalité prévue à l'Annexe 11 de la présente convention.

Article 11.3 Rencontres spécifiques

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.

Article 11.4. Autres cas de rencontre

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 Délégant, 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.

Article 12. Relations avec les autorités portuaires

Le Délégué fait son affaire des demandes et autorisations nécessaires à l'accès aux ports et à l'utilisation des installations portuaires, dans le respect de la réglementation en vigueur, y compris pour les opérations de manutention à bord des navires.

Article 13. Recours aux prestataires externes

Il est précisé que cette disposition ne s'applique pas aux prestataires extérieurs qui sont les fournisseurs du Délégué et qui ne sont en conséquence pas chargés d'assumer directement tout ou partie des obligations de service public prévues par la présente convention.

Il peut être recouru à des prestataires extérieurs :

- soit de manière permanente et obligatoire, comme le recours aux entreprises de manutention portuaire ;
- soit de manière occasionnelle, tel que le recours à un navire affrété notamment en cas d'indisponibilité prolongée d'un navire décrit au tableau récapitulatif de l'outil naval.

Le recours à un prestataire extérieur répondant à un ou plusieurs des cas d'exclusion prévus par les articles L.3123-1, L 3123-2, L 3123-3, L 3123-4 et L3123-5 du Code de la commande publique est interdit.

Le Délégué transmet l'Annexe 12 de la présente convention à l'OTC précisant :

- l'identité du tiers ;
- l'identification précise des prestations qui lui sont confiées ;
- le montant total des prestations concernées ;
- une attestation qu'il n'entre dans aucun des cas d'exclusion prévus par le Code de la commande publique.

L'absence de réponse de l'OTC dans un délai de quinze (15) jours à compter de la réception de la demande comprenant la totalité des pièces susvisées vaut acceptation.

En cas de prestations confiées à un prestataire extérieur, le Délégataire demeure personnellement responsable de l'exécution de toutes les obligations résultant de la Convention.

Le recours à des prestataires extérieurs ne peut être total.

Article 14. Responsabilités

Article 14.1 Principe

Le Délégataire est responsable des dommages qui, du fait ou à l'occasion de l'exécution de la présente convention pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à la CdC ou l'OTC.

Le Délégataire assume notamment les risques encourus à l'égard des usagers et répond des dommages résultant du non-respect des obligations mises à sa charge au titre de la présente convention, de ses fautes, négligences, imprudences ou de celles des personnes dont il répond tels que ses préposés et des tiers à qui il a confié une partie de l'exécution de la présente convention, ou des biens qu'il a sous sa garde dans les conditions prévues par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux relations avec le réclamant, c'est-à-dire la personne réclamant le paiement d'une indemnité en raison d'un dommage.

Le Délégataire n'est admis à s'exonérer des responsabilités qu'il encourt en application du présent article qu'autant qu'il apporte la preuve que les dommages résultent :

- d'un cas de force majeure telle que définie à l'Article 11.1 de la présente convention ;
- du fait de la victime ;
- tout autre cas d'exonération de responsabilité expressément prévu par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux rapports avec le réclamant.

Article 14.2 Limitation de responsabilité

Le Délégataire peut limiter sa responsabilité si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'exploitation du navire.

Il peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou réduire les dommages mentionnés au premier alinéa ou pour les dommages causés par ces mesures.

Le Délégataire constitue le fonds de limitation de responsabilité unique prévue par l'article L. 5121-6 du Code des transports.

Ce régime de limitation de responsabilité est régi par la convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, qui définit le champ et le montant de la limitation de responsabilité telle que modifiée par le protocole de Londres du 2 mai 1996, ou tout autre dispositif qui viendrait l'amender, ainsi que par le Code des transports.

Cet article ne fait pas obstacle à l'application des limitations de responsabilité du transporteur maritime prévues par les conventions internationales, la réglementation européenne et le droit français en matière de transport de passagers et de marchandises.

Le Déléguataire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission ou qu'il a été commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

- aux créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage, ou de contribution en avarie commune ;
- aux créances du capitaine et des autres membres de l'équipage nées de l'embarquement ;
- aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail ;
- aux créances de l'autorité délégante, qui aurait, en lieu et place du propriétaire du navire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord.

Article 15. Assurances

Le Déléguataire dispose et justifie pour chaque navire d'un certificat d'assurance ou toute autre garantie financière, avec ou sans franchise, couvrant les créances maritimes soumises à limitation au titre de la convention de Londres du 19 novembre 1976 modifiée susvisée.

Le montant de l'assurance, pour chaque navire et par événement, n'est pas inférieur au montant maximal applicable pour la limitation de responsabilité conformément à cette convention.

Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité se trouve à bord du navire.

Les polices conclues par le Déléguataire comportent une renonciation à tout recours contre la CdC prise en sa qualité d'autorité organisatrice des transports maritimes et non d'autorité gestionnaire des infrastructures portuaires utilisées par le Déléguataire. Le Déléguataire renonce de son côté à tout recours au titre de la franchise éventuelle en cas de sinistre.

Le Délégataire communique à l'OTC la copie des polices d'assurance souscrites au titre de la présente convention un mois après sa notification, ainsi que lors de leur éventuel renouvellement.

Le Délégataire justifie, sur demande écrite de l'OTC, dans un délai de cinq jours francs à compter de cette demande, du paiement régulier des primes afférentes aux polices souscrites et/ou du détail des garanties souscrites sous peine de pénalités.

Article 16. Règlement des litiges

Sauf stipulation contraire de la présente convention, les Parties s'obligent à tenter une médiation au sens des articles L.213-1 et suivants du Code de justice administrative avant toute action contentieuse, en désignant d'un commun accord un tiers médiateur ayant pour mission d'aboutir à une solution amiable. La charge financière de cette mission est partagée à parité entre les Parties.

La Partie la plus diligente propose à l'autre Partie, par lettre recommandée avec avis de réception, le nom du tiers et le contenu de sa mission. L'autre Partie dispose de quinze jours, à compter de la réception de la demande, pour formuler son accord ou son refus, le silence gardé valant refus. Faute à l'expiration de ce délai pour les Parties de s'entendre ou de convenir d'en saisir ensemble le président du Tribunal Administratif de Bastia en application du deuxième alinéa de l'article L.213-5 du Code de justice administrative, les Parties sont réputées renoncer à la tentative de médiation.

Cette obligation de tentative de médiation préalable ne saurait toutefois interdire à l'une ou l'autre des Parties d'introduire préalablement ou parallèlement un recours contentieux à titre conservatoire, en référé en cas d'urgence ou dans l'hypothèse de l'arrivée prochaine du terme d'un délai de recours, de prescription ou de forclusion non interrompu ou suspendu par l'effet de ladite tentative de médiation en vertu d'une disposition législative ou réglementaire.

L'avis rendu par le médiateur ne lie pas les Parties.

Tous les litiges qui subsisteraient après cette tentative de résolution amiable relèvent de la compétence du Tribunal Administratif de Bastia.

PARTIE 2. EXPLOITATION DES SERVICES

Article 17. Consistance de l'offre

Le Délégataire exécute le Service en respectant les horaires, fréquences et capacités définies à l'Annexe 1 de la présente convention.

Le Service est effectué sans escale intermédiaire entre le port de départ et celui d'arrivée, à l'exception des périodes au cours desquelles le Service peut être perturbé par des conflits, des arrêts techniques programmés ou des problèmes techniques imprévus, et sous réserve d'accord entre les Parties

Concernant le transport de marchandises et pour chaque traversée, le Délégataire ne devra pas laisser de remorques à quai, sauf demande du transporteur ou saturation exceptionnelle des capacités du navire, afin de s'assurer qu'il est satisfait à la demande des usagers professionnels et pour garantir la continuité territoriale.

Afin d'optimiser l'organisation du trafic, la Collectivité se réserve la possibilité, de reprogrammer des rotations, dans le respect du nombre total de rotations annuelles figurant à l'Annexe 1. Ces reprogrammations interviendront dans le cadre de la tenue du comité technique visé à l'Article 10.2 de la présente convention.

Article 18. Rotations supplémentaires

Au regard des nécessités d'exécution du service public, le Délégant pourra être amené à demander au Délégataire de réaliser ponctuellement des rotations supplémentaires dans la limite du nombre défini en Annexe 1 (les **Rotations supplémentaires**).

Les Rotations supplémentaires sont soumises à l'ensemble des prescriptions prévues à l'Annexe 1.

La mise en œuvre des Rotations supplémentaires sera examinée dans le cadre du comité technique prévu à l'Article 10.2.

A la suite de ce comité technique, le Délégataire formalise par courrier ses propositions de Rotations supplémentaires conformément au besoin exprimé par le Délégant et reçoit une confirmation par courrier en retour des éventuelles Rotations supplémentaires arrêtées. Le délai minimum de prévenance du Délégant à l'égard du Délégataire est estimé en semaine afin de suivre au plus près les courbes d'engagements.

Les Rotations supplémentaires font l'objet d'une compensation telle que visée à l'Article 38.

Article 19. Définition de l'outil naval

Le Délégataire s'engage à respecter l'ensemble des règlements nationaux et internationaux relatifs à l'exploitation du navire.

Les navires affectés au Service remplissent les conditions de qualité de Service, de normes de sécurité et environnementales définies par la réglementation, la présente convention, notamment ses Annexes 3 et 5.

Les navires sont soit la propriété du Délégué, soit affrétés. Ils ne constituent ni des biens de retour, ni des biens de reprise.

En outre, la propriété de chacun des navires visés à l'Annexe 3 peut varier pendant toute la durée de la Convention.

Préalablement à un changement de propriétaire, le Délégué devra obligatoirement notifier au Déléguant 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 Délégué 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).

Article 20. Gestion de l'outil naval

Le Délégué assure seul l'exploitation de l'ensemble de sa flotte dans ses composantes nautique, technique et de personnels. Il est chargé de l'armement, du maintien de la classification et de la certification, de l'entretien, de la maintenance, de l'exploitation (nautique et technique) et de l'assurance des navires sur toute la durée de la convention.

Le Délégué pourra formuler, à tout moment, une demande au Déléguant aux fins d'opérer une substitution de navire par un autre navire mis à disposition par le Délégué, et visé dans l'Annexe 3, pour l'exécution de la présente convention. La demande présentera alors le détail des modifications opérées et les coûts générés par cette substitution, étant précisé que le navire proposé devra répondre aux caractéristiques minimales figurant à l'Annexe 1.

Si la substitution proposée par le Délégué ayant reçu l'accord préalable du Déléguant entraîne une augmentation des charges initialement déterminées dans le

Compte d'exploitation Prévisionnel, le Délégué en supportera exclusivement la charge. Le silence gardé par le Délégué sur la demande de substitution pendant plus de 15 jours à compter de la réception de la demande formulée par le Délégué vaut refus.

Si la substitution proposée par le Délégué entraîne une baisse des charges initialement déterminées dans le Compte d'exploitation Prévisionnel, les Parties opéreront les ajustements financiers rendus nécessaires à l'issue de la remise du rapport annuel visé par l'Article 45 de la convention.

Article 21. Sécurité et sûreté des navires

Le Délégué maintient le navire et ses équipements en conformité avec les règles générales d'entretien et d'exploitation destinées à assurer la sécurité et la sûreté à bord des navires, l'habitabilité de ces derniers ainsi que la prévention des risques professionnels maritimes et la prévention de la pollution par les navires.

Les navires doivent disposer de toutes les autorisations, titres et certificats imposés par la réglementation applicable.

Le Délégué met et conserve chaque navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et fait toute diligence pour assurer la sécurité des cargaisons et des passagers.

Le Délégué, en vertu de son rôle d'armateur met en œuvre tous les moyens possibles et nécessaires pour faire face à tout incident ou accident impliquant ses équipements, biens, personnels ou sous-traitants dont il aurait la charge ou dont il aurait la garde afin de minimiser aux maximum les dommages qui pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à l'environnement, à la CdC ou à l'OTC.

Le rapport de sécurité est exposé à l'Annexe 4 de la présente convention.

Article 22. Accessibilité

Les navires affectés à l'exécution de la présente convention, ainsi que les services réalisés par le Délégué doivent respecter les normes d'accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite fixées par l'arrêté du 23 novembre 1987 (NOR: MERR8700184A) modifié par l'arrêté du 4 novembre 2011 relatif à la sécurité des navires (division 190).

Les conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite sont décrites à l'Annexe 5 de la présente convention.

Article 23. Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)

Le Délégué met en œuvre un plan d'actions au titre de la RSE portant notamment sur la valorisation du capital humain et la préservation de l'environnement. Le plan d'actions est détaillé en Annexe 7 de la présente convention.

En particulier, le Délégué 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 Délégué doit dans le cadre de l'exécution de la présente convention présenter trois projets d'expérimentation visant à réduire à l'impact environnemental de la desserte maritime. Les modalités de présentation de ces expérimentations seront fixées dans le cadre de la concertation entre les parties prévues à l'Article 10.2. La non présentation d'un projet d'expérimentation par le délégué donnera lieu à l'application d'une pénalité dans les conditions prévues à l'Article 48.

Article 24. Protection des cétacés

Le Délégué met en œuvre le dispositif de protection des cétacés figurant à l'Annexe 7 de la présente convention en recourant tant à des moyens matériels et équipements (acoustique,...) qu'à des moyens humains (observateur embarqué, formation,...).

Article 25. Continuité du Service

Article 25.1 Principe

Le Délégué met en œuvre l'ensemble des moyens à sa disposition pour assurer la continuité du Service, sans porter atteinte aux droits du personnel garantis par la réglementation applicable, afin de limiter les conséquences de la perturbation du Service sur les usagers.

Article 25.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégué

Toute cessation concertée du travail par le personnel du Délégué est précédée d'un préavis adressé par une organisation syndicale représentative au Délégué concerné : ce dernier transmet sans délai ce préavis à l'OTC.

Comme prévu par la législation en vigueur, le préavis mentionne le champ géographique et l'heure du début, ainsi que la durée limitée ou non, de la grève envisagée.

Le Délégué concerné justifie par tout moyen (notamment attestation sur l'honneur) de l'absence de transmission par les organisations syndicales du préavis visé au paragraphe précédent.

Article 25.3 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service

Le Délégué informe l'OTC de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service.

Le Délégataire informe l'OTC de cette perturbation dans un délai de douze heures à compter de la connaissance de la perturbation par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

Après chaque perturbation, le Délégataire lui communique sous huit (8)s jours un bilan détaillé des mesures mises en œuvre pour pallier l'impact de ces perturbations sur l'exécution de la présente convention.

Dans le cadre du rapport annuel prévu à l'Article 46 de la présente convention, le Délégataire établit un récapitulatif des perturbations et indique précisément les incidences financières des mesures qu'il a mises en œuvre.

Article 26. Information des usagers

Article 26.1 Principe

Il appartient au Délégataire d'assurer la conception, la mise à jour, la production et la diffusion des supports d'information destinés aux usagers professionnels et particuliers du service public, et ce à compter du 1er janvier 2023. A cet égard, il est rappelé que les particuliers auxquels le Service est destiné sont des passagers résidents en Corse voyageant pour des raisons médicales, et qu'une attention particulière doit être accordée à leur information.

Article 26.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique

Le Délégataire met à disposition, auprès des usagers du service public à compter du 1er janvier 2023, une permanence téléphonique fonctionnant au moins du lundi au samedi de 09h00 à 18h00.

L'accès à ce service doit se faire par un numéro non surtaxé (numéro local ou Numéro Vert).

Cette permanence a pour objet de répondre aux questions des clients relatives à la desserte, les horaires, les tarifs, ainsi que les conditions de circulation en situations normale et perturbée et les modifications éventuelles du Service.

Ce numéro de téléphone figure sur les supports d'information susvisés.

Article 27. Politique commerciale

Le Délégataire met en œuvre des actions commerciales ayant pour objet de rendre attractif le Service pour les usagers et de limiter son coût.

Article 28. Base de données et fichier clients

Article 28.1 Base de données sur les horaires et les caractéristiques du Service

Les données horaires, les tarifs du Délégataire ainsi que toute autre information offerte au public sont de nature publique au regard des dispositions de l'article L. 321-1 du Code des relations entre le public et l'administration. Le Délégataire garantit une liberté d'accès et d'utilisation de ces données.

Dans ce cadre et conformément à l'article 1^{er} de loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique, le Délégataire remet à l'OTC dans les trente jours suivant sa demande, sous peine de pénalités dans les conditions de l'Article 47 de la présente convention, une copie des ressources numérisées et des données associées dans un standard ouvert et librement réutilisable.

Cette transmission ne donne lieu à aucune redevance.

Ces informations peuvent être utilisées par l'OTC, la CdC ou tout prestataire externe que l'un d'eux aura désigné à des fins d'accomplissement des missions de service public.

Article 28.2 Fichier clients

Le Délégataire constitue un fichier des clients du service de transport maritime de marchandises.

Pendant toute la durée de la convention, le Délégataire utilise et procède à la mise à jour de la base de données constituée desdites données. Le Délégataire devra respecter, lorsqu'il est responsable de traitement, les dispositions européennes, législatives et réglementaires relatives aux libertés individuelles et à la protection de la vie privée, notamment eu égard au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

Sous réserve pour l'OTC de respecter la confidentialité du fichier, l'OTC pourra demander au Délégataire de lui transmettre les éléments de ce fichier auxquels il peut prétendre, sans porter atteinte aux principes garantissant les libertés individuelles.

Dans ce cas, le fichier client sera transmis à l'OTC sur simple demande de ce dernier dans le délai imparti sous peine de pénalités dans les conditions de l'Article 48 de la présente convention.

Article 29. Concession des résultats

Article 29.1 Principe

Sous réserve des droits des tiers, le Déléataire concède, à titre non exclusif, à la CdC, au moins huit mois avant la date d'échéance ou de la résiliation effective de la Convention et pendant une durée de cinq ans, le droit d'utiliser ou de faire utiliser les « Résultats », en l'état ou modifiés, en tout ou partie, par tout moyen et sous toutes formes

Les « Résultats » désignent tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui (i) résultent de l'exécution des prestations objet de la convention, tels que, notamment, les bases de données, les informations, les rapports, les études et qui (ii) sont utiles à l'exécution du Service,

Article 29.2 Droits de la CdC

La CdC détient un droit d'utilisation *stricto sensu* des droits et titres afférents aux Résultats tels que définis à l'Article 29.1.

Cette concession autorise la CdC à :

- (i) réutiliser librement les résultats propres à l'exploitation du réseau et des Services à titre gracieux ou onéreux ;
- (ii) publier les résultats tels que définis à l'Article 29.1, après en avoir informé le Déléataire, sous réserve que cette publication ne constitue pas une divulgation au sens du code de la propriété intellectuelle toute publication devant mentionner le nom du Déléataire concerné.

De manière générale, le Déléataire ne peut opposer ses droits ou titres de propriété intellectuelle ou ses droits de toute autre nature à l'utilisation des résultats, lorsque celle-ci est conforme aux conditions stipulées au présent article.

Le Déléataire doit assister raisonnablement l'OTC et la CdC par ses conseils techniques et le concours temporaire de son personnel spécialisé tels que définis à l'Article 29.1, pendant toute la durée de la Convention et jusqu'à l'expiration d'une période de six mois à compter de la date de fin normale ou anticipée de la convention.

Cette concession ne donne lieu à aucune rémunération propre.

PARTIE 3. DISPOSITIONS FINANCIERES

Article 30. Principes généraux

Le Délégué exploite le Service à ses risques et périls, sous sa responsabilité. Il supporte un risque lié à l'exploitation de sorte que toute perte potentielle à sa charge ne doit pas être nominale ou négligeable. Il ne dispose d'aucune garantie de l'OTC ou de la CdC d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés liés à l'exploitation du Service.

Il demeure seul responsable de la gestion de ses charges comme du dynamisme d'exploitation du Service et du niveau des recettes qu'il génère.

Il se rémunère par le biais des produits de l'exploitation du Service et en assume les charges. Il est autorisé à proposer à titre commercial des services de transport maritime de marchandises ou de passagers dans la mesure où les conditions d'exécution du Service sont respectées. Les produits de l'exploitation du service commercial sont conservés par le Délégué.

En contrepartie des obligations de service public mises à la charge du Délégué au titre du Service, l'OTC lui verse 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 doit pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir le coût net de l'exécution du Service, compte tenu d'un bénéfice raisonnable.

La compensation est calculée sur la base de la méthode de répartition des coûts, et représente la différence entre les coûts et les recettes du Délégué liés à l'exécution du Service. La compensation se fonde sur les coûts et recettes escomptés par le Délégué, sous réserve des dispositions des Articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention. Ainsi le Délégué s'engage financièrement vis-à-vis de l'OTC sur l'exploitation prévisionnelle qu'il a proposée.

Le compte d'exploitation prévisionnel du Délégué – sur la base duquel est calculé le montant de la contribution forfaitaire plafond – présente les coûts et les recettes à prendre en considération. Les coûts du Service à prendre en considération englobent tous les coûts directs nécessaires à l'exécution du Service et une contribution adéquate aux coûts indirects communs à la fois au Service et aux activités commerciales.

Le compte d'exploitation prévisionnel hors Rotations supplémentaires figure à l'Annexe 9 de la présente convention.

L'estimation des coûts et des recettes prévisionnelles repose sur des paramètres plausibles et observables.

La comptabilité interne du Délégué doit indiquer séparément les coûts et les recettes liés au Service et ceux liés aux autres services. Le recours à la comptabilité analytique et à des clés d'imputation est rendu nécessaire pour identifier :

- les coûts relatifs à l'activité du candidat relevant de l'exécution des obligations de service public (activité SIEG) et ceux relevant de son activité commerciale ;
- étant donné la nature des trafics n'excluant pas l'utilisation de navires ROPAX, la répartition, au sein de l'activité SIEG, entre les activités Fret et PAX pour les lignes concernées.

Compte tenu des éléments présentés ci-dessus, la rémunération totale du Délégué est la suivante :

$$R_n = R_{SIEGn} + R_{HORSSIEGn} + CFEI_n + CFC_n - REFAC_{CFEI_n} - REFAC_{CFC_n} - PEN_n + \sum_{i=1}^p CR_i$$

Avec :

R_n = Rémunération totale du délégué pour l'année n

R_{SIEGn} = recettes liées aux produits d'exploitation du Service Public pour l'année n

$R_{HORSSIEGn}$ = recettes liées aux activités commerciales pour l'année n

$CFEI_n$ = contribution forfaitaire maximale d'exploitation et d'investissement pour l'année n

CFC_n = contribution forfaitaire maximale au titre des charges de carburant pour l'année n

$REFAC_{CFEI_n}$ = réfaction sur les charges d'exploitation et d'investissement pour l'année n

$REFAC_{CFC_n}$ = réfaction sur les charges de carburant pour l'année n

PEN_n = pénalités pour l'année n

$\sum_{i=1}^p CR_i$ = somme des compensations réelles versées au titre des p rotations supplémentaires réalisées pour l'année n

Les Rotations supplémentaires font l'objet d'une compensation spécifique suivant les modalités précisées à l'Article 38.

Article 31. Comptes d'exploitation prévisionnels

L'équilibre économique de chaque ligne est présenté dans un compte d'exploitation prévisionnel qui constitue l'Annexe 9 de la convention.

Ce compte d'exploitation prévisionnel détermine les prévisions d'exécution de la convention, aux risques et périls du Délégué.

Les montants sont exprimés en euros hors taxes valeur janvier 2023.

Ce compte d'exploitation prévisionnel n'intègre pas les Rotations supplémentaires prévues à l'Article 18.

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.

Article 32. Recettes perçues directement par le Délégué

Le Délégué perçoit directement l'ensemble des recettes résultant de l'exécution du Service, à savoir :

- les recettes liées au transport de fret en application de la grille tarifaire définie à l'Article 33.2 de la présente convention ;
- les recettes liées au transport des passagers résidents corses voyageant pour raison médicale en application de la délibération n° 19/128AC visée à l'Article 33.3 de la présente convention ;
- les recettes annexes issues notamment des services particuliers fournis aux convoyeurs du fret ou aux passagers résidents corses voyageant pour raison médicale (restauration, bagages, jeux, etc.) par le Délégué de sa propre initiative ;
- Par ailleurs il est rappelé que le Délégué perçoit, indépendamment même de l'exécution du Service, des recettes générées par son activité commerciale de transport maritime.

Pour les années 2023 à 2028, 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 Délégitaire 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 Délégitant 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.

Article 33. Grille tarifaire

Article 33.1 Principes généraux

Les tarifs s'entendent en euros courants et n'incluent pas :

- les taxes et redevances applicables aux passagers et/ou à la voiture accompagnée perçues par l'État, les collectivités territoriales, les autorités gestionnaires de port ;
- les taxes perçues par le Délégitaire pour le financement des mesures de sûreté issues du Code ISPS ou des réglementations applicables en la matière, ou celles qu'il supporte directement à ce titre exclusif sur justificatif.

Les tarifs résultant de l'Annexe 8 sont fixés par le Délégitant 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.

Article 33.2 Les tarifs fret

Les tarifs fret sont repris dans l'Annexe 8 de la convention. Ce sont des tarifs maxima valables pour toutes les lignes et pour toute la capacité disponible du navire.

La grille tarifaire présentée Annexe 8 explicite le prix de base du fret transporté. Ces tarifs s'entendent quai à quai et comprennent les frais de réception, de manutention et d'acconage des véhicules.

Pour le fret roulant tracté, le passage du premier convoyeur est compris dans le tarif figurant à l'Annexe 8.

Le prix du mètre linéaire est identique pour les trajets Continent - Corse et Corse – Continent, sous réserve de l'application du tarif Export défini à l'Annexe 8.

Ce tarif ne comprend pas les éléments suivants :

- suppléments (branchement frigorifique, marchandises dangereuses, sur-hauteur et sur-largeur,...), qui doivent être adressés à l'OTC pour validation,
- frais de dossiers,
- tarifs complémentaires du voyage (tarifs cabine, repas et convoyeurs supplémentaires).

Le tarif "*Export*", pour les liaisons Corse – Continent, est applicable aux productions agricoles agroalimentaires et aux produits manufacturés ou industriels réalisés sur le territoire de la Corse.

Le tarif "*Export plus*" est applicable au transport de marchandises élaborées en Corse à partir de matières premières produites et transformées en Corse certifiées par un organisme compétent.

Le tarif "*Matières premières*", pour les liaisons Continent – Corse, est applicable au fret des matières premières à destination de la Corse et destinées à être transformées en Corse, à la condition que l'acquéreur n'en soit pas le consommateur final.

Les tarifs « *Export* », « *Export plus* » et « *Matières premières* » sont mis en œuvre par le Délégué selon le dispositif mis en place par l'OTC et définis par la délibération n° 19/128 AC du 25 avril 2019 et son annexe 2 – *Description du dispositif de tarification « Export », « Matières premières » et « Export plus » propre au transport de marchandises*.

Une justification de la répercussion des tarifs "*export*" et "*matières premières*" pratiquée sur les entreprises productrices est apportée par le Délégué dans son rapport annuel visé à l'Article 45 de la présente convention.

Article 33.3 Tarifs passagers

Les tarifs passagers sont ceux qui résultent de l'application de la délibération n° 19/128 AC portant modification du régime des obligations de service public de transport maritime.

Le Délégué exige les justificatifs nécessaires (quittance d'électricité, avis d'imposition de la taxe d'habitation, carte de scolarité, livret de famille, etc.) au bénéfice du tarif résident corse.

L'OTC pourra organiser toute opération de contrôle afin de s'assurer que les justificatifs sont exigés par le Délégué auprès des passagers bénéficiant du tarif résident corse. Le Délégué s'expose à des pénalités en cas de mise en œuvre du tarif résident corse sans contrôle préalable.

Les titres de transport bénéficiant du tarif résident sont remboursables et modifiables sans condition.

Dans les limites indiquées ci-dessus, s'agissant des tarifs passagers résidents corses, le Délégué peut appliquer une modulation temporelle (« *yield management* ») dans un but d'intérêt général d'optimisation du coût du Service public, à condition d'assurer l'égal accès aux Services de transport maritime.

Les tarifs appliqués aux passagers qui ne résident pas en Corse et pour les autres types de fret sont déterminés librement par le Délégué dans le respect de la délibération n° 19/128 AC portant modification du régime des obligations de service public de transport maritime.

Article 34. Charges d'exploitation et de maintenance hors combustible et charges d'investissement

Article 34.1 Charges d'exploitation et de maintenance

Le Délégué supporte l'ensemble des charges d'exploitation hors combustible, notamment charges d'exploitation : le personnel, la mise à disposition d'espaces, les frais commerciaux, la manutention, les frais de ports, l'entretien passagers, les vivres à commercialiser, les vivres pour équipage, les approvisionnements, la communication, les assurances, l'informatique, les impôts et taxes et les frais de structure.

Une marge est également appliquée à ces charges d'exploitation comme déterminé en Annexe 9.

Article 34.2 Investissements nécessaires à l'exécution des obligations de service public

Les charges d'investissement liées aux navires sont établies sur la base de la flotte affectée par le Délégué à l'exploitation des lignes objet de la présente convention.

Le Délégué s'engage à faire tous les efforts en sa possession pour rechercher toute subvention et tout financement de personnes publiques et privées intéressées pour la réalisation de ces investissements.

La compensation de ces investissements par le Délégué sera effectuée à leur coût déduction faite de toute subvention et tout financement de personnes publiques versés pour la réalisation de ces investissements.

Le Délégué rend compte des moyens mis en œuvre dans le cadre du comité environnemental, économique et juridique visé à l'Article 10.2.

Article 35. Compensation financière d'exploitation et d'investissement versée par l'OTC

Article 35.1 Calcul de la compensation hors Rotations supplémentaires

Conformément aux articles L. 2224-1 et L. 2224-2 du CGCT, chaque année, l'OTC verse au Déléataire une compensation financière d'exploitation et d'investissement pour l'exécution du Service.

La compensation financière maximale d'exploitation et d'investissement (**CFEI**) versée par l'OTC est constituée de deux composantes :

- une composante au titre des charges d'exploitation (**CFE**), correspondant aux charges d'exploitation résultant de la réalisation du Service (hors charges de combustible et hors Rotations supplémentaires), nettes des recettes générées par l'exploitation du Service définies à l'Article 31. Le calcul de la CFE pour l'année 2023 (**CFE₂₀₂₃**) est détaillé en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet 12. CR SIEG hors carb. - A). Pour les années suivantes, la CFE fait l'objet d'une indexation suivant les modalités prévues à l'Article 35.3.
- une composante au titre des charges d'investissement (**CFI**) correspondant aux dotations aux amortissements et/ou aux redevances de crédit-bail et/ou au coût d'affrètement du navire affecté à l'exécution du Service. Le calcul de la CFI pour chaque année n (**CFI_n**) est détaillé en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet 11. CR SIEG hors carb. - A).

Dans la mesure où le Déléataire utilise les navires pour proposer des services de transport à titre commercial, en dehors du Service, la clé d'imputation visée dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9) et ayant pleine valeur contractuelle permet d'établir la comptabilité analytique et de définir le montant de compensation financière forfaitaire. Cette clé d'imputation est figée pour toute la durée de la Convention.

Toutefois, le Déléant 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 à l'Annexe 9 et le calcul fondé sur une clé d'imputation qui résulterait de la réalité de l'exploitation (coûts et revenus réels, exploitation réelle des navires, etc.). En cas d'écart entre le calcul résultant de la réalité de l'exploitation et celui visé dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9), la moitié de l'éventuel surplus de compensation versé pourra être retenue par le Déléataire dans la limite de 5% de la compensation, et le surplus sera restitué à l'OTC selon les modalités fixées par ce dernier. En tout état de cause, la compensation ne pourra pas excéder le montant résultant de l'Annexe 9 (tel que prévu au présent article et à l'Article 37.1 de la présente convention).

La compensation découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est une compensation forfaitaire plafond.

Article 35.2 Réfaction pour traversées non réalisées

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 Délégué sur les charges d'exploitation et d'investissement (**REFAC_{CFEI}**) en raison de la non-réalisation du Service (charges variables économisées – recettes correspondant au Service).

Ces réflexions ne sont pas exclusives des pénalités prévues à l'Article 48.

La réfaction est de :

- 4.300 € pour l'année 2023

En tout état de cause, cette réfaction ne pourra être négative.

Le montant de la réfaction est indexé suivant les modalités prévues à l'Article 35.3.

Article 35.3 Modalités d'indexation

La CFE est indexée suivant les modalités suivantes :

$$CFE_{n+1} = CFE_n \times (0,85 I_{n+1} / I_{2023} + 0,15)$$

Avec I_{n+1} = Indice annuel des prix à la consommation - Base 2015 - Ensemble des ménages - France métropolitaine - Ensemble hors énergie (INSEE, Identifiant 001765617)

L'Annexe 9 est mise à jour chaque année afin de tenir compte de l'évolution de cet indice.

Le terme fixe de 0,15 correspond à un des gains d'efficience attendu par le Délégué sur la durée du contrat.

Article 35.4 Modalités de facturation et de versement

La compensation est facturée par le Délégué suivant les modalités suivantes :

S'agissant de la compensation au titre des charges d'exploitation (CFE_n) :

- 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
- solde facturé à la remise du rapport annuel des services intégrant l'indexation corrigé des réflexions 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.

S'agissant de la contribution au titre des charges d'investissement (CFI_n) :

- acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant au 1/12ème du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

En application des dispositions des articles 37 et suivants de la loi n°2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière et de l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre le retard de paiement dans les contrats de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Article 36. Charges liées au combustible et mécanisme de couverture

Article 36.1 Charges de combustible

Le Délégué supporte les charges de carburant en fonction de la consommation des navires hors Rotations supplémentaires éventuellement corrigée des traversées non effectuées du coût d'approvisionnement en carburant.

Article 36.2 Mécanisme de couverture des coûts du 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 Délégué aura la charge de négocier un nouveau contrat de couverture en demandant a minima trois devis. Le Délégué indiquera au Délégué 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 Délégué.

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

Le coût unitaire du combustible pris en compte dans le Compte d'Exploitation Prévisionnel pour la période correspondante et le mécanisme associé sont détaillés en Annexe 10.

Article 37. Compensation financière pour les charges de carburant

Article 37.1 Calcul de la compensation maximale

Conformément aux articles L. 2224-1 et L. 2224-2 du CGCT, chaque année, l'OTC verse au Délégataire 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 Délégataire au titre de la présente convention et dont les montants sont présentés en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « 11. CR SIEG hors carb. – A »).

Dans la mesure où le Délégataire utilise les navires pour proposer des services de transport à titre commercial, en dehors du Service, la clé d'imputation visée dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9) et ayant pleine valeur contractuelle permet d'établir la comptabilité analytique et de définir le montant de compensation financière forfaitaire. Cette clé d'imputation est figée pour toute la durée de la Convention.

Toutefois, le Délégant 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 à l'Annexe 9 et le calcul fondé sur une clé d'imputation qui résulterait de la réalité de l'exploitation (coûts et revenus réels, exploitation réelle des navires, etc.). En cas d'écart entre le calcul résultant de la réalité de l'exploitation et celui visé dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9), la moitié de l'éventuel surplus de compensation versé pourra être retenue par l'opérateur dans la limite de 5% de la compensation, et le surplus sera restitué à l'OTC selon les modalités fixées par ce dernier. En tout état de cause, la compensation ne pourra pas excéder le montant résultant de l'Annexe 9 (tel que prévu au présent article et à l'Article 35.1 de la présente convention).

La compensation découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est une compensation forfaitaire plafond.

Article 37.2 Réfaction pour traversées non réalisées

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 Délégataire sur les charges de carburant (**REFAC_{CARB}**) en raison de la non-réalisation du Service (charges variables économisées).

Ces réflexions ne sont pas exclusives des pénalités prévues à l'Article 47.

La réfaction est de :

- 10 500 € en 2023.
- Pour les périodes ultérieures, ce montant sera ajusté en fonction des prix du carburant de l'année N lors des comités prévus à l'Article 10.2.

Article 37.3 Modalités de facturation et de versement

La compensation au titre des charges de carburant (CFCn) est facturée par le Déléguataire suivant les modalités suivantes :

- Acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant au 1/12^{ème} du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

En application des dispositions des articles 37 et suivants de la loi n°2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière et de l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre le retard de paiement dans les contrats de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Article 38. Compensation maximale pour les Rotations supplémentaires

Article 38.1 Modalités de calcul de la compensation maximale pour les Rotations supplémentaires

Pour chaque Rotation supplémentaire, une compensation forfaitaire maximale (**CF_{sup}**) est indiquée en Annexe 9 par période de l'année.

Les périodes correspondantes pour chaque année civile sont les suivantes :

- CF_{sup} (P1) : d'avril à juin et de septembre à octobre
- CF_{sup} (P2) : de juillet à août

Chacune de ces compensations maximales par Rotation supplémentaire est constituée de trois composantes :

- une composante au titre des charges d'exploitation (**CFE_{sup}**), correspondant aux charges d'exploitation résultant de la réalisation d'une Rotation supplémentaire (hors charges de combustible), nettes des recettes générées par une Rotation supplémentaire. Le montant de la CFE_{sup} pour l'année 2023

(**CFE_{sup2023}**) figure dans l'Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « BPU »). Elle tient compte des charges d'exploitation sur le périmètre du Service, ainsi que des recettes sur le périmètre du Service, compte tenu d'un bénéfice raisonnable tels qu'escompté en Annexe 9 de la convention.

- une composante au titre des charges d'investissement (**CFI_{sup}**) correspondant aux dotations aux amortissements et/ou aux redevances de crédit-bail et/ou au coût d'affrètement du navire affecté à la réalisation des Rotations supplémentaires.
- Le montant de la CFI_{sup} pour l'année 2023 (**CFI_{sup2023}**) figure dans l'Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « BPU »). Ce montant n'est pas indexé. une composante au titre des charges de carburant (**CFC_{sup2023}**) correspondant aux charges de carburant supportées par le Délégué pour la réalisation d'une rotation supplémentaire. Le montant de la CFC_{sup2023} figure dans l'Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « BPU »). Pour les années ultérieures, ce montant sera ajusté en fonction des prix du carburant de l'année N lors des comités prévus à l'Article 10.2.

Dans son rapport annuel, le Délégué indique le coût réel de chaque rotation supplémentaire, correspondant à la différence entre les charges et recettes réelles de ladite rotation. Le Délégué versera une compensation appelée compensation réelle pour la traversée i (CRI) correspondant au montant minimum entre le coût réel de cette rotation supplémentaire et la compensation maximale par Rotation supplémentaire de la période de réalisation de la traversée.

Article 38.2 Modalités de facturation et de versement

La compensation par Rotation supplémentaire est facturée par le Délégué à la remise du rapport annuel intégrant l'indexation.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

En application des dispositions des articles 37 et suivants de la loi n°2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière et de l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre le retard de paiement dans les contrats de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Article 39. Bénéfice raisonnable

Le Bénéfice Raisonnable est déterminé conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensations de Service public. Ce Bénéfice Raisonnable correspond

- Au ratio du Résultat Courant Avant Impôt et intérêts sur le périmètre SIEG sur le chiffre d'affaires sur le périmètre SIEG tel que calculé dans l'Annexe 9 au présent contrat.

Le Bénéfice raisonnable ne pourra dépasser 2.13 % tout au long de la durée du Contrat, sauf à ce qu'une étude complémentaire indépendante, diligentée en cas de bouleversement du marché, vienne justifier la révision de ce taux.

Article 40. Contrôle de la surcompensation

Afin de s'assurer que la compensation financière versée par l'OTC au Délégataire ne conduit pas à une surcompensation des obligations de service public au-delà du coût net de 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 Délégant 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.

Le Délégataire s'engage, dès lors que le montant de la compensation dépasse le niveau admis en application des règles de l'Encadrement SIEG, à reverser, dans les conditions fixées par l'OTC, le montant de la surcompensation (sous réserve des dispositions prévues aux articles 35.1 et 37.1 de la présente convention).

Par ailleurs, toute surcompensation est de nature à exposer le Délégataire à des demandes de récupération, tant au regard du droit national que du droit communautaire, comme l'expose le point 26 de la Communication de la Commission relative à l'application des règles en matière d'aides d'Etat par les juridictions nationales du 9 avril 2009.

Aux termes de la Convention, le Délégataire s'engage sur un montant de compensation au titre des charges d'exploitation résultant de la réalisation des obligations de services publics, nettes des recettes supplémentaires générées par celle-ci (CFE) exprimée en euros constants.

Il s'engage en outre sur un montant de compensation au titre des charges de carburant (CFC) correspondant aux charges de carburant prévisionnelles exprimées en euros constants et arrêtées à la date de signature de la Convention.

Article 41. Compte de tiers

Le Délégataire tient un compte séparé pour les tiers.

Notamment, la perception et le reversement de la taxe transports figurent dans ce compte.

Article 42. Impôts et taxes

Le Déléataire supporte l'ensemble des taxes, impôts et redevances liés aux prestations effectuées.

Article 43. Non assujettissement à la TVA

Conformément aux termes de l'article 262 II-11° du Code Général des Impôts, le Service de transport maritime en provenance et à destination de la Corse n'est pas assujetti à TVA.

PARTIE 4 – REGIME DES BIENS

Article 44. Régime des biens

Sous réserve des stipulations de la présente convention, le Déléataire a seul le droit d'utiliser les biens affectés au Service dont l'exploitation lui est confiée par le Délégant.

Les biens affectés Service peuvent relever de la catégorie des biens de retour, de celle des biens de reprise ou de celle des biens propres telles que définies et organisées par le Code de la commande publique et la jurisprudence du Conseil d'État.

Au plus tard une semaine avant le début d'exécution du Service, un premier inventaire est établi contradictoirement classant les biens selon les trois catégories ci-dessus mentionnées (Annexe 15).

Tous plans, rapports d'expertise et documents jugés nécessaires à l'identification des biens par le Déléataire sont annexés à chaque liste dans un délai raisonnable.

Les inventaires relatifs aux biens de retour, de reprise et aux biens propres font l'objet d'une réactualisation annuelle par le Déléataire.

PARTIE 5. CONTROLE DU DÉLÉGATAIRE

En cas de manquement aux obligations de la présente Partie, le Délégataire sera redevable des pénalités prévues à l'Article 48 et à l'Annexe 11 de la présente convention.

Article 45. Information de l'OTC

Article 45.1 Principes

L'OTC et la CdC ou leur représentant disposent d'un droit de contrôle portant sur l'exécution des prestations confiées par la présente convention au Délégataire. Ce contrôle a notamment pour objet de s'assurer que le Délégataire ne perçoit aucune surcompensation tel que prévu à l'article 40 de la présente convention.

La mise en œuvre de ce droit de contrôle ne doit pas conduire l'Autorité Délégante à porter atteinte au secret des affaires en n'assurant pas la confidentialité des données et documents transmis par le Délégataire sous les réserves prévues par la présente convention (sourcing notamment).

En conséquence, les Parties assurent la confidentialité de ces données et la sécurité de leurs échanges, sans que cette confidentialité ne fasse obstacle à la publication de ces données lorsqu'elle résulte d'une réglementation nationale ou communautaire.

Le contrôle de l'OTC et de la CdC comprend notamment :

- Un droit général d'information sur l'exploitation du Service ;
- Le pouvoir de prendre toutes les mesures prévues sur la présente convention lorsque le Délégataire ne se conforme pas aux obligations stipulées à sa charge.

Le Délégant organise librement le contrôle prévu à la présente partie, le Délégant pouvant confier l'exécution du contrôle soit à ses propres agents, soit à des organismes ou spécialistes qu'il choisit.

Le Délégataire justifie à tout moment du respect de ses obligations légales ou réglementaires.

Le Délégataire fournit à l'autorité délégante les documents et justificatifs demandés sous un format commun exploitable (word ou équivalent) et rendant possibles des extractions.

Article 45.2 Contrôle des documents

La CdC et l'OTC peuvent demander la communication de tout justificatif et document complémentaire se rapportant directement à l'exécution de la présente convention et qu'ils estiment nécessaires à leur bonne information sans toutefois que ledit contrôle ait pour effet d'exonérer le Délégataire concerné de ses responsabilités.

Le Déléguataire dispose d'un délai de quinze jours à compter de la réception de la demande pour communiquer les justificatifs exigés par la CDC.

Il ne peut refuser à la CdC ou l'OTC ou à leur représentant la copie des informations sollicitées.

Les documents transmis par le Déléguataire sont librement exploitables par l'OTC et des extractions peuvent en être réalisées.

Article 45.3 Contrôle des données financières

La CdC et l'OTC se réservent le droit de faire procéder, à leurs frais, à un audit pour vérifier les comptes du Déléguataire sans que ce dernier ne puisse opposer le secret industriel et commercial. Le Déléguataire facilite le déroulement de l'audit.

La CdC et l'OTC, informeront le Déléguataire du lancement d'une mission d'audit 15 jours avant le commencement du contrôle des données financières.

Les résultats de l'audit seront communiqués au Déléguataire afin de recueillir ses observations. Les résultats de l'audit ne pourront être communiqués sans faire état des éventuelles remarques et observations du Déléguataire.

Le Déléguataire s'engage à justifier auprès de l'OTC et de la CdC, du caractère raisonnable, au sens de l'Encadrement SIEG, du bénéfice réalisé au titre de la présente convention.

Article 45.4 Taxe transport

S'agissant de la taxe transport, le Déléguataire remet à l'autorité délégante un état estimatif trimestriel et sa déclaration annuelle auprès des services fiscaux.

Article 46. Rapport du Déléguataire

Au plus tard le 1^{er} juin de chaque année, le Déléguataire produit un rapport d'activité respectant le plan et le contenu suivants :

1° Les données comptables suivantes :

a) Le compte annuel de résultat de l'exploitation de la concession sur le même modèle que l'Annexe 9 de la présente convention. Pour l'établissement de ce compte, l'imputation des charges s'effectue par affectation directe pour les charges directes et selon la clé d'imputation fixée à l'Annexe 9 pour les charges indirectes, notamment les charges de structure ;

Le Déléguataire joint une note de comparaison et d'explication des écarts entre les produits et les charges réels et prévisionnels.

Le Délégataire tient à disposition de l'OTC la matrice de passage entre sa comptabilité analytique et le compte de résultat sous format contractuel.

b) Une présentation des méthodes et des éléments de calcul économique annuel et pluriannuel retenus pour la détermination des produits et charges directs et indirects imputés au compte de résultat de l'exploitation, les méthodes étant identiques à celles utilisées pour établir l'offre du Délégataire dans le cadre de la procédure d'attribution de la présente convention ;

c) Un compte rendu de la situation des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du Service public concédé, comportant notamment une description des biens et, le cas échéant, le programme d'investissement, y compris au regard des normes environnementales et de sécurité ;

d) L'inventaire des biens désignés par la présente convention comme biens de retour et de reprise du Service concédé. Cet inventaire est mentionné «néant » à la date de la conclusion de la présente convention ;

e) Les engagements à incidences financières, y compris en matière de personnel, liés à la concession et nécessaires à la continuité du Service public ;

2° Une analyse de la qualité des Services détaillant les éléments suivants :

1	Personnel	<ul style="list-style-type: none"> a. Organigramme b. Nombre et équivalent temps plein par grande famille de poste c. Organisation du travail et gestion des compétences d. Taux d'arrêts de travail et taux d'arrêts maladie e. Plan de formation
2	Offre réalisée et fréquentation	<ul style="list-style-type: none"> a. Nombre de traversées par ligne ; b. Volumes par type de trafic (passager/ marchandise) ; c. Taux de remplissage.
3	Régularité	Le Délégataire produit l'indicateur mensuel de mesure de la régularité par navire.
4	Outil naval	<ul style="list-style-type: none"> a. Nombre b. Date d'entrée en flotte c. Description technique du nouveau navire (si nouveau navire) conformément à l'Article 19 et à l'Annexe 3 de la présente convention d. Le nombre de traversées réalisées par chaque navire dans l'année e. Récapitulatifs des opérations de maintenance par navire f. Consommation de carburant par navire et par traversée
5	Maintenance	<ul style="list-style-type: none"> a. Moyens humains et matériels ;

Projet de Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre le port d'AIACCIU et le port de Marseille

		<p>b. Travaux réalisés sur les navires en détaillant les travaux de maintenance et les travaux d'arrêt technique</p> <p>c. Rapport de visite annuelle d'inspection de la société de classification</p>
6	RSE	d. Actions et niveau d'engagement du Déléataire en matière de performances éthiques, sociales et environnementales.

2° Une annexe financière détaillant les éléments suivants pour chaque ligne:

1	Annexe 9	a. Annexe complétée avec les charges et produits réels pour l'année considérée
1	Recettes	<p>b. Détail des recettes issues de la vente de titres aux chargeurs professionnels, par distinction de chaque périmètre (SIEG / hors SIEG) et chaque catégorie de trafic sous-jacent (pour le SIEG : tracté, non tracté, passagers médicaux, et pour le hors SIEG : passagers résidents, non résidents, auto-commerce, autre)</p> <p>c. Détail de la fréquentation selon les mêmes critères</p> <p>d. Autres recettes rattachées (publicité, Services annexes) ;</p> <p>e. Compensation de l'OTC</p> <p>f. Grille tarifaire appliquée au cours de l'année n sur le modèle de l'Annexe 8</p>
2	Charges	a. Explication des écarts entre le prévisionnel et le réalisé, pour chaque poste de charges
3	<u>Le cas échéant, Annexe 9 sur le périmètre des navires propriétés du délégataire et Annexe sur 9 sur le périmètre des navires affrétés</u>	<p>a. Annexe complétée avec les charges et produits réels pour l'année considérée et affectés à chaque type de navire pour contrôler le niveau de bénéfice réalisé par le délégataire</p> <p>b. Description et justification des clefs de répartition retenues pour effectuer cette répartition</p>
4	Autres informations	<p>a. Bilan social ;</p> <p>b. Attestations des commissaires aux comptes</p>
5	Autres comptes	Compte de suivi de la taxe transport

Article 47. Tableaux de bord mensuels

Le Déléataire communique à l'OTC, au plus tard, le 15 du mois suivant, un tableau de bord mensuel dans un format numérique et compatible avec des outils bureautiques courants permettant leur extraction :

- fréquentation mensuelle et son cumul depuis le début de l'exercice contractuel par catégorie de client (marchandises / résidents / non-résidents)

- les recettes mensuelles par catégorie de titre et leur cumul depuis le début de l'exercice contractuel
- le suivi des éléments afférents au combustible : suivi des consommations par traversée (consommation, durée de la traversée, vitesse moyenne) prix unitaires des combustibles (quotidiens et mensuels).

Article 48. Pénalités

En cas d'irrégularités ou d'inexécution avérées des clauses de la présente convention la CdC et/ou l'OTC appliquent les pénalités visées à l'Annexe 11, sans mise en demeure préalable à l'issue d'un délai de quinze jours à compter de la notification du décompte des pénalités au Déléguataire qui dispose de ce délai pour faire part de ses observations.

La constatation des faits entraînant les pénalités prévues ci-dessus est effectuée à la diligence de la CdC ou de l'OTC qui utilisent à cet effet leurs propres agents ou les agents d'un prestataire extérieur chargé du contrôle de l'exécution des prestations incombant au Déléguataire.

Au regard des observations présentées par le Déléguataire, les pénalités lui sont notifiées par titres de recettes émis par l'OTC ou la CdC à l'issue du délai de quinze jours visé au premier paragraphe.

Ces pénalités ainsi que les réfections pour traversées non réalisées sont payées par le Déléguataire concerné à travers la diminution du montant de la compensation financière due par l'OTC lors du calcul du solde dans les conditions prévues à l'Article 35.4 de la présente convention et si le solde n'est pas suffisant par paiement direct.

Article 49. Bonus

L'atteinte de tout ou partie de l'objectif fixé dans le cadre de la rencontre à mi contrat visée à l'Article 11.2 donnera lieu à l'application d'un bonus correspondant au produit suivant :

$$B = P \times 100\,000 \text{ €}$$

Avec :

B = montant total du bonus à l'échéance normale du contrat

P = pourcentage d'atteinte de l'objectif, correspondant au ratio de réduction atteint divisé par l'objectif de réduction fixé dans le cadre de la rencontre à mi contrat visée à l'Article 11.2.

PARTIE 5. DISPOSITIONS DE FIN DE CONVENTION

Article 50. Sort des biens à la fin de la Convention

Article 50.1 Sort des biens de retour

Sans objet.

Article 50.2 Sort des Biens de reprise

Le Délégrant, douze (12) mois avant l'expiration de la présente convention, dresse une liste des biens de reprise visés en Annexe 15 de la présente convention qu'il souhaite reprendre.

L'indemnité due par le Délégrant au Délégataire au titre des biens de reprise est fixée à leur Valeur Nette Comptable, minorée, le cas échéant, des subventions correspondantes, des éventuelles dépréciations (perte de valeur) et des dépenses ayant été prises en charge par le Délégrant

Article 50.3 Sort des biens propres au Délégataire

Les biens propres du Délégataire peuvent, sous réserve de l'accord du Délégataire, être rachetés par le Délégrant ou un nouveau Délégataire dès lors que ce rachat présente un intérêt pour la poursuite de l'exploitation du Service.

Le prix est fixé par accord entre les Parties. À défaut, le Délégataire en conserve la propriété.

Article 51. 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.

Article 52. Résiliation pour motif d'intérêt général.

La CdC peut résilier, conformément et dans les conditions de la jurisprudence administrative, de façon unilatérale, la Convention pour un motif d'intérêt général.

Cette résiliation devra être précédée d'un préavis motivé d'un mois notifié au Délégataire par tout moyen permettant d'en donner une date certaine.

L'indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général correspond au manque à gagner subi par le Délégataire : il est égal à 50% de la valeur actuelle nette des résultats net après contribution prévisionnels figurant en Annexe 9 de la Convention sur une durée maximale de 36 mois entre la date de résiliation et l'échéance normale de la convention, actualisés à partir du taux d'indexation déterminé par l'Article 35.3.

Cette indemnité est versée dans un délai de quarante-cinq jours à compter de la prise d'effet de la résiliation.

Article 53. Résiliation pour faute du Délégataire

Les motifs justifiant la résiliation de la Convention pour faute du Délégataire sont notamment :

- manquements graves ou répétés à la présente convention
- manquements graves ou répétés à la sécurité
- infractions à la réglementation en vigueur applicable au secteur des transports
- fraude ou malversation
- cession totale ou partielle de la Convention sans autorisation expresse et préalable de la CdC et de l'OTC.

Sauf dans le cas où le manquement est irrémédiable, la résiliation est précédée d'une mise en demeure qui indique la nature du manquement constaté et prévoit un délai raisonnable pour y remédier qui ne peut être inférieur à quinze (15) jours.

Le Délégataire dispose en tout état de cause d'un délai de quinze (15) jours à compter de la notification de la mesure envisagée pour formuler ses observations.

La résiliation prend effet à compter du jour de la notification de la résiliation au Délégataire défaillant par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

La résiliation pour faute du Délégataire ne donne lieu au versement par l'OTC ou la CdC d'aucune indemnité au Délégataire défaillant.

Article 54. Résiliation pour force majeure

Lorsque l'empêchement d'exécuter la Convention en raison d'un fait de force majeure est définitif ou que son économie est définitivement bouleversée en raison d'un fait de force majeure, la Convention peut être résiliée.

De la même manière, dans le cas où des circonstances d'imprévision devaient se prolonger et ne plus présenter de caractère temporaire, ou dans le cas où les Parties ne parviendraient pas à s'accorder sur une indemnité d'imprévision permettant de poursuivre l'exécution de la Convention dans des conditions normales d'exploitation, le Délégataire peut solliciter la résiliation pour force majeure.

Il en est de même dans le cas où les Parties ne s'entendraient pas sur les conditions de rétablissement de l'économie initiale ou de maintien de l'équilibre économique de la Convention dans les autres hypothèses prévues à l'Article 11.1 ou à l'Article 11.3

Article 55. Liquidation ou redressement judiciaire du Délégataire

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.

Article 56. Modalités de cession de la Convention par le Délégataire et conséquence du retrait d'un membre du groupement

56.1. Cession de la Convention

Le Délégataire 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 Délégant.

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

56.2 Retrait d'un membre du groupement

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 entraînera 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.

56.3 Dispositions générales

A défaut d'agrément dans les conditions ci-dessus visées, la cession, le transfert ou le retrait d'un membre du Groupement sera considéré comme irrégulier et inopposable au Délégrant et pourra entraîner la résiliation pour faute de la Convention par le Délégrant.

Le Délégataire supportera seul la charge intégrale des frais liés à la cession, au transfert de la Convention ou au retrait d'un membre du Groupement en ce notamment compris toutes taxes, droits, honoraires, redevances et impôts, remises en cause d'exonérations passées ou futures en découlant.

Article 57. Modification de l'actionnariat de l'un des membres du Groupement

Si la composition de l'actionnariat du Délégataire 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 Délégitaire excédant un seuil de 10% donne lieu à une information préalable de la CdC et de l'OTC.

Article 58. Notification de la Convention

Pour l'exécution de la Convention et de tout ce qui s'y attache, les Parties font élection de domicile aux adresses mentionnées ci-après.

Pour le Délégitant : [*]

Pour le Délégitaire : [*]

Toute notification au titre de la présente Convention doit être faite par écrit et peut être valablement envoyée soit par lettre recommandée avec demande avis de réception à ces adresses, soit par télécopie aux numéros indiqués ci-après. La notification est réputée être effectuée à la date de réception de la lettre recommandée avec demande avis de réception.

Fait à AIACCIU, le

Pour le Conseil Exécutif de Corse
Le Président

Pour l'Office des Transports de la Corse
La Présidente

Pour le Délégitaire

LISTE DES ANNEXES

1. Annexe technique des Services
2. Programme des Services
3. Tableau récapitulatif de l'outil naval
4. Rapport de sécurité
5. Description des Services à bord
6. Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles
7. Plan des actions au titre de la RSE
8. Grille tarifaire
9. Compte d'exploitation prévisionnel
10. Détail des volumes contractuels de combustibles consommés par mois
11. Pénalités
12. Prestations confiées aux tiers
13. Données sur le personnel
14. Contrats d'affrètement
15. Inventaire des biens

**PROJET DE CONVENTION DE DELEGATION
DE SERVICE PUBLIC
RELATIVE A L'EXPLOITATION
DU TRANSPORT MARITIME
DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS
AU TITRE DE LA CONTINUITÉ TERRITORIALE
ENTRE LE PORT DE BASTIA ET LE PORT
DE MARSEILLE**

CONVENTION

Entre les soussignés :

La Collectivité de Corse dont le siège est Hôtel de Région, 22 Cours Grandval à Ajaccio (20187), représentée par le Président du Conseil exécutif de Corse, M. Gilles SIMEONI, autorisé par délibération n° 22/ AC de l'Assemblée de Corse du 20 décembre 2022,

ci-après dénommée « la CdC »,

Et

L'Office des Transports de la Corse, domicilié 19, avenue Georges Pompidou, BP 501 à Ajaccio Cedex (20186), représenté par sa Présidente, Mme Flora MATTEI, ci-après dénommé « l'OTC »,

d'une part,

Et

CORSICA LINEA, Société par Actions Simplifiée au capital de 3.000.000 €, ayant son siège social 4, boulevard Roi Jérôme, 20000 Ajaccio, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés d'Ajaccio sous le n° B 815243852, numéro d'identification de la TVA FR 49 815 243 852, représentée par son Directeur général, M. Pierre-Antoine Villanova, ci-après dénommé « le Déléataire »

d'autre part,

ensemble « les Parties ».

Il a été convenu ce qui suit :

SOMMAIRE

PREAMBULE	5
Article 1. Définitions	8
Article 2. Objet	8
Article 3. Durée	8
Article 4. Documents contractuels	9
Article 5. Identification des parties	9
Article 5.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse	9
Article 5.2 Identification et représentation du Délégué	9
Article 6. Missions du Délégué	10
Article 7. Droits et obligations du Délégué	10
Article 8. Réglementation générale	11
Article 9. Gestion du personnel	12
Article 9.1 Réglementation applicable	12
Article 9.2 Droit social	12
Article 9.3 Recours à un personnel qualifié	12
Article 10. Concertation et coordination entre les Parties	12
Article 10.1 Comité de suivi environnemental, économique et juridique	12
Article 10.2 Comité de suivi technique	13
Article 11. Clause de rencontre	14
Article 11.1 Réexamen des conditions d'exécution de la Convention	14
Article 11.2 Rencontres planifiées d'évaluation	15
Article 12. Relations avec les autorités portuaires	16
Article 13. Recours aux prestataires externes	16
Article 14. Responsabilités	17
Article 14.1 Principe	17
Article 14.2 Limitation de responsabilité	18
Article 15. Assurances	19
Article 16. Règlement des litiges	19
Article 17. Consistance de l'offre	21
Article 18. Rotations supplémentaires	21
Article 19. Définition de l'outil naval	21
Article 20. Gestion de l'outil naval	22
Article 21. Sécurité et sûreté des navires	23
Article 22. Accessibilité	23
Article 23. Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)	24
Article 24. Protection des cétacés	24
Article 25. Continuité du Service	24
Article 25.1 Principe	24
Article 25.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégué	24
Article 25.3 Le service social et solidaire	25
Article 25.4 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service	25
Article 26. Information des usagers	26
Article 26.1 Principe	26

Article 26.2	Mise à disposition d'une ligne téléphonique	26
Article 27.	Politique commerciale	26
Article 28.	Base de données et fichier clients.....	26
Article 28.1	Base de données sur les horaires et les caractéristiques du Service	26
Article 28.2	Fichier clients	27
Article 29.	Concession des résultats	27
Article 29.1	Principe	27
Article 29.2	Droits de la CdC.....	28
Article 30.	Principes généraux	29
Article 31.	Comptes d'exploitation prévisionnels.....	31
Article 32.	Recettes perçues directement par le Délégué	31
Article 33.	Grille tarifaire	32
Article 33.1	Principes généraux	32
Article 33.2	Les tarifs fret	32
Article 33.3	Tarifs passagers	33
Article 34.	Charges d'exploitation et de maintenance hors combustible et charges d'investissement	34
Article 34.1	Charges d'exploitation et de maintenance.....	34
Article 34.2	Investissements nécessaires à l'exécution des obligations de service public	34
Article 35.	Compensation financière d'exploitation et d'investissement versée par l'OTC	35
Article 35.1	Calcul de la compensation hors Rotations supplémentaires	35
Article 35.2	Réfaction pour traversées non réalisées	36
Article 35.3	Modalités d'indexation	36
Article 35.4	Modalités de facturation et de versement.....	36
Article 36.	Charges liées au combustible et mécanisme de couverture	37
Article 36.1	Charges de combustible	37
Article 36.2	Mécanisme de couverture des coûts du combustible	37
Article 37.	Compensation financière pour les charges de carburant.....	38
Article 37.1	Calcul de la compensation maximale	38
Article 37.2	Réfaction pour traversées non réalisées	38
Article 38.	Compensation maximale pour les Rotations supplémentaires	39
Article 38.1	Modalités de calcul de la compensation maximale pour les Rotations supplémentaires	39
Article 38.2	Modalités de facturation et de versement.....	40
Article 39.	Bénéfice raisonnable	41
Article 40.	Contrôle de la surcompensation.....	41
Article 41.	Compte de tiers	41
Article 42.	Impôts et taxes	41
Article 43.	Non assujettissement à la TVA	42
Article 44.	Régime des biens	43
Article 45.	Information de l'OTC	44
Article 45.1	Principes	44
Article 45.2	Contrôle des documents	44
Article 45.3	Contrôle des données financières	45
Article 45.4	Taxe transport.....	45

Article 46. Rapport du Délégué	45
Article 47. Tableaux de bord mensuels	48
Article 48. Pénalités	48
Article 49. Bonus	49
Article 50. Sort des biens à la fin de la Convention	50
Article 50.1 Sort des biens de retour	50
Article 50.2 Sort des Biens de reprise	50
Article 50.3 Sort des biens propres au Délégué	50
Article 51. Sort particulier des navires	50
Article 52. Résiliation pour motif d'intérêt général	51
Article 53. Résiliation pour faute du Délégué	51
Article 54. Résiliation pour force majeure	52
Article 55. Liquidation ou redressement judiciaire du Délégué	52
Article 56. Modalités de cession de la Convention par le Délégué	52
Article 57. Modification de l'actionnariat du Délégué	53
Article 58. Notification de la Convention	54

PREAMBULE

La Collectivité de Corse est l'autorité organisatrice de transport public maritime entre la Corse et le continent. Elle définit, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité, les modalités d'organisation des transports maritimes entre l'île et le continent, en particulier en matière de dessertes et de tarifs.

La Collectivité de Corse, lorsqu'il existe un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, peut conclure un contrat de délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime entre la Corse et le continent.

Dans ce cadre, la Collectivité de Corse avait conclu pour une durée de 22 mois cinq conventions de délégations de service public ayant pour objet l'exploitation des dessertes maritimes de transport de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et les ports de Corse qui sont arrivées à échéance le 31 décembre 2022.

Afin d'organiser la desserte maritime à compter du 1^{er} janvier 2023, l'Office des Transports de la Corse a diligenté un test de marché entre décembre 2021 et mars 2022 afin de déterminer si un besoin de service public persisterait après 2022.

Cette démarche a conduit la Collectivité de Corse à constater l'existence d'un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, et à décider par délibération n° 22/050 AC du 28 avril 2022 du lancement d'une procédure de mise en concurrence pour la passation de concessions alloties entre les cinq ports corses et le port de Marseille, pour une durée de 7 ans, afin de garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent français, du 1^{er} janvier 2023 jusqu'au 31 décembre 2029.

A l'issue de procédure de mise en concurrence, a été retenu(e) en qualité de délégataire de service public en charge de l'exploitation de la ligne Marseille - Bastia suivant délibération n°AC en date du.....

C'est l'objet de la présente convention (la **Convention**).

PARTIE 1. DISPOSITIONS GENERALES

Article 1. Définitions

- Annexe :** Désigne une annexe de la Convention
- Article :** Désigne tout article de la Convention
- Convention :** Désigne la présente convention y compris ses Annexes, ainsi que les avenants qui viendront le cas échéant les modifier
- Déléataire :** Désigne les sociétés [*1]
- Service ou SIEG :** Exécution des obligations de service public relatives au transport de marchandises sous la forme de fret inerte et de fret tracté, et au transport de passagers voyageant pour des raisons médicales, ou en tant que convoyeurs de fret tracté, au titre de la continuité territoriale entre le port de Bastia et le port de Marseille
- Service Commercial ou Hors SIEG :** Exécution par le Déléataire de tout service de transport de marchandises ou de passagers qui ne relève pas du Service

Article 2. Objet

La Convention confie au Déléataire l'exécution des obligations de service public relatives au transport de marchandises sous la forme de fret inerte et de fret tracté, et au transport de passagers voyageant pour des raisons médicales, ou en tant que convoyeurs de fret tracté, au titre de la continuité territoriale entre le port de Bastia et le port de Marseille (le **Service**).

La Convention régleme les conditions d'exploitation du Service, ainsi que les rapports entre les parties.

Elle est conclue en conformité avec les exigences applicables en matière d'aides d'Etat relatives aux compensations d'obligations de service public et notamment la décision de la Commission européenne du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE aux aides d'Etat sous forme de compensation de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion d'un Service d'intérêt économique général (JOUE, L7, 11 janvier 2012, p.3-10).

Article 3. Durée

La Convention entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023 et expire le 31 décembre 2029.

Les Parties conviennent d'ores et déjà d'une prolongation possible de la Convention, pour une durée de (12) mois maximum notamment en l'absence d'attribution d'un nouveau contrat de concession à l'échéance de la présente convention.

Les conditions d'exécution, notamment financières, seront identiques à celles de la Convention sur la période considérée.

La mise en œuvre de cette faculté donnera lieu à une notification, laquelle doit intervenir au plus tard trois mois avant le terme de la Convention.

La prolongation sera à l'initiative exclusive de la Collectivité et ne pourra être refusée par le Délégué.

Article 4. Documents contractuels

Les documents contractuels liant les parties sont constitués de la Convention et de ses annexes.

Les stipulations de la Convention prévalent sur les stipulations d'une annexe en cas de contradiction.

Article 5. Identification des parties

Article 5.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse

La Collectivité de Corse (CdC) est l'autorité contractante de la Convention et dispose des pouvoirs de contrôle, de direction, de modification, de sanction et de résiliation de la convention.

L'Office des Transports de la Corse (OTC) est également l'autorité contractante. Il contrôle l'exécution de la Convention et est habilité par la CdC, à prononcer les sanctions prévues par la présente convention à l'encontre du Délégué. Il verse au Délégué la compensation financière prévue aux Articles 35 et 36 de la Convention.

Article 5.2 Identification et représentation du Délégué

Le Délégué communique à l'OTC dans les quinze jours de la notification de la Convention les coordonnées du ou (des) représentant(s) et d'un ou (des) suppléant(s) qui seront les interlocuteurs référents auprès de la CdC et de l'OTC.

Ce(s) représentant(s), ou son ou (ses) suppléant(s), doi(ven)t être présent(s) lors de toutes les réunions et comités prévus par la Convention.

En cas de changement de représentant, le Délégué en informe sans délai l'OTC.

Article 6. Missions du Délégué

Au titre de la Convention, le Délégué a la charge d'assurer le Service, conformément aux exigences de continuité, régularité, fréquence, horaires, qualité et prix prévus dans la Convention.

A ce titre, le Déléguataire s'engage, pour ce qui le concerne, à :

- 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 (ou des moyens équivalents en cas d'entrée en ligne d'un nouveau navire ou en cas d'indisponibilité prolongée d'un navire nécessitant son remplacement, conformément aux stipulations de l'Article 20 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.

Article 7. Droits et obligations du Déléguant

En application de l'article L. 5431-4 du Code des Transports et de l'article L. 4424-18 du Code Général des Collectivités Territoriales, la CdC est l'autorité organisatrice du transport maritime entre l'île et toute destination de la France continentale.

Elle dispose des prérogatives suivantes, à savoir qu'elle :

- Définit la politique générale de transport public maritime incluant la consistance générale du Service et la tarification ;
- Arrête les modifications éventuelles du Service ;
- Contrôle ou fait procéder à des contrôles de la conformité, de la bonne exécution et de la qualité du Service confié au Déléguataire ;

Projet de Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre le port de Bastia et le port de Marseille

- Donne son approbation sur les conditions d'exécution du Service et les modalités d'évolution proposées par le Délégué ;
- Commande les éventuelles rotations supplémentaires selon les modalités prévues à l'Article 18 de la présente convention.

L'OTC bénéficie également de la prérogative de contrôle visée au troisième alinéa ci-dessus.

En outre, il verse au Délégué une compensation financière destinée à compenser les obligations de service public qui lui sont imposées.

Il contrôle conformément aux articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention que le montant de la compensation versée au Délégué au titre de la présente convention n'entraîne aucune surcompensation.

Il ordonne le reversement de toute surcompensation majorée d'intérêts de retard, tel que prévu aux articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention.

Article 8. Réglementation générale

Le Délégué respecte l'ensemble des obligations européennes, législatives ou réglementaires.

Ces obligations ressortent notamment des réglementations relatives :

- aux transports, issues notamment du droit de l'Union Européenne et du Code des transports ;
- à l'exploitation des navires, issue notamment de la Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL), de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), de l'autorité du pavillon et des autorités nationales ou locales où les navires seront amenés à opérer dans le cadre de la DSP ;
- à l'environnement, issue notamment des articles L. 218-2 et suivants du Code de l'environnement

Tout manquement au respect de la réglementation en vigueur pouvant compromettre l'exécution de la Convention peut donner lieu à l'application de pénalités à l'encontre du Délégué défaillant et, en cas de manquements graves ou répétés, à une résiliation de la présente convention aux torts exclusifs de ce dernier, sans aucune indemnité, dans les conditions prévues à l'Article 483 de la Convention.

Article 9. Gestion du personnel

Article 9.1 Réglementation applicable

Toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État français. Elles sont fixées aux articles L. 5561-1 à 5567-4 du Code des transports.

Toutefois, pour les navires de transport de marchandises jaugeant plus de 650 tonnes brutes et pratiquant le cabotage avec les îles, lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (Etat du pavillon).

Article 9.2 Droit social

Le Délégataire veille au respect de l'ensemble des règles de droit social applicables afin de garantir au mieux l'exécution du Service objet de la présente convention. A ce titre, il est responsable de l'application des règles relatives à l'hygiène et la sécurité du travail concernant son personnel.

Article 9.3 Recours à un personnel qualifié

Le Délégataire affecte à l'exécution du Service du personnel qualifié et approprié aux besoins définis par la présente convention et à leurs évolutions. Le personnel dispose des titres, certificats et qualifications exigés par la réglementation applicable.

Article 10. Concertation et coordination entre les Parties

Article 10.1 Comité de suivi environnemental, économique et juridique

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.

A la demande de la CdC ou de l'OTC, il peut être réuni en tant que de besoin.

Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;
- d'un représentant de chacun des exploitants concernés ;
- des référents mentionnés à l'Article 5.2, d'un responsable financier du Délégataire et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégataire.

Ce comité a pour objet d'examiner les tableaux de bord mensuels qui doivent être produits par le Délégataire. 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.

La convocation est transmise au Délégué quinze jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable sept jours avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'Annexe 11 de la Convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la CdC et au Délégué dans un délai d'une semaine à compter de la réunion. La CdC et le Délégué peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de cinq jours francs à compter de sa réception. L'absence d'observation dans ce délai vaut approbation.

Article 10.2 Comité de suivi technique

Un comité de suivi technique se réunit toutes les semaines afin de suivre l'exécution du Service et les adaptations qui pourraient apparaître nécessaires. Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;
- d'un représentant de chacun des exploitants concernés ;
- du représentant du gestionnaire des infrastructures portuaires ;
- d'un représentant de la profession des transporteurs de marchandises ;
- des référents mentionnés à l'Article 5.2, d'un responsable technique du Délégué et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégué.

Ce comité a pour objet d'examiner tous les documents transmis par le Délégué 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.

La convocation est transmise au Délégué deux jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'Annexe 11 de la Convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la CdC et au Délégué dans un délai de trois jours à compter de la réunion. La CdC et le Délégué peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de deux jours francs à compter de sa réception. L'absence d'observation dans ce délai vaut approbation.

Article 11. Clause de rencontre

Article 11.1 Réexamen des conditions d'exécution de la Convention

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.

La force majeure est définie, conformément à la jurisprudence administrative, comme un évènement extérieur aux Parties, imprévisible et irrésistible.

L'imprévision désigne au sens de la jurisprudence administrative française et de l'article L.6 du Code de la commande publique un évènement présentant cumulativement les conditions suivantes :

- Indépendant de la volonté des Parties ;
- Imprévisible lors de la conclusion de Convention ou dont les effets ne pouvaient être raisonnablement prévus lors de la signature de la Convention ; et
- Entraînant un bouleversement temporaire de l'économie générale de la convention.

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.

Article 11.2 Rencontres planifiées d'évaluation

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.

L'OTC adresse une convocation au Délégué au moins sept jours à l'avance en y joignant les documents nécessaires à la tenue de ladite réunion. Le Délégué est tenu de se conformer à cette convocation sous peine de pénalité prévue à l'Annexe 11 de la présente convention.

Article 11.3 Rencontres spécifiques

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.

Article 11.4. Autres cas de rencontre

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.

Article 12. Relations avec les autorités portuaires

Le Déléataire fait son affaire des demandes et autorisations nécessaires à l'accès aux ports et à l'utilisation des installations portuaires, dans le respect de la réglementation en vigueur, y compris pour les opérations de manutention à bord des navires.

Article 13. Recours aux prestataires externes

Il est précisé que cette disposition ne s'applique pas aux prestataires extérieurs qui sont les fournisseurs du Déléataire et qui ne sont en conséquence pas chargés d'assumer directement tout ou partie des obligations de service public prévues par la présente convention.

Il peut être recouru à des prestataires extérieurs :

- soit de manière permanente et obligatoire, comme le recours aux entreprises de manutention portuaire ;
- soit de manière occasionnelle, tel que le recours à un navire affrété notamment en cas d'indisponibilité prolongée d'un navire décrit au tableau récapitulatif de l'outil naval.

Le recours à un prestataire extérieur répondant à un ou plusieurs des cas d'exclusion prévus par les articles L.3123-1, L 3123-2, L 3123-3, L 3123-4 et L3123-5 du Code de la commande publique est interdit.

Le Déléataire transmet l'Annexe 12 de la présente convention à l'OTC précisant :

- l'identité du tiers ;
- l'identification précise des prestations qui lui sont confiées ;
- le montant total des prestations concernées ;
- une attestation qu'il n'entre dans aucun des cas d'exclusion prévus par le Code de la commande publique.

L'absence de réponse de l'OTC dans un délai de quinze (15) jours à compter de la réception de la demande comprenant la totalité des pièces susvisées vaut acceptation.

En cas de prestations confiées à un prestataire extérieur, le Déléataire demeure personnellement responsable de l'exécution de toutes les obligations résultant de la Convention.

Le recours à des prestataires extérieurs ne peut être total.

Article 14. Responsabilités

Article 14.1 Principe

Le Déléguataire est responsable des dommages qui, du fait ou à l'occasion de l'exécution de la présente convention pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à la CdC ou l'OTC.

Le Déléguataire assume notamment les risques encourus à l'égard des usagers et répond des dommages résultant du non-respect des obligations mises à sa charge au titre de la présente convention, de ses fautes, négligences, imprudences ou de celles des personnes dont il répond tels que ses préposés et des tiers à qui il a confié une partie de l'exécution de la présente convention, ou des biens qu'il a sous sa garde dans les conditions prévues par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux relations avec le réclamant, c'est-à-dire la personne réclamant le paiement d'une indemnité en raison d'un dommage.

Le Déléguataire n'est admis à s'exonérer des responsabilités qu'il encourt en application du présent article qu'autant qu'il apporte la preuve que les dommages résultent :

- d'un cas de force majeure telle que définie à l'Article 11.1 de la présente convention ;
- du fait de la victime ;
- tout autre cas d'exonération de responsabilité expressément prévu par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux rapports avec le réclamant.

Article 14.2 Limitation de responsabilité

Le Déléguataire peut limiter sa responsabilité si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'exploitation du navire.

Il peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou réduire les dommages mentionnés au premier alinéa ou pour les dommages causés par ces mesures.

Le Déléguataire constitue le fonds de limitation de responsabilité unique prévue par l'article L. 5121-6 du Code des transports.

Ce régime de limitation de responsabilité est régi par la convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, qui définit le champ et le montant de la limitation de responsabilité telle que modifiée par le protocole de Londres du 2 mai 1996, ou tout autre dispositif qui viendrait l'amender, ainsi que par le Code des transports.

Cet article ne fait pas obstacle à l'application des limitations de responsabilité du transporteur maritime prévues par les conventions internationales, la réglementation européenne et le droit français en matière de transport de passagers et de marchandises.

Le Déléataire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission ou qu'il a été commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

- aux créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage, ou de contribution en avarie commune ;
- aux créances du capitaine et des autres membres de l'équipage nées de l'embarquement ;
- aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail ;
- aux créances de l'autorité délégante, qui aurait, en lieu et place du propriétaire du navire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord.

Article 15. Assurances

Le Déléataire dispose et justifie pour chaque navire d'un certificat d'assurance ou toute autre garantie financière, avec ou sans franchise, couvrant les créances maritimes soumises à limitation au titre de la convention de Londres du 19 novembre 1976 modifiée susvisée.

Le montant de l'assurance, pour chaque navire et par événement, n'est pas inférieur au montant maximal applicable pour la limitation de responsabilité conformément à cette convention.

Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité se trouve à bord du navire.

Les polices conclues par le Déléataire comportent une renonciation à tout recours contre la CdC prise en sa qualité d'autorité organisatrice des transports maritimes et non d'autorité gestionnaire des infrastructures portuaires utilisées par le Déléataire.

Le Déléataire renonce de son côté à tout recours au titre de la franchise éventuelle en cas de sinistre.

Le Déléataire communique à l'OTC la copie des polices d'assurance souscrites au titre de la présente convention un mois après sa notification, ainsi que lors de leur éventuel renouvellement.

Le Déléataire justifie, sur demande écrite de l'OTC, dans un délai de cinq jours francs à compter de cette demande, du paiement régulier des primes afférentes aux polices souscrites et/ou du détail des garanties souscrites sous peine de pénalités.

Article 16. Règlement des litiges

Sauf stipulation contraire de la présente convention, les Parties s'obligent à tenter une médiation au sens des articles L.213-1 et suivants du Code de justice administrative

avant toute action contentieuse, en désignant d'un commun accord un tiers médiateur ayant pour mission d'aboutir à une solution amiable. La charge financière de cette mission est partagée à parité entre les Parties.

La Partie la plus diligente propose à l'autre Partie, par lettre recommandée avec avis de réception, le nom du tiers et le contenu de sa mission. L'autre Partie dispose de quinze jours, à compter de la réception de la demande, pour formuler son accord ou son refus, le silence gardé valant refus. Faute à l'expiration de ce délai pour les Parties de s'entendre ou de convenir d'en saisir ensemble le président du Tribunal Administratif de Bastia en application du deuxième alinéa de l'article L.213-5 du Code de justice administrative, les Parties sont réputées renoncer à la tentative de médiation.

Cette obligation de tentative de médiation préalable ne saurait toutefois interdire à l'une ou l'autre des Parties d'introduire préalablement ou parallèlement un recours contentieux à titre conservatoire, en référé en cas d'urgence ou dans l'hypothèse de l'arrivée prochaine du terme d'un délai de recours, de prescription ou de forclusion non interrompu ou suspendu par l'effet de ladite tentative de médiation en vertu d'une disposition législative ou réglementaire.

L'avis rendu par le médiateur ne lie pas les Parties.

Tous les litiges qui subsisteraient après cette tentative de résolution amiable relèvent de la compétence du Tribunal Administratif de Bastia.

PARTIE 2. EXPLOITATION DES SERVICES

Article 17. Consistance de l'offre

Le Délégataire exécute le Service en respectant les horaires, fréquences et capacités définies à l'Annexe 1 de la présente convention.

Le Service est effectué sans escale intermédiaire entre le port de départ et celui d'arrivée, à l'exception des périodes au cours desquelles le Service peut être perturbé par des conflits, des arrêts techniques programmés ou des problèmes techniques imprévus, et sous réserve d'accord entre les Parties

Concernant le transport de marchandises et pour chaque traversée, le Délégataire ne devra pas laisser de remorques à quai, sauf demande du transporteur ou saturation exceptionnelle des capacités du navire, afin de s'assurer qu'il est satisfait à la demande des usagers professionnels et pour garantir la continuité territoriale.

Afin d'optimiser l'organisation du trafic, la Collectivité se réserve la possibilité, de reprogrammer des rotations, dans le respect du nombre total de rotations annuelles figurant à l'Annexe 1. Ces reprogrammations interviendront dans le cadre de la tenue du comité technique visé à l'Article 10.2 de la présente convention.

Article 18. Rotations supplémentaires

Au regard des nécessités d'exécution du service public, le Délégant pourra être amené à demander au Délégataire de réaliser ponctuellement des rotations supplémentaires dans la limite du nombre défini en Annexe 1 (les **Rotations supplémentaires**).

Les Rotations supplémentaires sont soumises à l'ensemble des prescriptions prévues à l'Annexe 1.

La mise en œuvre des Rotations supplémentaires sera examinée dans le cadre du comité technique prévu à l'Article 10.2.

A la suite de ce comité technique, le Délégataire formalise par courrier ses propositions de Rotations supplémentaires conformément au besoin exprimé par le Délégant et reçoit une confirmation par courrier en retour des éventuelles Rotations supplémentaires arrêtées. Le délai minimum de prévenance du Délégant à l'égard du Délégataire est estimé en semaine afin de suivre au plus près les courbes d'engagements.

Les Rotations supplémentaires font l'objet d'une compensation telle que visée à l'Article 38.

Article 19. Définition de l'outil naval

Le Déléataire s'engage à respecter l'ensemble des règlements nationaux et internationaux relatifs à l'exploitation du navire.

Les navires affectés au Service remplissent les conditions de qualité de Service, de normes de sécurité et environnementales définies par la réglementation, la présente convention, notamment ses Annexes 3 et 5.

Les navires sont soit la propriété du Déléataire, soit affrétés. Ils ne constituent ni des biens de retour, ni des biens de reprise.

En outre, la propriété de chacun des navires visés à l'Annexe 3 peut varier pendant toute la durée de la Convention.

Préalablement à un changement de propriétaire, le Déléataire devra obligatoirement notifier au Délégant 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 Déléataire 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).

Article 20. Gestion de l'outil naval

Le Déléataire assure seul l'exploitation de l'ensemble de sa flotte dans ses composantes nautique, technique et de personnels. Il est chargé de l'armement, du maintien de la classification et de la certification, de l'entretien, de la maintenance, de l'exploitation (nautique et technique) et de l'assurance des navires sur toute la durée de la convention.

Le Déléataire pourra formuler, à tout moment, une demande au Délégant aux fins d'opérer une substitution de navire par un autre navire mis à disposition par le Déléataire, et visé dans l'Annexe 3, pour l'exécution de la présente convention. La demande présentera alors le détail des modifications opérées et les coûts générés par

cette substitution, étant précisé que le navire proposé devra répondre aux caractéristiques minimales figurant à l'Annexe 1.

Si la substitution proposée par le Délégataire ayant reçu l'accord préalable du Délégant entraîne une augmentation des charges initialement déterminées dans le Compte d'exploitation Prévisionnel, le Délégataire en supportera exclusivement la charge. Le silence gardé par le Délégant sur la demande de substitution pendant plus de 15 jours à compter de la réception de la demande formulée par le Délégataire vaut refus.

Si la substitution proposée par le Délégataire entraîne une baisse des charges initialement déterminées dans le Compte d'exploitation Prévisionnel, les Parties opéreront les ajustements financiers rendus nécessaires à l'issue de la remise du rapport annuel visé par l'Article 45 de la convention.

Article 21. Sécurité et sûreté des navires

Le Délégataire maintient le navire et ses équipements en conformité avec les règles générales d'entretien et d'exploitation destinées à assurer la sécurité et la sûreté à bord des navires, l'habitabilité de ces derniers ainsi que la prévention des risques professionnels maritimes et la prévention de la pollution par les navires.

Les navires doivent disposer de toutes les autorisations, titres et certificats imposés par la réglementation applicable.

Le Délégataire met et conserve chaque navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et fait toute diligence pour assurer la sécurité des cargaisons et des passagers.

Le Délégataire, en vertu de son rôle d'armateur met en œuvre tous les moyens possibles et nécessaires pour faire face à tout incident ou accident impliquant ses équipements, biens, personnels ou sous-traitants dont il aurait la charge ou dont il aurait la garde afin de minimiser aux maximum les dommages qui pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à l'environnement, à la CdC ou à l'OTC.

Le rapport de sécurité est exposé à l'Annexe 4 de la présente convention.

Article 22. Accessibilité

Les navires affectés à l'exécution de la présente convention, ainsi que les services réalisés par le Délégataire doivent respecter les normes d'accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite fixées par l'arrêté du 23 novembre 1987 (NOR: MERR8700184A) modifié par l'arrêté du 4 novembre 2011 relatif à la sécurité des navires (division 190).

Les conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite sont décrites à l'Annexe 5 de la présente convention.

Article 23. Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)

Le Délégataire met en œuvre un plan d'actions au titre de la RSE portant notamment sur la valorisation du capital humain et la préservation de l'environnement. Le plan d'actions est détaillé en Annexe 7 de la présente convention.

En particulier, le Délégataire optimise les consommations des navires exploités et donc les rejets de CO₂, SO_x, NO_x et particules sur la base d'actions environnementales figurant à l'Annexe 7 de la présente convention.

Par ailleurs, le Délégataire doit dans le cadre de l'exécution de la présente convention présenter trois projets d'expérimentation visant à réduire à l'impact environnemental de la desserte maritime. Les modalités de présentation de ces expérimentations seront fixées dans le cadre de la concertation entre les parties prévues à l'Article 10.2. La non présentation d'un projet d'expérimentation par le délégataire donnera lieu à l'application d'une pénalité dans les conditions prévues à l'Article 48

Article 24. Protection des cétacés

Le Délégataire met en œuvre le dispositif de protection des cétacés figurant à l'Annexe 7 de la présente convention en recourant tant à des moyens matériels et équipements (acoustique,...) qu'à des moyens humains (observateur embarqué, formation,...).

Article 25. Continuité du Service

Article 25.1 Principe

Le Délégataire met en œuvre l'ensemble des moyens à sa disposition pour assurer la continuité du Service, sans porter atteinte aux droits du personnel garantis par la réglementation applicable, afin de limiter les conséquences de la perturbation du Service sur les usagers.

Article 25.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégataire

Toute cessation concertée du travail par le personnel du Délégataire est précédée d'un préavis adressé par une organisation syndicale représentative au Délégataire concerné : ce dernier transmet sans délai ce préavis à l'OTC.

Comme prévu par la législation en vigueur, le préavis mentionne le champ géographique et l'heure du début, ainsi que la durée limitée ou non, de la grève envisagée.

Le Délégataire concerné justifie par tout moyen (notamment attestation sur l'honneur) de l'absence de transmission par les organisations syndicales du préavis visé au paragraphe précédent.

Article 25.3 Le service social et solidaire

Il appartiendra au Déléguataire d'engager des négociations portant sur l'organisation et la mise en œuvre d'un service social et solidaire.

Sans préjudice des conditions effectives dans lesquelles ce dernier pourrait être déployé compte-tenu de la législation en vigueur, ce dernier pourrait prendre la forme suivante :

Le « *service social et solidaire* » s'applique au fret, s'agissant des marchandises suivantes :

- produits de première nécessité consommables ;
- produits de toute première urgence comme, par exemple, les produits de santé qualifiés de vitaux et/ou les produits hospitaliers du même ordre.

Le Service social et solidaire garantit le transport maritime de marchandises à hauteur de 1300 mètres linéaires par jour sur le Port de Bastia.

Le Déléguataire concerné met en œuvre un plan d'information des usagers figurant à l'Annexe 6 de la présente convention en cas de perturbations prévisibles. Ce plan d'information doit permettre aux usagers de connaître l'impact de la perturbation sur le Service.

Article 25.4 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service

Le Déléguataire informe l'OTC de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service.

Le Déléguataire informe l'OTC de cette perturbation dans un délai de douze heures à compter de la connaissance de la perturbation par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

Après chaque perturbation, le Déléguataire lui communique sous huit (8)s jours un bilan détaillé des mesures mises en œuvre pour pallier l'impact de ces perturbations sur l'exécution de la présente convention.

Dans le cadre du rapport annuel prévu à l'Article 46 de la présente convention, le Déléguataire établit un récapitulatif des perturbations et indique précisément les incidences financières des mesures qu'il a mises en œuvre.

Article 26. Information des usagers

Article 26.1 Principe

Il appartient au Déléguataire d'assurer la conception, la mise à jour, la production et la diffusion des supports d'information destinés aux usagers professionnels et particuliers du service public, et ce à compter du 1er janvier 2023. A cet égard, il est rappelé que

les particuliers auxquels le Service est destiné sont des passagers résidents en Corse voyageant pour des raisons médicales, et qu'une attention particulière doit être accordée à leur information.

Article 26.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique

Le Délégué met à disposition, auprès des usagers du service public à compter du 1^{er} janvier 2023, une permanence téléphonique fonctionnant au moins du lundi au samedi de 09h00 à 18h00.

L'accès à ce service doit se faire par un numéro non surtaxé (numéro local ou Numéro Vert).

Cette permanence a pour objet de répondre aux questions des clients relatives à la desserte, les horaires, les tarifs, ainsi que les conditions de circulation en situations normale et perturbée et les modifications éventuelles du Service.

Ce numéro de téléphone figure sur les supports d'information susvisés.

Article 27. Politique commerciale

Le Délégué met en œuvre des actions commerciales ayant pour objet de rendre attractif le Service pour les usagers et de limiter son coût.

Article 28. Base de données et fichier clients

Article 28.1 Base de données sur les horaires et les caractéristiques du Service

Les données horaires, les tarifs du Délégué ainsi que toute autre information offerte au public sont de nature publique au regard des dispositions de l'article L. 321-1 du Code des relations entre le public et l'administration. Le Délégué garantit une liberté d'accès et d'utilisation de ces données.

Dans ce cadre et conformément à l'article 1^{er} de loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique, le Délégué remet à l'OTC dans les trente jours suivant sa demande, sous peine de pénalités dans les conditions de l'Article 47 de la présente convention, une copie des ressources numérisées et des données associées dans un standard ouvert et librement réutilisable.

Cette transmission ne donne lieu à aucune redevance.

Ces informations peuvent être utilisées par l'OTC, la CdC ou tout prestataire externe que l'un d'eux aura désigné à des fins d'accomplissement des missions de service public.

Article 28.2 Fichier clients

Le Délégataire constitue un fichier des clients du service de transport maritime de marchandises.

Pendant toute la durée de la convention, le Délégataire utilise et procède à la mise à jour de la base de données constituée desdites données. Le Délégataire devra respecter, lorsqu'il est responsable de traitement, les dispositions européennes, législatives et réglementaires relatives aux libertés individuelles et à la protection de la vie privée, notamment eu égard au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

Sous réserve pour l'OTC de respecter la confidentialité du fichier, l'OTC pourra demander au Délégataire de lui transmettre les éléments de ce fichier auxquels il peut prétendre, sans porter atteinte aux principes garantissant les libertés individuelles.

Dans ce cas, le fichier client sera transmis à l'OTC sur simple demande de ce dernier dans le délai imparti sous peine de pénalités dans les conditions de l'Article 48 de la présente convention.

Article 29. Concession des résultats

Article 29.1 Principe

Sous réserve des droits des tiers, le Délégataire concède, à titre non exclusif, à la CdC, au moins huit mois avant la date d'échéance ou de la résiliation effective de la Convention et pendant une durée de cinq ans, le droit d'utiliser ou de faire utiliser les « Résultats », en l'état ou modifiés, en tout ou partie, par tout moyen et sous toutes formes

Les « Résultats » désignent tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui (i) résultent de l'exécution des prestations objet de la convention, tels que, notamment, les bases de données, les informations, les rapports, les études et qui (ii) sont utiles à l'exécution du Service,

Article 29.2 Droits de la CdC

La CdC détient un droit d'utilisation *stricto sensu* des droits et titres afférents aux Résultats tels que définis à l'Article 29.1.

Cette concession autorise la CdC à :

(i) réutiliser librement les résultats propres à l'exploitation du réseau et des Services à titre gracieux ou onéreux ;

(ii) publier les résultats tels que définis à l'Article 29.1, après en avoir informé le Délégataire, sous réserve que cette publication ne constitue pas une divulgation

Projet de Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre le port de Bastia et le port de Marseille

au sens du code de la propriété intellectuelle toute publication devant mentionner le nom du Déléataire concerné.

De manière générale, le Déléataire ne peut opposer ses droits ou titres de propriété intellectuelle ou ses droits de toute autre nature à l'utilisation des résultats, lorsque celle-ci est conforme aux conditions stipulées au présent article.

Le Déléataire doit assister raisonnablement l'OTC et la CdC par ses conseils techniques et le concours temporaire de son personnel spécialisé tels que définis à l'Article 29.1, pendant toute la durée de la Convention et jusqu'à l'expiration d'une période de six mois à compter de la date de fin normale ou anticipée de la convention.

Cette concession ne donne lieu à aucune rémunération propre.

PARTIE 3. DISPOSITIONS FINANCIERES

Article 30. Principes généraux

Le Délégataire exploite le Service à ses risques et périls, sous sa responsabilité. Il supporte un risque lié à l'exploitation de sorte que toute perte potentielle à sa charge ne doit pas être nominale ou négligeable. Il ne dispose d'aucune garantie de l'OTC ou de la CdC d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés liés à l'exploitation du Service.

Il demeure seul responsable de la gestion de ses charges comme du dynamisme d'exploitation du Service et du niveau des recettes qu'il génère.

Il se rémunère par le biais des produits de l'exploitation du Service et en assume les charges. Il est autorisé à proposer à titre commercial des services de transport maritime de marchandises ou de passagers dans la mesure où les conditions d'exécution du Service sont respectées. Les produits de l'exploitation du service commercial sont conservés par le Délégataire.

En contrepartie des obligations de service public mises à la charge du Délégataire au titre du Service, l'OTC lui verse 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 doit pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir le coût net de l'exécution du Service, compte tenu d'un bénéfice raisonnable.

La compensation est calculée sur la base de la méthode de répartition des coûts, et représente la différence entre les coûts et les recettes du Délégataire liés à l'exécution du Service. La compensation se fonde sur les coûts et recettes escomptés par le Délégataire sous réserve des dispositions des Articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention. Ainsi le Délégataire s'engage financièrement vis-à-vis de l'OTC sur l'exploitation prévisionnelle qu'il a proposée.

Le compte d'exploitation prévisionnel du Délégataire – sur la base duquel est calculé le montant de la contribution forfaitaire plafond – présente les coûts et les recettes à prendre en considération. Les coûts du Service à prendre en considération englobent tous les coûts directs nécessaires à l'exécution du Service et une contribution adéquate aux coûts indirects communs à la fois au Service et aux activités commerciales.

Le compte d'exploitation prévisionnel hors Rotations supplémentaires figure à l'Annexe 9 de la présente convention.

L'estimation des coûts et des recettes prévisionnelles repose sur des paramètres plausibles et observables.

La comptabilité interne du Délégué doit indiquer séparément les coûts et les recettes liés au Service et ceux liés aux autres services. Le recours à la comptabilité analytique et à des clés d'imputation est rendu nécessaire pour identifier :

- les coûts relatifs à l'activité du candidat relevant de l'exécution des obligations de service public (activité SIEG) et ceux relevant de son activité commerciale ;
- étant donné la nature des trafics n'excluant pas l'utilisation de navires ROPAX, la répartition, au sein de l'activité SIEG, entre les activités Fret et PAX pour les lignes concernées.

Compte tenu des éléments présentés ci-dessus, la rémunération totale du Délégué est la suivante :

$$R_n = R_{SIEG_n} + R_{HORSSIEG_n} + CFEI_n + CFC_n - REFAC_{CFEI_n} - REFAC_{CFC_n} - PEN_n + \sum_{i=1}^p CR_i$$

Avec :

R_n = Rémunération totale du délégataire pour l'année n

R_{SIEG_n} = recettes liées aux produits d'exploitation du Service Public pour l'année n

$R_{HORSSIEG_n}$ = recettes liées aux activités commerciales pour l'année n

$CFEI_n$ = contribution forfaitaire maximale d'exploitation et d'investissement pour l'année n

CFC_n = contribution forfaitaire maximale au titre des charges de carburant pour l'année n

$REFAC_{CFEI_n}$ = réfaction sur les charges d'exploitation et d'investissement pour l'année n

$REFAC_{CFC_n}$ = réfaction sur les charges de carburant pour l'année n

PEN_n = pénalités pour l'année n

$\sum_{i=1}^p CR_i$ = somme des compensations réelles versées au titre des p rotations supplémentaires réalisées pour l'année n

Les Rotations supplémentaires font l'objet d'une compensation spécifique suivant les modalités précisées à l'Article 38.

Article 31. Comptes d'exploitation prévisionnels

L'équilibre économique de chaque ligne est présenté dans un compte d'exploitation prévisionnel qui constitue l'Annexe 9 de la convention.

Ce compte d'exploitation prévisionnel détermine les prévisions d'exécution de la convention, aux risques et périls du Délégué.

Les montants sont exprimés en euros hors taxes valeur janvier 2023.

Ce compte d'exploitation prévisionnel n'intègre pas les Rotations supplémentaires prévues à l'Article 18.

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.

Article 32. Recettes perçues directement par le Délégué

Le Délégué perçoit directement l'ensemble des recettes résultant de l'exécution du Service, à savoir :

- les recettes liées au transport de fret en application de la grille tarifaire définie à l'Article 33.2 de la présente convention ;
- les recettes liées au transport des passagers résidents corses voyageant pour raison médicale en application de la délibération n° 19/128AC visée à l'Article 33.3 de la présente convention ;
- les recettes annexes issues notamment des services particuliers fournis aux convoyeurs du fret ou aux passagers résidents corses voyageant pour raison médicale (restauration, bagages, jeux, etc.) par le Délégué de sa propre initiative ;
- Par ailleurs il est rappelé que le Délégué perçoit, indépendamment même de l'exécution du Service, des recettes générées par son activité commerciale de transport maritime.

Pour les années 2023 à 2028, 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 Délégué 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 Délégué 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.

Article 33. Grille tarifaire

Article 33.1 Principes généraux

Les tarifs s'entendent en euros courants et n'incluent pas :

- les taxes et redevances applicables aux passagers et/ou à la voiture accompagnée perçues par l'État, les collectivités territoriales, les autorités gestionnaires de port ;
- les taxes perçues par le Délégué pour le financement des mesures de sûreté issues du Code ISPS ou des réglementations applicables en la matière, ou celles qu'il supporte directement à ce titre exclusif sur justificatif.

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.

Article 33.2 Les tarifs fret

Les tarifs fret sont repris dans l'Annexe 8 de la convention. Ce sont des tarifs maxima valables pour toutes les lignes et pour toute la capacité disponible du navire.

La grille tarifaire présentée Annexe 8 explicite le prix de base du fret transporté. Ces tarifs s'entendent quai à quai et comprennent les frais de réception, de manutention et d'acconage des véhicules.

Pour le fret roulant tracté, le passage du premier convoyeur est compris dans le tarif figurant à l'Annexe 8.

Le prix du mètre linéaire est identique pour les trajets Continent - Corse et Corse – Continent, sous réserve de l'application du tarif Export défini à l'Annexe 8.

Ce tarif ne comprend pas les éléments suivants :

- suppléments (branchement frigorifique, marchandises dangereuses, sur-hauteur et sur-largeur,...), qui doivent être adressés à l'OTC pour validation,
- frais de dossiers,
- tarifs complémentaires du voyage (tarifs cabine, repas et convoyeurs supplémentaires).

Le tarif "*Export*", pour les liaisons Corse – Continent, est applicable aux productions agricoles agroalimentaires et aux produits manufacturés ou industriels réalisés sur le territoire de la Corse.

Le tarif "*Export plus*" est applicable au transport de marchandises élaborées en Corse à partir de matières premières produites et transformées en Corse certifiées par un organisme compétent.

Le tarif "*Matières premières*", pour les liaisons Continent – Corse, est applicable au fret des matières premières à destination de la Corse et destinées à être transformées en Corse, à la condition que l'acquéreur n'en soit pas le consommateur final.

Les tarifs « *Export* », « *Export plus* » et « *Matières premières* » sont mis en œuvre par le Délégué selon le dispositif mis en place par l'OTC et définis par la délibération n° 19/128 AC du 25 avril 2019 et son annexe 2 – *Description du dispositif de tarification « Export », « Matières premières » et « Export plus » propre au transport de marchandises*.

Une justification de la répercussion des tarifs "*export*" et "*matières premières*" pratiquée sur les entreprises productrices est apportée par le Délégué dans son rapport annuel visé à l'Article 45 de la présente convention.

Article 33.3 Tarifs passagers

Les tarifs passagers sont ceux qui résultent de l'application de la délibération n° 19/128 AC portant modification du régime des obligations de service public de transport maritime.

Le Délégué exige les justificatifs nécessaires (quittance d'électricité, avis d'imposition de la taxe d'habitation, carte de scolarité, livret de famille, etc.) au bénéfice du tarif résident corse.

L'OTC pourra organiser toute opération de contrôle afin de s'assurer que les justificatifs sont exigés par le Délégué auprès des passagers bénéficiant du tarif résident corse. Le Délégué s'expose à des pénalités en cas de mise en œuvre du tarif résident corse sans contrôle préalable.

Les titres de transport bénéficiant du tarif résident sont remboursables et modifiables sans condition.

Dans les limites indiquées ci-dessus, s'agissant des tarifs passagers résidents corses, le Délégué peut appliquer une modulation temporelle (« *yield management* ») dans un but d'intérêt général d'optimisation du coût du Service public, à condition d'assurer l'égal accès aux Services de transport maritime.

Les tarifs appliqués aux passagers qui ne résident pas en Corse et pour les autres types de fret sont déterminés librement par le Délégué dans le respect de la délibération n° 19/128 AC portant modification du régime des obligations de service public de transport maritime.

Article 34. Charges d'exploitation et de maintenance hors combustible et charges d'investissement

Article 34.1 Charges d'exploitation et de maintenance

Le Délégué supporte l'ensemble des charges d'exploitation hors combustible, notamment charges d'exploitation : le personnel, la mise à disposition d'espaces, les frais commerciaux, la manutention, les frais de ports, l'entretien passagers, les vivres à commercialiser, les vivres pour équipage, les approvisionnements, la communication, les assurances, l'informatique, les impôts et taxes et les frais de structure.

Une marge est également appliquée à ces charges d'exploitation comme déterminé en Annexe 9.

Article 34.2 Investissements nécessaires à l'exécution des obligations de service public

Les charges d'investissement liées aux navires sont établies sur la base de la flotte affectée par le Délégué à l'exploitation des lignes objet de la présente convention.

Le Délégué s'engage à faire tous les efforts en sa possession pour rechercher toute subvention et tout financement de personnes publiques et privées intéressées pour la réalisation de ces investissements.

La compensation de ces investissements par le Délégué sera effectuée à leur coût déduction faite de toute subvention et tout financement de personnes publiques versés pour la réalisation de ces investissements.

Le Délégué rend compte des moyens mis en œuvre dans le cadre du comité environnemental, économique et juridique visé à l'Article 10.2.

Article 35. Compensation financière d'exploitation et d'investissement versée par l'OTC

Article 35.1 Calcul de la compensation hors Rotations supplémentaires

Conformément aux articles L. 2224-1 et L. 2224-2 du CGCT, chaque année, l'OTC verse au Déléataire une compensation financière d'exploitation et d'investissement pour l'exécution du Service.

La compensation financière maximale d'exploitation et d'investissement (**CFEI**) versée par l'OTC est constituée de deux composantes :

- une composante au titre des charges d'exploitation (**CFE**), correspondant aux charges d'exploitation résultant de la réalisation du Service (hors charges de combustible et hors Rotations supplémentaires), nettes des recettes générées par l'exploitation du Service définies à l'Article 31. Le calcul de la CFE pour l'année 2023 (**CFE₂₀₂₃**) est détaillé en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet 12. CR SIEG hors carb. - A). Pour les années suivantes, la CFE fait l'objet d'une indexation suivant les modalités prévues à l'Article 35.3.
- une composante au titre des charges d'investissement (**CFI**) correspondant aux dotations aux amortissements et/ou aux redevances de crédit-bail et/ou au coût d'affrètement du navire affecté à l'exécution du Service. Le calcul de la CFI pour chaque année n (**CFI_n**) est détaillé en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet 11. CR SIEG hors carb. - A).

Dans la mesure où le Déléataire utilise les navires pour proposer des services de transport à titre commercial, en dehors du Service, la clé d'imputation visée dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9) et ayant pleine valeur contractuelle permet d'établir la comptabilité analytique et de définir le montant de compensation financière forfaitaire. Cette clé d'imputation est figée pour toute la durée de la Convention.

Toutefois, le Déléant 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 à l'Annexe 9 et le calcul fondé sur une clé d'imputation qui résulterait de la réalité de l'exploitation (coûts et revenus réels, exploitation réelle des navires, etc.). En cas d'écart entre le calcul résultant de la réalité de l'exploitation et celui visé dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9), la moitié de l'éventuel surplus de compensation versé pourra être retenue par le Déléataire dans la limite de 5% de la compensation, et le surplus sera restitué à l'OTC selon les modalités fixées par ce dernier. En tout état de cause, la compensation ne pourra pas excéder le montant résultant de l'Annexe 9 (tel que prévu au présent article et à l'Article 37.1 de la présente convention).

La compensation découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est une compensation forfaitaire plafond.

Article 35.2 Réfaction pour traversées non réalisées

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 Délégué sur les charges d'exploitation et d'investissement (**REFAC_{CFEI}**) en raison de la non-réalisation du Service (charges variables économisées – recettes correspondant au Service).

Ces réflexions ne sont pas exclusives des pénalités prévues à l'Article 48.

La réfaction est de :

- 4.300 € pour l'année 2023

En tout état de cause, cette réfaction ne pourra être négative.

Le montant de la réfaction est indexé suivant les modalités prévues à l'Article 35.3.

Article 35.3 Modalités d'indexation

La CFE est indexée suivant les modalités suivantes :

$$CFE_{n+1} = CFE_n \times (0,85 I_{n+1} / I_{2023} + 0,15)$$

Avec I_{n+1} = Indice annuel des prix à la consommation - Base 2015 - Ensemble des ménages - France métropolitaine - Ensemble hors énergie (INSEE, Identifiant 001765617)

L'Annexe 9 est mise à jour chaque année afin de tenir compte de l'évolution de cet indice.

Le terme fixe de 0,15 correspond à un des gains d'efficience attendu par le Délégué sur la durée du contrat.

Article 35.4 Modalités de facturation et de versement

La compensation est facturée par le Délégué suivant les modalités suivantes :

S'agissant de la compensation au titre des charges d'exploitation (CFE_n) :

- 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
- solde facturé à la remise du rapport annuel des services intégrant l'indexation corrigé des réflexions 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.

S'agissant de la contribution au titre des charges d'investissement (CFI_n) :

- acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant au 1/12ème du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

En application des dispositions des articles 37 et suivants de la loi n°2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière et de l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre le retard de paiement dans les contrats de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Article 36. Charges liées au combustible et mécanisme de couverture

Article 36.1 Charges de combustible

Le Délégué supporte les charges de carburant en fonction de la consommation des navires hors Rotations supplémentaires éventuellement corrigée des traversées non effectuées du coût d'approvisionnement en carburant.

Article 36.2 Mécanisme de couverture des coûts du 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 Délégué aura la charge de négocier un nouveau contrat de couverture en demandant a minima trois devis. Le Délégué indiquera au Délégué 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 Délégué.

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

Le coût unitaire du combustible pris en compte dans le Compte d'Exploitation Prévisionnel pour la période correspondante et le mécanisme associé sont détaillés en Annexe 10.

Article 37. Compensation financière pour les charges de carburant

Article 37.1 Calcul de la compensation maximale

Conformément aux articles L. 2224-1 et L. 2224-2 du CGCT, chaque année, l'OTC verse au Délégué 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 Délégué au titre de la présente convention et dont les montants sont présentés en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « 11. CR SIEG hors carb. – A »).

Dans la mesure où le Délégué utilise les navires pour proposer des services de transport à titre commercial, en dehors du Service, la clé d'imputation visée dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9) et ayant pleine valeur contractuelle permet d'établir la comptabilité analytique et de définir le montant de compensation financière forfaitaire. Cette clé d'imputation est figée pour toute la durée de la Convention.

Toutefois, le Délégué 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 à l'Annexe 9 et le calcul fondé sur une clé d'imputation qui résulterait de la réalité de l'exploitation (coûts et revenus réels, exploitation réelle des navires, etc.). En cas d'écart entre le calcul résultant de la réalité de l'exploitation et celui visé dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9), la moitié de l'éventuel surplus de compensation versé pourra être retenue par l'opérateur dans la limite de 5% de la compensation, et le surplus sera restitué à l'OTC selon les modalités fixées par ce dernier. En tout état de cause, la compensation ne pourra pas excéder le montant résultant de l'Annexe 9 (tel que prévu au présent article et à l'Article 35.1 de la présente convention).

La compensation découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est une compensation forfaitaire plafond.

Article 37.2 Réfaction pour traversées non réalisées

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 Délégué sur les charges de carburant (**REFAC_{CARB}**) en raison de la non-réalisation du Service (charges variables économisées).

Ces réflexions ne sont pas exclusives des pénalités prévues à l'Article 47.

La réfaction est de :

- 16 500 € en 2023.
- Pour les périodes ultérieures, ce montant sera ajusté en fonction des prix du carburant de l'année N lors des comités prévus à l'Article 10.2.

Article 37.3 Modalités de facturation et de versement

La compensation au titre des charges de carburant (CFCn) est facturée par le Déléguataire suivant les modalités suivantes :

- Acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant au 1/12^{ème} du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

En application des dispositions des articles 37 et suivants de la loi n°2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière et de l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre le retard de paiement dans les contrats de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Article 38. Compensation maximale pour les Rotations supplémentaires

Article 38.1 Modalités de calcul de la compensation maximale pour les Rotations supplémentaires

Pour chaque Rotation supplémentaire, une compensation forfaitaire maximale (**CF_{sup}**) est indiquée en Annexe 9 par période de l'année.

Les périodes correspondantes pour chaque année civile sont les suivantes :

- CF_{sup} (P1) : d'avril à juin et de septembre à octobre
- CF_{sup} (P2) : de juillet à août

Chacune de ces compensations maximales par Rotation supplémentaire est constituée de trois composantes :

- une composante au titre des charges d'exploitation (**CFE_{sup}**), correspondant aux charges d'exploitation résultant de la réalisation d'une Rotation supplémentaire (hors charges de combustible), nettes des recettes générées par une Rotation supplémentaire. Le montant de la CFE_{sup} pour l'année 2023

(**CFE_{sup2023}**) figure dans l'Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « BPU »). Elle tient compte des charges d'exploitation sur le périmètre du Service, ainsi que des recettes sur le périmètre du Service, compte tenu d'un bénéfice raisonnable tels qu'escompté en Annexe 9 de la convention.

- une composante au titre des charges d'investissement (**CFI_{sup}**) correspondant aux dotations aux amortissements et/ou aux redevances de crédit-bail et/ou au coût d'affrètement du navire affecté à la réalisation des Rotations supplémentaires.
- Le montant de la CFI_{sup} pour l'année 2023 (**CFI_{sup2023}**) figure dans l'Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « BPU »). Ce montant n'est pas indexé. une composante au titre des charges de carburant (**CFC_{sup2023}**) correspondant aux charges de carburant supportées par le Délégué pour la réalisation d'une rotation supplémentaire. Le montant de la CFC_{sup2023} figure dans l'Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « BPU »). Pour les années ultérieures, ce montant sera ajusté en fonction des prix du carburant de l'année N lors des comités prévus à l'Article 10.2.

Dans son rapport annuel, le Délégué indique le coût réel de chaque rotation supplémentaire, correspondant à la différence entre les charges et recettes réelles de ladite rotation. Le Délégué versera une compensation appelée compensation réelle pour la traversée i (CRI) correspondant au montant minimum entre le coût réel de cette rotation supplémentaire et la compensation maximale par Rotation supplémentaire de la période de réalisation de la traversée.

Article 38.2 Modalités de facturation et de versement

La compensation par Rotation supplémentaire est facturée par le Délégué à la remise du rapport annuel intégrant l'indexation.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

En application des dispositions des articles 37 et suivants de la loi n°2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière et de l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre le retard de paiement dans les contrats de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Article 39. Bénéfice raisonnable

Le Bénéfice Raisonnable est déterminé conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensations de Service public. Ce Bénéfice Raisonnable correspond

- Au ratio du Résultat Courant Avant Impôt et intérêts sur le périmètre SIEG sur le chiffre d'affaires sur le périmètre SIEG tel que calculé dans l'Annexe 9 au présent contrat.

Le Bénéfice raisonnable ne pourra dépasser 2.13 % tout au long de la durée du Contrat, sauf à ce qu'une étude complémentaire indépendante, diligentée en cas de bouleversement du marché, vienne justifier la révision de ce taux.

Article 40. Contrôle de la surcompensation

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.

Le Délégué s'engage, dès lors que le montant de la compensation dépasse le niveau admis en application des règles de l'Encadrement SIEG, à reverser, dans les conditions fixées par l'OTC, le montant de la surcompensation (sous réserve des dispositions prévues aux articles 35.1 et 37.1 de la présente convention).

Par ailleurs, toute surcompensation est de nature à exposer le Délégué à des demandes de récupération, tant au regard du droit national que du droit communautaire, comme l'expose le point 26 de la Communication de la Commission relative à l'application des règles en matière d'aides d'Etat par les juridictions nationales du 9 avril 2009.

Aux termes de la Convention, le Délégué s'engage sur un montant de compensation au titre des charges d'exploitation résultant de la réalisation des obligations de services publics, nettes des recettes supplémentaires générées par celle-ci (CFE) exprimée en euros constants.

Il s'engage en outre sur un montant de compensation au titre des charges de carburant (CFC) correspondant aux charges de carburant prévisionnelles exprimées en euros constants et arrêtées à la date de signature de la Convention.

Article 41. Compte de tiers

Le Délégué tient un compte séparé pour les tiers.

Notamment, la perception et le reversement de la taxe transports figurent dans ce compte.

Article 42. Impôts et taxes

Le Déléataire supporte l'ensemble des taxes, impôts et redevances liés aux prestations effectuées.

Article 43. Non assujettissement à la TVA

Conformément aux termes de l'article 262 II-11° du Code Général des Impôts, le Service de transport maritime en provenance et à destination de la Corse n'est pas assujetti à TVA.

PARTIE 4 – REGIME DES BIENS

Article 44. Régime des biens

Sous réserve des stipulations de la présente convention, le Déléataire a seul le droit d'utiliser les biens affectés au Service dont l'exploitation lui est confiée par le Délégrant.

Les biens affectés Service peuvent relever de la catégorie des biens de retour, de celle des biens de reprise ou de celle des biens propres telles que définies et organisées par le Code de la commande publique et la jurisprudence du Conseil d'État.

Au plus tard une semaine avant le début d'exécution du Service, un premier inventaire est établi contradictoirement classant les biens selon les trois catégories ci-dessus mentionnées (Annexe 15).

Tous plans, rapports d'expertise et documents jugés nécessaires à l'identification des biens par le Déléataire sont annexés à chaque liste dans un délai raisonnable.

Les inventaires relatifs aux biens de retour, de reprise et aux biens propres font l'objet d'une réactualisation annuelle par le Déléataire.

PARTIE 5. CONTROLE DU DÉLÉGATAIRE

En cas de manquement aux obligations de la présente Partie, le Délégataire sera redevable des pénalités prévues à l'Article 48 et à l'Annexe 11 de la présente convention.

Article 45. Information de l'OTC

Article 45.1 Principes

L'OTC et la CdC ou leur représentant disposent d'un droit de contrôle portant sur l'exécution des prestations confiées par la présente convention au Délégataire. Ce contrôle a notamment pour objet de s'assurer que le Délégataire ne perçoit aucune surcompensation tel que prévu à l'article 40 de la présente convention.

La mise en œuvre de ce droit de contrôle ne doit pas conduire l'Autorité Délégante à porter atteinte au secret des affaires en n'assurant pas la confidentialité des données et documents transmis par le Délégataire sous les réserves prévues par la présente convention (sourcing notamment).

En conséquence, les Parties assurent la confidentialité de ces données et la sécurité de leurs échanges, sans que cette confidentialité ne fasse obstacle à la publication de ces données lorsqu'elle résulte d'une réglementation nationale ou communautaire.

Le contrôle de l'OTC et de la CdC comprend notamment :

- Un droit général d'information sur l'exploitation du Service ;
- Le pouvoir de prendre toutes les mesures prévues sur la présente convention lorsque le Délégataire ne se conforme pas aux obligations stipulées à sa charge.

Le Délégant organise librement le contrôle prévu à la présente partie, le Délégant pouvant confier l'exécution du contrôle soit à ses propres agents, soit à des organismes ou spécialistes qu'il choisit.

Le Délégataire justifie à tout moment du respect de ses obligations légales ou réglementaires.

Le Délégataire fournit à l'autorité délégante les documents et justificatifs demandés sous un format commun exploitable (word ou équivalent) et rendant possibles des extractions.

Article 45.2 Contrôle des documents

La CdC et l'OTC peuvent demander la communication de tout justificatif et document complémentaire se rapportant directement à l'exécution de la présente convention et qu'ils estiment nécessaires à leur bonne information sans toutefois que ledit contrôle ait pour effet d'exonérer le Délégataire concerné de ses responsabilités.

Le Déléguataire dispose d'un délai de quinze jours à compter de la réception de la demande pour communiquer les justificatifs exigés par la CDC.

Il ne peut refuser à la CDC ou l'OTC ou à leur représentant la copie des informations sollicitées.

Les documents transmis par le Déléguataire sont librement exploitables par l'OTC et des extractions peuvent en être réalisées.

Article 45.3 Contrôle des données financières

La CdC et l'OTC se réservent le droit de faire procéder, à leurs frais, à un audit pour vérifier les comptes du Déléguataire sans que ce dernier ne puisse opposer le secret industriel et commercial. Le Déléguataire facilite le déroulement de l'audit.

La CdC et l'OTC, informeront le Déléguataire du lancement d'une mission d'audit 15 jours avant le commencement du contrôle des données financières.

Les résultats de l'audit seront communiqués au Déléguataire afin de recueillir ses observations. Les résultats de l'audit ne pourront être communiqués sans faire état des éventuelles remarques et observations du Déléguataire.

Le Déléguataire s'engage à justifier auprès de l'OTC et de la CdC, du caractère raisonnable, au sens de l'Encadrement SIEG, du bénéfice réalisé au titre de la présente convention.

Article 45.4 Taxe transport

S'agissant de la taxe transport, le Déléguataire remet à l'autorité délégante un état estimatif trimestriel et sa déclaration annuelle auprès des services fiscaux.

Article 46. Rapport du Déléguataire

Au plus tard le 1^{er} juin de chaque année, le Déléguataire produit un rapport d'activité respectant le plan et le contenu suivants :

1° Les données comptables suivantes :

a) Le compte annuel de résultat de l'exploitation de la concession sur le même modèle que l'Annexe 9 de la présente convention. Pour l'établissement de ce compte, l'imputation des charges s'effectue par affectation directe pour les charges directes et selon la clé d'imputation fixée à l'Annexe 9 pour les charges indirectes, notamment les charges de structure ;

Le Déléguataire joint une note de comparaison et d'explication des écarts entre les produits et les charges réels et prévisionnels.

Le Déléguataire tient à disposition de l'OTC la matrice de passage entre sa comptabilité analytique et le compte de résultat sous format contractuel.

b) Une présentation des méthodes et des éléments de calcul économique annuel et pluriannuel retenus pour la détermination des produits et charges directs et indirects imputés au compte de résultat de l'exploitation, les méthodes étant identiques à celles utilisées pour établir l'offre du Déléгатaire dans le cadre de la procédure d'attribution de la présente convention ;

c) Un compte rendu de la situation des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du Service public concédé, comportant notamment une description des biens et, le cas échéant, le programme d'investissement, y compris au regard des normes environnementales et de sécurité ;

d) L'inventaire des biens désignés par la présente convention comme biens de retour et de reprise du Service concédé. Cet inventaire est mentionné «néant » à la date de la conclusion de la présente convention ;

e) Les engagements à incidences financières, y compris en matière de personnel, liés à la concession et nécessaires à la continuité du Service public ;

2° Une analyse de la qualité des Services détaillant les éléments suivants :

1	Personnel	<ul style="list-style-type: none"> a. Organigramme b. Nombre et équivalent temps plein par grande famille de poste c. Organisation du travail et gestion des compétences d. Taux d'arrêts de travail et taux d'arrêts maladie e. Plan de formation
2	Offre réalisée et fréquentation	<ul style="list-style-type: none"> a. Nombre de traversées par ligne ; b. Volumes par type de trafic (passager/ marchandise) ; c. Taux de remplissage.
3	Régularité	Le Déléгатaire produit l'indicateur mensuel de mesure de la régularité par navire.
4	Outil naval	<ul style="list-style-type: none"> a. Nombre b. Date d'entrée en flotte c. Description technique du nouveau navire (si nouveau navire) conformément à l'Article 19 et à l'Annexe 3 de la présente convention d. Le nombre de traversées réalisées par chaque navire dans l'année e. Récapitulatifs des opérations de maintenance par navire f. Consommation de carburant par navire et par traversée
5	Maintenance	<ul style="list-style-type: none"> a. Moyens humains et matériels ; b. Travaux réalisés sur les navires en détaillant les travaux de maintenance et les travaux d'arrêt technique c. Rapport de visite annuelle d'inspection de la société de classification

6	RSE	d. Actions et niveau d'engagement du Déléataire en matière de performances éthiques, sociales et environnementales.
---	-----	---

2° Une annexe financière détaillant les éléments suivants pour chaque ligne:

1	Annexe 9	a. Annexe complétée avec les charges et produits réels pour l'année considérée
1	Recettes	b. Détail des recettes issues de la vente de titres aux chargeurs professionnels, par distinction de chaque périmètre (SIEG / hors SIEG) et chaque catégorie de trafic sous-jacent (pour le SIEG : tracté, non tracté, passagers médicaux, et pour le hors SIEG : passagers résidents, non résidents, auto-commerce, autre) c. Détail de la fréquentation selon les mêmes critères d. Autres recettes rattachées (publicité, Services annexes) ; e. Compensation de l'OTC f. Grille tarifaire appliquée au cours de l'année n sur le modèle de l'Annexe 8
2	Charges	a. Explication des écarts entre le prévisionnel et le réalisé, pour chaque poste de charges
3	<u>Le cas échéant, Annexe 9 sur le périmètre des navires propriétés du délégataire et Annexe sur 9 sur le périmètre des navires affrétés</u>	a. Annexe complétée avec les charges et produits réels pour l'année considérée et affectés à chaque type de navire pour contrôler le niveau de bénéfice réalisé par le délégataire b. Description et justification des clefs de répartition retenues pour effectuer cette répartition
4	Autres informations	a. Bilan social ; b. Attestations des commissaires aux comptes
5	Autres comptes	Compte de suivi de la taxe transport

Article 47. Tableaux de bord mensuels

Le Déléataire communique à l'OTC, au plus tard, le 15 du mois suivant, un tableau de bord mensuel dans un format numérique et compatible avec des outils bureautiques courants permettant leur extraction :

- fréquentation mensuelle et son cumul depuis le début de l'exercice contractuel par catégorie de client (marchandises / résidents / non-résidents)
- les recettes mensuelles par catégorie de titre et leur cumul depuis le début de l'exercice contractuel
- le suivi des éléments afférents au combustible : suivi des consommations par traversée (consommation, durée de la traversée,

vitesse moyenne) prix unitaires des combustibles (quotidiens et mensuels).

Article 48. Pénalités

En cas d'irrégularités ou d'inexécution avérées des clauses de la présente convention la CdC et/ou l'OTC appliquent les pénalités visées à l'Annexe 11, sans mise en demeure préalable à l'issue d'un délai de quinze jours à compter de la notification du décompte des pénalités au Délégué qui dispose de ce délai pour faire part de ses observations.

La constatation des faits entraînant les pénalités prévues ci-dessus est effectuée à la diligence de la CdC ou de l'OTC qui utilisent à cet effet leurs propres agents ou les agents d'un prestataire extérieur chargé du contrôle de l'exécution des prestations incombant au Délégué.

Au regard des observations présentées par le Délégué, les pénalités lui sont notifiées par titres de recettes émis par l'OTC ou la CdC à l'issue du délai de quinze jours visé au premier paragraphe.

Ces pénalités ainsi que les réfections pour traversées non réalisées sont payées par le Délégué concerné à travers la diminution du montant de la compensation financière due par l'OTC lors du calcul du solde dans les conditions prévues à l'Article 35.4 de la présente convention et si le solde n'est pas suffisant par paiement direct.

Article 49. Bonus

L'atteinte de tout ou partie de l'objectif fixé dans le cadre de la rencontre à mi contrat visée à l'Article 11.2 donnera lieu à l'application d'un bonus correspondant au produit suivant :

$$B = P \times 100\,000 \text{ €}$$

Avec :

B = montant total du bonus à l'échéance normale du contrat

P = pourcentage d'atteinte de l'objectif, correspondant au ratio de réduction atteint divisé par l'objectif de réduction fixé dans le cadre de la rencontre à mi contrat visée à l'Article 11.2.

PARTIE 5. DISPOSITIONS DE FIN DE CONVENTION

Article 50. Sort des biens à la fin de la Convention

Article 50.1 Sort des biens de retour

Sans objet.

Article 50.2 Sort des Biens de reprise

Le Délégrant, douze (12) mois avant l'expiration de la présente convention, dresse une liste des biens de reprise visés en Annexe 15 de la présente convention qu'il souhaite reprendre.

L'indemnité due par le Délégrant au Délégataire au titre des biens de reprise est fixée à leur Valeur Nette Comptable, minorée, le cas échéant, des subventions correspondantes, des éventuelles dépréciations (perte de valeur) et des dépenses ayant été prises en charge par le Délégrant

Article 50.3 Sort des biens propres au Délégataire

Les biens propres du Délégataire peuvent, sous réserve de l'accord du Délégataire, être rachetés par le Délégrant ou un nouveau Délégataire dès lors que ce rachat présente un intérêt pour la poursuite de l'exploitation du Service.

Le prix est fixé par accord entre les Parties. À défaut, le Délégataire en conserve la propriété.

Article 51. 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.

Article 52. Résiliation pour motif d'intérêt général

La CdC peut résilier, conformément et dans les conditions de la jurisprudence administrative, de façon unilatérale, la Convention pour un motif d'intérêt général.

Cette résiliation devra être précédée d'un préavis motivé d'un mois notifié au Délégataire par tout moyen permettant d'en donner une date certaine.

L'indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général correspond au manque à gagner subi par le Délégataire : il est égal à 50% de la valeur actuelle nette des résultats net après contribution prévisionnels figurant en Annexe 9 de la Convention sur une durée maximale de 36 mois entre la date de résiliation et l'échéance normale de la convention, actualisés à partir du taux d'indexation déterminé par l'Article 35.3.

Cette indemnité est versée dans un délai de quarante-cinq jours à compter de la prise d'effet de la résiliation.

Article 53. Résiliation pour faute du Délégataire

Les motifs justifiant la résiliation de la Convention pour faute du Délégataire sont notamment :

- manquements graves ou répétés à la présente convention
- manquements graves ou répétés à la sécurité
- infractions à la réglementation en vigueur applicable au secteur des transports
- fraude ou malversation
- cession totale ou partielle de la Convention sans autorisation expresse et préalable de la CdC et de l'OTC.

Sauf dans le cas où le manquement est irrémédiable, la résiliation est précédée d'une mise en demeure qui indique la nature du manquement constaté et prévoit un délai raisonnable pour y remédier qui ne peut être inférieur à quinze (15) jours.

Le Délégataire dispose en tout état de cause d'un délai de quinze (15) jours à compter de la notification de la mesure envisagée pour formuler ses observations.

La résiliation prend effet à compter du jour de la notification de la résiliation au Délégataire défaillant par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

La résiliation pour faute du Délégué ne donne lieu au versement par l'OTC ou la CdC d'aucune indemnité au Délégué défaillant.

Article 54. Résiliation pour force majeure

Lorsque l'empêchement d'exécuter la Convention en raison d'un fait de force majeure est définitif ou que son économie est définitivement bouleversée en raison d'un fait de force majeure, la Convention peut être résiliée.

De la même manière, dans le cas où des circonstances d'imprévision devaient se prolonger et ne plus présenter de caractère temporaire, ou dans le cas où les Parties ne parviendraient pas à s'accorder sur une indemnité d'imprévision permettant de poursuivre l'exécution de la Convention dans des conditions normales d'exploitation, le Délégué peut solliciter la résiliation pour force majeure.

Il en est de même dans le cas où les Parties ne s'entendraient pas sur les conditions de rétablissement de l'économie initiale ou de maintien de l'équilibre économique de la Convention dans les autres hypothèses prévues à l'Article 11.1 ou à l'Article 11.3

Article 55. Liquidation ou redressement judiciaire du Délégué

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.

Article 56. Modalités de cession de la Convention par le Délégué

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 Délégant et pourra entraîner la résiliation pour faute de la Convention par le Délégant.

Le Délégataire 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.

Article 57. Modification de l'actionnariat du Délégataire

Si la composition de l'actionnariat du Délégataire 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 Délégataire 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 Délégataire excédant un seuil de 10% donne lieu à une information préalable de la CdC et de l'OTC.

Article 58. Notification de la Convention

Pour l'exécution de la Convention et de tout ce qui s'y attache, les Parties font élection de domicile aux adresses mentionnées ci-après.

Pour le Délégant : [*]

Pour le Délégataire : [*]

Toute notification au titre de la présente Convention doit être faite par écrit et peut être valablement envoyée soit par lettre recommandée avec demande avis de réception à ces adresses, soit par télécopie aux numéros indiqués ci-après. La notification est réputée être effectuée à la date de réception de la lettre recommandée avec demande avis de réception.

Projet de Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre le port de Bastia et le port de Marseille

Fait à Ajaccio, le

Pour le Conseil exécutif de Corse
Le Président

Pour l'Office des Transports de la Corse
La Présidente

Pour le Délégué

LISTE DES ANNEXES

1. Annexe technique des Services
2. Programme des Services
3. Tableau récapitulatif de l'outil naval
4. Rapport de sécurité
5. Description des Services à bord
6. Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles et actions garantissant le Service social et solidaire
7. Plan des actions au titre de la RSE
8. Grille tarifaire
9. Compte d'exploitation prévisionnel
10. Détail des volumes contractuels de combustibles consommés par mois
11. Pénalités
12. Prestations confiées aux tiers
13. Données sur le personnel
14. Contrats d'affrètement
15. Inventaire des biens

**PROJET DE CONVENTION DE DELEGATION
DE SERVICE PUBLIC
RELATIVE A L'EXPLOITATION
DU TRANSPORT MARITIME
DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS
AU TITRE DE LA CONTINUITE TERRITORIALE
ENTRE LE PORT DE PORTIVECHJU
ET LE PORT DE MARSEILLE**

CONVENTION

Entre les soussignés :

La Collectivité de Corse dont le siège est Hôtel de Région, 22 Cours Grandval à Ajaccio (20187), représentée par le Président du Conseil exécutif de Corse, M. Gilles SIMEONI, autorisé par délibération n° 22/ AC de l'Assemblée de Corse du 20 décembre 2022,

ci-après dénommée « la CdC »,

Et

L'Office des Transports de la Corse, domicilié 19, avenue Georges Pompidou, BP 501 à Ajaccio Cedex (20186), représenté par sa Présidente, Mme Flora MATTEI, ci-après dénommé « l'OTC »,

d'une part,

Et

CORSICA LINEA, Société par Actions Simplifiée au capital de 3.000.000 €, ayant son siège social 4, boulevard Roi Jérôme, 20000 Ajaccio, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés d'Ajaccio sous le n° B 815243852, numéro d'identification de la TVA FR 49 815 243 852, représentée par son Directeur général, M. Pierre-Antoine Villanova, ci-après dénommé « le Déléataire »

d'autre part,

ensemble « les Parties ».

Il a été convenu ce qui suit :

SOMMAIRE

PREAMBULE	5
Article 1. Définitions	7
Article 2. Objet	7
Article 3. Durée	7
Article 4. Documents contractuels	8
Article 5. Identification des parties	8
Article 5.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse	8
Article 5.2 Identification et représentation du Délégué	8
Article 6. Missions du Délégué	9
Article 7. Droits et obligations du Délégué	9
Article 8. Réglementation générale	10
Article 9. Gestion du personnel	11
Article 9.1 Réglementation applicable	11
Article 9.2 Droit social	11
Article 9.3 Recours à un personnel qualifié	11
Article 10. Concertation et coordination entre les Parties	11
Article 10.1 Comité de suivi environnemental, économique et juridique	11
Article 10.2 Comité de suivi technique	12
Article 11. Clause de rencontre	13
Article 11.1 Réexamen des conditions d'exécution de la Convention	13
Article 11.2 Rencontres planifiées d'évaluation	14
Article 12. Relations avec les autorités portuaires	15
Article 13. Recours aux prestataires externes	15
Article 14. Responsabilités	16
Article 14.1 Principe	16
Article 14.2 Limitation de responsabilité	17
Article 15. Assurances	18
Article 16. Règlement des litiges	18
Article 17. Consistance de l'offre	20
Article 18. Rotations supplémentaires	20
Article 19. Définition de l'outil naval	20
Article 20. Gestion de l'outil naval	21
Article 21. Sécurité et sûreté des navires	21
Article 22. Accessibilité	22
Article 23. Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)	22
Article 24. Protection des cétacés	23
Article 25. Continuité du Service	23
Article 25.1 Principe	23
Article 25.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégué	23
Article 25.3 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service	23
Article 26. Information des usagers	24
Article 26.1 Principe	24
Article 26.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique	24

Article 27. Politique commerciale	24
Article 28. Base de données et fichier clients.....	24
Article 28.1 Base de données sur les horaires et les caractéristiques du Service	24
Article 28.2 Fichier clients	25
Article 29. Concession des résultats	25
Article 29.1 Principe	25
Article 29.2 Droits de la CdC.....	26
Article 30. Principes généraux	27
Article 31. Comptes d'exploitation prévisionnels.....	29
Article 32. Recettes perçues directement par le Délégué	29
Article 33. Grille tarifaire	30
Article 33.1 Principes généraux	30
Article 33.2 Les tarifs fret	30
Article 33.3 Tarifs passagers	31
Article 34. Charges d'exploitation et de maintenance hors combustible et charges d'investissement	32
Article 34.1 Charges d'exploitation et de maintenance.....	32
Article 34.2 Investissements nécessaires à l'exécution des obligations de service public	32
Article 35. Compensation financière d'exploitation et d'investissement versée par l'OTC	33
Article 35.1 Calcul de la compensation.....	33
Article 35.2 Réfaction pour traversées non réalisées	33
Article 35.3 Modalités d'indexation	34
Article 35.4 Modalités de facturation et de versement.....	34
Article 36. Charges liées au combustible et mécanisme de couverture	35
Article 36.1 Charges de combustible	35
Article 36.2 Mécanisme de couverture des coûts du combustible	35
Article 37. Compensation financière pour les charges de carburant.....	35
Article 37.1 Calcul de la compensation maximale	36
Article 37.2 Réfaction pour traversées non réalisées	36
Article 38. Compensation maximale pour les Rotations supplémentaires	37
Article 39. Bénéfice raisonnable	37
Article 40. Contrôle de la surcompensation.....	37
Article 41. Compte de tiers	38
Article 42. Impôts et taxes	38
Article 43. Non assujettissement à la TVA	38
Article 44. Régime des biens	39
Article 45. Information de l'OTC	40
Article 45.1 Principes	40
Article 45.2 Contrôle des documents	40
Article 45.3 Contrôle des données financières	41
Article 45.4 Taxe transport.....	41
Article 46. Rapport du Délégué	41
Article 47. Tableaux de bord mensuels	44
Article 48. Pénalités.....	44
Article 49. Bonus	45

Article 50. Sort des biens à la fin de la Convention	46
Article 50.1 Sort des biens de retour.....	46
Article 50.2 Sort des Biens de reprise.....	46
Article 50.3 Sort des biens propres au Déléгатaire	46
Article 51. Sort particulier des navires	46
Article 52. Résiliation pour motif d'intérêt général.....	47
Article 53. Résiliation pour faute du Déléгатaire	47
Article 54. Résiliation pour force majeure.....	48
Article 55. Liquidation ou redressement judiciaire du Déléгатaire.....	48
Article 56. Modalités de cession de la Convention par le Déléгатaire	48
Article 57. Modification de l'actionnariat du Déléгатaire	49
Article 58. Notification de la Convention.....	49

PROJET

PREAMBULE

La Collectivité de Corse est l'autorité organisatrice de transport public maritime entre la Corse et le continent. Elle définit, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité, les modalités d'organisation des transports maritimes entre l'île et le continent, en particulier en matière de dessertes et de tarifs.

La Collectivité de Corse, lorsqu'il existe un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, peut conclure un contrat de délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime entre la Corse et le continent.

Dans ce cadre, la Collectivité de Corse avait conclu pour une durée de 22 mois cinq conventions de délégations de service public ayant pour objet l'exploitation des dessertes maritimes de transport de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et les ports de Corse qui sont arrivées à échéance le 31 décembre 2022.

Afin d'organiser la desserte maritime à compter du 1^{er} janvier 2023, l'Office des Transports de la Corse a diligenté un test de marché entre décembre 2021 et mars 2022 afin de déterminer si un besoin de service public persisterait après 2022.

Cette démarche a conduit la Collectivité de Corse à constater l'existence d'un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, et à décider par délibération n° 22/050 AC du 28 avril 2022 du lancement d'une procédure de mise en concurrence pour la passation de concessions allouées entre les cinq ports corses et le port de Marseille, pour une durée de 7 ans, afin de garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent français, du 1^{er} janvier 2023 jusqu'au 31 décembre 2029.

A l'issue de procédure de mise en concurrence, a été retenu(e) en qualité de délégataire de service public en charge de l'exploitation de la ligne Marseille – PORTIVECHJU suivant délibération n°AC en date du

C'est l'objet de la présente convention (la **Convention**).

PARTIE 1. DISPOSITIONS GENERALES

Article 1. Définitions

- Annexe :** Désigne une annexe de la Convention
- Article :** Désigne tout article de la Convention
- Convention :** Désigne la présente convention y compris ses Annexes, ainsi que les avenants qui viendront le cas échéant les modifier
- Déléataire :** Désigne les sociétés [**]
- Service ou SIEG :** Exécution des obligations de service public relatives au transport de marchandises sous la forme de fret inerte et de fret tracté, et au transport de passagers voyageant pour des raisons médicales, ou en tant que convoyeurs de fret tracté, au titre de la continuité territoriale entre le port de PORTIVECHJU et le port de Marseille
- Service Commercial ou Hors SIEG :** Exécution par le Déléataire de tout service de transport de marchandises ou de passagers qui ne relève pas du Service

Article 2. Objet

La Convention confie au Déléataire l'exécution des obligations de service public relatives au transport de marchandises sous la forme de fret inerte et de fret tracté, et au transport de passagers voyageant pour des raisons médicales, ou en tant que convoyeurs de fret tracté, au titre de la continuité territoriale entre le port de PORTIVECHJU et le port de Marseille (le **Service**).

La Convention régit les conditions d'exploitation du Service, ainsi que les rapports entre les parties.

Elle est conclue en conformité avec les exigences applicables en matière d'aides d'Etat relatives aux compensations d'obligations de service public et notamment la décision de la Commission européenne du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE aux aides d'Etat sous forme de compensation de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion d'un Service d'intérêt économique général (JOUE, L7, 11 janvier 2012, p.3-10).

Article 3. Durée

La Convention entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023 et expire le 31 décembre 2029.

Les Parties conviennent d'ores et déjà d'une prolongation possible de la Convention, pour une durée de (12) mois maximum notamment en l'absence d'attribution d'un nouveau contrat de concession à l'échéance de la présente convention.

Les conditions d'exécution, notamment financières, seront identiques à celles de la Convention sur la période considérée.

La mise en œuvre de cette faculté donnera lieu à une notification, laquelle doit intervenir au plus tard trois mois avant le terme de la Convention.

La prolongation sera à l'initiative exclusive de la Collectivité et ne pourra être refusée par le Délégué.

Article 4. Documents contractuels

Les documents contractuels liant les parties sont constitués de la Convention et de ses annexes.

Les stipulations de la Convention prévalent sur les stipulations d'une annexe en cas de contradiction.

Article 5. Identification des parties

Article 5.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse

La Collectivité de Corse (CdC) est l'autorité contractante de la Convention et dispose des pouvoirs de contrôle, de direction, de modification, de sanction et de résiliation de la convention.

L'Office des Transports de la Corse (OTC) est également l'autorité contractante. Il contrôle l'exécution de la Convention et est habilité par la CdC, à prononcer les sanctions prévues par la présente convention à l'encontre du Délégué. Il verse au Délégué la compensation financière prévue aux Articles 35 et 36 de la Convention.

Article 5.2 Identification et représentation du Délégué

Le Délégué communique à l'OTC dans les quinze jours de la notification de la Convention les coordonnées du ou (des) représentant(s) et d'un ou (des) suppléant(s) qui seront les interlocuteurs référents auprès de la CdC et de l'OTC.

Ce(s) représentant(s), ou son ou (ses) suppléant(s), doi(ven)t être présent(s) lors de toutes les réunions et comités prévus par la Convention.

En cas de changement de représentant, le Délégué en informe sans délai l'OTC.

Article 6. Missions du Déléataire

Au titre de la Convention, le Déléataire a la charge d'assurer le Service, conformément aux exigences de continuité, régularité, fréquence, horaires, qualité et prix prévus dans la Convention.

A ce titre, le Déléataire s'engage, pour ce qui le concerne, à :

- 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 (ou des moyens équivalents en cas d'entrée en ligne d'un nouveau navire ou en cas d'indisponibilité prolongée d'un navire nécessitant son remplacement, conformément aux stipulations de l'Article 20 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.

Article 7. Droits et obligations du Délégant

En application de l'article L. 5431-4 du Code des Transports et de l'article L. 4424-18 du Code Général des Collectivités Territoriales, la CdC est l'autorité organisatrice du transport maritime entre l'île et toute destination de la France continentale.

Elle dispose des prérogatives suivantes, à savoir qu'elle :

Projet de Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre le port de PORTIVECHJU et le port de Marseille

- Définit la politique générale de transport public maritime incluant la consistance générale du Service et la tarification ;
- Arrête les modifications éventuelles du Service ;
- Contrôle ou fait procéder à des contrôles de la conformité, de la bonne exécution et de la qualité du Service confié au Délégué ;
- Donne son approbation sur les conditions d'exécution du Service et les modalités d'évolution proposées par le Délégué.

L'OTC bénéficie également de la prérogative de contrôle visée au troisième alinéa ci-dessus.

En outre, il verse au Délégué une compensation financière destinée à compenser les obligations de service public qui lui sont imposées.

Il contrôle conformément aux articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention que le montant de la compensation versée au Délégué au titre de la présente convention n'entraîne aucune surcompensation.

Il ordonne le reversement de toute surcompensation majorée d'intérêts de retard , tel que prévu aux articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention.

Article 8. Réglementation générale

Le Délégué respecte l'ensemble des obligations européennes, législatives ou réglementaires.

Ces obligations ressortent notamment des réglementations relatives :

- aux transports, issues notamment du droit de l'Union Européenne et du Code des transports ;
- à l'exploitation des navires, issue notamment de la Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL) ,de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), de l'autorité du pavillon et des autorités nationales ou locales où les navires seront amenés à opérer dans le cadre de la DSP ;
- à l'environnement, issue notamment des articles L. 218-2 et suivants du Code de l'environnement

Tout manquement au respect de la réglementation en vigueur pouvant compromettre l'exécution de la Convention peut donner lieu à l'application de pénalités à l'encontre du Délégué défaillant et, en cas de manquements graves ou répétés, à une résiliation de la présente convention aux torts exclusifs de ce dernier, sans aucune indemnité, dans les conditions prévues à l'Article 483 de la Convention.

Article 9. Gestion du personnel

Article 9.1 Réglementation applicable

Toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État français. Elles sont fixées aux articles L. 5561-1 à 5567-4 du Code des transports.

Toutefois, pour les navires de transport de marchandises jaugeant plus de 650 tonnes brutes et pratiquant le cabotage avec les îles, lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (Etat du pavillon).

Article 9.2 Droit social

Le Délégataire veille au respect de l'ensemble des règles de droit social applicables afin de garantir au mieux l'exécution du Service objet de la présente convention. A ce titre, il est responsable de l'application des règles relatives à l'hygiène et la sécurité du travail concernant son personnel.

Article 9.3 Recours à un personnel qualifié

Le Délégataire affecte à l'exécution du Service du personnel qualifié et approprié aux besoins définis par la présente convention et à leurs évolutions. Le personnel dispose des titres, certificats et qualifications exigés par la réglementation applicable.

Article 10. Concertation et coordination entre les Parties

Article 10.1 Comité de suivi environnemental, économique et juridique

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.

A la demande de la CdC ou de l'OTC, il peut être réuni en tant que de besoin.

Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;
- d'un représentant de chacun des exploitants concernés ;
- des référents mentionnés à l'Article 5.2, d'un responsable financier du Délégataire et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégataire.

Ce comité a pour objet d'examiner les tableaux de bord mensuels qui doivent être produits par le Délégataire. 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.

La convocation est transmise au Délégué quinze jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable sept jours avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'Annexe 11 de la Convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la CdC et au Délégué dans un délai d'une semaine à compter de la réunion. La CdC et le Délégué peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de cinq jours francs à compter de sa réception. L'absence d'observation dans ce délai vaut approbation.

Article 10.2 Comité de suivi technique

Un comité de suivi technique se réunit toutes les semaines afin de suivre l'exécution du Service et les adaptations qui pourraient apparaître nécessaires. Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;
- d'un représentant de chacun des exploitants concernés ;
- du représentant du gestionnaire des infrastructures portuaires ;
- d'un représentant de la profession des transporteurs de marchandises ;
- des référents mentionnés à l'Article 5.2, d'un responsable technique du Délégué et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégué.

Ce comité a pour objet d'examiner tous les documents transmis par le Délégué 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.

La convocation est transmise au Délégué deux jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'Annexe 11 de la Convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la CdC et au Délégué dans un délai de trois jours à compter de la réunion. La CdC et le Délégué peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de deux jours

francs à compter de sa réception. L'absence d'observation dans ce délai vaut approbation.

Article 11. Clause de rencontre

Article 11.1 Réexamen des conditions d'exécution de la Convention

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.

La force majeure est définie, conformément à la jurisprudence administrative, comme un évènement extérieur aux Parties, imprévisible et irrésistible.

L'imprévision désigne au sens de la jurisprudence administrative française et de l'article L.6 du Code de la commande publique un évènement présentant cumulativement les conditions suivantes :

- Indépendant de la volonté des Parties ;
- Imprévisible lors de la conclusion de Convention ou dont les effets ne pouvaient être raisonnablement prévus lors de la signature de la Convention ; et
- Entraînant un bouleversement temporaire de l'économie générale de la convention.

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.

Article 11.2 Rencontres planifiées d'évaluation

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 Délégué 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.

L'OTC adresse une convocation au Délégué au moins sept jours à l'avance en y joignant les documents nécessaires à la tenue de ladite réunion. Le Délégué est tenu de se conformer à cette convocation sous peine de pénalité prévue à l'Annexe 11 de la présente convention.

Article 11.3 Rencontres spécifiques

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.

Article 11.4. Autres cas de rencontre

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 Délégant, 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.

Article 12. Relations avec les autorités portuaires

Le Délégué fait son affaire des demandes et autorisations nécessaires à l'accès aux ports et à l'utilisation des installations portuaires, dans le respect de la réglementation en vigueur, y compris pour les opérations de manutention à bord des navires.

Article 13. Recours aux prestataires externes

Il est précisé que cette disposition ne s'applique pas aux prestataires extérieurs qui sont les fournisseurs du Délégué et qui ne sont en conséquence pas chargés d'assumer directement tout ou partie des obligations de service public prévues par la présente convention.

Il peut être recouru à des prestataires extérieurs :

- soit de manière permanente et obligatoire, comme le recours aux entreprises de manutention portuaire ;
- soit de manière occasionnelle, tel que le recours à un navire affrété notamment en cas d'indisponibilité prolongée d'un navire décrit au tableau récapitulatif de l'outil naval.

Le recours à un prestataire extérieur répondant à un ou plusieurs des cas d'exclusion prévus par les articles L.3123-1, L 3123-2, L 3123-3, L 3123-4 et L3123-5 du Code de la commande publique est interdit.

Le Délégué transmet l'Annexe 12 de la présente convention à l'OTC précisant :

- l'identité du tiers ;
- l'identification précise des prestations qui lui sont confiées ;
- le montant total des prestations concernées ;
- une attestation qu'il n'entre dans aucun des cas d'exclusion prévus par le Code de la commande publique.

L'absence de réponse de l'OTC dans un délai de quinze (15) jours à compter de la réception de la demande comprenant la totalité des pièces susvisées vaut acceptation.

En cas de prestations confiées à un prestataire extérieur, le Délégataire demeure personnellement responsable de l'exécution de toutes les obligations résultant de la Convention.

Le recours à des prestataires extérieurs ne peut être total.

Article 14. Responsabilités

Article 14.1 Principe

Le Délégataire est responsable des dommages qui, du fait ou à l'occasion de l'exécution de la présente convention pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à la CdC ou l'OTC.

Le Délégataire assume notamment les risques encourus à l'égard des usagers et répond des dommages résultant du non-respect des obligations mises à sa charge au titre de la présente convention, de ses fautes, négligences, imprudences ou de celles des personnes dont il répond tels que ses préposés et des tiers à qui il a confié une partie de l'exécution de la présente convention, ou des biens qu'il a sous sa garde dans les conditions prévues par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux relations avec le réclamant, c'est-à-dire la personne réclamant le paiement d'une indemnité en raison d'un dommage.

Le Délégataire n'est admis à s'exonérer des responsabilités qu'il encourt en application du présent article qu'autant qu'il apporte la preuve que les dommages résultent :

- d'un cas de force majeure telle que définie à l'Article 11.1 de la présente convention ;
- du fait de la victime ;
- tout autre cas d'exonération de responsabilité expressément prévu par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux rapports avec le réclamant.

Article 14.2 Limitation de responsabilité

Le Délégataire peut limiter sa responsabilité si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'exploitation du navire.

Il peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou réduire les dommages mentionnés au premier alinéa ou pour les dommages causés par ces mesures.

Le Délégataire constitue le fonds de limitation de responsabilité unique prévue par l'article L. 5121-6 du Code des transports.

Ce régime de limitation de responsabilité est régi par la convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, qui définit le champ et le montant de la limitation de responsabilité telle que modifiée par le protocole de Londres du 2 mai 1996, ou tout autre dispositif qui viendrait l'amender, ainsi que par le Code des transports.

Cet article ne fait pas obstacle à l'application des limitations de responsabilité du transporteur maritime prévues par les conventions internationales, la réglementation européenne et le droit français en matière de transport de passagers et de marchandises.

Le Délégataire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission ou qu'il a été commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

- aux créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage, ou de contribution en avarie commune ;
- aux créances du capitaine et des autres membres de l'équipage nées de l'embarquement ;
- aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail ;
- aux créances de l'autorité délégante, qui aurait, en lieu et place du propriétaire du navire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord.

Article 15. Assurances

Le Délégataire dispose et justifie pour chaque navire d'un certificat d'assurance ou toute autre garantie financière, avec ou sans franchise, couvrant les créances maritimes soumises à limitation au titre de la convention de Londres du 19 novembre 1976 modifiée susvisée.

Le montant de l'assurance, pour chaque navire et par événement, n'est pas inférieur au montant maximal applicable pour la limitation de responsabilité conformément à cette convention.

Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité se trouve à bord du navire.

Les polices conclues par le Délégataire comportent une renonciation à tout recours contre la CdC prise en sa qualité d'autorité organisatrice des transports maritimes et non d'autorité gestionnaire des infrastructures portuaires utilisées par le Délégataire. Le Délégataire renonce de son côté à tout recours au titre de la franchise éventuelle en cas de sinistre.

Le Déléataire communique à l'OTC la copie des polices d'assurance souscrites au titre de la présente convention un mois après sa notification, ainsi que lors de leur éventuel renouvellement.

Le Déléataire justifie, sur demande écrite de l'OTC, dans un délai de cinq jours francs à compter de cette demande, du paiement régulier des primes afférentes aux polices souscrites et/ou du détail des garanties souscrites sous peine de pénalités.

Article 16. Règlement des litiges

Sauf stipulation contraire de la présente convention, les Parties s'obligent à tenter une médiation au sens des articles L.213-1 et suivants du Code de justice administrative avant toute action contentieuse, en désignant d'un commun accord un tiers médiateur ayant pour mission d'aboutir à une solution amiable. La charge financière de cette mission est partagée à parité entre les Parties.

La Partie la plus diligente propose à l'autre Partie, par lettre recommandée avec avis de réception, le nom du tiers et le contenu de sa mission. L'autre Partie dispose de quinze jours, à compter de la réception de la demande, pour formuler son accord ou son refus, le silence gardé valant refus. Faute à l'expiration de ce délai pour les Parties de s'entendre ou de convenir d'en saisir ensemble le président du Tribunal Administratif de Bastia en application du deuxième alinéa de l'article L.213-5 du Code de justice administrative, les Parties sont réputées renoncer à la tentative de médiation.

Cette obligation de tentative de médiation préalable ne saurait toutefois interdire à l'une ou l'autre des Parties d'introduire préalablement ou parallèlement un recours contentieux à titre conservatoire, en référé en cas d'urgence ou dans l'hypothèse de l'arrivée prochaine du terme d'un délai de recours, de prescription ou de forclusion non interrompu ou suspendu par l'effet de ladite tentative de médiation en vertu d'une disposition législative ou réglementaire.

L'avis rendu par le médiateur ne lie pas les Parties.

Tous les litiges qui subsisteraient après cette tentative de résolution amiable relèvent de la compétence du Tribunal Administratif de Bastia.

PARTIE 2. EXPLOITATION DES SERVICES

Article 17. Consistance de l'offre

Le Délégataire exécute le Service en respectant les horaires, fréquences et capacités définies à l'Annexe 1 de la présente convention.

Le Service est effectué sans escale intermédiaire entre le port de départ et celui d'arrivée, à l'exception des périodes au cours desquelles le Service peut être perturbé par des conflits, des arrêts techniques programmés ou des problèmes techniques imprévus, et sous réserve d'accord entre les Parties

Concernant le transport de marchandises et pour chaque traversée, le Délégataire ne devra pas laisser de remorques à quai, sauf demande du transporteur ou saturation exceptionnelle des capacités du navire, afin de s'assurer qu'il est satisfait à la demande des usagers professionnels et pour garantir la continuité territoriale.

Afin d'optimiser l'organisation du trafic, la Collectivité se réserve la possibilité, de reprogrammer des rotations, dans le respect du nombre total de rotations annuelles figurant à l'Annexe 1. Ces reprogrammations interviendront dans le cadre de la tenue du comité technique visé à l'Article 10.2 de la présente convention.

Article 18. Rotations supplémentaires

Sans objet.

Article 19. Définition de l'outil naval

Le Délégataire s'engage à respecter l'ensemble des règlements nationaux et internationaux relatifs à l'exploitation du navire.

Les navires affectés au Service remplissent les conditions de qualité de Service, de normes de sécurité et environnementales définies par la réglementation, la présente convention, notamment ses Annexes 3 et 5.

Les navires sont soit la propriété du Délégataire, soit affrétés. Ils ne constituent ni des biens de retour, ni des biens de reprise.

En outre, la propriété de chacun des navires visés à l'Annexe 3 peut varier pendant toute la durée de la Convention.

Préalablement à un changement de propriétaire, le Délégataire devra obligatoirement notifier au Délégant 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 Délégué 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).

Article 20. Gestion de l'outil naval

Le Délégué assure seul l'exploitation de l'ensemble de sa flotte dans ses composantes nautique, technique et de personnels. Il est chargé de l'armement, du maintien de la classification et de la certification, de l'entretien, de la maintenance, de l'exploitation (nautique et technique) et de l'assurance des navires sur toute la durée de la convention.

Le Délégué pourra formuler, à tout moment, une demande au Délégué aux fins d'opérer une substitution de navire par un autre navire mis à disposition par le Délégué, et visé dans l'Annexe 3, pour l'exécution de la présente convention. La demande présentera alors le détail des modifications opérées et les coûts générés par cette substitution, étant précisé que le navire proposé devra répondre aux caractéristiques minimales figurant à l'Annexe 1.

Si la substitution proposée par le Délégué ayant reçu l'accord préalable du Délégué entraîne une augmentation des charges initialement déterminées dans le Compte d'exploitation Prévisionnel, le Délégué en supportera exclusivement la charge. Le silence gardé par le Délégué sur la demande de substitution pendant plus de 15 jours à compter de la réception de la demande formulée par le Délégué vaut refus.

Si la substitution proposée par le Délégué entraîne une baisse des charges initialement déterminées dans le Compte d'exploitation Prévisionnel, les Parties opéreront les ajustements financiers rendus nécessaires à l'issue de la remise du rapport annuel visé par l'Article 45 de la convention.

Article 21. Sécurité et sûreté des navires

Le Délégué maintient le navire et ses équipements en conformité avec les règles générales d'entretien et d'exploitation destinées à assurer la sécurité et la sûreté à

bord des navires, l'habitabilité de ces derniers ainsi que la prévention des risques professionnels maritimes et la prévention de la pollution par les navires.

Les navires doivent disposer de toutes les autorisations, titres et certificats imposés par la réglementation applicable.

Le Délégataire met et conserve chaque navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et fait toute diligence pour assurer la sécurité des cargaisons et des passagers.

Le Délégataire, en vertu de son rôle d'armateur met en œuvre tous les moyens possibles et nécessaires pour faire face à tout incident ou accident impliquant ses équipements, biens, personnels ou sous-traitants dont il aurait la charge ou dont il aurait la garde afin de minimiser aux maximum les dommages qui pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à l'environnement, à la CdC ou à l'OTC.

Le rapport de sécurité est exposé à l'Annexe 4 de la présente convention.

Article 22. Accessibilité

Les navires affectés à l'exécution de la présente convention, ainsi que les services réalisés par le Délégataire doivent respecter les normes d'accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite fixées par l'arrêté du 23 novembre 1987 (NOR: MERR8700184A) modifié par l'arrêté du 4 novembre 2011 relatif à la sécurité des navires (division 190).

Les conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite sont décrites à l'Annexe 5 de la présente convention.

Article 23. Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)

Le Délégataire met en œuvre un plan d'actions au titre de la RSE portant notamment sur la valorisation du capital humain et la préservation de l'environnement. Le plan d'actions est détaillé en Annexe 7 de la présente convention.

En particulier, le Délégataire optimise les consommations des navires exploités et donc les rejets de CO₂, SO_x, NO_x et particules sur la base d'actions environnementales figurant à l'Annexe 7 de la présente convention.

Par ailleurs, le Délégataire doit dans le cadre de l'exécution de la présente convention présenter trois projets d'expérimentation visant à réduire à l'impact environnemental de la desserte maritime. Les modalités de présentation de ces expérimentations seront fixées dans le cadre de la concertation entre les parties prévues à l'Article 10.2. La non présentation d'un projet d'expérimentation par le délégataire donnera lieu à l'application d'une pénalité dans les conditions prévues à l'Article 48

Article 24. Protection des cétacés

Le Délégataire met en œuvre le dispositif de protection des cétacés figurant à l'Annexe 7 de la présente convention en recourant tant à des moyens matériels et équipements (acoustique,...) qu'à des moyens humains (observateur embarqué, formation,...).

Article 25. Continuité du Service

Article 25.1 Principe

Le Délégataire met en œuvre l'ensemble des moyens à sa disposition pour assurer la continuité du Service, sans porter atteinte aux droits du personnel garantis par la réglementation applicable, afin de limiter les conséquences de la perturbation du Service sur les usagers.

Article 25.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégataire

Toute cessation concertée du travail par le personnel du Délégataire est précédée d'un préavis adressé par une organisation syndicale représentative au Délégataire concerné : ce dernier transmet sans délai ce préavis à l'OTC.

Comme prévu par la législation en vigueur, le préavis mentionne le champ géographique et l'heure du début, ainsi que la durée limitée ou non, de la grève envisagée.

Le Délégataire concerné justifie par tout moyen (notamment attestation sur l'honneur) de l'absence de transmission par les organisations syndicales du préavis visé au paragraphe précédent.

Article 25.3 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service

Le Délégataire informe l'OTC de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service.

Le Délégataire informe l'OTC de cette perturbation dans un délai de douze heures à compter de la connaissance de la perturbation par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

Après chaque perturbation, le Délégataire lui communique sous huit (8) jours un bilan détaillé des mesures mises en œuvre pour pallier l'impact de ces perturbations sur l'exécution de la présente convention.

Dans le cadre du rapport annuel prévu à l'Article 46 de la présente convention, le Délégataire établit un récapitulatif des perturbations et indique précisément les incidences financières des mesures qu'il a mises en œuvre.

Article 26. Information des usagers

Article 26.1 Principe

Il appartient au Délégataire d'assurer la conception, la mise à jour, la production et la diffusion des supports d'information destinés aux usagers professionnels et particuliers du service public, et ce à compter du 1^{er} janvier 2023. A cet égard, il est rappelé que les particuliers auxquels le Service est destiné sont des passagers résidents en Corse voyageant pour des raisons médicales, et qu'une attention particulière doit être accordée à leur information.

Article 26.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique

Le Délégataire met à disposition, auprès des usagers du service public à compter du 1^{er} janvier 2023, une permanence téléphonique fonctionnant au moins du lundi au samedi de 09h00 à 18h00.

L'accès à ce service doit se faire par un numéro non surtaxé (numéro local ou Numéro Vert).

Cette permanence a pour objet de répondre aux questions des clients relatives à la desserte, les horaires, les tarifs, ainsi que les conditions de circulation en situations normale et perturbée et les modifications éventuelles du Service.

Ce numéro de téléphone figure sur les supports d'information susvisés.

Article 27. Politique commerciale

Le Délégataire met en œuvre des actions commerciales ayant pour objet de rendre attractif le Service pour les usagers et de limiter son coût.

Article 28. Base de données et fichier clients

Article 28.1 Base de données sur les horaires et les caractéristiques du Service

Les données horaires, les tarifs du Délégataire ainsi que toute autre information offerte au public sont de nature publique au regard des dispositions de l'article L. 321-1 du Code des relations entre le public et l'administration. Le Délégataire garantit une liberté d'accès et d'utilisation de ces données.

Dans ce cadre et conformément à l'article 1^{er} de loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique, le Délégataire remet à l'OTC dans les trente jours suivant sa demande, sous peine de pénalités dans les conditions de l'Article 47 de la présente convention, une copie des ressources numérisées et des données associées dans un standard ouvert et librement réutilisable.

Cette transmission ne donne lieu à aucune redevance.

Ces informations peuvent être utilisées par l'OTC, la CdC ou tout prestataire externe que l'un d'eux aura désigné à des fins d'accomplissement des missions de service public.

Article 28.2 Fichier clients

Le Déléguataire constitue un fichier des clients du service de transport maritime de marchandises.

Pendant toute la durée de la convention, le Déléguataire utilise et procède à la mise à jour de la base de données constituée desdites données. Le Déléguataire devra respecter, lorsqu'il est responsable de traitement, les dispositions européennes, législatives et réglementaires relatives aux libertés individuelles et à la protection de la vie privée, notamment eu égard au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

Sous réserve pour l'OTC de respecter la confidentialité du fichier, l'OTC pourra demander au Déléguataire de lui transmettre les éléments de ce fichier auxquels il peut prétendre, sans porter atteinte aux principes garantissant les libertés individuelles.

Dans ce cas, le fichier client sera transmis à l'OTC sur simple demande de ce dernier dans le délai imparti sous peine de pénalités dans les conditions de l'Article 48 de la présente convention.

Article 29. Concession des résultats

Article 29.1 Principe

Sous réserve des droits des tiers, le Déléguataire concède, à titre non exclusif, à la CdC, au moins huit mois avant la date d'échéance ou de la résiliation effective de la Convention et pendant une durée de cinq ans, le droit d'utiliser ou de faire utiliser les « Résultats », en l'état ou modifiés, en tout ou partie, par tout moyen et sous toutes formes

Les « Résultats » désignent tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui (i) résultent de l'exécution des prestations objet de la convention, tels que, notamment, les bases de données, les informations, les rapports, les études et qui (ii) sont utiles à l'exécution du Service,

Article 29.2 Droits de la CdC

La CdC détient un droit d'utilisation *stricto sensu* des droits et titres afférents aux Résultats tels que définis à l'Article 29.1.

Cette concession autorise la CdC à :

(i) réutiliser librement les résultats propres à l'exploitation du réseau et des Services à titre gracieux ou onéreux ;

(ii) publier les résultats tels que définis à l'Article 29.1, après en avoir informé le Déléataire, sous réserve que cette publication ne constitue pas une divulgation au sens du code de la propriété intellectuelle toute publication devant mentionner le nom du Déléataire concerné.

De manière générale, le Déléataire ne peut opposer ses droits ou titres de propriété intellectuelle ou ses droits de toute autre nature à l'utilisation des résultats, lorsque celle-ci est conforme aux conditions stipulées au présent article.

Le Déléataire doit assister raisonnablement l'OTC et la CdC par ses conseils techniques et le concours temporaire de son personnel spécialisé tels que définis à l'Article 29.1, pendant toute la durée de la Convention et jusqu'à l'expiration d'une période de six mois à compter de la date de fin normale ou anticipée de la convention.

Cette concession ne donne lieu à aucune rémunération propre.

PARTIE 3. DISPOSITIONS FINANCIERES

Article 30. Principes généraux

Le Délégataire exploite le Service à ses risques et périls, sous sa responsabilité. Il supporte un risque lié à l'exploitation de sorte que toute perte potentielle à sa charge ne doit pas être nominale ou négligeable. Il ne dispose d'aucune garantie de l'OTC ou de la CdC d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés liés à l'exploitation du Service.

Il demeure seul responsable de la gestion de ses charges comme du dynamisme d'exploitation du Service et du niveau des recettes qu'il génère.

Il se rémunère par le biais des produits de l'exploitation du Service et en assume les charges. Il est autorisé à proposer à titre commercial des services de transport maritime de marchandises ou de passagers dans la mesure où les conditions d'exécution du Service sont respectées. Les produits de l'exploitation du service commercial sont conservés par le Délégataire.

En contrepartie des obligations de service public mises à la charge du Délégataire au titre du Service, l'OTC lui verse 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 doit pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir le coût net de l'exécution du Service, compte tenu d'un bénéfice raisonnable.

La compensation est calculée sur la base de la méthode de répartition des coûts, et représente la différence entre les coûts et les recettes du Délégataire liés à l'exécution du Service. La compensation se fonde sur les coûts et recettes escomptés par le Délégataire sous réserve des dispositions des Articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention. Ainsi le Délégataire s'engage financièrement vis-à-vis de l'OTC sur l'exploitation prévisionnelle qu'il a proposée.

Le compte d'exploitation prévisionnel du Délégataire – sur la base duquel est calculé le montant de la contribution forfaitaire plafond – présente les coûts et les recettes à prendre en considération. Les coûts du Service à prendre en considération englobent tous les coûts directs nécessaires à l'exécution du Service et une contribution adéquate aux coûts indirects communs à la fois au Service et aux activités commerciales.

Le compte d'exploitation prévisionnel figure à l'Annexe 9 de la présente convention.

L'estimation des coûts et des recettes prévisionnelles repose sur des paramètres plausibles et observables.

La comptabilité interne du Délégataire doit indiquer séparément les coûts et les recettes liés au Service et ceux liés aux autres services. Le recours à la comptabilité analytique et à des clés d'imputation est rendu nécessaire pour identifier :

Projet de Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre le port de PORTIVECHJU et le port de Marseille

- les coûts relatifs à l'activité du candidat relevant de l'exécution des obligations de service public (activité SIEG) et ceux relevant de son activité commerciale ;
- étant donné la nature des trafics n'excluant pas l'utilisation de navires ROPAX, la répartition, au sein de l'activité SIEG, entre les activités Fret et PAX pour les lignes concernées.

Compte tenu des éléments présentés ci-dessus, la rémunération totale du Déléguataire est la suivante :

$$R_n = R_{SIEG_n} + R_{HORSSIEG_n} + CFEI_n + CFC_n - REFAC_{CFEI_n} - REFAC_{CFC_n} - PEN_n$$

Avec :

R_n = Rémunération totale du délégataire pour l'année n

R_{SIEG_n} = recettes liées aux produits d'exploitation du Service Public pour l'année n

$R_{HORSSIEG_n}$ = recettes liées aux activités commerciales pour l'année n

$CFEI_n$ = contribution forfaitaire maximale d'exploitation et d'investissement pour l'année n

CFC_n = contribution forfaitaire maximale au titre des charges de carburant pour l'année n

$REFAC_{CFEI_n}$ = réfaction sur les charges d'exploitation et d'investissement pour l'année n

$REFAC_{CFC_n}$ = réfaction sur les charges de carburant pour l'année n

PEN_n = pénalités pour l'année n

Article 31. Comptes d'exploitation prévisionnels

L'équilibre économique de chaque ligne est présenté dans un compte d'exploitation prévisionnel qui constitue l'Annexe 9 de la convention.

Ce compte d'exploitation prévisionnel détermine les prévisions d'exécution de la convention, aux risques et périls du Déléguataire.

Les montants sont exprimés en euros hors taxes valeur janvier 2023.

Conformément à l'Article 46 de la Convention, le Déléguataire 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 Délégataire, 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.

Article 32. Recettes perçues directement par le Délégataire

Le Délégataire perçoit directement l'ensemble des recettes résultant de l'exécution du Service, à savoir :

- les recettes liées au transport de fret en application de la grille tarifaire définie à l'Article 33.2 de la présente convention ;
- les recettes liées au transport des passagers résidents corses voyageant pour raison médicale en application de la délibération n° 19/128 AC visée à l'Article 33.3 de la présente convention ;
- les recettes annexes issues notamment des services particuliers fournis aux convoyeurs du fret ou aux passagers résidents corses voyageant pour raison médicale (restauration, bagages, jeux, etc.) par le Délégataire de sa propre initiative ;
- Par ailleurs il est rappelé que le Délégataire perçoit, indépendamment même de l'exécution du Service, des recettes générées par son activité commerciale de transport maritime.

Pour les années 2023 à 2028, 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.

Article 33. Grille tarifaire

Article 33.1 Principes généraux

Les tarifs s'entendent en euros courants et n'incluent pas :

- les taxes et redevances applicables aux passagers et/ou à la voiture accompagnée perçues par l'État, les collectivités territoriales, les autorités gestionnaires de port ;
- les taxes perçues par le Délégué pour le financement des mesures de sûreté issues du Code ISPS ou des réglementations applicables en la matière, ou celles qu'il supporte directement à ce titre exclusif sur justificatif.

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.

Article 33.2 Les tarifs fret

Les tarifs fret sont repris dans l'Annexe 8 de la convention. Ce sont des tarifs maxima valables pour toutes les lignes et pour toute la capacité disponible du navire.

La grille tarifaire présentée Annexe 8 explicite le prix de base du fret transporté. Ces tarifs s'entendent quai à quai et comprennent les frais de réception, de manutention et d'aconage des véhicules.

Pour le fret roulant tracté, le passage du premier convoyeur est compris dans le tarif figurant à l'Annexe 8.

Le prix du mètre linéaire est identique pour les trajets Continent - Corse et Corse – Continent, sous réserve de l'application du tarif Export défini à l'Annexe 8.

Ce tarif ne comprend pas les éléments suivants :

- suppléments (branchement frigorifique, marchandises dangereuses, sur-hauteur et sur-largeur,...), qui doivent être adressés à l'OTC pour validation,
- frais de dossiers,
- tarifs complémentaires du voyage (tarifs cabine, repas et convoyeurs supplémentaires).

Le tarif "*Export*", pour les liaisons Corse – Continent, est applicable aux productions agricoles agroalimentaires et aux produits manufacturés ou industriels réalisés sur le territoire de la Corse.

Le tarif "*Export plus*" est applicable au transport de marchandises élaborées en Corse à partir de matières premières produites et transformées en Corse certifiées par un organisme compétent.

Le tarif "*Matières premières*", pour les liaisons Continent – Corse, est applicable au fret des matières premières à destination de la Corse et destinées à être transformées en Corse, à la condition que l'acquéreur n'en soit pas le consommateur final.

Les tarifs « *Export* », « *Export plus* » et « *Matières premières* » sont mis en œuvre par le Délégué selon le dispositif mis en place par l'OTC et définis par la délibération n° 19/128 AC du 25 avril 2019 et son annexe 2 – *Description du dispositif de tarification « Export », « Matières premières » et « Export plus » propre au transport de marchandises*.

Une justification de la répercussion des tarifs "*export*" et "*matières premières*" pratiquée sur les entreprises productrices est apportée par le Délégué dans son rapport annuel visé à l'Article 45 de la présente convention.

Article 33.3 Tarifs passagers

Les tarifs passagers sont ceux qui résultent de l'application de la délibération n° 19/128 AC portant modification du régime des obligations de service public de transport maritime.

Le Délégué exige les justificatifs nécessaires (quittance d'électricité, avis d'imposition de la taxe d'habitation, carte de scolarité, livret de famille, etc.) au bénéfice du tarif résident corse.

L'OTC pourra organiser toute opération de contrôle afin de s'assurer que les justificatifs sont exigés par le Délégué auprès des passagers bénéficiant du tarif résident corse. Le Délégué s'expose à des pénalités en cas de mise en œuvre du tarif résident corse sans contrôle préalable.

Les titres de transport bénéficiant du tarif résident sont remboursables et modifiables sans condition.

Dans les limites indiquées ci-dessus, s'agissant des tarifs passagers résidents corses, le Délégué peut appliquer une modulation temporelle (« *yield management* ») dans un but d'intérêt général d'optimisation du coût du Service public, à condition d'assurer l'égal accès aux Services de transport maritime.

Les tarifs appliqués aux passagers qui ne résident pas en Corse et pour les autres types de fret sont déterminés librement par le Délégué dans le respect de la délibération n°19/128AC portant modification du régime des obligations de service public de transport maritime.

Article 34. Charges d'exploitation et de maintenance hors combustible et charges d'investissement

Article 34.1 Charges d'exploitation et de maintenance

Le Déléataire supporte l'ensemble des charges d'exploitation hors combustible, notamment charges d'exploitation : le personnel, la mise à disposition d'espaces, les frais commerciaux, la manutention, les frais de ports, l'entretien passagers, les vivres à commercialiser, les vivres pour équipage, les approvisionnements, la communication, les assurances, l'informatique, les impôts et taxes et les frais de structure.

Une marge est également appliquée à ces charges d'exploitation comme déterminé en Annexe 9.

Article 34.2 Investissements nécessaires à l'exécution des obligations de service public

Les charges d'investissement liées aux navires sont établies sur la base de la flotte affectée par le Déléataire à l'exploitation des lignes objet de la présente convention.

Le Déléataire s'engage à faire tous les efforts en sa possession pour rechercher toute subvention et tout financement de personnes publiques et privées intéressées pour la réalisation de ces investissements.

La compensation de ces investissements par le Déléant sera effectuée à leur coût déduction faite de toute subvention et tout financement de personnes publiques versés pour la réalisation de ces investissements.

Le Déléataire rend compte des moyens mis en œuvre dans le cadre du comité environnemental, économique et juridique visé à l'Article 10.2.

Article 35. Compensation financière d'exploitation et d'investissement versée par l'OTC

Article 35.1 Calcul de la compensation

Conformément aux articles L. 2224-1 et L. 2224-2 du CGCT, chaque année, l'OTC verse au Déléataire une compensation financière d'exploitation et d'investissement pour l'exécution du Service.

La compensation financière maximale d'exploitation et d'investissement (**CFEI**) versée par l'OTC est constituée de deux composantes :

- une composante au titre des charges d'exploitation (**CFE**), correspondant aux charges d'exploitation résultant de la réalisation du Service (hors charges de combustible), nettes des recettes générées par l'exploitation du Service définies à l'Article 31. Le calcul de la CFE pour l'année 2023 (**CFE₂₀₂₃**) est détaillé en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet 12. CR SIEG

hors carb. - A). Pour les années suivantes, la CFE fait l'objet d'une indexation suivant les modalités prévues à l'Article 35.3.

- une composante au titre des charges d'investissement (**CFI**) correspondant aux dotations aux amortissements et/ou aux redevances de crédit-bail et/ou au coût d'affrètement du navire affecté à l'exécution du Service. Le calcul de la CFI pour chaque année n (**CFI_n**) est détaillé en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet 11. CR SIEG hors carb. - A).

Dans la mesure où le Délégué utilise les navires pour proposer des services de transport à titre commercial, en dehors du Service, la clé d'imputation visée dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9) et ayant pleine valeur contractuelle permet d'établir la comptabilité analytique et de définir le montant de compensation financière forfaitaire. Cette clé d'imputation est figée pour toute la durée de la Convention.

Toutefois, le Délégué 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 à l'Annexe 9 et le calcul fondé sur une clé d'imputation qui résulterait de la réalité de l'exploitation (coûts et revenus réels, exploitation réelle des navires, etc.). En cas d'écart entre le calcul résultant de la réalité de l'exploitation et celui visé dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9), la moitié de l'éventuel surplus de compensation versé pourra être retenue par le Délégué dans la limite de 5 % de la compensation, et le surplus sera restitué à l'OTC selon les modalités fixées par ce dernier. En tout état de cause, la compensation ne pourra pas excéder le montant résultant de l'Annexe 9 (tel que prévu au présent article et à l'Article 37.1 de la présente convention).

La compensation découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est une compensation forfaitaire plafond.

Article 35.2 Réfaction pour traversées non réalisées

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 Délégué sur les charges d'exploitation et d'investissement (**REFAC_{CFEI}**) en raison de la non-réalisation du Service (charges variables économisées – recettes correspondant au Service).

Ces réflexions ne sont pas exclusives des pénalités prévues à l'Article 48.

La réfaction est de :

- 4.300 € pour l'année 2023

En tout état de cause, cette réfaction ne pourra être négative.

Le montant de la réfaction est indexé suivant les modalités prévues à l'Article 35.3.

Article 35.3 Modalités d'indexation

La CFE est indexée suivant les modalités suivantes :

$$CFE_{n+1} = CFE_n \times (0,85 I_{n+1} / I_{2023} + 0,15)$$

Avec I_{n+1} = Indice annuel des prix à la consommation - Base 2015 - Ensemble des ménages - France métropolitaine - Ensemble hors énergie (INSEE, Identifiant 001765617)

L'Annexe 9 est mise à jour chaque année afin de tenir compte de l'évolution de cet indice.

Le terme fixe de 0,15 correspond à un des gains d'efficience attendu par le Délégué sur la durée du contrat.

Article 35.4 Modalités de facturation et de versement

La compensation est facturée par le Délégué suivant les modalités suivantes :

S'agissant de la compensation au titre des charges d'exploitation (CFE_n) :

- 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
- 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.

S'agissant de la contribution au titre des charges d'investissement (CFI_n) :

- acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant au 1/12^{ème} du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

En application des dispositions des articles 37 et suivants de la loi n° 2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière et de l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre le retard de paiement dans les contrats de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année

civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Article 36. Charges liées au combustible et mécanisme de couverture

Article 36.1 Charges de combustible

Le Délégué supporte les charges de carburant en fonction de la consommation des navires éventuellement corrigée des traversées non effectuées du coût d'approvisionnement en carburant.

Article 36.2 Mécanisme de couverture des coûts du combustible

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

Au-delà de cette période, le Délégué aura la charge de négocier un nouveau contrat de couverture en demandant a minima trois devis. Le Délégué indiquera au Déléguant 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 Délégué.

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

Le coût unitaire du combustible pris en compte dans le Compte d'Exploitation Prévisionnel pour la période correspondante et le mécanisme associé sont détaillés en Annexe 10.

Article 37. Compensation financière pour les charges de carburant

Article 37.1 Calcul de la compensation maximale

Conformément aux articles L. 2224-1 et L. 2224-2 du CGCT, chaque année, l'OTC verse au Délégué 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 Délégué au titre de la présente convention et dont les montants sont présentés en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « 11. CR SIEG hors carb. – A »).

Dans la mesure où le Délégué utilise les navires pour proposer des services de transport à titre commercial, en dehors du Service, la clé d'imputation visée dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9) et ayant pleine valeur contractuelle permet d'établir la comptabilité analytique et de définir le montant de compensation financière forfaitaire. Cette clé d'imputation est figée pour toute la durée de la Convention.

Toutefois, le Délégué 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 à l'Annexe 9 et le calcul fondé sur une clé d'imputation qui résulterait de la réalité de l'exploitation (coûts et revenus réels, exploitation réelle des navires, etc.). En cas d'écart entre le calcul résultant de la réalité de l'exploitation et celui visé dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9), la moitié de l'éventuel surplus de compensation versé pourra être retenue par l'opérateur dans la limite de 5% de la compensation, et le surplus sera restitué à l'OTC selon les modalités fixées par ce dernier. En tout état de cause, la compensation ne pourra pas excéder le montant résultant de l'Annexe 9 (tel que prévu au présent article et à l'Article 35.1 de la présente convention).

La compensation découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est une compensation forfaitaire plafond.

Article 37.2 Réfaction pour traversées non réalisées

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 Délégué sur les charges de carburant (**REFAC_{CARB}**) en raison de la non-réalisation du Service (charges variables économisées).

Ces réflexions ne sont pas exclusives des pénalités prévues à l'Article 47.

La réfaction est de :

- 20 400 € en 2023.
- Pour les périodes ultérieures, ce montant sera ajusté en fonction des prix du carburant de l'année N lors des comités prévus à l'Article 10.2.

Article 37.3 Modalités de facturation et de versement

La compensation au titre des charges de carburant (CFCn) est facturée par le Délégué suivant les modalités suivantes :

- Acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant au 1/12^{ème} du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

En application des dispositions des articles 37 et suivants de la loi n°2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière et de l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre le retard de paiement dans les contrats de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Article 38. Compensation maximale pour les Rotations supplémentaires

Sans objet.

Article 39. Bénéfice raisonnable

Le Bénéfice Raisonnable est déterminé conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensations de Service public. Ce Bénéfice Raisonnable correspond

- Au ratio du Résultat Courant Avant Impôt et intérêts sur le périmètre SIEG sur le chiffre d'affaires sur le périmètre SIEG tel que calculé dans l'Annexe 9 au présent contrat.

Le Bénéfice raisonnable ne pourra dépasser 2.13 % tout au long de la durée du Contrat, sauf à ce qu'une étude complémentaire indépendante, diligentée en cas de bouleversement du marché, vienne justifier la révision de ce taux.

Article 40. Contrôle de la surcompensation

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.

Le Délégué s'engage, dès lors que le montant de la compensation dépasse le niveau admis en application des règles de l'Encadrement SIEG, à reverser, dans les

conditions fixées par l'OTC, le montant de la surcompensation (sous réserve des dispositions prévues aux articles 35.1 et 37.1 de la présente convention).

Par ailleurs, toute surcompensation est de nature à exposer le Déléguataire à des demandes de récupération, tant au regard du droit national que du droit communautaire, comme l'expose le point 26 de la Communication de la Commission relative à l'application des règles en matière d'aides d'État par les juridictions nationales du 9 avril 2009.

Aux termes de la Convention, le Déléguataire s'engage sur un montant de compensation au titre des charges d'exploitation résultant de la réalisation des obligations de services publics, nettes des recettes supplémentaires générées par celle-ci (CFE) exprimée en euros constants.

Il s'engage en outre sur un montant de compensation au titre des charges de carburant (CFC) correspondant aux charges de carburant prévisionnelles exprimées en euros constants et arrêtées à la date de signature de la Convention.

Article 41. Compte de tiers

Le Déléguataire tient un compte séparé pour les tiers.

Notamment, la perception et le reversement de la taxe transports figurent dans ce compte.

Article 42. Impôts et taxes

Le Déléguataire supporte l'ensemble des taxes, impôts et redevances liés aux prestations effectuées.

Article 43. Non assujettissement à la TVA

Conformément aux termes de l'article 262 II-11° du Code Général des Impôts, le Service de transport maritime en provenance et à destination de la Corse n'est pas assujetti à TVA.

PARTIE 4 – REGIME DES BIENS

Article 44. Régime des biens

Sous réserve des stipulations de la présente convention, le Déléataire a seul le droit d'utiliser les biens affectés au Service dont l'exploitation lui est confiée par le Délégrant.

Les biens affectés Service peuvent relever de la catégorie des biens de retour, de celle des biens de reprise ou de celle des biens propres telles que définies et organisées par le Code de la commande publique et la jurisprudence du Conseil d'État.

Au plus tard une semaine avant le début d'exécution du Service, un premier inventaire est établi contradictoirement classant les biens selon les trois catégories ci-dessus mentionnées (Annexe 15).

Tous plans, rapports d'expertise et documents jugés nécessaires à l'identification des biens par le Déléataire sont annexés à chaque liste dans un délai raisonnable.

Les inventaires relatifs aux biens de retour, de reprise et aux biens propres font l'objet d'une réactualisation annuelle par le Déléataire.

PARTIE 5. CONTROLE DU DÉLÉGATAIRE

En cas de manquement aux obligations de la présente Partie, le Délégataire sera redevable des pénalités prévues à l'Article 48 et à l'Annexe 11 de la présente convention.

Article 45. Information de l'OTC

Article 45.1 Principes

L'OTC et la CdC ou leur représentant disposent d'un droit de contrôle portant sur l'exécution des prestations confiées par la présente convention au Délégataire. Ce contrôle a notamment pour objet de s'assurer que le Délégataire ne perçoit aucune surcompensation tel que prévu à l'article 40 de la présente convention.

La mise en œuvre de ce droit de contrôle ne doit pas conduire l'Autorité Délégante à porter atteinte au secret des affaires en n'assurant pas la confidentialité des données et documents transmis par le Délégataire sous les réserves prévues par la présente convention (sourcing notamment).

En conséquence, les Parties assurent la confidentialité de ces données et la sécurité de leurs échanges, sans que cette confidentialité ne fasse obstacle à la publication de ces données lorsqu'elle résulte d'une réglementation nationale ou communautaire.

Le contrôle de l'OTC et de la CdC comprend notamment :

- Un droit général d'information sur l'exploitation du Service ;
- Le pouvoir de prendre toutes les mesures prévues sur la présente convention lorsque le Délégataire ne se conforme pas aux obligations stipulées à sa charge.

Le Délégant organise librement le contrôle prévu à la présente partie, le Délégant pouvant confier l'exécution du contrôle soit à ses propres agents, soit à des organismes ou spécialistes qu'il choisit.

Le Délégataire justifie à tout moment du respect de ses obligations légales ou réglementaires.

Le Délégataire fournit à l'autorité délégante les documents et justificatifs demandés sous un format commun exploitable (word ou équivalent) et rendant possibles des extractions.

Article 45.2 Contrôle des documents

La CC et l'OTC peuvent demander la communication de tout justificatif et document complémentaire se rapportant directement à l'exécution de la présente convention et qu'ils estiment nécessaires à leur bonne information sans toutefois que ledit contrôle ait pour effet d'exonérer le Délégataire concerné de ses responsabilités.

Le Délégué dispose d'un délai de quinze jours à compter de la réception de la demande pour communiquer les justificatifs exigés par la CDC.

Il ne peut refuser à la CdC ou l'OTC ou à leur représentant la copie des informations sollicitées.

Les documents transmis par le Délégué sont librement exploitables par l'OTC et des extractions peuvent en être réalisées.

Article 45.3 Contrôle des données financières

La CdC et l'OTC se réservent le droit de faire procéder, à leurs frais, à un audit pour vérifier les comptes du Délégué sans que ce dernier ne puisse opposer le secret industriel et commercial. Le Délégué facilite le déroulement de l'audit.

La CdC et l'OTC, informeront le Délégué du lancement d'une mission d'audit 15 jours avant le commencement du contrôle des données financières.

Les résultats de l'audit seront communiqués au Délégué afin de recueillir ses observations. Les résultats de l'audit ne pourront être communiqués sans faire état des éventuelles remarques et observations du Délégué.

Le Délégué s'engage à justifier auprès de l'OTC et de la CdC, du caractère raisonnable, au sens de l'Encadrement SIEG, du bénéfice réalisé au titre de la présente convention.

Article 45.4 Taxe transport

S'agissant de la taxe transport, le Délégué remet à l'autorité délégante un état estimatif trimestriel et sa déclaration annuelle auprès des services fiscaux.

Article 46. Rapport du Délégué

Au plus tard le 1^{er} juin de chaque année, le Délégué produit un rapport d'activité respectant le plan et le contenu suivants :

1° Les données comptables suivantes :

a) Le compte annuel de résultat de l'exploitation de la concession sur le même modèle que l'Annexe 9 de la présente convention. Pour l'établissement de ce compte, l'imputation des charges s'effectue par affectation directe pour les charges directes et selon la clé d'imputation fixée à l'Annexe 9 pour les charges indirectes, notamment les charges de structure ;

Le Délégué joint une note de comparaison et d'explication des écarts entre les produits et les charges réels et prévisionnels.

Le Délégué tient à disposition de l'OTC la matrice de passage entre sa comptabilité analytique et le compte de résultat sous format contractuel.

b) Une présentation des méthodes et des éléments de calcul économique annuel et pluriannuel retenus pour la détermination des produits et charges directs et indirects imputés au compte de résultat de l'exploitation, les méthodes étant identiques à celles utilisées pour établir l'offre du Déléгатaire dans le cadre de la procédure d'attribution de la présente convention ;

c) Un compte rendu de la situation des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du Service public concédé, comportant notamment une description des biens et, le cas échéant, le programme d'investissement, y compris au regard des normes environnementales et de sécurité ;

d) L'inventaire des biens désignés par la présente convention comme biens de retour et de reprise du Service concédé. Cet inventaire est mentionné «néant » à la date de la conclusion de la présente convention ;

e) Les engagements à incidences financières, y compris en matière de personnel, liés à la concession et nécessaires à la continuité du Service public ;

2° Une analyse de la qualité des Services détaillant les éléments suivants :

1	Personnel	<ul style="list-style-type: none"> a. Organigramme b. Nombre et équivalent temps plein par grande famille de poste c. Organisation du travail et gestion des compétences d. Taux d'arrêts de travail et taux d'arrêts maladie e. Plan de formation
2	Offre réalisée et fréquentation	<ul style="list-style-type: none"> a. Nombre de traversées par ligne ; b. Volumes par type de trafic (passager/ marchandise) ; c. Taux de remplissage.
3	Régularité	Le Déléгатaire produit l'indicateur mensuel de mesure de la régularité par navire.
4	Outil naval	<ul style="list-style-type: none"> a. Nombre b. Date d'entrée en flotte c. Description technique du nouveau navire (si nouveau navire) conformément à l'Article 19 et à l'Annexe 3 de la présente convention d. Le nombre de traversées réalisées par chaque navire dans l'année e. Récapitulatifs des opérations de maintenance par navire f. Consommation de carburant par navire et par traversée
5	Maintenance	<ul style="list-style-type: none"> a. Moyens humains et matériels ; b. Travaux réalisés sur les navires en détaillant les travaux de maintenance et les travaux d'arrêt technique c. Rapport de visite annuelle d'inspection de la société de classification

6	RSE	d. Actions et niveau d'engagement du Déléataire en matière de performances éthiques, sociales et environnementales.
---	-----	---

2° Une annexe financière détaillant les éléments suivants pour chaque ligne:

1	Annexe 9	a. Annexe complétée avec les charges et produits réels pour l'année considérée
1	Recettes	b. Détail des recettes issues de la vente de titres aux chargeurs professionnels, par distinction de chaque périmètre (SIEG / hors SIEG) et chaque catégorie de trafic sous-jacent (pour le SIEG : tracté, non tracté, passagers médicaux, et pour le hors SIEG : passagers résidents, non résidents, auto-commerce, autre) c. Détail de la fréquentation selon les mêmes critères d. Autres recettes rattachées (publicité, Services annexes) ; e. Compensation de l'OTC f. Grille tarifaire appliquée au cours de l'année n sur le modèle de l'Annexe 8
2	Charges	a. Explication des écarts entre le prévisionnel et le réalisé, pour chaque poste de charges
3	<u>Le cas échéant, Annexe 9 sur le périmètre des navires propriétés du délégataire et Annexe sur 9 sur le périmètre des navires affrétés</u>	a. Annexe complétée avec les charges et produits réels pour l'année considérée et affectés à chaque type de navire pour contrôler le niveau de bénéfice réalisé par le délégataire b. Description et justification des clefs de répartition retenues pour effectuer cette répartition
4	Autres informations	a. Bilan social ; b. Attestations des commissaires aux comptes
5	Autres comptes	Compte de suivi de la taxe transport

Article 47. Tableaux de bord mensuels

Le Déléataire communique à l'OTC, au plus tard, le 15 du mois suivant, un tableau de bord mensuel dans un format numérique et compatible avec des outils bureautiques courants permettant leur extraction :

- fréquentation mensuelle et son cumul depuis le début de l'exercice contractuel par catégorie de client (marchandises / résidents / non-résidents)
- les recettes mensuelles par catégorie de titre et leur cumul depuis le début de l'exercice contractuel
- le suivi des éléments afférents au combustible : suivi des consommations par traversée (consommation, durée de la traversée,

vitesse moyenne) prix unitaires des combustibles (quotidiens et mensuels).

Article 48. Pénalités

En cas d'irrégularités ou d'inexécutions avérées des clauses de la présente convention la CdC et/ou l'OTC appliquent les pénalités visées à l'Annexe 11, sans mise en demeure préalable à l'issue d'un délai de quinze jours à compter de la notification du décompte des pénalités au Délégué qui dispose de ce délai pour faire part de ses observations.

La constatation des faits entraînant les pénalités prévues ci-dessus est effectuée à la diligence de la CdC ou de l'OTC qui utilisent à cet effet leurs propres agents ou les agents d'un prestataire extérieur chargé du contrôle de l'exécution des prestations incombant au Délégué.

Au regard des observations présentées par le Délégué, les pénalités lui sont notifiées par titres de recettes émis par l'OTC ou la CdC à l'issue du délai de quinze jours visé au premier paragraphe.

Ces pénalités ainsi que les réfections pour traversées non réalisées sont payées par le Délégué concerné à travers la diminution du montant de la compensation financière due par l'OTC lors du calcul du solde dans les conditions prévues à l'Article 35.4 de la présente convention et si le solde n'est pas suffisant par paiement direct.

Article 49. Bonus

L'atteinte de tout ou partie de l'objectif fixé dans le cadre de la rencontre à mi contrat visée à l'Article 11.2 donnera lieu à l'application d'un bonus correspondant au produit suivant :

$$B = P \times 100\,000 \text{ €}$$

Avec :

B = montant total du bonus à l'échéance normale du contrat

P = pourcentage d'atteinte de l'objectif, correspondant au ratio de réduction atteint divisé par l'objectif de réduction fixé dans le cadre de la rencontre à mi contrat visée à l'Article 11.2.

PARTIE 5. DISPOSITIONS DE FIN DE CONVENTION

Article 50. Sort des biens à la fin de la Convention

Article 50.1 Sort des biens de retour

Sans objet.

Article 50.2 Sort des Biens de reprise

Le Délégrant, douze (12) mois avant l'expiration de la présente convention, dresse une liste des biens de reprise visés en Annexe 15 de la présente convention qu'il souhaite reprendre.

L'indemnité due par le Délégrant au Délégataire au titre des biens de reprise est fixée à leur Valeur Nette Comptable, minorée, le cas échéant, des subventions correspondantes, des éventuelles dépréciations (perte de valeur) et des dépenses ayant été prises en charge par le Délégrant

Article 50.3 Sort des biens propres au Délégataire

Les biens propres du Délégataire peuvent, sous réserve de l'accord du Délégataire, être rachetés par le Délégrant ou un nouveau Délégataire dès lors que ce rachat présente un intérêt pour la poursuite de l'exploitation du Service.

Le prix est fixé par accord entre les Parties. À défaut, le Délégataire en conserve la propriété.

Article 51. 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 Déléataire n'aura droit à aucune indemnité couvrant tout ou partie du financement des navires à l'expiration anticipée ou normale de la présente convention.

Article 52. Résiliation pour motif d'intérêt général.

La CdC peut résilier, conformément et dans les conditions de la jurisprudence administrative, de façon unilatérale, la Convention pour un motif d'intérêt général.

Cette résiliation devra être précédée d'un préavis motivé d'un mois notifié au Déléataire par tout moyen permettant d'en donner une date certaine.

L'indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général correspond au manque à gagner subi par le Déléataire : il est égal à 50% de la valeur actuelle nette des résultats net après contribution prévisionnels figurant en Annexe 9 de la Convention sur une durée maximale de 36 mois entre la date de résiliation et l'échéance normale de la convention, actualisés à partir du taux d'indexation déterminé par l'Article 35.3.

Cette indemnité est versée dans un délai de quarante-cinq jours à compter de la prise d'effet de la résiliation.

Article 53. Résiliation pour faute du Déléataire

Les motifs justifiant la résiliation de la Convention pour faute du Déléataire sont notamment :

- manquements graves ou répétés à la présente convention
- manquements graves ou répétés à la sécurité
- infractions à la réglementation en vigueur applicable au secteur des transports
- fraude ou malversation
- cession totale ou partielle de la Convention sans autorisation expresse et préalable de la CdC et de l'OTC.

Sauf dans le cas où le manquement est irrémédiable, la résiliation est précédée d'une mise en demeure qui indique la nature du manquement constaté et prévoit un délai raisonnable pour y remédier qui ne peut être inférieur à quinze (15) jours.

Le Déléataire dispose en tout état de cause d'un délai de quinze (15) jours à compter de la notification de la mesure envisagée pour formuler ses observations.

La résiliation prend effet à compter du jour de la notification de la résiliation au Déléataire défaillant par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

La résiliation pour faute du Déléguataire ne donne lieu au versement par l'OTC ou la CDC d'aucune indemnité au Déléguataire défaillant.

Article 54. Résiliation pour force majeure

Lorsque l'empêchement d'exécuter la Convention en raison d'un fait de force majeure est définitif ou que son économie est définitivement bouleversée en raison d'un fait de force majeure, la Convention peut être résiliée.

De la même manière, dans le cas où des circonstances d'imprévision devaient se prolonger et ne plus présenter de caractère temporaire, ou dans le cas où les Parties ne parviendraient pas à s'accorder sur une indemnité d'imprévision permettant de poursuivre l'exécution de la Convention dans des conditions normales d'exploitation, le Déléguataire peut solliciter la résiliation pour force majeure.

Il en est de même dans le cas où les Parties ne s'entendraient pas sur les conditions de rétablissement de l'économie initiale ou de maintien de l'équilibre économique de la Convention dans les autres hypothèses prévues à l'Article 11.1 ou à l'Article 11.3

Article 55. Liquidation ou redressement judiciaire du Déléguataire

En cas de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire du Déléguataire, 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 Déléguataire.

Article 56. Modalités de cession de la Convention par le Déléguataire

56.1. Cession de la Convention

Le Déléguataire 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 Déléguant.

En cas de cession ou autre transfert agréé par le Déléguant, le bénéficiaire de la cession ou du transfert sera alors subrogé au Déléguataire 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 Délégant et pourra entraîner la résiliation pour faute de la Convention par le Délégant.

Le Délégataire 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.

Article 57. Modification de l'actionnariat du Délégataire

Si la composition de l'actionnariat du Délégataire 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 Délégataire 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 Délégataire excédant un seuil de 10% donne lieu à une information préalable de la CdC et de l'OTC.

Article 58. Notification de la Convention

Pour l'exécution de la Convention et de tout ce qui s'y attache, les Parties font élection de domicile aux adresses mentionnées ci-après.

Pour le Délégant : [*]

Pour le Délégataire : [*]

Toute notification au titre de la présente Convention doit être faite par écrit et peut être valablement envoyée soit par lettre recommandée avec demande avis de réception à ces adresses, soit par télécopie aux numéros indiqués ci-après. La notification est réputée être effectuée à la date de réception de la lettre recommandée avec demande avis de réception.

Projet de Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre le port de PORTIVECHJU et le port de Marseille

Fait à Ajaccio, le

Pour le Conseil exécutif de Corse
Le Président

Pour l'Office des Transports de la Corse
La Présidente

Pour le Délégué

LISTE DES ANNEXES

1. Annexe technique des Services
2. Programme des Services
3. Tableau récapitulatif de l'outil naval
4. Rapport de sécurité
5. Description des Services à bord
6. Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles
7. Plan des actions au titre de la RSE
8. Grille tarifaire
9. Compte d'exploitation prévisionnel
10. Détail des volumes contractuels de combustibles consommés par mois
11. Pénalités
12. Prestations confiées aux tiers
13. Données sur le personnel
14. Contrats d'affrètement
15. Inventaire des biens

**PROJET DE CONVENTION DE DELEGATION
DE SERVICE PUBLIC
RELATIVE A L'EXPLOITATION
DU TRANSPORT MARITIME
DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS
AU TITRE DE LA CONTINUITE TERRITORIALE
ENTRE LE PORT DE PORTIVECHJU
ET LE PORT DE MARSEILLE**

CONVENTION

Entre les soussignés :

La Collectivité de Corse dont le siège est Hôtel de Région, 22 Cours Grandval à Ajaccio (20187), représentée par le Président du Conseil exécutif de Corse, M. Gilles SIMEONI, autorisé par délibération n° 22/ AC de l'Assemblée de Corse du 20 décembre 2022,

ci-après dénommée « la CdC »,

Et

L'Office des Transports de la Corse, domicilié 19, avenue Georges Pompidou, BP 501 à Ajaccio Cedex (20186), représenté par sa Présidente, Mme Flora MATTEI, ci-après dénommé « l'OTC »,

d'une part,

Et

La MERIDIONALE, Société Anonyme au capital de 1.980.000€, ayant son siège social 48, quai du Lazaret, Immeuble Calypso, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Marseille sous le n° B 057 701 830, représentée par son Directeur Général, M. Benoit Dehaye

d'autre part,

ensemble « les Parties ».

Il a été convenu ce qui suit :

SOMMAIRE

PREAMBULE	5
Article 1. Définitions	7
Article 2. Objet	7
Article 3. Durée	7
Article 4. Documents contractuels	8
Article 5. Identification des parties	8
Article 5.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse	8
Article 5.2 Identification et représentation du Délégué	8
Article 6. Missions du Délégué	9
Article 7. Droits et obligations du Délégué	9
Article 8. Réglementation générale	10
Article 9. Gestion du personnel	11
Article 9.1 Réglementation applicable	11
Article 9.2 Droit social	11
Article 9.3 Recours à un personnel qualifié	11
Article 10. Concertation et coordination entre les Parties	11
Article 10.1 Comité de suivi environnemental, économique et juridique	11
Article 10.2 Comité de suivi technique	12
Article 11. Clause de rencontre	13
Article 11.1 Réexamen des conditions d'exécution de la Convention	13
Article 11.2 Rencontres planifiées d'évaluation	14
Article 12. Relations avec les autorités portuaires	15
Article 13. Recours aux prestataires externes	15
Article 14. Responsabilités	16
Article 14.1 Principe	16
Article 14.2 Limitation de responsabilité	17
Article 15. Assurances	18
Article 16. Règlement des litiges	18
Article 17. Consistance de l'offre	20
Article 18. Rotations supplémentaires	20
Article 19. Définition de l'outil naval	20
Article 20. Gestion de l'outil naval	21
Article 21. Sécurité et sûreté des navires	21
Article 22. Accessibilité	22
Article 23. Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)	22
Article 24. Protection des cétacés	23
Article 25. Continuité du Service	23
Article 25.1 Principe	23
Article 25.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégué	23
Article 25.3 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service	23
Article 26. Information des usagers	24
Article 26.1 Principe	24
Article 26.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique	24

Article 27. Politique commerciale	24
Article 28. Base de données et fichier clients.....	24
Article 28.1 Base de données sur les horaires et les caractéristiques du Service	24
Article 28.2 Fichier clients	25
Article 29. Concession des résultats	25
Article 29.1 Principe	25
Article 29.2 Droits de la CdC.....	26
Article 30. Principes généraux	27
Article 31. Comptes d'exploitation prévisionnels.....	29
Article 32. Recettes perçues directement par le Délégué	29
Article 33. Grille tarifaire	30
Article 33.1 Principes généraux	30
Article 33.2 Les tarifs fret	30
Article 33.3 Tarifs passagers	31
Article 34. Charges d'exploitation et de maintenance hors combustible et charges d'investissement	32
Article 34.1 Charges d'exploitation et de maintenance.....	32
Article 34.2 Investissements nécessaires à l'exécution des obligations de service public	32
Article 35. Compensation financière d'exploitation et d'investissement versée par l'OTC	33
Article 35.1 Calcul de la compensation.....	33
Article 35.2 Réfaction pour traversées non réalisées	33
Article 35.3 Modalités d'indexation	34
Article 35.4 Modalités de facturation et de versement.....	34
Article 36. Charges liées au combustible et mécanisme de couverture	35
Article 36.1 Charges de combustible	35
Article 36.2 Mécanisme de couverture des coûts du combustible	35
Article 37. Compensation financière pour les charges de carburant.....	35
Article 37.1 Calcul de la compensation maximale	36
Article 37.2 Réfaction pour traversées non réalisées	36
Article 38. Compensation maximale pour les Rotations supplémentaires	37
Article 39. Bénéfice raisonnable	37
Article 40. Contrôle de la surcompensation.....	37
Article 41. Compte de tiers	38
Article 42. Impôts et taxes	38
Article 43. Non assujettissement à la TVA	38
Article 44. Régime des biens	39
Article 45. Information de l'OTC	40
Article 45.1 Principes	40
Article 45.2 Contrôle des documents	40
Article 45.3 Contrôle des données financières	41
Article 45.4 Taxe transport.....	41
Article 46. Rapport du Délégué	41
Article 47. Tableaux de bord mensuels	44
Article 48. Pénalités.....	44
Article 49. Bonus	45

Article 50. Sort des biens à la fin de la Convention	46
Article 50.1 Sort des biens de retour.....	46
Article 50.2 Sort des Biens de reprise.....	46
Article 50.3 Sort des biens propres au Déléгатaire	46
Article 51. Sort particulier des navires	46
Article 52. Résiliation pour motif d'intérêt général.....	47
Article 53. Résiliation pour faute du Déléгатaire	47
Article 54. Résiliation pour force majeure.....	48
Article 55. Liquidation ou redressement judiciaire du Déléгатaire.....	48
Article 56. Modalités de cession de la Convention par le Déléгатaire	48
Article 57. Modification de l'actionnariat du Déléгатaire	49
Article 58. Notification de la Convention.....	49

PROJET

PREAMBULE

La Collectivité de Corse est l'autorité organisatrice de transport public maritime entre la Corse et le continent. Elle définit, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité, les modalités d'organisation des transports maritimes entre l'île et le continent, en particulier en matière de dessertes et de tarifs.

La Collectivité de Corse, lorsqu'il existe un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, peut conclure un contrat de délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime entre la Corse et le continent.

Dans ce cadre, la Collectivité de Corse avait conclu pour une durée de 22 mois cinq conventions de délégations de service public ayant pour objet l'exploitation des dessertes maritimes de transport de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et les ports de Corse qui sont arrivées à échéance le 31 décembre 2022.

Afin d'organiser la desserte maritime à compter du 1^{er} janvier 2023, l'Office des Transports de la Corse a diligenté un test de marché entre décembre 2021 et mars 2022 afin de déterminer si un besoin de service public persisterait après 2022.

Cette démarche a conduit la Collectivité de Corse à constater l'existence d'un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, et à décider par délibération n° 22/050 AC du 28 avril 2022 du lancement d'une procédure de mise en concurrence pour la passation de concessions allouées entre les cinq ports corses et le port de Marseille, pour une durée de 7 ans, afin de garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent français, du 1^{er} janvier 2023 jusqu'au 31 décembre 2029.

A l'issue de procédure de mise en concurrence, a été retenu(e) en qualité de délégataire de service public en charge de l'exploitation de la ligne Marseille – PORTIVECHJU suivant délibération n°AC en date du

C'est l'objet de la présente convention (la **Convention**).

PARTIE 1. DISPOSITIONS GENERALES

Article 1. Définitions

- Annexe :** Désigne une annexe de la Convention
- Article :** Désigne tout article de la Convention
- Convention :** Désigne la présente convention y compris ses Annexes, ainsi que les avenants qui viendront le cas échéant les modifier
- Déléataire :** Désigne les sociétés [**]
- Service ou SIEG :** Exécution des obligations de service public relatives au transport de marchandises sous la forme de fret inerte et de fret tracté, et au transport de passagers voyageant pour des raisons médicales, ou en tant que convoyeurs de fret tracté, au titre de la continuité territoriale entre le port de PORTIVECHJU et le port de Marseille
- Service Commercial ou Hors SIEG :** Exécution par le Déléataire de tout service de transport de marchandises ou de passagers qui ne relève pas du Service

Article 2. Objet

La Convention confie au Déléataire l'exécution des obligations de service public relatives au transport de marchandises sous la forme de fret inerte et de fret tracté, et au transport de passagers voyageant pour des raisons médicales, ou en tant que convoyeurs de fret tracté, au titre de la continuité territoriale entre le port de PORTIVECHJU et le port de Marseille (le **Service**).

La Convention régleme les conditions d'exploitation du Service, ainsi que les rapports entre les parties.

Elle est conclue en conformité avec les exigences applicables en matière d'aides d'Etat relatives aux compensations d'obligations de service public et notamment la décision de la Commission européenne du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE aux aides d'Etat sous forme de compensation de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion d'un Service d'intérêt économique général (JOUE, L7, 11 janvier 2012, p.3-10).

Article 3. Durée

La Convention entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023 et expire le 31 décembre 2029.

Les Parties conviennent d'ores et déjà d'une prolongation possible de la Convention, pour une durée de (12) mois maximum notamment en l'absence d'attribution d'un nouveau contrat de concession à l'échéance de la présente convention.

Les conditions d'exécution, notamment financières, seront identiques à celles de la Convention sur la période considérée.

La mise en œuvre de cette faculté donnera lieu à une notification, laquelle doit intervenir au plus tard trois mois avant le terme de la Convention.

La prolongation sera à l'initiative exclusive de la Collectivité et ne pourra être refusée par le Délégué.

Article 4. Documents contractuels

Les documents contractuels liant les parties sont constitués de la Convention et de ses annexes.

Les stipulations de la Convention prévalent sur les stipulations d'une annexe en cas de contradiction.

Article 5. Identification des parties

Article 5.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse

La Collectivité de Corse (CdC) est l'autorité contractante de la Convention et dispose des pouvoirs de contrôle, de direction, de modification, de sanction et de résiliation de la convention.

L'Office des Transports de la Corse (OTC) est également l'autorité contractante. Il contrôle l'exécution de la Convention et est habilité par la CdC, à prononcer les sanctions prévues par la présente convention à l'encontre du Délégué. Il verse au Délégué la compensation financière prévue aux Articles 35 et 36 de la Convention.

Article 5.2 Identification et représentation du Délégué

Le Délégué communique à l'OTC dans les quinze jours de la notification de la Convention les coordonnées du ou (des) représentant(s) et d'un ou (des) suppléant(s) qui seront les interlocuteurs référents auprès de la CdC et de l'OTC.

Ce(s) représentant(s), ou son ou (ses) suppléant(s), doi(ven)t être présent(s) lors de toutes les réunions et comités prévus par la Convention.

En cas de changement de représentant, le Délégué en informe sans délai l'OTC.

Article 6. Missions du Délégué

Au titre de la Convention, le Délégué a la charge d'assurer le Service, conformément aux exigences de continuité, régularité, fréquence, horaires, qualité et prix prévus dans la Convention.

A ce titre, le Délégataire s'engage, pour ce qui le concerne, à :

- 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 (ou des moyens équivalents en cas d'entrée en ligne d'un nouveau navire ou en cas d'indisponibilité prolongée d'un navire nécessitant son remplacement, conformément aux stipulations de l'Article 20 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.

Article 7. Droits et obligations du Délégant

En application de l'article L. 5431-4 du Code des Transports et de l'article L. 4424-18 du Code Général des Collectivités Territoriales, la CdC est l'autorité organisatrice du transport maritime entre l'île et toute destination de la France continentale.

Elle dispose des prérogatives suivantes, à savoir qu'elle :

- Définit la politique générale de transport public maritime incluant la consistance générale du Service et la tarification ;
- Arrête les modifications éventuelles du Service ;
- Contrôle ou fait procéder à des contrôles de la conformité, de la bonne exécution et de la qualité du Service confié au Délégataire ;

- Donne son approbation sur les conditions d'exécution du Service et les modalités d'évolution proposées par le Délégué.

L'OTC bénéficie également de la prérogative de contrôle visée au troisième alinéa ci-dessus.

En outre, il verse au Délégué une compensation financière destinée à compenser les obligations de service public qui lui sont imposées.

Il contrôle conformément aux articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention que le montant de la compensation versée au Délégué au titre de la présente convention n'entraîne aucune surcompensation.

Il ordonne le reversement de toute surcompensation majorée d'intérêts de retard, tel que prévu aux articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention.

Article 8. Réglementation générale

Le Délégué respecte l'ensemble des obligations européennes, législatives ou réglementaires.

Ces obligations ressortent notamment des réglementations relatives :

- aux transports, issues notamment du droit de l'Union Européenne et du Code des transports ;
- à l'exploitation des navires, issue notamment de la Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL), de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), de l'autorité du pavillon et des autorités nationales ou locales où les navires seront amenés à opérer dans le cadre de la DSP ;
- à l'environnement, issue notamment des articles L. 218-2 et suivants du Code de l'environnement

Tout manquement au respect de la réglementation en vigueur pouvant compromettre l'exécution de la Convention peut donner lieu à l'application de pénalités à l'encontre du Délégué défaillant et, en cas de manquements graves ou répétés, à une résiliation de la présente convention aux torts exclusifs de ce dernier, sans aucune indemnité, dans les conditions prévues à l'Article 483 de la Convention.

Article 9. Gestion du personnel

Article 9.1 Réglementation applicable

Toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État français. Elles sont fixées aux articles L. 5561-1 à 5567-4 du Code des transports.

Toutefois, pour les navires de transport de marchandises jaugeant plus de 650 tonnes brutes et pratiquant le cabotage avec les îles, lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État, toutes les

questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (Etat du pavillon).

Article 9.2 Droit social

Le Délégataire veille au respect de l'ensemble des règles de droit social applicables afin de garantir au mieux l'exécution du Service objet de la présente convention. A ce titre, il est responsable de l'application des règles relatives à l'hygiène et la sécurité du travail concernant son personnel.

Article 9.3 Recours à un personnel qualifié

Le Délégataire affecte à l'exécution du Service du personnel qualifié et approprié aux besoins définis par la présente convention et à leurs évolutions. Le personnel dispose des titres, certificats et qualifications exigés par la réglementation applicable.

Article 10. Concertation et coordination entre les Parties

Article 10.1 Comité de suivi environnemental, économique et juridique

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.

A la demande de la CdC ou de l'OTC, il peut être réuni en tant que de besoin.

Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;
- d'un représentant de chacun des exploitants concernés ;
- des référents mentionnés à l'Article 5.2, d'un responsable financier du Délégataire et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégataire.

Ce comité a pour objet d'examiner les tableaux de bord mensuels qui doivent être produits par le Délégataire. 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.

La convocation est transmise au Délégué quinze jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable sept jours avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'Annexe 11 de la Convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la CdC et au Délégué dans un délai d'une semaine à compter de la réunion. La CdC et le Délégué peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de cinq jours francs à compter de sa réception. L'absence d'observation dans ce délai vaut approbation.

Article 10.2 Comité de suivi technique

Un comité de suivi technique se réunit toutes les semaines afin de suivre l'exécution du Service et les adaptations qui pourraient apparaître nécessaires. Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;
- d'un représentant de chacun des exploitants concernés ;
- du représentant du gestionnaire des infrastructures portuaires ;
- d'un représentant de la profession des transporteurs de marchandises ;
- des référents mentionnés à l'Article 5.2, d'un responsable technique du Délégué et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégué.

Ce comité a pour objet d'examiner tous les documents transmis par le Délégué 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.

La convocation est transmise au Délégué deux jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'Annexe 11 de la Convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la CdC et au Délégué dans un délai de trois jours à compter de la réunion. La CdC et le Délégué peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de deux jours francs à compter de sa réception. L'absence d'observation dans ce délai vaut approbation.

Article 11. Clause de rencontre

Article 11.1 Réexamen des conditions d'exécution de la Convention

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.

La force majeure est définie, conformément à la jurisprudence administrative, comme un évènement extérieur aux Parties, imprévisible et irrésistible.

L'imprévision désigne au sens de la jurisprudence administrative française et de l'article L.6 du Code de la commande publique un évènement présentant cumulativement les conditions suivantes :

- Indépendant de la volonté des Parties ;
- Imprévisible lors de la conclusion de Convention ou dont les effets ne pouvaient être raisonnablement prévus lors de la signature de la Convention ; et
- Entraînant un bouleversement temporaire de l'économie générale de la convention.

Les conditions d'exécution de la présente convention peuvent également être modifiées en cas de décision de mise en place, par le Délégant, 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 Délégant 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 Délégant et permettant l'exécution de la Convention à des conditions financières non substantiellement dégradées.

Article 11.2 Rencontres planifiées d'évaluation

Le Délégant 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 Délégataire afin de présenter les résultats obtenus.

L'OTC adresse une convocation au Délégataire au moins sept jours à l'avance en y joignant les documents nécessaires à la tenue de ladite réunion. Le Délégataire est tenu de se conformer à cette convocation sous peine de pénalité prévue à l'Annexe 11 de la présente convention.

Article 11.3 Rencontres spécifiques

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 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, les parties conviennent de se rencontrer à l'initiative de la plus diligente d'entre elles.

Article 11.4. Autres cas de rencontre

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 Délégataire 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 Délégataire à compter du 1^{er} janvier 2025.

Après validation par le Délégant, 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.

Article 12. Relations avec les autorités portuaires

Le Déléataire fait son affaire des demandes et autorisations nécessaires à l'accès aux ports et à l'utilisation des installations portuaires, dans le respect de la réglementation en vigueur, y compris pour les opérations de manutention à bord des navires.

Article 13. Recours aux prestataires externes

Il est précisé que cette disposition ne s'applique pas aux prestataires extérieurs qui sont les fournisseurs du Déléataire et qui ne sont en conséquence pas chargés d'assumer directement tout ou partie des obligations de service public prévues par la présente convention.

Il peut être recouru à des prestataires extérieurs :

- soit de manière permanente et obligatoire, comme le recours aux entreprises de manutention portuaire ;
- soit de manière occasionnelle, tel que le recours à un navire affrété notamment en cas d'indisponibilité prolongée d'un navire décrit au tableau récapitulatif de l'outil naval.

Le recours à un prestataire extérieur répondant à un ou plusieurs des cas d'exclusion prévus par les articles L.3123-1, L 3123-2, L 3123-3, L 3123-4 et L3123-5 du Code de la commande publique est interdit.

Le Déléataire transmet l'Annexe 12 de la présente convention à l'OTC précisant :

- l'identité du tiers ;
- l'identification précise des prestations qui lui sont confiées ;
- le montant total des prestations concernées ;
- une attestation qu'il n'entre dans aucun des cas d'exclusion prévus par le Code de la commande publique.

L'absence de réponse de l'OTC dans un délai de quinze (15) jours à compter de la réception de la demande comprenant la totalité des pièces susvisées vaut acceptation.

En cas de prestations confiées à un prestataire extérieur, le Déléataire demeure personnellement responsable de l'exécution de toutes les obligations résultant de la Convention.

Le recours à des prestataires extérieurs ne peut être total.

Article 14. Responsabilités

Article 14.1 Principe

Le Déléguataire est responsable des dommages qui, du fait ou à l'occasion de l'exécution de la présente convention pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à la CdC ou l'OTC.

Le Déléguataire assume notamment les risques encourus à l'égard des usagers et répond des dommages résultant du non-respect des obligations mises à sa charge au titre de la présente convention, de ses fautes, négligences, imprudences ou de celles des personnes dont il répond tels que ses préposés et des tiers à qui il a confié une partie de l'exécution de la présente convention, ou des biens qu'il a sous sa garde dans les conditions prévues par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux relations avec le réclamant, c'est-à-dire la personne réclamant le paiement d'une indemnité en raison d'un dommage.

Le Déléguataire n'est admis à s'exonérer des responsabilités qu'il encourt en application du présent article qu'autant qu'il apporte la preuve que les dommages résultent :

- d'un cas de force majeure telle que définie à l'Article 11.1 de la présente convention ;
- du fait de la victime ;
- tout autre cas d'exonération de responsabilité expressément prévu par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux rapports avec le réclamant.

Article 14.2 Limitation de responsabilité

Le Déléguataire peut limiter sa responsabilité si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'exploitation du navire.

Il peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou réduire les dommages mentionnés au premier alinéa ou pour les dommages causés par ces mesures.

Le Déléguataire constitue le fonds de limitation de responsabilité unique prévue par l'article L. 5121-6 du Code des transports.

Ce régime de limitation de responsabilité est régi par la convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, qui définit le champ et le montant de la limitation de responsabilité telle que modifiée par le protocole de Londres du 2 mai 1996, ou tout autre dispositif qui viendrait l'amender, ainsi que par le Code des transports.

Cet article ne fait pas obstacle à l'application des limitations de responsabilité du transporteur maritime prévues par les conventions internationales, la réglementation européenne et le droit français en matière de transport de passagers et de marchandises.

Le Déléataire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission ou qu'il a été commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

- aux créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage, ou de contribution en avarie commune ;
- aux créances du capitaine et des autres membres de l'équipage nées de l'embarquement ;
- aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail ;
- aux créances de l'autorité délégante, qui aurait, en lieu et place du propriétaire du navire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord.

Article 15. Assurances

Le Déléataire dispose et justifie pour chaque navire d'un certificat d'assurance ou toute autre garantie financière, avec ou sans franchise, couvrant les créances maritimes soumises à limitation au titre de la convention de Londres du 19 novembre 1976 modifiée susvisée.

Le montant de l'assurance, pour chaque navire et par événement, n'est pas inférieur au montant maximal applicable pour la limitation de responsabilité conformément à cette convention.

Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité se trouve à bord du navire.

Les polices conclues par le Déléataire comportent une renonciation à tout recours contre la CdC prise en sa qualité d'autorité organisatrice des transports maritimes et non d'autorité gestionnaire des infrastructures portuaires utilisées par le Déléataire. Le Déléataire renonce de son côté à tout recours au titre de la franchise éventuelle en cas de sinistre.

Le Déléataire communique à l'OTC la copie des polices d'assurance souscrites au titre de la présente convention un mois après sa notification, ainsi que lors de leur éventuel renouvellement.

Le Déléataire justifie, sur demande écrite de l'OTC, dans un délai de cinq jours francs à compter de cette demande, du paiement régulier des primes afférentes aux polices souscrites et/ou du détail des garanties souscrites sous peine de pénalités.

Article 16. Règlement des litiges

Sauf stipulation contraire de la présente convention, les Parties s'obligent à tenter une médiation au sens des articles L.213-1 et suivants du Code de justice administrative avant toute action contentieuse, en désignant d'un commun accord un tiers médiateur

ayant pour mission d'aboutir à une solution amiable. La charge financière de cette mission est partagée à parité entre les Parties.

La Partie la plus diligente propose à l'autre Partie, par lettre recommandée avec avis de réception, le nom du tiers et le contenu de sa mission. L'autre Partie dispose de quinze jours, à compter de la réception de la demande, pour formuler son accord ou son refus, le silence gardé valant refus. Faut à l'expiration de ce délai pour les Parties de s'entendre ou de convenir d'en saisir ensemble le président du Tribunal Administratif de Bastia en application du deuxième alinéa de l'article L.213-5 du Code de justice administrative, les Parties sont réputées renoncer à la tentative de médiation.

Cette obligation de tentative de médiation préalable ne saurait toutefois interdire à l'une ou l'autre des Parties d'introduire préalablement ou parallèlement un recours contentieux à titre conservatoire, en référé en cas d'urgence ou dans l'hypothèse de l'arrivée prochaine du terme d'un délai de recours, de prescription ou de forclusion non interrompu ou suspendu par l'effet de ladite tentative de médiation en vertu d'une disposition législative ou réglementaire.

L'avis rendu par le médiateur ne lie pas les Parties.

Tous les litiges qui subsisteraient après cette tentative de résolution amiable relèvent de la compétence du Tribunal Administratif de Bastia.

PARTIE 2. EXPLOITATION DES SERVICES

Article 17. Consistance de l'offre

Le Délégataire exécute le Service en respectant les horaires, fréquences et capacités définies à l'Annexe 1 de la présente convention.

Le Service est effectué sans escale intermédiaire entre le port de départ et celui d'arrivée, à l'exception des périodes au cours desquelles le Service peut être perturbé par des conflits, des arrêts techniques programmés ou des problèmes techniques imprévus, et sous réserve d'accord entre les Parties

Concernant le transport de marchandises et pour chaque traversée, le Délégataire ne devra pas laisser de remorques à quai, sauf demande du transporteur ou saturation exceptionnelle des capacités du navire, afin de s'assurer qu'il est satisfait à la demande des usagers professionnels et pour garantir la continuité territoriale.

Afin d'optimiser l'organisation du trafic, la Collectivité se réserve la possibilité, de reprogrammer des rotations, dans le respect du nombre total de rotations annuelles figurant à l'Annexe 1. Ces reprogrammations interviendront dans le cadre de la tenue du comité technique visé à l'Article 10.2 de la présente convention.

Article 18. Rotations supplémentaires

Sans objet.

Article 19. Définition de l'outil naval

Le Délégataire s'engage à respecter l'ensemble des règlements nationaux et internationaux relatifs à l'exploitation du navire.

Les navires affectés au Service remplissent les conditions de qualité de Service, de normes de sécurité et environnementales définies par la réglementation, la présente convention, notamment ses Annexes 3 et 5.

Les navires sont soit la propriété du Délégataire, soit affrétés. Ils ne constituent ni des biens de retour, ni des biens de reprise.

En outre, la propriété de chacun des navires visés à l'Annexe 3 peut varier pendant toute la durée de la Convention.

Préalablement à un changement de propriétaire, le Délégataire devra obligatoirement notifier au Délégant 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 Délégué 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).

Article 20. Gestion de l'outil naval

Le Délégué assure seul l'exploitation de l'ensemble de sa flotte dans ses composantes nautique, technique et de personnels. Il est chargé de l'armement, du maintien de la classification et de la certification, de l'entretien, de la maintenance, de l'exploitation (nautique et technique) et de l'assurance des navires sur toute la durée de la convention.

Le Délégué pourra formuler, à tout moment, une demande au Délégué aux fins d'opérer une substitution de navire par un autre navire mis à disposition par le Délégué, et visé dans l'Annexe 3, pour l'exécution de la présente convention. La demande présentera alors le détail des modifications opérées et les coûts générés par cette substitution, étant précisé que le navire proposé devra répondre aux caractéristiques minimales figurant à l'Annexe 1.

Si la substitution proposée par le Délégué ayant reçu l'accord préalable du Délégué entraîne une augmentation des charges initialement déterminées dans le Compte d'exploitation Prévisionnel, le Délégué en supportera exclusivement la charge. Le silence gardé par le Délégué sur la demande de substitution pendant plus de 15 jours à compter de la réception de la demande formulée par le Délégué vaut refus.

Si la substitution proposée par le Délégué entraîne une baisse des charges initialement déterminées dans le Compte d'exploitation Prévisionnel, les Parties opéreront les ajustements financiers rendus nécessaires à l'issue de la remise du rapport annuel visé par l'Article 45 de la convention.

Article 21. Sécurité et sûreté des navires

Le Délégué maintient le navire et ses équipements en conformité avec les règles générales d'entretien et d'exploitation destinées à assurer la sécurité et la sûreté à

bord des navires, l'habitabilité de ces derniers ainsi que la prévention des risques professionnels maritimes et la prévention de la pollution par les navires.

Les navires doivent disposer de toutes les autorisations, titres et certificats imposés par la réglementation applicable.

Le Délégataire met et conserve chaque navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et fait toute diligence pour assurer la sécurité des cargaisons et des passagers.

Le Délégataire, en vertu de son rôle d'armateur met en œuvre tous les moyens possibles et nécessaires pour faire face à tout incident ou accident impliquant ses équipements, biens, personnels ou sous-traitants dont il aurait la charge ou dont il aurait la garde afin de minimiser aux maximum les dommages qui pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à l'environnement, à la CdC ou à l'OTC.

Le rapport de sécurité est exposé à l'Annexe 4 de la présente convention.

Article 22. Accessibilité

Les navires affectés à l'exécution de la présente convention, ainsi que les services réalisés par le Délégataire doivent respecter les normes d'accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite fixées par l'arrêté du 23 novembre 1987 (NOR: MERR8700184A) modifié par l'arrêté du 4 novembre 2011 relatif à la sécurité des navires (division 190).

Les conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite sont décrites à l'Annexe 5 de la présente convention.

Article 23. Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)

Le Délégataire met en œuvre un plan d'actions au titre de la RSE portant notamment sur la valorisation du capital humain et la préservation de l'environnement. Le plan d'actions est détaillé en Annexe 7 de la présente convention.

En particulier, le Délégataire optimise les consommations des navires exploités et donc les rejets de CO₂, SO_x, NO_x et particules sur la base d'actions environnementales figurant à l'Annexe 7 de la présente convention.

Par ailleurs, le Délégataire doit dans le cadre de l'exécution de la présente convention présenter trois projets d'expérimentation visant à réduire à l'impact environnemental de la desserte maritime. Les modalités de présentation de ces expérimentations seront fixées dans le cadre de la concertation entre les parties prévues à l'Article 10.2. La non présentation d'un projet d'expérimentation par le délégataire donnera lieu à l'application d'une pénalité dans les conditions prévues à l'Article 48

Article 24. Protection des cétacés

Le Délégataire met en œuvre le dispositif de protection des cétacés figurant à l'Annexe 7 de la présente convention en recourant tant à des moyens matériels et équipements (acoustique,...) qu'à des moyens humains (observateur embarqué, formation,...).

Article 25. Continuité du Service

Article 25.1 Principe

Le Délégataire met en œuvre l'ensemble des moyens à sa disposition pour assurer la continuité du Service, sans porter atteinte aux droits du personnel garantis par la réglementation applicable, afin de limiter les conséquences de la perturbation du Service sur les usagers.

Article 25.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégataire

Toute cessation concertée du travail par le personnel du Délégataire est précédée d'un préavis adressé par une organisation syndicale représentative au Délégataire concerné : ce dernier transmet sans délai ce préavis à l'OTC.

Comme prévu par la législation en vigueur, le préavis mentionne le champ géographique et l'heure du début, ainsi que la durée limitée ou non, de la grève envisagée.

Le Délégataire concerné justifie par tout moyen (notamment attestation sur l'honneur) de l'absence de transmission par les organisations syndicales du préavis visé au paragraphe précédent.

Article 25.3 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service

Le Délégataire informe l'OTC de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service.

Le Délégataire informe l'OTC de cette perturbation dans un délai de douze heures à compter de la connaissance de la perturbation par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

Après chaque perturbation, le Délégataire lui communique sous huit (8) jours un bilan détaillé des mesures mises en œuvre pour pallier l'impact de ces perturbations sur l'exécution de la présente convention.

Dans le cadre du rapport annuel prévu à l'Article 46 de la présente convention, le Délégataire établit un récapitulatif des perturbations et indique précisément les incidences financières des mesures qu'il a mises en œuvre.

Article 26. Information des usagers

Article 26.1 Principe

Il appartient au Délégataire d'assurer la conception, la mise à jour, la production et la diffusion des supports d'information destinés aux usagers professionnels et particuliers du service public, et ce à compter du 1^{er} janvier 2023. A cet égard, il est rappelé que les particuliers auxquels le Service est destiné sont des passagers résidents en Corse voyageant pour des raisons médicales, et qu'une attention particulière doit être accordée à leur information.

Article 26.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique

Le Délégataire met à disposition, auprès des usagers du service public à compter du 1^{er} janvier 2023, une permanence téléphonique fonctionnant au moins du lundi au samedi de 09h00 à 18h00.

L'accès à ce service doit se faire par un numéro non surtaxé (numéro local ou Numéro Vert).

Cette permanence a pour objet de répondre aux questions des clients relatives à la desserte, les horaires, les tarifs, ainsi que les conditions de circulation en situations normale et perturbée et les modifications éventuelles du Service.

Ce numéro de téléphone figure sur les supports d'information susvisés.

Article 27. Politique commerciale

Le Délégataire met en œuvre des actions commerciales ayant pour objet de rendre attractif le Service pour les usagers et de limiter son coût.

Article 28. Base de données et fichier clients

Article 28.1 Base de données sur les horaires et les caractéristiques du Service

Les données horaires, les tarifs du Délégataire ainsi que toute autre information offerte au public sont de nature publique au regard des dispositions de l'article L. 321-1 du Code des relations entre le public et l'administration. Le Délégataire garantit une liberté d'accès et d'utilisation de ces données.

Dans ce cadre et conformément à l'article 1^{er} de loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique, le Délégataire remet à l'OTC dans les trente jours suivant sa demande, sous peine de pénalités dans les conditions de l'Article 47 de la présente convention, une copie des ressources numérisées et des données associées dans un standard ouvert et librement réutilisable.

Cette transmission ne donne lieu à aucune redevance.

Ces informations peuvent être utilisées par l'OTC, la CdC ou tout prestataire externe que l'un d'eux aura désigné à des fins d'accomplissement des missions de service public.

Article 28.2 Fichier clients

Le Déléataire constitue un fichier des clients du service de transport maritime de marchandises.

Pendant toute la durée de la convention, le Déléataire utilise et procède à la mise à jour de la base de données constituée desdites données. Le Déléataire devra respecter, lorsqu'il est responsable de traitement, les dispositions européennes, législatives et réglementaires relatives aux libertés individuelles et à la protection de la vie privée, notamment eu égard au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

Sous réserve pour l'OTC de respecter la confidentialité du fichier, l'OTC pourra demander au Déléataire de lui transmettre les éléments de ce fichier auxquels il peut prétendre, sans porter atteinte aux principes garantissant les libertés individuelles.

Dans ce cas, le fichier client sera transmis à l'OTC sur simple demande de ce dernier dans le délai imparti sous peine de pénalités dans les conditions de l'Article 48 de la présente convention.

Article 29. Concession des résultats

Article 29.1 Principe

Sous réserve des droits des tiers, le Déléataire concède, à titre non exclusif, à la CdC, au moins huit mois avant la date d'échéance ou de la résiliation effective de la Convention et pendant une durée de cinq ans, le droit d'utiliser ou de faire utiliser les « Résultats », en l'état ou modifiés, en tout ou partie, par tout moyen et sous toutes formes

Les « Résultats » désignent tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui (i) résultent de l'exécution des prestations objet de la convention, tels que, notamment, les bases de données, les informations, les rapports, les études et qui (ii) sont utiles à l'exécution du Service,

Article 29.2 Droits de la CdC

La CdC détient un droit d'utilisation *stricto sensu* des droits et titres afférents aux Résultats tels que définis à l'Article 29.1.

Cette concession autorise la CdC à :

(i) réutiliser librement les résultats propres à l'exploitation du réseau et des Services à titre gracieux ou onéreux ;

(ii) publier les résultats tels que définis à l'Article 29.1, après en avoir informé le Déléataire, sous réserve que cette publication ne constitue pas une divulgation au sens du code de la propriété intellectuelle toute publication devant mentionner le nom du Déléataire concerné.

De manière générale, le Déléataire ne peut opposer ses droits ou titres de propriété intellectuelle ou ses droits de toute autre nature à l'utilisation des résultats, lorsque celle-ci est conforme aux conditions stipulées au présent article.

Le Déléataire doit assister raisonnablement l'OTC et la CdC par ses conseils techniques et le concours temporaire de son personnel spécialisé tels que définis à l'Article 29.1, pendant toute la durée de la Convention et jusqu'à l'expiration d'une période de six mois à compter de la date de fin normale ou anticipée de la convention.

Cette concession ne donne lieu à aucune rémunération propre.

PARTIE 3. DISPOSITIONS FINANCIERES

Article 30. Principes généraux

Le Délégué exploite le Service à ses risques et périls, sous sa responsabilité. Il supporte un risque lié à l'exploitation de sorte que toute perte potentielle à sa charge ne doit pas être nominale ou négligeable. Il ne dispose d'aucune garantie de l'OTC ou de la CdC d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés liés à l'exploitation du Service.

Il demeure seul responsable de la gestion de ses charges comme du dynamisme d'exploitation du Service et du niveau des recettes qu'il génère.

Il se rémunère par le biais des produits de l'exploitation du Service et en assume les charges. Il est autorisé à proposer à titre commercial des services de transport maritime de marchandises ou de passagers dans la mesure où les conditions d'exécution du Service sont respectées. Les produits de l'exploitation du service commercial sont conservés par le Délégué.

En contrepartie des obligations de service public mises à la charge du Délégué au titre du Service, l'OTC lui verse 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 doit pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir le coût net de l'exécution du Service, compte tenu d'un bénéfice raisonnable.

La compensation est calculée sur la base de la méthode de répartition des coûts, et représente la différence entre les coûts et les recettes du Délégué liés à l'exécution du Service. La compensation se fonde sur les coûts et recettes escomptés par le Délégué sous réserve des dispositions des Articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention. Ainsi le Délégué s'engage financièrement vis-à-vis de l'OTC sur l'exploitation prévisionnelle qu'il a proposée.

Le compte d'exploitation prévisionnel du Délégué – sur la base duquel est calculé le montant de la contribution forfaitaire plafond – présente les coûts et les recettes à prendre en considération. Les coûts du Service à prendre en considération englobent tous les coûts directs nécessaires à l'exécution du Service et une contribution adéquate aux coûts indirects communs à la fois au Service et aux activités commerciales.

Le compte d'exploitation prévisionnel figure à l'Annexe 9 de la présente convention.

L'estimation des coûts et des recettes prévisionnelles repose sur des paramètres plausibles et observables.

La comptabilité interne du Délégué doit indiquer séparément les coûts et les recettes liés au Service et ceux liés aux autres services. Le recours à la comptabilité analytique et à des clés d'imputation est rendu nécessaire pour identifier :

- les coûts relatifs à l'activité du candidat relevant de l'exécution des obligations de service public (activité SIEG) et ceux relevant de son activité commerciale ;
- étant donné la nature des trafics n'excluant pas l'utilisation de navires ROPAX, la répartition, au sein de l'activité SIEG, entre les activités Fret et PAX pour les lignes concernées.

Compte tenu des éléments présentés ci-dessus, la rémunération totale du Déléataire est la suivante :

$$R_n = R_{SIEGn} + R_{HORSSIEGn} + CFEI_n + CFC_n - REFAC_{CFEI_n} - REFAC_{CFC_n} - PEN_n$$

Avec :

R_n = Rémunération totale du délégataire pour l'année n

R_{SIEGn} = recettes liées aux produits d'exploitation du Service Public pour l'année n

$R_{HORSSIEGn}$ = recettes liées aux activités commerciales pour l'année n

$CFEI_n$ = contribution forfaitaire maximale d'exploitation et d'investissement pour l'année n

CFC_n = contribution forfaitaire maximale au titre des charges de carburant pour l'année n

$REFAC_{CFEI_n}$ = réfaction sur les charges d'exploitation et d'investissement pour l'année n

$REFAC_{CFC_n}$ = réfaction sur les charges de carburant pour l'année n

PEN_n = pénalités pour l'année n

Article 31. Comptes d'exploitation prévisionnels

L'équilibre économique de chaque ligne est présenté dans un compte d'exploitation prévisionnel qui constitue l'Annexe 9 de la convention.

Ce compte d'exploitation prévisionnel détermine les prévisions d'exécution de la convention, aux risques et périls du Déléataire.

Les montants sont exprimés en euros hors taxes valeur janvier 2023.

Conformément à l'Article 46 de la Convention, le Déléataire 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 Délégataire, 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.

Article 32. Recettes perçues directement par le Délégataire

Le Délégataire perçoit directement l'ensemble des recettes résultant de l'exécution du Service, à savoir :

- les recettes liées au transport de fret en application de la grille tarifaire définie à l'Article 33.2 de la présente convention ;
- les recettes liées au transport des passagers résidents corses voyageant pour raison médicale en application de la délibération n° 19/128AC visée à l'Article 33.3 de la présente convention ;
- les recettes annexes issues notamment des services particuliers fournis aux convoyeurs du fret ou aux passagers résidents corses voyageant pour raison médicale (restauration, bagages, jeux, etc.) par le Délégataire de sa propre initiative ;
- Par ailleurs il est rappelé que le Délégataire perçoit, indépendamment même de l'exécution du Service, des recettes générées par son activité commerciale de transport maritime.

Pour les années 2023 à 2028, 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.

Article 33. Grille tarifaire

Article 33.1 Principes généraux

Les tarifs s'entendent en euros courants et n'incluent pas :

- les taxes et redevances applicables aux passagers et/ou à la voiture accompagnée perçues par l'État, les collectivités territoriales, les autorités gestionnaires de port ;
- les taxes perçues par le Délégué pour le financement des mesures de sûreté issues du Code ISPS ou des réglementations applicables en la matière, ou celles qu'il supporte directement à ce titre exclusif sur justificatif.

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.

Article 33.2 Les tarifs fret

Les tarifs fret sont repris dans l'Annexe 8 de la convention. Ce sont des tarifs maxima valables pour toutes les lignes et pour toute la capacité disponible du navire.

La grille tarifaire présentée Annexe 8 explicite le prix de base du fret transporté. Ces tarifs s'entendent quai à quai et comprennent les frais de réception, de manutention et d'acconage des véhicules.

Pour le fret roulant tracté, le passage du premier convoyeur est compris dans le tarif figurant à l'Annexe 8.

Le prix du mètre linéaire est identique pour les trajets Continent - Corse et Corse – Continent, sous réserve de l'application du tarif Export défini à l'Annexe 8.

Ce tarif ne comprend pas les éléments suivants :

- suppléments (branchement frigorifique, marchandises dangereuses, sur-hauteur et sur-largeur,...), qui doivent être adressés à l'OTC pour validation,
- frais de dossiers,
- tarifs complémentaires du voyage (tarifs cabine, repas et convoyeurs supplémentaires).

Le tarif "Export", pour les liaisons Corse – Continent, est applicable aux productions agricoles agroalimentaires et aux produits manufacturés ou industriels réalisés sur le territoire de la Corse.

Le tarif "*Export plus*" est applicable au transport de marchandises élaborées en Corse à partir de matières premières produites et transformées en Corse certifiées par un organisme compétent.

Le tarif "*Matières premières*", pour les liaisons Continent – Corse, est applicable au fret des matières premières à destination de la Corse et destinées à être transformées en Corse, à la condition que l'acquéreur n'en soit pas le consommateur final.

Les tarifs « *Export* », « *Export plus* » et « *Matières premières* » sont mis en œuvre par le Délégué selon le dispositif mis en place par l'OTC et définis par la délibération n° 19/128 AC du 25 avril 2019 et son annexe 2 – *Description du dispositif de tarification « Export », « Matières premières » et « Export plus » propre au transport de marchandises.*

Une justification de la répercussion des tarifs "*export*" et "*matières premières*" pratiquée sur les entreprises productrices est apportée par le Délégué dans son rapport annuel visé à l'Article 45 de la présente convention.

Article 33.3 Tarifs passagers

Les tarifs passagers sont ceux qui résultent de l'application de la délibération n°19/128AC portant modification du régime des obligations de service public de transport maritime.

Le Délégué exige les justificatifs nécessaires (quittance d'électricité, avis d'imposition de la taxe d'habitation, carte de scolarité, livret de famille, etc.) au bénéfice du tarif résident corse.

L'OTC pourra organiser toute opération de contrôle afin de s'assurer que les justificatifs sont exigés par le Délégué auprès des passagers bénéficiant du tarif résident corse. Le Délégué s'expose à des pénalités en cas de mise en œuvre du tarif résident corse sans contrôle préalable.

Les titres de transport bénéficiant du tarif résident sont remboursables et modifiables sans condition.

Dans les limites indiquées ci-dessus, s'agissant des tarifs passagers résidents corses, le Délégué peut appliquer une modulation temporelle (« *yield management* ») dans un but d'intérêt général d'optimisation du coût du Service public, à condition d'assurer l'égal accès aux Services de transport maritime.

Les tarifs appliqués aux passagers qui ne résident pas en Corse et pour les autres types de fret sont déterminés librement par le Délégué dans le respect de la délibération n°19/128AC portant modification du régime des obligations de service public de transport maritime.

Article 34. Charges d'exploitation et de maintenance hors combustible et charges d'investissement

Article 34.1 Charges d'exploitation et de maintenance

Le Déléataire supporte l'ensemble des charges d'exploitation hors combustible, notamment charges d'exploitation : le personnel, la mise à disposition d'espaces, les frais commerciaux, la manutention, les frais de ports, l'entretien passagers, les vivres à commercialiser, les vivres pour équipage, les approvisionnements, la communication, les assurances, l'informatique, les impôts et taxes et les frais de structure.

Une marge est également appliquée à ces charges d'exploitation comme déterminé en Annexe 9.

Article 34.2 Investissements nécessaires à l'exécution des obligations de service public

Les charges d'investissement liées aux navires sont établies sur la base de la flotte affectée par le Déléataire à l'exploitation des lignes objet de la présente convention.

Le Déléataire s'engage à faire tous les efforts en sa possession pour rechercher toute subvention et tout financement de personnes publiques et privées intéressées pour la réalisation de ces investissements.

La compensation de ces investissements par le Déléant sera effectuée à leur coût déduction faite de toute subvention et tout financement de personnes publiques versés pour la réalisation de ces investissements.

Le Déléataire rend compte des moyens mis en œuvre dans le cadre du comité environnemental, économique et juridique visé à l'Article 10.2.

Article 35. Compensation financière d'exploitation et d'investissement versée par l'OTC

Article 35.1 Calcul de la compensation

Conformément aux articles L. 2224-1 et L. 2224-2 du CGCT, chaque année, l'OTC verse au Déléataire une compensation financière d'exploitation et d'investissement pour l'exécution du Service.

La compensation financière maximale d'exploitation et d'investissement (**CFEI**) versée par l'OTC est constituée de deux composantes :

- une composante au titre des charges d'exploitation (**CFE**), correspondant aux charges d'exploitation résultant de la réalisation du Service (hors charges de combustible), nettes des recettes générées par l'exploitation du Service définies à l'Article 31. Le calcul de la CFE pour l'année 2023 (**CFE₂₀₂₃**) est détaillé en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet 12. CR SIEG

hors carb. - A). Pour les années suivantes, la CFE fait l'objet d'une indexation suivant les modalités prévues à l'Article 35.3.

- une composante au titre des charges d'investissement (**CFI**) correspondant aux dotations aux amortissements et/ou aux redevances de crédit-bail et/ou au coût d'affrètement du navire affecté à l'exécution du Service. Le calcul de la CFI pour chaque année n (**CFI_n**) est détaillé en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet 11. CR SIEG hors carb. - A).

Dans la mesure où le Délégué utilise les navires pour proposer des services de transport à titre commercial, en dehors du Service, la clé d'imputation visée dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9) et ayant pleine valeur contractuelle permet d'établir la comptabilité analytique et de définir le montant de compensation financière forfaitaire. Cette clé d'imputation est figée pour toute la durée de la Convention.

Toutefois, le Délégué 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 à l'Annexe 9 et le calcul fondé sur une clé d'imputation qui résulterait de la réalité de l'exploitation (coûts et revenus réels, exploitation réelle des navires, etc.). En cas d'écart entre le calcul résultant de la réalité de l'exploitation et celui visé dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9), la moitié de l'éventuel surplus de compensation versé pourra être retenue par le Délégué dans la limite de 5% de la compensation, et le surplus sera restitué à l'OTC selon les modalités fixées par ce dernier. En tout état de cause, la compensation ne pourra pas excéder le montant résultant de l'Annexe 9 (tel que prévu au présent article et à l'Article 37.1 de la présente convention).

La compensation découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est une compensation forfaitaire plafond.

Article 35.2 Réfaction pour traversées non réalisées

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 Délégué sur les charges d'exploitation et d'investissement (**REFAC_{CFEI}**) en raison de la non-réalisation du Service (charges variables économisées – recettes correspondant au Service).

Ces réflexions ne sont pas exclusives des pénalités prévues à l'Article 48.

La réfaction est de :

- 3 650 € pour l'année 2023

En tout état de cause, cette réfaction ne pourra être négative.

Le montant de la réfaction est indexé suivant les modalités prévues à l'Article 35.3.

Article 35.3 Modalités d'indexation

La CFE est indexée suivant les modalités suivantes :

$$CFE_{n+1} = CFE_n \times (0,85 I_{n+1} / I_{2023} + 0,15)$$

Avec I_{n+1} = Indice annuel des prix à la consommation - Base 2015 - Ensemble des ménages - France métropolitaine - Ensemble hors énergie (INSEE, Identifiant 001765617)

L'Annexe 9 est mise à jour chaque année afin de tenir compte de l'évolution de cet indice.

Le terme fixe de 0,15 correspond à un des gains d'efficience attendu par le Délégué sur la durée du contrat.

Article 35.4 Modalités de facturation et de versement

La compensation est facturée par le Délégué suivant les modalités suivantes :

S'agissant de la compensation au titre des charges d'exploitation (CFE_n) :

- 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
- 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.

S'agissant de la contribution au titre des charges d'investissement (CFI_n) :

- acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant au 1/12^{ème} du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

En application des dispositions des articles 37 et suivants de la loi n°2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière et de l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre le retard de paiement dans les contrats de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Article 36. Charges liées au combustible et mécanisme de couverture

Article 36.1 Charges de combustible

Le Délégataire supporte les charges de carburant en fonction de la consommation des navires éventuellement corrigée des traversées non effectuées du coût d'approvisionnement en carburant.

Article 36.2 Mécanisme de couverture des coûts du combustible

Les charges de combustibles nécessaires à l'exécution des services de transport maritime 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 Délégant 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.

Le coût unitaire du combustible pris en compte dans le Compte d'Exploitation Prévisionnel pour la période correspondante et le mécanisme associé sont détaillés en Annexe 10.

Article 37. Compensation financière pour les charges de carburant

Article 37.1 Calcul de la compensation maximale

Conformément aux articles L. 2224-1 et L. 2224-2 du CGCT, chaque année, l'OTC verse au Délégataire 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 Délégataire au titre de la présente convention et dont les montants sont présentés en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « 11. CR SIEG hors carb. – A »).

Dans la mesure où le Déléataire utilise les navires pour proposer des services de transport à titre commercial, en dehors du Service, la clé d'imputation visée dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9) et ayant pleine valeur contractuelle permet d'établir la comptabilité analytique et de définir le montant de compensation financière forfaitaire.

Toutefois, le Délégant 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 à l'Annexe 9 et le calcul fondé sur une clé d'imputation qui résulterait de la réalité de l'exploitation (coûts et revenus réels, exploitation réelle des navires, etc.). En cas d'écart entre le calcul résultant de la réalité de l'exploitation et celui visé dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9), la moitié de l'éventuel surplus de compensation versé pourra être retenue par l'opérateur dans la limite de 5% de la compensation, et le surplus sera restitué à l'OTC selon les modalités fixées par ce dernier. En tout état de cause, la compensation ne pourra pas excéder le montant résultant de l'Annexe 9 (tel que prévu au présent article et à l'Article 35.1 de la présente convention).

La compensation découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est une compensation forfaitaire plafond.

Article 37.2 Réfaction pour traversées non réalisées

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 Déléataire sur les charges de carburant (**REFAC_{CARB}**) en raison de la non-réalisation du Service (charges variables économisées).

Ces réflexions ne sont pas exclusives des pénalités prévues à l'Article 47.

La réfaction est de :

- 24 000 € en 2023.
- Pour les périodes ultérieures, ce montant sera ajusté en fonction des prix du carburant de l'année N lors des comités prévus à l'Article 10.2.

Article 37.3 Modalités de facturation et de versement

La compensation au titre des charges de carburant (CFCn) est facturée par le Déléataire suivant les modalités suivantes :

- Acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant au 1/12^{ème} du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

En application des dispositions des articles 37 et suivants de la loi n°2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière et de l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre le retard de paiement dans les contrats de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Article 38. Compensation maximale pour les Rotations supplémentaires

Sans objet.

Article 39. Bénéfice raisonnable

Le Bénéfice Raisonnable est déterminé conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensations de Service public. Ce Bénéfice Raisonnable correspond

- Au ratio du Résultat Courant Avant Impôt et intérêts sur le périmètre SIEG sur le chiffre d'affaires sur le périmètre SIEG tel que calculé dans l'Annexe 9 au présent contrat.

Le Bénéfice raisonnable ne pourra dépasser 2.13 % tout au long de la durée du Contrat, sauf à ce qu'une étude complémentaire indépendante, diligentée en cas de bouleversement du marché, vienne justifier la révision de ce taux.

Article 40. Contrôle de la surcompensation

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.

Le Délégué s'engage, dès lors que le montant de la compensation dépasse le niveau admis en application des règles de l'Encadrement SIEG, à reverser, dans les conditions fixées par l'OTC, le montant de la surcompensation (sous réserve des dispositions prévues aux articles 35.1 et 37.1 de la présente convention).

Par ailleurs, toute surcompensation est de nature à exposer le Délégué à des demandes de récupération, tant au regard du droit national que du droit communautaire, comme l'expose le point 26 de la Communication de la Commission relative à l'application des règles en matière d'aides d'Etat par les juridictions nationales du 9 avril 2009.

Aux termes de la Convention, le Délégataire s'engage sur un montant de compensation au titre des charges d'exploitation résultant de la réalisation des obligations de services publics, nettes des recettes supplémentaires générées par celle-ci (CFE) exprimée en euros constants.

Il s'engage en outre sur un montant de compensation au titre des charges de carburant (CFC) correspondant aux charges de carburant prévisionnelles exprimées en euros constants et arrêtées à la date de signature de la Convention.

Article 41. Compte de tiers

Le Délégataire tient un compte séparé pour les tiers.

Notamment, la perception et le reversement de la taxe transports figurent dans ce compte.

Article 42. Impôts et taxes

Le Délégataire supporte l'ensemble des taxes, impôts et redevances liés aux prestations effectuées.

Article 43. Non assujettissement à la TVA

Conformément aux termes de l'article 262 II-11° du Code Général des Impôts, le Service de transport maritime en provenance et à destination de la Corse n'est pas assujetti à TVA.

PARTIE 4 – REGIME DES BIENS

Article 44. Régime des biens

Sous réserve des stipulations de la présente convention, le Déléataire a seul le droit d'utiliser les biens affectés au Service dont l'exploitation lui est confiée par le Délégrant.

Les biens affectés Service peuvent relever de la catégorie des biens de retour, de celle des biens de reprise ou de celle des biens propres telles que définies et organisées par le Code de la commande publique et la jurisprudence du Conseil d'État.

Au plus tard une semaine avant le début d'exécution du Service, un premier inventaire est établi contradictoirement classant les biens selon les trois catégories ci-dessus mentionnées (Annexe 15).

Tous plans, rapports d'expertise et documents jugés nécessaires à l'identification des biens par le Déléataire sont annexés à chaque liste dans un délai raisonnable.

Les inventaires relatifs aux biens de retour, de reprise et aux biens propres font l'objet d'une réactualisation annuelle par le Déléataire.

PARTIE 5. CONTROLE DU DÉLÉGATAIRE

En cas de manquement aux obligations de la présente Partie, le Délégataire sera redevable des pénalités prévues à l'Article 48 et à l'Annexe 11 de la présente convention.

Article 45. Information de l'OTC

Article 45.1 Principes

L'OTC et la CdC ou leur représentant disposent d'un droit de contrôle portant sur l'exécution des prestations confiées par la présente convention au Délégataire. Ce contrôle a notamment pour objet de s'assurer que le Délégataire ne perçoit aucune surcompensation tel que prévu à l'article 40 de la présente convention.

La mise en œuvre de ce droit de contrôle ne doit pas conduire l'Autorité Délégante à porter atteinte au secret des affaires en n'assurant pas la confidentialité des données et documents transmis par le Délégataire sous les réserves prévues par la présente convention (sourcing notamment).

En conséquence, les Parties assurent la confidentialité de ces données et la sécurité de leurs échanges, sans que cette confidentialité ne fasse obstacle à la publication de ces données lorsqu'elle résulte d'une réglementation nationale ou communautaire.

Le contrôle de l'OTC et de la CdC comprend notamment :

- Un droit général d'information sur l'exploitation du Service ;
- Le pouvoir de prendre toutes les mesures prévues sur la présente convention lorsque le Délégataire ne se conforme pas aux obligations stipulées à sa charge.

Le Délégant organise librement le contrôle prévu à la présente partie, le Délégant pouvant confier l'exécution du contrôle soit à ses propres agents, soit à des organismes ou spécialistes qu'il choisit.

Le Délégataire justifie à tout moment du respect de ses obligations légales ou réglementaires.

Le Délégataire fournit à l'autorité délégante les documents et justificatifs demandés sous un format commun exploitable (word ou équivalent) et rendant possibles des extractions.

Article 45.2 Contrôle des documents

La CdC et l'OTC peuvent demander la communication de tout justificatif et document complémentaire se rapportant directement à l'exécution de la présente convention et qu'ils estiment nécessaires à leur bonne information sans toutefois que ledit contrôle ait pour effet d'exonérer le Délégataire concerné de ses responsabilités.

Le Délégué dispose d'un délai de quinze jours à compter de la réception de la demande pour communiquer les justificatifs exigés par la CDC.

Il ne peut refuser à la CdC ou l'OTC ou à leur représentant la copie des informations sollicitées.

Les documents transmis par le Délégué sont librement exploitables par l'OTC et des extractions peuvent en être réalisées.

Article 45.3 Contrôle des données financières

La CdC et l'OTC se réservent le droit de faire procéder, à leurs frais, à un audit pour vérifier les comptes du Délégué sans que ce dernier ne puisse opposer le secret industriel et commercial. Le Délégué facilite le déroulement de l'audit.

La CdC et l'OTC, informeront le Délégué du lancement d'une mission d'audit 15 jours avant le commencement du contrôle des données financières.

Les résultats de l'audit seront communiqués au Délégué afin de recueillir ses observations. Les résultats de l'audit ne pourront être communiqués sans faire état des éventuelles remarques et observations du Délégué.

Le Délégué s'engage à justifier auprès de l'OTC et de la CdC, du caractère raisonnable, au sens de l'Encadrement SIEG, du bénéfice réalisé au titre de la présente convention.

Article 45.4 Taxe transport

S'agissant de la taxe transport, le Délégué remet à l'autorité délégante un état estimatif trimestriel et sa déclaration annuelle auprès des services fiscaux.

Article 46. Rapport du Délégué

Au plus tard le 1^{er} juin de chaque année, le Délégué produit un rapport d'activité respectant le plan et le contenu suivants :

1° Les données comptables suivantes :

a) Le compte annuel de résultat de l'exploitation de la concession sur le même modèle que l'Annexe 9 de la présente convention. Pour l'établissement de ce compte, l'imputation des charges s'effectue par affectation directe pour les charges directes et selon la clé d'imputation fixée à l'Annexe 9 pour les charges indirectes, notamment les charges de structure ;

Le Délégué joint une note de comparaison et d'explication des écarts entre les produits et les charges réels et prévisionnels.

Le Délégué tient à disposition de l'OTC la matrice de passage entre sa comptabilité analytique et le compte de résultat sous format contractuel.

b) Une présentation des méthodes et des éléments de calcul économique annuel et pluriannuel retenus pour la détermination des produits et charges directs et indirects imputés au compte de résultat de l'exploitation, les méthodes étant identiques à celles utilisées pour établir l'offre du Délégitaire dans le cadre de la procédure d'attribution de la présente convention ;

c) Un compte rendu de la situation des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du Service public concédé, comportant notamment une description des biens et, le cas échéant, le programme d'investissement, y compris au regard des normes environnementales et de sécurité ;

d) L'inventaire des biens désignés par la présente convention comme biens de retour et de reprise du Service concédé. Cet inventaire est mentionné «néant » à la date de la conclusion de la présente convention ;

e) Les engagements à incidences financières, y compris en matière de personnel, liés à la concession et nécessaires à la continuité du Service public ;

2° Une analyse de la qualité des Services détaillant les éléments suivants :

1	Personnel	<ul style="list-style-type: none"> a. Organigramme b. Nombre et équivalent temps plein par grande famille de poste c. Organisation du travail et gestion des compétences d. Taux d'arrêts de travail et taux d'arrêts maladie e. Plan de formation
2	Offre réalisée et fréquentation	<ul style="list-style-type: none"> a. Nombre de traversées par ligne ; b. Volumes par type de trafic (passager/ marchandise) ; c. Taux de remplissage.
3	Régularité	Le Délégitaire produit l'indicateur mensuel de mesure de la régularité par navire.
4	Outil naval	<ul style="list-style-type: none"> a. Nombre b. Date d'entrée en flotte c. Description technique du nouveau navire (si nouveau navire) conformément à l'Article 19 et à l'Annexe 3 de la présente convention d. Le nombre de traversées réalisées par chaque navire dans l'année e. Récapitulatifs des opérations de maintenance par navire f. Consommation de carburant par navire et par traversée
5	Maintenance	<ul style="list-style-type: none"> a. Moyens humains et matériels ; b. Travaux réalisés sur les navires en détaillant les travaux de maintenance et les travaux d'arrêt technique c. Rapport de visite annuelle d'inspection de la société de classification

6	RSE	d. Actions et niveau d'engagement du Délégataire en matière de performances éthiques, sociales et environnementales.
---	-----	--

2° Une annexe financière détaillant les éléments suivants pour chaque ligne :

1	Annexe 9	a. Annexe complétée avec les charges et produits réels pour l'année considérée
1	Recettes	b. Détail des recettes issues de la vente de titres aux chargeurs professionnels, par distinction de chaque périmètre (SIEG / hors SIEG) et chaque catégorie de trafic sous-jacent (pour le SIEG : tracté, non tracté, passagers médicaux, et pour le hors SIEG : passagers résidents, non résidents, auto-commerce, autre) c. Détail de la fréquentation selon les mêmes critères d. Autres recettes rattachées (publicité, Services annexes) ; e. Compensation de l'OTC f. Grille tarifaire appliquée au cours de l'année n sur le modèle de l'Annexe 8
2	Charges	a. Explication des écarts entre le prévisionnel et le réalisé, pour chaque poste de charges
3	<u>Le cas échéant, Annexe 9 sur le périmètre des navires propriétés du délégataire et Annexe sur 9 sur le périmètre des navires affrétés</u>	a. Annexe complétée avec les charges et produits réels pour l'année considérée et affectés à chaque type de navire pour contrôler le niveau de bénéfice réalisé par le délégataire b. Description et justification des clefs de répartition retenues pour effectuer cette répartition
4	Autres informations	a. Bilan social ; b. Attestations des commissaires aux comptes
5	Autres comptes	Compte de suivi de la taxe transport

Article 47. Tableaux de bord mensuels

Le Délégataire communique à l'OTC, au plus tard, le 15 du mois suivant, un tableau de bord mensuel dans un format numérique et compatible avec des outils bureautiques courants permettant leur extraction :

- fréquentation mensuelle et son cumul depuis le début de l'exercice contractuel par catégorie de client (marchandises / résidents / non-résidents)
- les recettes mensuelles par catégorie de titre et leur cumul depuis le début de l'exercice contractuel
- le suivi des éléments afférents au combustible : suivi des consommations par traversée (consommation, durée de la traversée,

vitesse moyenne) prix unitaires des combustibles (quotidiens et mensuels).

Article 48. Pénalités

En cas d'irrégularités ou d'inexécution avérées des clauses de la présente convention la CdC et/ou l'OTC appliquent les pénalités visées à l'Annexe 11, sans mise en demeure préalable à l'issue d'un délai de quinze jours à compter de la notification du décompte des pénalités au Délégué qui dispose de ce délai pour faire part de ses observations.

La constatation des faits entraînant les pénalités prévues ci-dessus est effectuée à la diligence de la CdC ou de l'OTC qui utilisent à cet effet leurs propres agents ou les agents d'un prestataire extérieur chargé du contrôle de l'exécution des prestations incombant au Délégué.

Au regard des observations présentées par le Délégué, les pénalités lui sont notifiées par titres de recettes émis par l'OTC ou la CdC à l'issue du délai de quinze jours visé au premier paragraphe.

Ces pénalités ainsi que les réfections pour traversées non réalisées sont payées par le Délégué concerné à travers la diminution du montant de la compensation financière due par l'OTC lors du calcul du solde dans les conditions prévues à l'Article 35.4 de la présente convention et si le solde n'est pas suffisant par paiement direct.

Article 49. Bonus

L'atteinte de tout ou partie de l'objectif fixé dans le cadre de la rencontre à mi contrat visée à l'Article 11.2 donnera lieu à l'application d'un bonus correspondant au produit suivant :

$$B = P \times 100\,000 \text{ €}$$

Avec :

B = montant total du bonus à l'échéance normale du contrat

P = pourcentage d'atteinte de l'objectif, correspondant au ratio de réduction atteint divisé par l'objectif de réduction fixé dans le cadre de la rencontre à mi contrat visée à l'Article 11.2.

PARTIE 5. DISPOSITIONS DE FIN DE CONVENTION

Article 50. Sort des biens à la fin de la Convention

Article 50.1 Sort des biens de retour

Sans objet.

Article 50.2 Sort des Biens de reprise

Le Délégrant, douze (12) mois avant l'expiration de la présente convention, dresse une liste des biens de reprise visés en Annexe 15 de la présente convention qu'il souhaite reprendre.

L'indemnité due par le Délégrant au Délégataire au titre des biens de reprise est fixée à leur Valeur Nette Comptable, minorée, le cas échéant, des subventions correspondantes, des éventuelles dépréciations (perte de valeur) et des dépenses ayant été prises en charge par le Délégrant

Article 50.3 Sort des biens propres au Délégataire

Les biens propres du Délégataire peuvent, sous réserve de l'accord du Délégataire, être rachetés par le Délégrant ou un nouveau Délégataire dès lors que ce rachat présente un intérêt pour la poursuite de l'exploitation du Service.

Le prix est fixé par accord entre les Parties. À défaut, le Délégataire en conserve la propriété.

Article 51. 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.

Article 52. Résiliation pour motif d'intérêt général.

La CdC peut résilier, conformément et dans les conditions de la jurisprudence administrative, de façon unilatérale, la Convention pour un motif d'intérêt général.

Cette résiliation devra être précédée d'un préavis motivé d'un mois notifié au Délégataire par tout moyen permettant d'en donner une date certaine.

L'indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général correspond au manque à gagner subi par le Délégataire : il est égal à 50% de la valeur actuelle nette des résultats net après contribution prévisionnels figurant en Annexe 9 de la Convention sur une durée maximale de 36 mois entre la date de résiliation et l'échéance normale de la convention, actualisés à partir du taux d'indexation déterminé par l'Article 35.3.

Cette indemnité est versée dans un délai de quarante-cinq jours à compter de la prise d'effet de la résiliation.

Article 53. Résiliation pour faute du Délégataire

Les motifs justifiant la résiliation de la Convention pour faute du Délégataire sont notamment :

- manquements graves ou répétés à la présente convention
- manquements graves ou répétés à la sécurité
- infractions à la réglementation en vigueur applicable au secteur des transports
- fraude ou malversation
- cession totale ou partielle de la Convention sans autorisation expresse et préalable de la CdC et de l'OTC.

Sauf dans le cas où le manquement est irrémédiable, la résiliation est précédée d'une mise en demeure qui indique la nature du manquement constaté et prévoit un délai raisonnable pour y remédier qui ne peut être inférieur à quinze (15) jours.

Le Délégataire dispose en tout état de cause d'un délai de quinze (15) jours à compter de la notification de la mesure envisagée pour formuler ses observations.

La résiliation prend effet à compter du jour de la notification de la résiliation au Délégataire défaillant par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

La résiliation pour faute du Délégué ne donne lieu au versement par l'OTC ou la CdC d'aucune indemnité au Délégué défaillant.

Article 54. Résiliation pour force majeure

Lorsque l'empêchement d'exécuter la Convention en raison d'un fait de force majeure est définitif ou que son économie est définitivement bouleversée en raison d'un fait de force majeure, la Convention peut être résiliée.

De la même manière, dans le cas où des circonstances d'imprévision devaient se prolonger et ne plus présenter de caractère temporaire, ou dans le cas où les Parties ne parviendraient pas à s'accorder sur une indemnité d'imprévision permettant de poursuivre l'exécution de la Convention dans des conditions normales d'exploitation, le Délégué peut solliciter la résiliation pour force majeure.

Il en est de même dans le cas où les Parties ne s'entendraient pas sur les conditions de rétablissement de l'économie initiale ou de maintien de l'équilibre économique de la Convention dans les autres hypothèses prévues à l'Article 11.1 ou à l'Article 11.3

Article 55. Liquidation ou redressement judiciaire du Délégué

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.

Article 56. Modalités de cession de la Convention par le Délégué

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 Délégant et pourra entraîner la résiliation pour faute de la Convention par le Délégant.

Le Délégataire 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.

Article 57. Modification de l'actionnariat du Délégataire

Si la composition de l'actionnariat du Délégataire 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 Délégataire 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 Délégataire excédant un seuil de 10% donne lieu à une information préalable de la CdC et de l'OTC.

Article 58. Notification de la Convention

Pour l'exécution de la Convention et de tout ce qui s'y attache, les Parties font élection de domicile aux adresses mentionnées ci-après.

Pour le Délégant : [*]

Pour le Délégataire : [*]

Toute notification au titre de la présente Convention doit être faite par écrit et peut être valablement envoyée soit par lettre recommandée avec demande avis de réception à ces adresses, soit par télécopie aux numéros indiqués ci-après. La notification est réputée être effectuée à la date de réception de la lettre recommandée avec demande avis de réception.

Projet de Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre le port de PORTIVECHJU et le port de Marseille

Fait à Ajaccio, le

Pour le Conseil exécutif de Corse
Le Président

Pour l'Office des Transports de la Corse
La Présidente

Pour le Délégué

LISTE DES ANNEXES

1. Annexe technique des Services
2. Programme des Services
3. Tableau récapitulatif de l'outil naval
4. Rapport de sécurité
5. Description des Services à bord
6. Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles
7. Plan des actions au titre de la RSE
8. Grille tarifaire
9. Compte d'exploitation prévisionnel
10. Détail des volumes contractuels de combustibles consommés par mois
11. Pénalités
12. Prestations confiées aux tiers
13. Données sur le personnel
14. Contrats d'affrètement
15. Inventaire des biens

**PROJET DE CONVENTION DE DELEGATION
DE SERVICE PUBLIC
RELATIVE A L'EXPLOITATION
DU TRANSPORT MARITIME
DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS
AU TITRE DE LA CONTINUITE TERRITORIALE
ENTRE LE PORT DE PRUPRIA ET LE PORT
DE MARSEILLE**

CONVENTION

Entre les soussignés :

La Collectivité de Corse dont le siège est Hôtel de Région, 22 Cours Grandval à Ajaccio (20187), représentée par le Président du Conseil exécutif de Corse, M. Gilles SIMEONI, autorisé par délibération n° 22/ AC de l'Assemblée de Corse du 20 décembre 2022,

ci-après dénommée « la CdC »,

Et

L'Office des Transports de la Corse, domicilié 19, avenue Georges Pompidou, BP 501 à Ajaccio Cedex (20186), représenté par sa Présidente, Mme Flora MATTEI, ci-après dénommé « l'OTC »,

d'une part,

Et

CORSICA LINEA, Société par Actions Simplifiée au capital de 3.000.000 €, ayant son siège social 4, boulevard Roi Jérôme, 20000 Ajaccio, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés d'Ajaccio sous le n° B 815243852, numéro d'identification de la TVA FR 49 815 243 852, représentée par son Directeur général, M. Pierre-Antoine Villanova, ci-après dénommé « le Déléataire »

d'autre part,

ensemble « les Parties ».

Il a été convenu ce qui suit :

SOMMAIRE

PREAMBULE	5
Article 1. Définitions	7
Article 2. Objet	7
Article 3. Durée	7
Article 4. Documents contractuels	8
Article 5. Identification des parties	8
Article 5.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse	8
Article 5.2 Identification et représentation du Délégué	8
Article 6. Missions du Délégué	9
Article 7. Droits et obligations du Délégué	9
Article 8. Réglementation générale	10
Article 9. Gestion du personnel	11
Article 9.1 Réglementation applicable	11
Article 9.2 Droit social	11
Article 9.3 Recours à un personnel qualifié	11
Article 10. Concertation et coordination entre les Parties	11
Article 10.1 Comité de suivi environnemental, économique et juridique	11
Article 10.2 Comité de suivi technique	12
Article 11. Clause de rencontre	13
Article 11.1 Réexamen des conditions d'exécution de la Convention	13
Article 11.2 Rencontres planifiées d'évaluation	14
Article 12. Relations avec les autorités portuaires	15
Article 13. Recours aux prestataires externes	15
Article 14. Responsabilités	16
Article 14.1 Principe	16
Article 14.2 Limitation de responsabilité	17
Article 15. Assurances	18
Article 16. Règlement des litiges	18
Article 17. Consistance de l'offre	20
Article 18. Rotations supplémentaires	20
Article 19. Définition de l'outil naval	20
Article 20. Gestion de l'outil naval	21
Article 21. Sécurité et sûreté des navires	21
Article 22. Accessibilité	22
Article 23. Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)	22
Article 24. Protection des cétacés	23
Article 25. Continuité du Service	23
Article 25.1 Principe	23
Article 25.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégué	23
Article 25.3 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service	23
Article 26. Information des usagers	24
Article 26.1 Principe	24
Article 26.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique	24

Article 27. Politique commerciale	24
Article 28. Base de données et fichier clients.....	24
Article 28.1 Base de données sur les horaires et les caractéristiques du Service	24
Article 28.2 Fichier clients	25
Article 29. Concession des résultats	25
Article 29.1 Principe	25
Article 29.2 Droits de la CdC.....	26
Article 30. Principes généraux	27
Article 31. Comptes d'exploitation prévisionnels.....	29
Article 32. Recettes perçues directement par le Délégué	29
Article 33. Grille tarifaire	30
Article 33.1 Principes généraux	30
Article 33.2 Les tarifs fret	30
Article 33.3 Tarifs passagers	31
Article 34. Charges d'exploitation et de maintenance hors combustible et charges d'investissement	32
Article 34.1 Charges d'exploitation et de maintenance.....	32
Article 34.2 Investissements nécessaires à l'exécution des obligations de service public	32
Article 35. Compensation financière d'exploitation et d'investissement versée par l'OTC	33
Article 35.1 Calcul de la compensation.....	33
Article 35.2 Réfaction pour traversées non réalisées	33
Article 35.3 Modalités d'indexation	34
Article 35.4 Modalités de facturation et de versement.....	34
Article 36. Charges liées au combustible et mécanisme de couverture	35
Article 36.1 Charges de combustible	35
Article 36.2 Mécanisme de couverture des coûts du combustible	35
Article 37. Compensation financière pour les charges de carburant.....	35
Article 37.1 Calcul de la compensation maximale	36
Article 37.2 Réfaction pour traversées non réalisées	36
Article 38. Compensation maximale pour les Rotations supplémentaires	37
Article 39. Bénéfice raisonnable	37
Article 40. Contrôle de la surcompensation.....	37
Article 41. Compte de tiers	38
Article 42. Impôts et taxes	38
Article 43. Non assujettissement à la TVA	38
Article 44. Régime des biens	39
Article 45. Information de l'OTC	40
Article 45.1 Principes	40
Article 45.2 Contrôle des documents	40
Article 45.3 Contrôle des données financières	41
Article 45.4 Taxe transport.....	41
Article 46. Rapport du Délégué	41
Article 47. Tableaux de bord mensuels	44
Article 48. Pénalités.....	44
Article 49. Bonus	45

Article 50. Sort des biens à la fin de la Convention	46
Article 50.1 Sort des biens de retour.....	46
Article 50.2 Sort des Biens de reprise.....	46
Article 50.3 Sort des biens propres au Déléгатaire	46
Article 51. Sort particulier des navires	46
Article 52. Résiliation pour motif d'intérêt général.....	47
Article 53. Résiliation pour faute du Déléгатaire	47
Article 54. Résiliation pour force majeure.....	48
Article 55. Liquidation ou redressement judiciaire du Déléгатaire.....	48
Article 56. Modalités de cession de la Convention par le Déléгатaire	48
Article 57. Modification de l'actionnariat du Déléгатaire	49
Article 58. Notification de la Convention.....	49

PROJET

PREAMBULE

La Collectivité de Corse est l'autorité organisatrice de transport public maritime entre la Corse et le continent. Elle définit, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité, les modalités d'organisation des transports maritimes entre l'île et le continent, en particulier en matière de dessertes et de tarifs.

La Collectivité de Corse, lorsqu'il existe un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, peut conclure un contrat de délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime entre la Corse et le continent.

Dans ce cadre, la Collectivité de Corse avait conclu pour une durée de 22 mois cinq conventions de délégations de service public ayant pour objet l'exploitation des dessertes maritimes de transport de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et les ports de Corse qui sont arrivées à échéance le 31 décembre 2022.

Afin d'organiser la desserte maritime à compter du 1^{er} janvier 2023, l'Office des Transports de la Corse a diligenté un test de marché entre décembre 2021 et mars 2022 afin de déterminer si un besoin de service public persisterait après 2022.

Cette démarche a conduit la Collectivité de Corse à constater l'existence d'un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, et à décider par délibération n° 22/050 AC du 28 avril 2022 du lancement d'une procédure de mise en concurrence pour la passation de concessions alloties entre les cinq ports corses et le port de Marseille, pour une durée de 7 ans, afin de garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent français, du 1^{er} janvier 2023 jusqu'au 31 décembre 2029.

A l'issue de procédure de mise en concurrence, a été retenu(e) en qualité de délégataire de service public en charge de l'exploitation de la ligne Marseille – PRUPRIA suivant délibération n°AC en date du

C'est l'objet de la présente convention (la **Convention**).

PARTIE 1. DISPOSITIONS GENERALES

Article 1. Définitions

- Annexe :** Désigne une annexe de la Convention
- Article :** Désigne tout article de la Convention
- Convention :** Désigne la présente convention y compris ses Annexes, ainsi que les avenants qui viendront le cas échéant les modifier
- Déléataire :** Désigne les sociétés [*]
- Service ou SIEG :** Exécution des obligations de service public relatives au transport de marchandises sous la forme de fret inerte et de fret tracté, et au transport de passagers voyageant pour des raisons médicales, ou en tant que convoyeurs de fret tracté, au titre de la continuité territoriale entre le port de PRUPRIA et le port de Marseille
- Le Service inclut également le transport de passagers résidents Corse dans les conditions visées à l'Annexe 1 de la présente convention.
- Service Commercial ou Hors SIEG :** Exécution par le Déléataire de tout service de transport de marchandises ou de passagers qui ne relève pas du Service

Article 2. Objet

La Convention confie au Déléataire l'exécution des obligations de service public relatives au transport de marchandises sous la forme de fret inerte et de fret tracté, et au transport de passagers voyageant pour des raisons médicales, ou en tant que convoyeurs de fret tracté, au titre de la continuité territoriale entre le port de PRUPRIA et le port de Marseille (le **Service**).

Le Service inclut également le transport de passagers résidents Corse dans les conditions visées à l'Annexe 1 de la présente convention.

La Convention régit les conditions d'exploitation du Service, ainsi que les rapports entre les Parties.

Elle est conclue en conformité avec les exigences applicables en matière d'aides d'Etat relatives aux compensations d'obligations de service public et notamment la décision de la Commission européenne du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE aux aides d'Etat sous forme de compensation de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion d'un Service d'intérêt économique général (JOUE, L7, 11 janvier 2012, p.3-10).

Article 3. Durée

La Convention entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023 et expire le 31 décembre 2029.

Les Parties conviennent d'ores et déjà d'une prolongation possible de la Convention, pour une durée de (12) mois maximum notamment en l'absence d'attribution d'un nouveau contrat de concession à l'échéance de la présente convention.

Les conditions d'exécution, notamment financières, seront identiques à celles de la Convention sur la période considérée.

La mise en œuvre de cette faculté donnera lieu à une notification, laquelle doit intervenir au plus tard trois mois avant le terme de la Convention.

La prolongation sera à l'initiative exclusive de la Collectivité et ne pourra être refusée par le Délégué.

Article 4. Documents contractuels

Les documents contractuels liant les parties sont constitués de la Convention et de ses annexes.

Les stipulations de la Convention prévalent sur les stipulations d'une annexe en cas de contradiction.

Article 5. Identification des parties

Article 5.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse

La Collectivité de Corse (CdC) est l'autorité contractante de la Convention et dispose des pouvoirs de contrôle, de direction, de modification, de sanction et de résiliation de la convention.

L'Office des Transports de la Corse (OTC) est également l'autorité contractante. Il contrôle l'exécution de la Convention et est habilité par la CdC, à prononcer les sanctions prévues par la présente convention à l'encontre du Délégué. Il verse au Délégué la compensation financière prévue aux Articles 35 et 36 de la Convention.

Article 5.2 Identification et représentation du Délégué

Le Délégué communique à l'OTC dans les quinze jours de la notification de la Convention les coordonnées du ou (des) représentant(s) et d'un ou (des) suppléant(s) qui seront les interlocuteurs référents auprès de la CdC et de l'OTC.

Ce(s) représentant(s), ou son ou (ses) suppléant(s), doi(ven)t être présent(s) lors de toutes les réunions et comités prévus par la Convention.

En cas de changement de représentant, le Délégataire en informe sans délai l'OTC.

Article 6. Missions du Délégataire

Au titre de la Convention, le Délégataire a la charge d'assurer le Service, conformément aux exigences de continuité, régularité, fréquence, horaires, qualité et prix prévus dans la Convention.

A ce titre, le Délégataire s'engage, pour ce qui le concerne, à :

- 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 (ou des moyens équivalents en cas d'entrée en ligne d'un nouveau navire ou en cas d'indisponibilité prolongée d'un navire nécessitant son remplacement, conformément aux stipulations de l'Article 20 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.

Article 7. Droits et obligations du Délégant

En application de l'article L. 5431-4 du Code des Transports et de l'article L. 4424-18 du Code Général des Collectivités Territoriales, la CdC est l'autorité organisatrice du transport maritime entre l'île et toute destination de la France continentale.

Elle dispose des prérogatives suivantes, à savoir qu'elle :

- Définit la politique générale de transport public maritime incluant la consistance générale du Service et la tarification ;
- Arrête les modifications éventuelles du Service ;
- Contrôle ou fait procéder à des contrôles de la conformité, de la bonne exécution et de la qualité du Service confié au Délégué ;
- Donne son approbation sur les conditions d'exécution du Service et les modalités d'évolution proposées par le Délégué.

L'OTC bénéficie également de la prérogative de contrôle visée au troisième alinéa ci-dessus.

En outre, il verse au Délégué une compensation financière destinée à compenser les obligations de service public qui lui sont imposées.

Il contrôle conformément aux articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention que le montant de la compensation versée au Délégué au titre de la présente convention n'entraîne aucune surcompensation.

Il ordonne le reversement de toute surcompensation majorée d'intérêts de retard tel que prévu aux articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention.

Article 8. Réglementation générale

Le Délégué respecte l'ensemble des obligations européennes, législatives ou réglementaires.

Ces obligations ressortent notamment des réglementations relatives :

- aux transports, issues notamment du droit de l'Union Européenne et du Code des transports ;
- à l'exploitation des navires, issue notamment de la Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL), de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), de l'autorité du pavillon et des autorités nationales ou locales où les navires seront amenés à opérer dans le cadre de la DSP ;
- à l'environnement, issue notamment des articles L. 218-2 et suivants du Code de l'environnement

Tout manquement au respect de la réglementation en vigueur pouvant compromettre l'exécution de la Convention peut donner lieu à l'application de pénalités à l'encontre du Délégué défaillant et, en cas de manquements graves ou répétés, à une résiliation de la présente convention aux torts exclusifs de ce dernier, sans aucune indemnité, dans les conditions prévues à l'Article 483 de la Convention.

Article 9. Gestion du personnel

Article 9.1 Réglementation applicable

Toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État français. Elles sont fixées aux articles L. 5561-1 à 5567-4 du Code des transports.

Toutefois, pour les navires de transport de marchandises jaugeant plus de 650 tonnes brutes et pratiquant le cabotage avec les îles, lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (Etat du pavillon).

Article 9.2 Droit social

Le Délégué veille au respect de l'ensemble des règles de droit social applicables afin de garantir au mieux l'exécution du Service objet de la présente convention. A ce titre, il est responsable de l'application des règles relatives à l'hygiène et la sécurité du travail concernant son personnel.

Article 9.3 Recours à un personnel qualifié

Le Délégué affecte à l'exécution du Service du personnel qualifié et approprié aux besoins définis par la présente convention et à leurs évolutions. Le personnel dispose des titres, certificats et qualifications exigés par la réglementation applicable.

Article 10. Concertation et coordination entre les Parties

Article 10.1 Comité de suivi environnemental, économique et juridique

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.

A la demande de la CdC ou de l'OTC, il peut être réuni en tant que de besoin.

Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;
- d'un représentant de chacun des exploitants concernés ;
- des référents mentionnés à l'Article 5.2, d'un responsable financier du Délégué et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégué.

Ce comité a pour objet d'examiner les tableaux de bord mensuels qui doivent être produits par le Délégué. 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.

La convocation est transmise au Délégué quinze jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable sept jours avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'Annexe 11 de la Convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la CdC et au Délégué dans un délai d'une semaine à compter de la réunion. La CdC et le Délégué peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de cinq jours francs à compter de sa réception. L'absence d'observation dans ce délai vaut approbation.

Article 10.2 Comité de suivi technique

Un comité de suivi technique se réunit toutes les semaines afin de suivre l'exécution du Service et les adaptations qui pourraient apparaître nécessaires. Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;
- d'un représentant de chacun des exploitants concernés ;
- du représentant du gestionnaire des infrastructures portuaires ;
- d'un représentant de la profession des transporteurs de marchandises ;
- des référents mentionnés à l'Article 5.2, d'un responsable technique du Délégué et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégué.

Ce comité a pour objet d'examiner tous les documents transmis par le Délégué 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.

La convocation est transmise au Délégué deux jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'Annexe 11 de la Convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la CdC et au Délégué dans un délai de trois jours à compter de la réunion. La CdC et le Délégué peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de deux jours

francs à compter de sa réception. L'absence d'observation dans ce délai vaut approbation.

Article 11. Clause de rencontre

Article 11.1 Réexamen des conditions d'exécution de la Convention

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.

La force majeure est définie, conformément à la jurisprudence administrative, comme un événement extérieur aux Parties, imprévisible et irrésistible.

L'imprévision désigne au sens de la jurisprudence administrative française et de l'article L.6 du Code de la commande publique un événement présentant cumulativement les conditions suivantes :

- Indépendant de la volonté des Parties ;
- Imprévisible lors de la conclusion de Convention ou dont les effets ne pouvaient être raisonnablement prévus lors de la signature de la Convention ; et
- Entraînant un bouleversement temporaire de l'économie générale de la convention.

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 Déléataire puisse s'y opposer, d'un mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburant à l'échéance du contrat de couverture carburant conclu par le Déléataire 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.

Article 11.2 Rencontres planifiées d'évaluation

Le Délégrant et le Déléataire 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 Déléataire 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 Délégué 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.

L'OTC adresse une convocation au Délégué au moins sept jours à l'avance en y joignant les documents nécessaires à la tenue de ladite réunion. Le Délégué est tenu de se conformer à cette convocation sous peine de pénalité prévue à l'Annexe 11 de la présente convention.

Article 11.3 Rencontres spécifiques

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.

Article 11.4. Autres cas de rencontre

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 Délégant, 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.

Article 12. Relations avec les autorités portuaires

Le Délégué fait son affaire des demandes et autorisations nécessaires à l'accès aux ports et à l'utilisation des installations portuaires, dans le respect de la réglementation en vigueur, y compris pour les opérations de manutention à bord des navires.

Article 13. Recours aux prestataires externes

Il est précisé que cette disposition ne s'applique pas aux prestataires extérieurs qui sont les fournisseurs du Délégué et qui ne sont en conséquence pas chargés d'assumer directement tout ou partie des obligations de service public prévues par la présente convention.

Il peut être recouru à des prestataires extérieurs :

- soit de manière permanente et obligatoire, comme le recours aux entreprises de manutention portuaire ;
- soit de manière occasionnelle, tel que le recours à un navire affrété notamment en cas d'indisponibilité prolongée d'un navire décrit au tableau récapitulatif de l'outil naval.

Le recours à un prestataire extérieur répondant à un ou plusieurs des cas d'exclusion prévus par les articles L.3123-1, L 3123-2, L 3123-3, L 3123-4 et L3123-5 du Code de la commande publique est interdit.

Le Délégué transmet l'Annexe 12 de la présente convention à l'OTC précisant :

- l'identité du tiers ;
- l'identification précise des prestations qui lui sont confiées ;
- le montant total des prestations concernées ;
- une attestation qu'il n'entre dans aucun des cas d'exclusion prévus par le Code de la commande publique.

L'absence de réponse de l'OTC dans un délai de quinze (15) jours à compter de la réception de la demande comprenant la totalité des pièces susvisées vaut acceptation.

En cas de prestations confiées à un prestataire extérieur, le Délégataire demeure personnellement responsable de l'exécution de toutes les obligations résultant de la Convention.

Le recours à des prestataires extérieurs ne peut être total.

Article 14. Responsabilités

Article 14.1 Principe

Le Délégataire est responsable des dommages qui, du fait ou à l'occasion de l'exécution de la présente convention pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à la CdC ou l'OTC.

Le Délégataire assume notamment les risques encourus à l'égard des usagers et répond des dommages résultant du non-respect des obligations mises à sa charge au titre de la présente convention, de ses fautes, négligences, imprudences ou de celles des personnes dont il répond tels que ses préposés et des tiers à qui il a confié une partie de l'exécution de la présente convention, ou des biens qu'il a sous sa garde dans les conditions prévues par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux relations avec le réclamant, c'est-à-dire la personne réclamant le paiement d'une indemnité en raison d'un dommage.

Le Délégataire n'est admis à s'exonérer des responsabilités qu'il encourt en application du présent article qu'autant qu'il apporte la preuve que les dommages résultent :

- d'un cas de force majeure telle que définie à l'Article 11.1 de la présente convention ;
- du fait de la victime ;
- tout autre cas d'exonération de responsabilité expressément prévu par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux rapports avec le réclamant.

Article 14.2 Limitation de responsabilité

Le Délégataire peut limiter sa responsabilité si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'exploitation du navire.

Il peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou réduire les dommages mentionnés au premier alinéa ou pour les dommages causés par ces mesures.

Le Délégataire constitue le fonds de limitation de responsabilité unique prévue par l'article L. 5121-6 du Code des transports.

Ce régime de limitation de responsabilité est régi par la convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, qui définit le champ et le montant de la limitation de responsabilité telle que modifiée par le protocole de Londres du 2 mai 1996, ou tout autre dispositif qui viendrait l'amender, ainsi que par le Code des transports.

Cet article ne fait pas obstacle à l'application des limitations de responsabilité du transporteur maritime prévues par les conventions internationales, la réglementation européenne et le droit français en matière de transport de passagers et de marchandises.

Le Délégué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission ou qu'il a été commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

- aux créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage, ou de contribution en avarie commune ;
- aux créances du capitaine et des autres membres de l'équipage nées de l'embarquement ;
- aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail ;
- aux créances de l'autorité délégante, qui aurait, en lieu et place du propriétaire du navire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord.

Article 15. Assurances

Le Délégué dispose et justifie pour chaque navire d'un certificat d'assurance ou toute autre garantie financière, avec ou sans franchise, couvrant les créances maritimes soumises à limitation au titre de la convention de Londres du 19 novembre 1976 modifiée susvisée.

Le montant de l'assurance, pour chaque navire et par événement, n'est pas inférieur au montant maximal applicable pour la limitation de responsabilité conformément à cette convention.

Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité se trouve à bord du navire.

Les polices conclues par le Délégué comportent une renonciation à tout recours contre la CdC prise en sa qualité d'autorité organisatrice des transports maritimes et non d'autorité gestionnaire des infrastructures portuaires utilisées par le Délégué. Le Délégué renonce de son côté à tout recours au titre de la franchise éventuelle en cas de sinistre.

Le Déléataire communique à l'OTC la copie des polices d'assurance souscrites au titre de la présente convention un mois après sa notification, ainsi que lors de leur éventuel renouvellement.

Le Déléataire justifie, sur demande écrite de l'OTC, dans un délai de cinq jours francs à compter de cette demande, du paiement régulier des primes afférentes aux polices souscrites et/ou du détail des garanties souscrites sous peine de pénalités.

Article 16. Règlement des litiges

Sauf stipulation contraire de la présente convention, les Parties s'obligent à tenter une médiation au sens des articles L.213-1 et suivants du Code de justice administrative avant toute action contentieuse, en désignant d'un commun accord un tiers médiateur ayant pour mission d'aboutir à une solution amiable. La charge financière de cette mission est partagée à parité entre les Parties.

La Partie la plus diligente propose à l'autre Partie, par lettre recommandée avec avis de réception, le nom du tiers et le contenu de sa mission. L'autre Partie dispose de quinze jours, à compter de la réception de la demande, pour formuler son accord ou son refus, le silence gardé valant refus. Faute à l'expiration de ce délai pour les Parties de s'entendre ou de convenir d'en saisir ensemble le président du Tribunal Administratif de Bastia en application du deuxième alinéa de l'article L.213-5 du Code de justice administrative, les Parties sont réputées renoncer à la tentative de médiation.

Cette obligation de tentative de médiation préalable ne saurait toutefois interdire à l'une ou l'autre des Parties d'introduire préalablement ou parallèlement un recours contentieux à titre conservatoire, en référé en cas d'urgence ou dans l'hypothèse de l'arrivée prochaine du terme d'un délai de recours, de prescription ou de forclusion non interrompu ou suspendu par l'effet de ladite tentative de médiation en vertu d'une disposition législative ou réglementaire.

L'avis rendu par le médiateur ne lie pas les Parties.

Tous les litiges qui subsisteraient après cette tentative de résolution amiable relèvent de la compétence du Tribunal Administratif de Bastia.

PARTIE 2. EXPLOITATION DES SERVICES

Article 17. Consistance de l'offre

Le Délégataire exécute le Service en respectant les horaires, fréquences et capacités définies à l'Annexe 1 de la présente convention.

Le Service est effectué sans escale intermédiaire entre le port de départ et celui d'arrivée, à l'exception des périodes au cours desquelles le Service peut être perturbé par des conflits, des arrêts techniques programmés ou des problèmes techniques imprévus, et sous réserve d'accord entre les Parties

Concernant le transport de marchandises et pour chaque traversée, le Délégataire ne devra pas laisser de remorques à quai, sauf demande du transporteur ou saturation exceptionnelle des capacités du navire, afin de s'assurer qu'il est satisfait à la demande des usagers professionnels et pour garantir la continuité territoriale.

Afin d'optimiser l'organisation du trafic, la Collectivité se réserve la possibilité, de reprogrammer des rotations, dans le respect du nombre total de rotations annuelles figurant à l'Annexe 1. Ces reprogrammations interviendront dans le cadre de la tenue du comité technique visé à l'Article 10.2 de la présente convention.

Article 18. Rotations supplémentaires

Sans objet.

Article 19. Définition de l'outil naval

Le Délégataire s'engage à respecter l'ensemble des règlements nationaux et internationaux relatifs à l'exploitation du navire.

Les navires affectés au Service remplissent les conditions de qualité de Service, de normes de sécurité et environnementales définies par la réglementation, la présente convention, notamment ses Annexes 3 et 5.

Les navires sont soit la propriété du Délégataire, soit affrétés. Ils ne constituent ni des biens de retour, ni des biens de reprise.

En outre, la propriété de chacun des navires visés à l'Annexe 3 peut varier pendant toute la durée de la Convention.

Préalablement à un changement de propriétaire, le Délégataire devra obligatoirement notifier au Délégant 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 Délégué 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).

Article 20. Gestion de l'outil naval

Le Délégué assure seul l'exploitation de l'ensemble de sa flotte dans ses composantes nautique, technique et de personnels. Il est chargé de l'armement, du maintien de la classification et de la certification, de l'entretien, de la maintenance, de l'exploitation (nautique et technique) et de l'assurance des navires sur toute la durée de la convention.

Le Délégué pourra formuler, à tout moment, une demande au Délégué aux fins d'opérer une substitution de navire par un autre navire mis à disposition par le Délégué, et visé dans l'Annexe 3, pour l'exécution de la présente convention. La demande présentera alors le détail des modifications opérées et les coûts générés par cette substitution, étant précisé que le navire proposé devra répondre aux caractéristiques minimales figurant à l'Annexe 1.

Si la substitution proposée par le Délégué ayant reçu l'accord préalable du Délégué entraîne une augmentation des charges initialement déterminées dans le Compte d'exploitation Prévisionnel, le Délégué en supportera exclusivement la charge. Le silence gardé par le Délégué sur la demande de substitution pendant plus de 15 jours à compter de la réception de la demande formulée par le Délégué vaut refus.

Si la substitution proposée par le Délégué entraîne une baisse des charges initialement déterminées dans le Compte d'exploitation Prévisionnel, les Parties opéreront les ajustements financiers rendus nécessaires à l'issue de la remise du rapport annuel visé par l'Article 45 de la convention.

Article 21. Sécurité et sûreté des navires

Le Délégué maintient le navire et ses équipements en conformité avec les règles générales d'entretien et d'exploitation destinées à assurer la sécurité et la sûreté à

bord des navires, l'habitabilité de ces derniers ainsi que la prévention des risques professionnels maritimes et la prévention de la pollution par les navires.

Les navires doivent disposer de toutes les autorisations, titres et certificats imposés par la réglementation applicable.

Le Délégataire met et conserve chaque navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et fait toute diligence pour assurer la sécurité des cargaisons et des passagers.

Le Délégataire, en vertu de son rôle d'armateur met en œuvre tous les moyens possibles et nécessaires pour faire face à tout incident ou accident impliquant ses équipements, biens, personnels ou sous-traitants dont il aurait la charge ou dont il aurait la garde afin de minimiser aux maximum les dommages qui pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à l'environnement, à la CdC ou à l'OTC.

Le rapport de sécurité est exposé à l'Annexe 4 de la présente convention.

Article 22. Accessibilité

Les navires affectés à l'exécution de la présente convention, ainsi que les services réalisés par le Délégataire doivent respecter les normes d'accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite fixées par l'arrêté du 23 novembre 1987 (NOR: MERR8700184A) modifié par l'arrêté du 4 novembre 2011 relatif à la sécurité des navires (division 190).

Les conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite sont décrites à l'Annexe 5 de la présente convention.

Article 23. Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)

Le Délégataire met en œuvre un plan d'actions au titre de la RSE portant notamment sur la valorisation du capital humain et la préservation de l'environnement. Le plan d'actions est détaillé en Annexe 7 de la présente convention.

En particulier, le Délégataire optimise les consommations des navires exploités et donc les rejets de CO₂, SO_x, NO_x et particules sur la base d'actions environnementales figurant à l'Annexe 7 de la présente convention.

Par ailleurs, le Délégataire doit dans le cadre de l'exécution de la présente convention présenter trois projets d'expérimentation visant à réduire à l'impact environnemental de la desserte maritime. Les modalités de présentation de ces expérimentations seront fixées dans le cadre de la concertation entre les parties prévues à l'Article 10.2. La non présentation d'un projet d'expérimentation par le délégataire donnera lieu à l'application d'une pénalité dans les conditions prévues à l'Article 48

Article 24. Protection des cétacés

Le Délégataire met en œuvre le dispositif de protection des cétacés figurant à l'Annexe 7 de la présente convention en recourant tant à des moyens matériels et équipements (acoustique,...) qu'à des moyens humains (observateur embarqué, formation,...).

Article 25. Continuité du Service

Article 25.1 Principe

Le Délégataire met en œuvre l'ensemble des moyens à sa disposition pour assurer la continuité du Service, sans porter atteinte aux droits du personnel garantis par la réglementation applicable, afin de limiter les conséquences de la perturbation du Service sur les usagers.

Article 25.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégataire

Toute cessation concertée du travail par le personnel du Délégataire est précédée d'un préavis adressé par une organisation syndicale représentative au Délégataire concerné : ce dernier transmet sans délai ce préavis à l'OTC.

Comme prévu par la législation en vigueur, le préavis mentionne le champ géographique et l'heure du début, ainsi que la durée limitée ou non, de la grève envisagée.

Le Délégataire concerné justifie par tout moyen (notamment attestation sur l'honneur) de l'absence de transmission par les organisations syndicales du préavis visé au paragraphe précédent.

Article 25.3 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service

Le Délégataire informe l'OTC de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service.

Le Délégataire informe l'OTC de cette perturbation dans un délai de douze heures à compter de la connaissance de la perturbation par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

Après chaque perturbation, le Délégataire lui communique sous huit (8) jours un bilan détaillé des mesures mises en œuvre pour pallier l'impact de ces perturbations sur l'exécution de la présente convention.

Dans le cadre du rapport annuel prévu à l'Article 46 de la présente convention, le Délégataire établit un récapitulatif des perturbations et indique précisément les incidences financières des mesures qu'il a mises en œuvre.

Article 26. Information des usagers

Article 26.1 Principe

Il appartient au Déléguataire d'assurer la conception, la mise à jour, la production et la diffusion des supports d'information destinés aux usagers professionnels et particuliers du service public, et ce à compter du 1er janvier 2023. A cet égard, il est rappelé que les particuliers auxquels le Service est destiné sont des passagers résidents en Corse voyageant pour des raisons médicales, et qu'une attention particulière doit être accordée à leur information.

Article 26.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique

Le Déléguataire met à disposition, auprès des usagers du service public à compter du 1er janvier 2023, une permanence téléphonique fonctionnant au moins du lundi au samedi de 09h00 à 18h00.

L'accès à ce service doit se faire par un numéro non surtaxé (numéro local ou Numéro Vert).

Cette permanence a pour objet de répondre aux questions des clients relatives à la desserte, les horaires, les tarifs, ainsi que les conditions de circulation en situations normale et perturbée et les modifications éventuelles du Service.

Ce numéro de téléphone figure sur les supports d'information susvisés.

Article 27. Politique commerciale

Le Déléguataire met en œuvre des actions commerciales ayant pour objet de rendre attractif le Service pour les usagers et de limiter son coût.

Article 28. Base de données et fichier clients

Article 28.1 Base de données sur les horaires et les caractéristiques du Service

Les données horaires, les tarifs du Déléguataire ainsi que toute autre information offerte au public sont de nature publique au regard des dispositions de l'article L. 321-1 du Code des relations entre le public et l'administration. Le Déléguataire garantit une liberté d'accès et d'utilisation de ces données.

Dans ce cadre et conformément à l'article 1^{er} de loi n°2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique, le Déléguataire remet à l'OTC dans les trente jours suivant sa demande, sous peine de pénalités dans les conditions de l'Article 47 de la présente convention, une copie des ressources numérisées et des données associées dans un standard ouvert et librement réutilisable.

Cette transmission ne donne lieu à aucune redevance.

Ces informations peuvent être utilisées par l'OTC, la CdC ou tout prestataire externe que l'un d'eux aura désigné à des fins d'accomplissement des missions de service public.

Article 28.2 Fichier clients

Le Déléataire constitue un fichier des clients du service de transport maritime de marchandises.

Pendant toute la durée de la convention, le Déléataire utilise et procède à la mise à jour de la base de données constituée desdites données. Le Déléataire devra respecter, lorsqu'il est responsable de traitement, les dispositions européennes, législatives et réglementaires relatives aux libertés individuelles et à la protection de la vie privée, notamment eu égard au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

Sous réserve pour l'OTC de respecter la confidentialité du fichier, l'OTC pourra demander au Déléataire de lui transmettre les éléments de ce fichier auxquels il peut prétendre, sans porter atteinte aux principes garantissant les libertés individuelles.

Dans ce cas, le fichier client sera transmis à l'OTC sur simple demande de ce dernier dans le délai imparti sous peine de pénalités dans les conditions de l'Article 48 de la présente convention.

Article 29. Concession des résultats

Article 29.1 Principe

Sous réserve des droits des tiers, le Déléataire concède, à titre non exclusif, à la CdC, au moins huit mois avant la date d'échéance ou de la résiliation effective de la Convention et pendant une durée de cinq ans, le droit d'utiliser ou de faire utiliser les « Résultats », en l'état ou modifiés, en tout ou partie, par tout moyen et sous toutes formes

Les « Résultats » désignent tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui (i) résultent de l'exécution des prestations objet de la convention, tels que, notamment, les bases de données, les informations, les rapports, les études et qui (ii) sont utiles à l'exécution du Service,

Article 29.2 Droits de la CdC

La CdC détient un droit d'utilisation *stricto sensu* des droits et titres afférents aux Résultats tels que définis à l'Article 29.1.

Cette concession autorise la CdC à :

(i) réutiliser librement les résultats propres à l'exploitation du réseau et des Services à titre gracieux ou onéreux ;

(ii) publier les résultats tels que définis à l'Article 29.1, après en avoir informé le Déléataire, sous réserve que cette publication ne constitue pas une divulgation au sens du code de la propriété intellectuelle toute publication devant mentionner le nom du Déléataire concerné.

De manière générale, le Déléataire ne peut opposer ses droits ou titres de propriété intellectuelle ou ses droits de toute autre nature à l'utilisation des résultats, lorsque celle-ci est conforme aux conditions stipulées au présent article.

Le Déléataire doit assister raisonnablement l'OTC et la CdC par ses conseils techniques et le concours temporaire de son personnel spécialisé tels que définis à l'Article 29.1, pendant toute la durée de la Convention et jusqu'à l'expiration d'une période de six mois à compter de la date de fin normale ou anticipée de la convention.

Cette concession ne donne lieu à aucune rémunération propre.

PARTIE 3. DISPOSITIONS FINANCIERES

Article 30. Principes généraux

Le Délégué exploite le Service à ses risques et périls, sous sa responsabilité. Il supporte un risque lié à l'exploitation de sorte que toute perte potentielle à sa charge ne doit pas être nominale ou négligeable. Il ne dispose d'aucune garantie de l'OTC ou de la CdC d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés liés à l'exploitation du Service.

Il demeure seul responsable de la gestion de ses charges comme du dynamisme d'exploitation du Service et du niveau des recettes qu'il génère.

Il se rémunère par le biais des produits de l'exploitation du Service et en assume les charges. Il est autorisé à proposer à titre commercial des services de transport maritime de marchandises ou de passagers dans la mesure où les conditions d'exécution du Service sont respectées. Les produits de l'exploitation du service commercial sont conservés par le Délégué.

En contrepartie des obligations de service public mises à la charge du Délégué au titre du Service, l'OTC lui verse 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 doit pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir le coût net de l'exécution du Service, compte tenu d'un bénéfice raisonnable.

La compensation est calculée sur la base de la méthode de répartition des coûts, et représente la différence entre les coûts et les recettes du Délégué liés à l'exécution du Service. La compensation se fonde sur les coûts et recettes escomptés par le Délégué sous réserve des dispositions des Articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention. Ainsi le Délégué s'engage financièrement vis-à-vis de l'OTC sur l'exploitation prévisionnelle qu'il a proposée.

Le compte d'exploitation prévisionnel du Délégué – sur la base duquel est calculé le montant de la contribution forfaitaire plafond – présente les coûts et les recettes à prendre en considération. Les coûts du Service à prendre en considération englobent tous les coûts directs nécessaires à l'exécution du Service et une contribution adéquate aux coûts indirects communs à la fois au Service et aux activités commerciales.

Le compte d'exploitation prévisionnel figure à l'Annexe 9 de la présente convention.

L'estimation des coûts et des recettes prévisionnelles repose sur des paramètres plausibles et observables.

La comptabilité interne du Délégué doit indiquer séparément les coûts et les recettes liés au Service et ceux liés aux autres services. Le recours à la comptabilité analytique et à des clés d'imputation est rendu nécessaire pour identifier :

Projet de Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre le port de PRUPRIA et le port de Marseille

- les coûts relatifs à l'activité du candidat relevant de l'exécution des obligations de service public (activité SIEG) et ceux relevant de son activité commerciale ;
- étant donné la nature des trafics n'excluant pas l'utilisation de navires ROPAX, la répartition, au sein de l'activité SIEG, entre les activités Fret et PAX pour les lignes concernées.

Compte tenu des éléments présentés ci-dessus, la rémunération totale du Délégué est la suivante :

$$R_n = R_{SIEG_n} + R_{HORSSIEG_n} + CFEI_n + CFC_n - REFAC_{CFEI_n} - REFAC_{CFC_n} - PEN_n$$

Avec :

R_n = Rémunération totale du délégataire pour l'année n

R_{SIEG_n} = recettes liées aux produits d'exploitation du Service Public pour l'année n

$R_{HORSSIEG_n}$ = recettes liées aux activités commerciales pour l'année n

$CFEI_n$ = contribution forfaitaire maximale d'exploitation et d'investissement pour l'année n

CFC_n = contribution forfaitaire maximale au titre des charges de carburant pour l'année n

$REFAC_{CFEI_n}$ = réfaction sur les charges d'exploitation et d'investissement pour l'année n

$REFAC_{CFC_n}$ = réfaction sur les charges de carburant pour l'année n

PEN_n = pénalités pour l'année n

Article 31. Comptes d'exploitation prévisionnels

L'équilibre économique de chaque ligne est présenté dans un compte d'exploitation prévisionnel qui constitue l'Annexe 9 de la convention.

Ce compte d'exploitation prévisionnel détermine les prévisions d'exécution de la convention, aux risques et périls du Délégué.

Les montants sont exprimés en euros hors taxes valeur janvier 2023.

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 Délégataire, 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.

Article 32. Recettes perçues directement par le Délégataire

Le Délégataire perçoit directement l'ensemble des recettes résultant de l'exécution du Service, à savoir :

- les recettes liées au transport de fret en application de la grille tarifaire définie à l'Article 33.2 de la présente convention ;
- les recettes liées au transport des passagers résidents corses voyageant pour raison médicale en application de la délibération n° 19/128AC visée à l'Article 33.3 de la présente convention ;
- les recettes annexes issues notamment des services particuliers fournis aux convoyeurs du fret ou aux passagers résidents corses voyageant pour raison médicale (restauration, bagages, jeux, etc.) par le Délégataire de sa propre initiative ;
- Par ailleurs il est rappelé que le Délégataire perçoit, indépendamment même de l'exécution du Service, des recettes générées par son activité commerciale de transport maritime.

Pour les années 2023 à 2028, 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.

Article 33. Grille tarifaire

Article 33.1 Principes généraux

Les tarifs s'entendent en euros courants et n'incluent pas :

- les taxes et redevances applicables aux passagers et/ou à la voiture accompagnée perçues par l'État, les collectivités territoriales, les autorités gestionnaires de port ;
- les taxes perçues par le Délégataire pour le financement des mesures de sûreté issues du Code ISPS ou des réglementations applicables en la matière, ou celles qu'il supporte directement à ce titre exclusif sur justificatif.

Les tarifs résultant de l'Annexe 8 sont fixés par le Délégant 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.

Article 33.2 Les tarifs fret

Les tarifs fret sont repris dans l'Annexe 8 de la convention. Ce sont des tarifs maxima valables pour toutes les lignes et pour toute la capacité disponible du navire.

La grille tarifaire présentée Annexe 8 explicite le prix de base du fret transporté. Ces tarifs s'entendent quai à quai et comprennent les frais de réception, de manutention et d'aconage des véhicules.

Pour le fret roulant tracté, le passage du premier convoyeur est compris dans le tarif figurant à l'Annexe 8.

Le prix du mètre linéaire est identique pour les trajets Continent - Corse et Corse – Continent, sous réserve de l'application du tarif Export défini à l'Annexe 8.

Ce tarif ne comprend pas les éléments suivants :

- suppléments (branchement frigorifique, marchandises dangereuses, sur-hauteur et sur-largeur,...), qui doivent être adressés à l'OTC pour validation,
- frais de dossiers,
- tarifs complémentaires du voyage (tarifs cabine, repas et convoyeurs supplémentaires).

Le tarif "*Export*", pour les liaisons Corse – Continent, est applicable aux productions agricoles agroalimentaires et aux produits manufacturés ou industriels réalisés sur le territoire de la Corse.

Le tarif "*Export plus*" est applicable au transport de marchandises élaborées en Corse à partir de matières premières produites et transformées en Corse certifiées par un organisme compétent.

Le tarif "*Matières premières*", pour les liaisons Continent – Corse, est applicable au fret des matières premières à destination de la Corse et destinées à être transformées en Corse, à la condition que l'acquéreur n'en soit pas le consommateur final.

Les tarifs « *Export* », « *Export plus* » et « *Matières premières* » sont mis en œuvre par le Délégataire selon le dispositif mis en place par l'OTC et définis par la délibération n° 19/128 AC du 25 avril 2019 et son annexe 2 – *Description du dispositif de tarification « Export », « Matières premières » et « Export plus » propre au transport de marchandises*.

Une justification de la répercussion des tarifs "*export*" et "*matières premières*" pratiquée sur les entreprises productrices est apportée par le Délégataire dans son rapport annuel visé à l'Article 45 de la présente convention.

Article 33.3 Tarifs passagers

Les tarifs passagers sont ceux qui résultent de l'application de la délibération n° 19/128 AC portant modification du régime des obligations de service public de transport maritime.

Le Délégataire exige les justificatifs nécessaires (quittance d'électricité, avis d'imposition de la taxe d'habitation, carte de scolarité, livret de famille, etc.) au bénéfice du tarif résident corse.

L'OTC pourra organiser toute opération de contrôle afin de s'assurer que les justificatifs sont exigés par le Délégataire auprès des passagers bénéficiant du tarif résident corse. Le Délégataire s'expose à des pénalités en cas de mise en œuvre du tarif résident corse sans contrôle préalable.

Les titres de transport bénéficiant du tarif résident sont remboursables et modifiables sans condition.

Dans les limites indiquées ci-dessus, s'agissant des tarifs passagers résidents corses, le Délégataire peut appliquer une modulation temporelle (« *yield management* ») dans un but d'intérêt général d'optimisation du coût du Service public, à condition d'assurer l'égal accès aux Services de transport maritime.

Les tarifs appliqués aux passagers qui ne résident pas en Corse et pour les autres types de fret sont déterminés librement par le Délégataire dans le respect de la délibération n° 19/128 AC portant modification du régime des obligations de service public de transport maritime.

Article 34. Charges d'exploitation et de maintenance hors combustible et charges d'investissement

Article 34.1 Charges d'exploitation et de maintenance

Le Délégué supporte l'ensemble des charges d'exploitation hors combustible, notamment charges d'exploitation : le personnel, la mise à disposition d'espaces, les frais commerciaux, la manutention, les frais de ports, l'entretien passagers, les vivres à commercialiser, les vivres pour équipage, les approvisionnements, la communication, les assurances, l'informatique, les impôts et taxes et les frais de structure.

Une marge est également appliquée à ces charges d'exploitation comme déterminé en Annexe 9.

Article 34.2 Investissements nécessaires à l'exécution des obligations de service public

Les charges d'investissement liées aux navires sont établies sur la base de la flotte affectée par le Délégué à l'exploitation des lignes objet de la présente convention.

Le Délégué s'engage à faire tous les efforts en sa possession pour rechercher toute subvention et tout financement de personnes publiques et privées intéressées pour la réalisation de ces investissements.

La compensation de ces investissements par le Délégant sera effectuée à leur coût déduction faite de toute subvention et tout financement de personnes publiques versés pour la réalisation de ces investissements.

Le Délégué rend compte des moyens mis en œuvre dans le cadre du comité environnemental, économique et juridique visé à l'Article 10.2.

Article 35. Compensation financière d'exploitation et d'investissement versée par l'OTC

Article 35.1 Calcul de la compensation

Conformément aux articles L. 2224-1 et L. 2224-2 du CGCT, chaque année, l'OTC verse au Délégué une compensation financière d'exploitation et d'investissement pour l'exécution du Service.

La compensation financière maximale d'exploitation et d'investissement (**CFEI**) versée par l'OTC est constituée de deux composantes :

- une composante au titre des charges d'exploitation (**CFE**), correspondant aux charges d'exploitation résultant de la réalisation du Service (hors charges de combustible), nettes des recettes générées par l'exploitation du Service définies à l'Article 31. Le calcul de la CFE pour l'année 2023 (**CFE₂₀₂₃**) est détaillé en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet 12. CR SIEG

hors carb. - A). Pour les années suivantes, la CFE fait l'objet d'une indexation suivant les modalités prévues à l'Article 35.3.

- une composante au titre des charges d'investissement (**CFI**) correspondant aux dotations aux amortissements et/ou aux redevances de crédit-bail et/ou au coût d'affrètement du navire affecté à l'exécution du Service. Le calcul de la CFI pour chaque année n (**CFI_n**) est détaillé en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet 11. CR SIEG hors carb. - A).

Dans la mesure où le Déléataire utilise les navires pour proposer des services de transport à titre commercial, en dehors du Service, la clé d'imputation visée dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9) et ayant pleine valeur contractuelle permet d'établir la comptabilité analytique et de définir le montant de compensation financière forfaitaire. Cette clé d'imputation est figée pour toute la durée de la Convention.

Toutefois, le Déléataire 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 à l'Annexe 9 et le calcul fondé sur une clé d'imputation qui résulterait de la réalité de l'exploitation (coûts et revenus réels, exploitation réelle des navires, etc.). En cas d'écart entre le calcul résultant de la réalité de l'exploitation et celui visé dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9), la moitié de l'éventuel surplus de compensation versé pourra être retenue par le Déléataire dans la limite de 5% de la compensation, et le surplus sera restitué à l'OTC selon les modalités fixées par ce dernier. En tout état de cause, la compensation ne pourra pas excéder le montant résultant de l'Annexe 9 (tel que prévu au présent article et à l'Article 37.1 de la présente convention).

La compensation découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est une compensation forfaitaire plafond.

Article 35.2 Réfaction pour traversées non réalisées

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 Déléataire sur les charges d'exploitation et d'investissement (**REFAC_{CFEI}**) en raison de la non-réalisation du Service (charges variables économisées – recettes correspondant au Service).

Ces réflexions ne sont pas exclusives des pénalités prévues à l'Article 48.

La réfaction est de :

- 4.300 € pour l'année 2023

En tout état de cause, cette réfaction ne pourra être négative.

Le montant de la réfaction est indexé suivant les modalités prévues à l'Article 35.3.

Article 35.3 Modalités d'indexation

La CFE est indexée suivant les modalités suivantes :

$$CFE_{n+1} = CFE_n \times (0,85 I_{n+1} / I_{2023} + 0,15)$$

Avec I_{n+1} = Indice annuel des prix à la consommation - Base 2015 - Ensemble des ménages - France métropolitaine - Ensemble hors énergie (INSEE, Identifiant 001765617)

L'Annexe 9 est mise à jour chaque année afin de tenir compte de l'évolution de cet indice.

Le terme fixe de 0,15 correspond à un des gains d'efficience attendu par le Délégué sur la durée du contrat.

Article 35.4 Modalités de facturation et de versement

La compensation est facturée par le Délégué suivant les modalités suivantes :

S'agissant de la compensation au titre des charges d'exploitation (CFE_n) :

- 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
- 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.

S'agissant de la contribution au titre des charges d'investissement (CFI_n) :

- acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant au 1/12^{ème} du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

En application des dispositions des articles 37 et suivants de la loi n° 2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière et de l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre le retard de paiement dans les contrats de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année

civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Article 36. Charges liées au combustible et mécanisme de couverture

Article 36.1 Charges de combustible

Le Délégataire supporte les charges de carburant en fonction de la consommation des navires éventuellement corrigée des traversées non effectuées du coût d'approvisionnement en carburant.

Article 36.2 Mécanisme de couverture des coûts du combustible

Les charges de combustibles nécessaires à l'exécution des services de transport maritime 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 Délégant 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.

Le coût unitaire du combustible pris en compte dans le Compte d'Exploitation Prévisionnel pour la période correspondante et le mécanisme associé sont détaillés en Annexe 10.

Article 37. Compensation financière pour les charges de carburant

Article 37.1 Calcul de la compensation maximale

Conformément aux articles L. 2224-1 et L. 2224-2 du CGCT, chaque année, l'OTC verse au Délégataire 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 Délégué au titre de la présente convention et dont les montants sont présentés en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « 11. CR SIEG hors carb. – A »).

Dans la mesure où le Délégué utilise les navires pour proposer des services de transport à titre commercial, en dehors du Service, la clé d'imputation visée dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9) et ayant pleine valeur contractuelle permet d'établir la comptabilité analytique et de définir le montant de compensation financière forfaitaire. Cette clé d'imputation est figée pour toute la durée de la Convention.

Toutefois, le Délégué 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 à l'Annexe 9 et le calcul fondé sur une clé d'imputation qui résulterait de la réalité de l'exploitation (coûts et revenus réels, exploitation réelle des navires, etc.). En cas d'écart entre le calcul résultant de la réalité de l'exploitation et celui visé dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9), la moitié de l'éventuel surplus de compensation versé pourra être retenue par l'opérateur dans la limite de 5% de la compensation, et le surplus sera restitué à l'OTC selon les modalités fixées par ce dernier. En tout état de cause, la compensation ne pourra pas excéder le montant résultant de l'Annexe 9 (tel que prévu au présent article et à l'Article 35.1 de la présente convention).

La compensation découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est une compensation forfaitaire plafond.

Article 37.2 Réfaction pour traversées non réalisées

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 Délégué sur les charges de carburant (**REFAC_{CARB}**) en raison de la non-réalisation du Service (charges variables économisées).

Ces réflexions ne sont pas exclusives des pénalités prévues à l'Article 47.

La réfaction est de :

- 13 500 € en 2023.
- Pour les périodes ultérieures, ce montant sera ajusté en fonction des prix du carburant de l'année N lors des comités prévus à l'Article 10.2.

Article 37.3 Modalités de facturation et de versement

La compensation au titre des charges de carburant (CFCn) est facturée par le Délégué suivant les modalités suivantes :

- Acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant au 1/12^{ème} du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

En application des dispositions des articles 37 et suivants de la loi n°2013-100 du 28 janvier 2013 portant divers dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière et de l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre le retard de paiement dans les contrats de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Article 38. Compensation maximale pour les Rotations supplémentaires

Sans objet.

Article 39. Bénéfice raisonnable

Le Bénéfice Raisonnable est déterminé conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensations de Service public. Ce Bénéfice Raisonnable correspond

- Au ratio du Résultat Courant Avant Impôt et intérêts sur le périmètre SIEG sur le chiffre d'affaires sur le périmètre SIEG tel que calculé dans l'Annexe 9 au présent contrat.

Le Bénéfice raisonnable ne pourra dépasser 2.13 % tout au long de la durée du Contrat, sauf à ce qu'une étude complémentaire indépendante, diligentée en cas de bouleversement du marché, vienne justifier la révision de ce taux.

Article 40. Contrôle de la surcompensation

Afin de s'assurer que la compensation financière versée par l'OTC au Délégitaire 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 Délégitaire 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.

Le Délégitaire s'engage, dès lors que le montant de la compensation dépasse le niveau admis en application des règles de l'Encadrement SIEG, à reverser, dans les

conditions fixées par l'OTC, le montant de la surcompensation (sous réserve des dispositions prévues aux articles 35.1 et 37.1 de la présente convention).

Par ailleurs, toute surcompensation est de nature à exposer le Délégué à des demandes de récupération, tant au regard du droit national que du droit communautaire, comme l'expose le point 26 de la Communication de la Commission relative à l'application des règles en matière d'aides d'État par les juridictions nationales du 9 avril 2009.

Aux termes de la Convention, le Délégué s'engage sur un montant de compensation au titre des charges d'exploitation résultant de la réalisation des obligations de services publics, nettes des recettes supplémentaires générées par celle-ci (CFE) exprimée en euros constants.

Il s'engage en outre sur un montant de compensation au titre des charges de carburant (CFC) correspondant aux charges de carburant prévisionnelles exprimées en euros constants et arrêtées à la date de signature de la Convention.

Article 41. Compte de tiers

Le Délégué tient un compte séparé pour les tiers.

Notamment, la perception et le reversement de la taxe transports figurent dans ce compte.

Article 42. Impôts et taxes

Le Délégué supporte l'ensemble des taxes, impôts et redevances liés aux prestations effectuées.

Article 43. Non assujettissement à la TVA

Conformément aux termes de l'article 262 II-11° du Code Général des Impôts, le Service de transport maritime en provenance et à destination de la Corse n'est pas assujetti à TVA.

PARTIE 4 – REGIME DES BIENS

Article 44. Régime des biens

Sous réserve des stipulations de la présente convention, le Déléataire a seul le droit d'utiliser les biens affectés au Service dont l'exploitation lui est confiée par le Délégant.

Les biens affectés Service peuvent relever de la catégorie des biens de retour, de celle des biens de reprise ou de celle des biens propres telles que définies et organisées par le Code de la commande publique et la jurisprudence du Conseil d'État.

Au plus tard une semaine avant le début d'exécution du Service, un premier inventaire est établi contradictoirement classant les biens selon les trois catégories ci-dessus mentionnées (Annexe 15).

Tous plans, rapports d'expertise et documents jugés nécessaires à l'identification des biens par le Déléataire sont annexés à chaque liste dans un délai raisonnable.

Les inventaires relatifs aux biens de retour, de reprise et aux biens propres font l'objet d'une réactualisation annuelle par le Déléataire.

PARTIE 5. CONTROLE DU DÉLÉGATAIRE

En cas de manquement aux obligations de la présente Partie, le Délégataire sera redevable des pénalités prévues à l'Article 48 et à l'Annexe 11 de la présente convention.

Article 45. Information de l'OTC

Article 45.1 Principes

L'OTC et la CdC ou leur représentant disposent d'un droit de contrôle portant sur l'exécution des prestations confiées par la présente convention au Délégataire. Ce contrôle a notamment pour objet de s'assurer que le Délégataire ne perçoit aucune surcompensation tel que prévu à l'article 40 de la présente convention.

La mise en œuvre de ce droit de contrôle ne doit pas conduire l'Autorité Délégante à porter atteinte au secret des affaires en n'assurant pas la confidentialité des données et documents transmis par le Délégataire sous les réserves prévues par la présente convention (sourcing notamment).

En conséquence, les Parties assurent la confidentialité de ces données et la sécurité de leurs échanges, sans que cette confidentialité ne fasse obstacle à la publication de ces données lorsqu'elle résulte d'une réglementation nationale ou communautaire.

Le contrôle de l'OTC et de la CdC comprend notamment :

- Un droit général d'information sur l'exploitation du Service ;
- Le pouvoir de prendre toutes les mesures prévues sur la présente convention lorsque le Délégataire ne se conforme pas aux obligations stipulées à sa charge.

Le Délégant organise librement le contrôle prévu à la présente partie, le Délégant pouvant confier l'exécution du contrôle soit à ses propres agents, soit à des organismes ou spécialistes qu'il choisit.

Le Délégataire justifie à tout moment du respect de ses obligations légales ou réglementaires.

Le Délégataire fournit à l'autorité délégante les documents et justificatifs demandés sous un format commun exploitable (word ou équivalent) et rendant possibles des extractions.

Article 45.2 Contrôle des documents

La CdC et l'OTC peuvent demander la communication de tout justificatif et document complémentaire se rapportant directement à l'exécution de la présente convention et qu'ils estiment nécessaires à leur bonne information sans toutefois que ledit contrôle ait pour effet d'exonérer le Délégataire concerné de ses responsabilités.

Le Délégué dispose d'un délai de quinze jours à compter de la réception de la demande pour communiquer les justificatifs exigés par la CDC.

Il ne peut refuser à la CdC ou l'OTC ou à leur représentant la copie des informations sollicitées.

Les documents transmis par le Délégué sont librement exploitables par l'OTC et des extractions peuvent en être réalisées.

Article 45.3 Contrôle des données financières

La CdC et l'OTC se réservent le droit de faire procéder, à leurs frais, à un audit pour vérifier les comptes du Délégué sans que ce dernier ne puisse opposer le secret industriel et commercial. Le Délégué facilite le déroulement de l'audit.

La CdC et l'OTC, informeront le Délégué du lancement d'une mission d'audit 15 jours avant le commencement du contrôle des données financières.

Les résultats de l'audit seront communiqués au Délégué afin de recueillir ses observations. Les résultats de l'audit ne pourront être communiqués sans faire état des éventuelles remarques et observations du Délégué.

Le Délégué s'engage à justifier auprès de l'OTC et de la CdC, du caractère raisonnable, au sens de l'Encadrement SIEG, du bénéfice réalisé au titre de la présente convention.

Article 45.4 Taxe transport

S'agissant de la taxe transport, le Délégué remet à l'autorité délégante un état estimatif trimestriel et sa déclaration annuelle auprès des services fiscaux.

Article 46. Rapport du Délégué

Au plus tard le 1^{er} juin de chaque année, le Délégué produit un rapport d'activité respectant le plan et le contenu suivants :

1° Les données comptables suivantes :

a) Le compte annuel de résultat de l'exploitation de la concession sur le même modèle que l'Annexe 9 de la présente convention. Pour l'établissement de ce compte, l'imputation des charges s'effectue par affectation directe pour les charges directes et selon la clé d'imputation fixée à l'Annexe 9 pour les charges indirectes, notamment les charges de structure ;

Le Délégué joint une note de comparaison et d'explication des écarts entre les produits et les charges réels et prévisionnels.

Le Délégué tient à disposition de l'OTC la matrice de passage entre sa comptabilité analytique et le compte de résultat sous format contractuel.

b) Une présentation des méthodes et des éléments de calcul économique annuel et pluriannuel retenus pour la détermination des produits et charges directs et indirects imputés au compte de résultat de l'exploitation, les méthodes étant identiques à celles utilisées pour établir l'offre du Délégitaire dans le cadre de la procédure d'attribution de la présente convention ;

c) Un compte rendu de la situation des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du Service public concédé, comportant notamment une description des biens et, le cas échéant, le programme d'investissement, y compris au regard des normes environnementales et de sécurité ;

d) L'inventaire des biens désignés par la présente convention comme biens de retour et de reprise du Service concédé. Cet inventaire est mentionné «néant » à la date de la conclusion de la présente convention ;

e) Les engagements à incidences financières, y compris en matière de personnel, liés à la concession et nécessaires à la continuité du Service public ;

2° Une analyse de la qualité des Services détaillant les éléments suivants :

1	Personnel	<ul style="list-style-type: none"> a. Organigramme b. Nombre et équivalent temps plein par grande famille de poste c. Organisation du travail et gestion des compétences d. Taux d'arrêts de travail et taux d'arrêts maladie e. Plan de formation
2	Offre réalisée et fréquentation	<ul style="list-style-type: none"> a. Nombre de traversées par ligne ; b. Volumes par type de trafic (passager/ marchandise) ; c. Taux de remplissage.
3	Régularité	Le Délégitaire produit l'indicateur mensuel de mesure de la régularité par navire.
4	Outil naval	<ul style="list-style-type: none"> a. Nombre b. Date d'entrée en flotte c. Description technique du nouveau navire (si nouveau navire) conformément à l'Article 19 et à l'Annexe 3 de la présente convention d. Le nombre de traversées réalisées par chaque navire dans l'année e. Récapitulatifs des opérations de maintenance par navire f. Consommation de carburant par navire et par traversée
5	Maintenance	<ul style="list-style-type: none"> a. Moyens humains et matériels ; b. Travaux réalisés sur les navires en détaillant les travaux de maintenance et les travaux d'arrêt technique c. Rapport de visite annuelle d'inspection de la société de classification

6	RSE	d. Actions et niveau d'engagement du Déléataire en matière de performances éthiques, sociales et environnementales.
---	-----	---

2° Une annexe financière détaillant les éléments suivants pour chaque ligne :

1	Annexe 9	a. Annexe complétée avec les charges et produits réels pour l'année considérée
1	Recettes	b. Détail des recettes issues de la vente de titres aux chargeurs professionnels, par distinction de chaque périmètre (SIEG / hors SIEG) et chaque catégorie de trafic sous-jacent (pour le SIEG : tracté, non tracté, passagers médicaux, et pour le hors SIEG : passagers résidents, non résidents, auto-commerce, autre) c. Détail de la fréquentation selon les mêmes critères d. Autres recettes rattachées (publicité, Services annexes) ; e. Compensation de l'OTC f. Grille tarifaire appliquée au cours de l'année n sur le modèle de l'Annexe 8
2	Charges	a. Explication des écarts entre le prévisionnel et le réalisé, pour chaque poste de charges
3	<u>Le cas échéant, Annexe 9 sur le périmètre des navires propriétés du délégataire et Annexe sur 9 sur le périmètre des navires affrétés</u>	a. Annexe complétée avec les charges et produits réels pour l'année considérée et affectés à chaque type de navire pour contrôler le niveau de bénéfice réalisé par le délégataire b. Description et justification des clefs de répartition retenues pour effectuer cette répartition
4	Autres informations	a. Bilan social ; b. Attestations des commissaires aux comptes
5	Autres comptes	Compte de suivi de la taxe transport

Article 47. Tableaux de bord mensuels

Le Déléataire communique à l'OTC, au plus tard, le 15 du mois suivant, un tableau de bord mensuel dans un format numérique et compatible avec des outils bureautiques courants permettant leur extraction :

- fréquentation mensuelle et son cumul depuis le début de l'exercice contractuel par catégorie de client (marchandises / résidents / non-résidents)
- les recettes mensuelles par catégorie de titre et leur cumul depuis le début de l'exercice contractuel
- le suivi des éléments afférents au combustible : suivi des consommations par traversée (consommation, durée de la traversée,

vitesse moyenne) prix unitaires des combustibles (quotidiens et mensuels).

Article 48. Pénalités

En cas d'irrégularités ou d'inexécutions avérées des clauses de la présente convention la CdC et/ou l'OTC appliquent les pénalités visées à l'Annexe 11, sans mise en demeure préalable à l'issue d'un délai de quinze jours à compter de la notification du décompte des pénalités au Délégué qui dispose de ce délai pour faire part de ses observations.

La constatation des faits entraînant les pénalités prévues ci-dessus est effectuée à la diligence de la CdC ou de l'OTC qui utilisent à cet effet leurs propres agents ou les agents d'un prestataire extérieur chargé du contrôle de l'exécution des prestations incombant au Délégué.

Au regard des observations présentées par le Délégué, les pénalités lui sont notifiées par titres de recettes émis par l'OTC ou la CdC à l'issue du délai de quinze jours visé au premier paragraphe.

Ces pénalités ainsi que les réfections pour traversées non réalisées sont payées par le Délégué concerné à travers la diminution du montant de la compensation financière due par l'OTC lors du calcul du solde dans les conditions prévues à l'Article 35.4 de la présente convention et si le solde n'est pas suffisant par paiement direct.

Article 49. Bonus

L'atteinte de tout ou partie de l'objectif fixé dans le cadre de la rencontre à mi contrat visée à l'Article 11.2 donnera lieu à l'application d'un bonus correspondant au produit suivant :

$$B = P \times 100\,000 \text{ €}$$

Avec :

B = montant total du bonus à l'échéance normale du contrat

P = pourcentage d'atteinte de l'objectif, correspondant au ratio de réduction atteint divisé par l'objectif de réduction fixé dans le cadre de la rencontre à mi contrat visée à l'Article 11.2.

PARTIE 5. DISPOSITIONS DE FIN DE CONVENTION

Article 50. Sort des biens à la fin de la Convention

Article 50.1 Sort des biens de retour

Sans objet.

Article 50.2 Sort des Biens de reprise

Le Délégrant, douze (12) mois avant l'expiration de la présente convention, dresse une liste des biens de reprise visés en Annexe 15 de la présente convention qu'il souhaite reprendre.

L'indemnité due par le Délégrant au Délégataire au titre des biens de reprise est fixée à leur Valeur Nette Comptable, minorée, le cas échéant, des subventions correspondantes, des éventuelles dépréciations (perte de valeur) et des dépenses ayant été prises en charge par le Délégrant

Article 50.3 Sort des biens propres au Délégataire

Les biens propres du Délégataire peuvent, sous réserve de l'accord du Délégataire, être rachetés par le Délégrant ou un nouveau Délégataire dès lors que ce rachat présente un intérêt pour la poursuite de l'exploitation du Service.

Le prix est fixé par accord entre les Parties. À défaut, le Délégataire en conserve la propriété.

Article 51. 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.

Article 52. Résiliation pour motif d'intérêt général.

La CdC peut résilier, conformément et dans les conditions de la jurisprudence administrative, de façon unilatérale, la Convention pour un motif d'intérêt général.

Cette résiliation devra être précédée d'un préavis motivé d'un mois notifié au Délégataire par tout moyen permettant d'en donner une date certaine.

L'indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général correspond au manque à gagner subi par le Délégataire : il est égal à 50% de la valeur actuelle nette des résultats net après contribution prévisionnels figurant en Annexe 9 de la Convention sur une durée maximale de 36 mois entre la date de résiliation et l'échéance normale de la convention, actualisés à partir du taux d'indexation déterminé par l'Article 35.3.

Cette indemnité est versée dans un délai de quarante-cinq jours à compter de la prise d'effet de la résiliation.

Article 53. Résiliation pour faute du Délégataire

Les motifs justifiant la résiliation de la Convention pour faute du Délégataire sont notamment :

- manquements graves ou répétés à la présente convention
- manquements graves ou répétés à la sécurité
- infractions à la réglementation en vigueur applicable au secteur des transports
- fraude ou malversation
- cession totale ou partielle de la Convention sans autorisation expresse et préalable de la CdC et de l'OTC.

Sauf dans le cas où le manquement est irrémédiable, la résiliation est précédée d'une mise en demeure qui indique la nature du manquement constaté et prévoit un délai raisonnable pour y remédier qui ne peut être inférieur à quinze (15) jours.

Le Délégataire dispose en tout état de cause d'un délai de quinze (15) jours à compter de la notification de la mesure envisagée pour formuler ses observations.

La résiliation prend effet à compter du jour de la notification de la résiliation au Délégataire défaillant par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

La résiliation pour faute du Déléguataire ne donne lieu au versement par l'OTC ou la CdC d'aucune indemnité au Déléguataire défaillant.

Article 54. Résiliation pour force majeure

Lorsque l'empêchement d'exécuter la Convention en raison d'un fait de force majeure est définitif ou que son économie est définitivement bouleversée en raison d'un fait de force majeure, la Convention peut être résiliée.

De la même manière, dans le cas où des circonstances d'imprévision devaient se prolonger et ne plus présenter de caractère temporaire, ou dans le cas où les Parties ne parviendraient pas à s'accorder sur une indemnité d'imprévision permettant de poursuivre l'exécution de la Convention dans des conditions normales d'exploitation, le Déléguataire peut solliciter la résiliation pour force majeure.

Il en est de même dans le cas où les Parties ne s'entendraient pas sur les conditions de rétablissement de l'économie initiale ou de maintien de l'équilibre économique de la Convention dans les autres hypothèses prévues à l'Article 11.1 ou à l'Article 11.3

Article 55. Liquidation ou redressement judiciaire du Déléguataire

En cas de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire du Déléguataire, 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 Déléguataire.

Article 56. Modalités de cession de la Convention par le Déléguataire

56.1. Cession de la Convention

Le Déléguataire 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 Déléguant.

En cas de cession ou autre transfert agréé par le Déléguant, le bénéficiaire de la cession ou du transfert sera alors subrogé au Déléguataire 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 Délégant et pourra entraîner la résiliation pour faute de la Convention par le Délégant.

Le Délégataire 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.

Article 57. Modification de l'actionnariat du Délégataire

Si la composition de l'actionnariat du Délégataire 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 Délégataire 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 Délégataire excédant un seuil de 10% donne lieu à une information préalable de la CdC et de l'OTC.

Article 58. Notification de la Convention

Pour l'exécution de la Convention et de tout ce qui s'y attache, les Parties font élection de domicile aux adresses mentionnées ci-après.

Pour le Délégant : [*]

Pour le Délégataire : [*]

Toute notification au titre de la présente Convention doit être faite par écrit et peut être valablement envoyée soit par lettre recommandée avec demande avis de réception à ces adresses, soit par télécopie aux numéros indiqués ci-après. La notification est réputée être effectuée à la date de réception de la lettre recommandée avec demande avis de réception.

Projet de Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre le port de PRUPRIA et le port de Marseille

Fait à Ajaccio, le

Pour le Conseil exécutif de Corse
Le Président

Pour l'Office des Transports de la Corse
La Présidente

Pour le Délégué

LISTE DES ANNEXES

1. Annexe technique des Services
2. Programme des Services
3. Tableau récapitulatif de l'outil naval
4. Rapport de sécurité
5. Description des Services à bord
6. Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles
7. Plan des actions au titre de la RSE
8. Grille tarifaire
9. Compte d'exploitation prévisionnel
10. Détail des volumes contractuels de combustibles consommés par mois
11. Pénalités
12. Prestations confiées aux tiers
13. Données sur le personnel
14. Contrats d'affrètement
15. Inventaire des biens

**PROJET DE CONVENTION DE DELEGATION
DE SERVICE PUBLIC
RELATIVE A L'EXPLOITATION
DU TRANSPORT MARITIME
DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS
AU TITRE DE LA CONTINUITE TERRITORIALE
ENTRE LE PORT DE PRUPRIA ET LE PORT
DE MARSEILLE**

CONVENTION

Entre les soussignés :

La Collectivité de Corse dont le siège est Hôtel de Région, 22 Cours Grandval à Ajaccio (20187), représentée par le Président du Conseil exécutif de Corse, M. Gilles SIMEONI, autorisé par délibération n° 22/ AC de l'Assemblée de Corse du 20 décembre 2022,

ci-après dénommée « la CdC »,

Et

L'Office des Transports de la Corse, domicilié 19, avenue Georges Pompidou, BP 501 à Ajaccio Cedex (20186), représenté par sa Présidente, Mme Flora MATTEI, ci-après dénommé « l'OTC »,

d'une part,

Et

La MERIDIONALE, Société Anonyme au capital de 1.980.000 €, ayant son siège social 48, quai du Lazaret, Immeuble Calypso, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Marseille sous le n° B 057 701 830, représentée par son Directeur Général, M. Benoit Dehaye

d'autre part,

ensemble « les Parties ».

Il a été convenu ce qui suit :

SOMMAIRE

PREAMBULE	5
Article 1. Définitions	7
Article 2. Objet	7
Article 3. Durée	7
Article 4. Documents contractuels	8
Article 5. Identification des parties	8
Article 5.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse	8
Article 5.2 Identification et représentation du Délégué	8
Article 6. Missions du Délégué	9
Article 7. Droits et obligations du Délégant	9
Article 8. Réglementation générale	10
Article 9. Gestion du personnel	11
Article 9.1 Réglementation applicable	11
Article 9.2 Droit social	11
Article 9.3 Recours à un personnel qualifié	11
Article 10. Concertation et coordination entre les Parties	11
Article 10.1 Comité de suivi environnemental, économique et juridique	11
Article 10.2 Comité de suivi technique	12
Article 11. Clause de rencontre	13
Article 11.1 Réexamen des conditions d'exécution de la Convention	13
Article 11.2 Rencontres planifiées d'évaluation	14
Article 12. Relations avec les autorités portuaires	15
Article 13. Recours aux prestataires externes	15
Article 14. Responsabilités	16
Article 14.1 Principe	16
Article 14.2 Limitation de responsabilité	17
Article 15. Assurances	18
Article 16. Règlement des litiges	18
Article 17. Consistance de l'offre	20
Article 18. Rotations supplémentaires	20
Article 19. Définition de l'outil naval	20
Article 20. Gestion de l'outil naval	21
Article 21. Sécurité et sûreté des navires	21
Article 22. Accessibilité	22
Article 23. Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)	22
Article 24. Protection des cétacés	23
Article 25. Continuité du Service	23
Article 25.1 Principe	23
Article 25.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégué	23
Article 25.3 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service	23
Article 26. Information des usagers	24
Article 26.1 Principe	24
Article 26.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique	24

Article 27. Politique commerciale	24
Article 28. Base de données et fichier clients.....	24
Article 28.1 Base de données sur les horaires et les caractéristiques du Service	24
Article 28.2 Fichier clients	25
Article 29. Concession des résultats	25
Article 29.1 Principe	25
Article 29.2 Droits de la CdC.....	26
Article 30. Principes généraux	27
Article 31. Comptes d'exploitation prévisionnels.....	29
Article 32. Recettes perçues directement par le Délégataire	29
Article 33. Grille tarifaire	30
Article 33.1 Principes généraux	30
Article 33.2 Les tarifs fret	30
Article 33.3 Tarifs passagers	31
Article 34. Charges d'exploitation et de maintenance hors combustible et charges d'investissement	32
Article 34.1 Charges d'exploitation et de maintenance.....	32
Article 34.2 Investissements nécessaires à l'exécution des obligations de service public	32
Article 35. Compensation financière d'exploitation et d'investissement versée par l'OTC	33
Article 35.1 Calcul de la compensation.....	33
Article 35.2 Réfaction pour traversées non réalisées	33
Article 35.3 Modalités d'indexation	34
Article 35.4 Modalités de facturation et de versement.....	34
Article 36. Charges liées au combustible et mécanisme de couverture	35
Article 36.1 Charges de combustible	35
Article 36.2 Mécanisme de couverture des coûts du combustible	35
Article 37. Compensation financière pour les charges de carburant.....	35
Article 37.1 Calcul de la compensation maximale	36
Article 37.2 Réfaction pour traversées non réalisées	36
Article 38. Compensation maximale pour les Rotations supplémentaires	37
Article 39. Bénéfice raisonnable	37
Article 40. Contrôle de la surcompensation.....	37
Article 41. Compte de tiers	38
Article 42. Impôts et taxes	38
Article 43. Non assujettissement à la TVA	38
Article 44. Régime des biens	39
Article 45. Information de l'OTC	40
Article 45.1 Principes	40
Article 45.2 Contrôle des documents	40
Article 45.3 Contrôle des données financières	41
Article 45.4 Taxe transport.....	41
Article 46. Rapport du Délégataire	41
Article 47. Tableaux de bord mensuels	44
Article 48. Pénalités.....	44
Article 49. Bonus	45

Article 50. Sort des biens à la fin de la Convention	46
Article 50.1 Sort des biens de retour.....	46
Article 50.2 Sort des Biens de reprise.....	46
Article 50.3 Sort des biens propres au Déléгатaire	46
Article 51. Sort particulier des navires	46
Article 52. Résiliation pour motif d'intérêt général.....	47
Article 53. Résiliation pour faute du Déléгатaire	47
Article 54. Résiliation pour force majeure.....	48
Article 55. Liquidation ou redressement judiciaire du Déléгатaire.....	48
Article 56. Modalités de cession de la Convention par le Déléгатaire	48
Article 57. Modification de l'actionnariat du Déléгатaire	49
Article 58. Notification de la Convention.....	49

PREAMBULE

La Collectivité de Corse est l'autorité organisatrice de transport public maritime entre la Corse et le continent. Elle définit, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité, les modalités d'organisation des transports maritimes entre l'île et le continent, en particulier en matière de dessertes et de tarifs.

La Collectivité de Corse, lorsqu'il existe un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, peut conclure un contrat de délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime entre la Corse et le continent.

Dans ce cadre, la Collectivité de Corse avait conclu pour une durée de 22 mois cinq conventions de délégations de service public ayant pour objet l'exploitation des dessertes maritimes de transport de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et les ports de Corse qui sont arrivées à échéance le 31 décembre 2022.

Afin d'organiser la desserte maritime à compter du 1^{er} janvier 2023, l'Office des Transports de la Corse a diligenté un test de marché entre décembre 2021 et mars 2022 afin de déterminer si un besoin de service public persisterait après 2022.

Cette démarche a conduit la Collectivité de Corse à constater l'existence d'un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, et à décider par délibération n° 22/050 AC du 28 avril 2022 du lancement d'une procédure de mise en concurrence pour la passation de concessions alloties entre les cinq ports corses et le port de Marseille, pour une durée de 7 ans, afin de garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent français, du 1^{er} janvier 2023 jusqu'au 31 décembre 2029.

A l'issue de procédure de mise en concurrence, a été retenu(e) en qualité de délégataire de service public en charge de l'exploitation de la ligne Marseille – PRUPRIA suivant délibération n°AC en date du

C'est l'objet de la présente convention (la **Convention**).

PARTIE 1. DISPOSITIONS GENERALES

Article 1. Définitions

- Annexe :** Désigne une annexe de la Convention
- Article :** Désigne tout article de la Convention
- Convention :** Désigne la présente convention y compris ses Annexes, ainsi que les avenants qui viendront le cas échéant les modifier
- Déléataire :** Désigne les sociétés [*]
- Service ou SIEG :** Exécution des obligations de service public relatives au transport de marchandises sous la forme de fret inerte et de fret tracté, et au transport de passagers voyageant pour des raisons médicales, ou en tant que convoyeurs de fret tracté, au titre de la continuité territoriale entre le port de PRUPRIA et le port de Marseille
- Le Service inclut également le transport de passagers résidents Corse dans les conditions visées à l'Annexe 1 de la présente convention.
- Service Commercial ou Hors SIEG :** Exécution par le Déléataire de tout service de transport de marchandises ou de passagers qui ne relève pas du Service

Article 2. Objet

La Convention confie au Déléataire l'exécution des obligations de service public relatives au transport de marchandises sous la forme de fret inerte et de fret tracté, et au transport de passagers voyageant pour des raisons médicales, ou en tant que convoyeurs de fret tracté, au titre de la continuité territoriale entre le port de PRUPRIA et le port de Marseille (le **Service**).

Le Service inclut également le transport de passagers résidents Corse dans les conditions visées à l'Annexe 1 de la présente convention.

La Convention régit les conditions d'exploitation du Service, ainsi que les rapports entre les Parties.

Elle est conclue en conformité avec les exigences applicables en matière d'aides d'Etat relatives aux compensations d'obligations de service public et notamment la décision de la Commission européenne du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE aux aides d'Etat sous forme de compensation de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion d'un Service d'intérêt économique général (JOUE, L7, 11 janvier 2012, p.3-10).

Article 3. Durée

La Convention entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023 et expire le 31 décembre 2029.

Les Parties conviennent d'ores et déjà d'une prolongation possible de la Convention, pour une durée de (12) mois maximum notamment en l'absence d'attribution d'un nouveau contrat de concession à l'échéance de la présente convention.

Les conditions d'exécution, notamment financières, seront identiques à celles de la Convention sur la période considérée.

La mise en œuvre de cette faculté donnera lieu à une notification, laquelle doit intervenir au plus tard trois mois avant le terme de la Convention.

La prolongation sera à l'initiative exclusive de la Collectivité et ne pourra être refusée par le Délégué.

Article 4. Documents contractuels

Les documents contractuels liant les parties sont constitués de la Convention et de ses annexes.

Les stipulations de la Convention prévalent sur les stipulations d'une annexe en cas de contradiction.

Article 5. Identification des parties

Article 5.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse

La Collectivité de Corse (CdC) est l'autorité contractante de la Convention et dispose des pouvoirs de contrôle, de direction, de modification, de sanction et de résiliation de la convention.

L'Office des Transports de la Corse (OTC) est également l'autorité contractante. Il contrôle l'exécution de la Convention et est habilité par la CdC, à prononcer les sanctions prévues par la présente convention à l'encontre du Délégué. Il verse au Délégué la compensation financière prévue aux Articles 35 et 36 de la Convention.

Article 5.2 Identification et représentation du Délégué

Le Délégué communique à l'OTC dans les quinze jours de la notification de la Convention les coordonnées du ou (des) représentant(s) et d'un ou (des) suppléant(s) qui seront les interlocuteurs référents auprès de la CdC et de l'OTC.

Ce(s) représentant(s), ou son ou (ses) suppléant(s), doi(ven)t être présent(s) lors de toutes les réunions et comités prévus par la Convention.

En cas de changement de représentant, le Délégataire en informe sans délai l'OTC.

Article 6. Missions du Délégataire

Au titre de la Convention, le Délégataire a la charge d'assurer le Service, conformément aux exigences de continuité, régularité, fréquence, horaires, qualité et prix prévus dans la Convention.

A ce titre, le Délégataire s'engage, pour ce qui le concerne, à :

- 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 (ou des moyens équivalents en cas d'entrée en ligne d'un nouveau navire ou en cas d'indisponibilité prolongée d'un navire nécessitant son remplacement, conformément aux stipulations de l'Article 20 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.

Article 7. Droits et obligations du Délégant

En application de l'article L. 5431-4 du Code des Transports et de l'article L. 4424-18 du Code Général des Collectivités Territoriales, la CdC est l'autorité organisatrice du transport maritime entre l'île et toute destination de la France continentale.

Elle dispose des prérogatives suivantes, à savoir qu'elle :

- Définit la politique générale de transport public maritime incluant la consistance générale du Service et la tarification ;
- Arrête les modifications éventuelles du Service ;
- Contrôle ou fait procéder à des contrôles de la conformité, de la bonne exécution et de la qualité du Service confié au Délégataire ;
- Donne son approbation sur les conditions d'exécution du Service et les modalités d'évolution proposées par le Délégataire.

L'OTC bénéficie également de la prérogative de contrôle visée au troisième alinéa ci-dessus.

En outre, il verse au Délégataire une compensation financière destinée à compenser les obligations de service public qui lui sont imposées.

Il contrôle conformément aux articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention que le montant de la compensation versée au Délégataire au titre de la présente convention n'entraîne aucune surcompensation.

Il ordonne le reversement de toute surcompensation majorée d'intérêts de retard , tel que prévu aux articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention.

Article 8. Réglementation générale

Le Délégataire respecte l'ensemble des obligations européennes, législatives ou réglementaires.

Ces obligations ressortent notamment des réglementations relatives :

- aux transports, issues notamment du droit de l'Union Européenne et du Code des transports ;
- à l'exploitation des navires, issue notamment de la Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL) ,de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), de l'autorité du pavillon et des autorités nationales ou locales où les navires seront amenés à opérer dans le cadre de la DSP ;
- à l'environnement, issue notamment des articles L. 218-2 et suivants du Code de l'environnement

Tout manquement au respect de la réglementation en vigueur pouvant compromettre l'exécution de la Convention peut donner lieu à l'application de pénalités à l'encontre du Délégataire défaillant et, en cas de manquements graves ou répétés, à une résiliation de la présente convention aux torts exclusifs de ce dernier, sans aucune indemnité, dans les conditions prévues à l'Article 483 de la Convention.

Article 9. Gestion du personnel

Article 9.1 Réglementation applicable

Toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État français. Elles sont fixées aux articles L. 5561-1 à 5567-4 du Code des transports.

Toutefois, pour les navires de transport de marchandises jaugeant plus de 650 tonnes brutes et pratiquant le cabotage avec les îles, lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (Etat du pavillon).

Article 9.2 Droit social

Le Délégataire veille au respect de l'ensemble des règles de droit social applicables afin de garantir au mieux l'exécution du Service objet de la présente convention. A ce titre, il est responsable de l'application des règles relatives à l'hygiène et la sécurité du travail concernant son personnel.

Article 9.3 Recours à un personnel qualifié

Le Délégataire affecte à l'exécution du Service du personnel qualifié et approprié aux besoins définis par la présente convention et à leurs évolutions. Le personnel dispose des titres, certificats et qualifications exigés par la réglementation applicable.

Article 10. Concertation et coordination entre les Parties

Article 10.1 Comité de suivi environnemental, économique et juridique

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.

A la demande de la CdC ou de l'OTC, il peut être réuni en tant que de besoin.

Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;
- d'un représentant de chacun des exploitants concernés ;
- des référents mentionnés à l'Article 5.2, d'un responsable financier du Délégataire et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégataire.

Ce comité a pour objet d'examiner les tableaux de bord mensuels qui doivent être produits par le Délégataire. 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.

La convocation est transmise au Délégué quinze jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable sept jours avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'Annexe 11 de la Convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la CdC et au Délégué dans un délai d'une semaine à compter de la réunion. La CdC et le Délégué peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de cinq jours francs à compter de sa réception. L'absence d'observation dans ce délai vaut approbation.

Article 10.2 Comité de suivi technique

Un comité de suivi technique se réunit toutes les semaines afin de suivre l'exécution du Service et les adaptations qui pourraient apparaître nécessaires. Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;
- d'un représentant de chacun des exploitants concernés ;
- du représentant du gestionnaire des infrastructures portuaires ;
- d'un représentant de la profession des transporteurs de marchandises ;
- des référents mentionnés à l'Article 5.2, d'un responsable technique du Délégué et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégué.

Ce comité a pour objet d'examiner tous les documents transmis par le Délégué 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.

La convocation est transmise au Délégué deux jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'Annexe 11 de la Convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la CdC et au Délégué dans un délai de trois jours à compter de la réunion. La CdC et le Délégué peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de deux jours

francs à compter de sa réception. L'absence d'observation dans ce délai vaut approbation.

Article 11. Clause de rencontre

Article 11.1 Réexamen des conditions d'exécution de la Convention

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.

La force majeure est définie, conformément à la jurisprudence administrative, comme un évènement extérieur aux Parties, imprévisible et irrésistible.

L'imprévision désigne au sens de la jurisprudence administrative française et de l'article L.6 du Code de la commande publique un évènement présentant cumulativement les conditions suivantes :

- Indépendant de la volonté des Parties ;
- Imprévisible lors de la conclusion de Convention ou dont les effets ne pouvaient être raisonnablement prévus lors de la signature de la Convention ; et
- Entraînant un bouleversement temporaire de l'économie générale de la convention.

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 Déléataire puisse s'y opposer, d'un mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburant à l'échéance du contrat de couverture carburant conclu par le Déléataire 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.

Article 11.2 Rencontres planifiées d'évaluation

Le Délégrant et le Déléataire 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 Déléataire 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 Délégué 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.

L'OTC adresse une convocation au Délégué au moins sept jours à l'avance en y joignant les documents nécessaires à la tenue de ladite réunion. Le Délégué est tenu de se conformer à cette convocation sous peine de pénalité prévue à l'Annexe 11 de la présente convention.

Article 11.3 Rencontres spécifiques

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.

Article 11.4. Autres cas de rencontre

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 Délégant, 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.

Article 12. Relations avec les autorités portuaires

Le Délégué fait son affaire des demandes et autorisations nécessaires à l'accès aux ports et à l'utilisation des installations portuaires, dans le respect de la réglementation en vigueur, y compris pour les opérations de manutention à bord des navires.

Article 13. Recours aux prestataires externes

Il est précisé que cette disposition ne s'applique pas aux prestataires extérieurs qui sont les fournisseurs du Délégué et qui ne sont en conséquence pas chargés d'assumer directement tout ou partie des obligations de service public prévues par la présente convention.

Il peut être recouru à des prestataires extérieurs :

- soit de manière permanente et obligatoire, comme le recours aux entreprises de manutention portuaire ;
- soit de manière occasionnelle, tel que le recours à un navire affrété notamment en cas d'indisponibilité prolongée d'un navire décrit au tableau récapitulatif de l'outil naval.

Le recours à un prestataire extérieur répondant à un ou plusieurs des cas d'exclusion prévus par les articles L.3123-1, L 3123-2, L 3123-3, L 3123-4 et L3123-5 du Code de la commande publique est interdit.

Le Délégué transmet l'Annexe 12 de la présente convention à l'OTC précisant :

- l'identité du tiers ;
- l'identification précise des prestations qui lui sont confiées ;
- le montant total des prestations concernées ;
- une attestation qu'il n'entre dans aucun des cas d'exclusion prévus par le Code de la commande publique.

L'absence de réponse de l'OTC dans un délai de quinze (15) jours à compter de la réception de la demande comprenant la totalité des pièces susvisées vaut acceptation.

En cas de prestations confiées à un prestataire extérieur, le Déléguataire demeure personnellement responsable de l'exécution de toutes les obligations résultant de la Convention.

Le recours à des prestataires extérieurs ne peut être total.

Article 14. Responsabilités

Article 14.1 Principe

Le Déléguataire est responsable des dommages qui, du fait ou à l'occasion de l'exécution de la présente convention pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à la CdC ou l'OTC.

Le Déléguataire assume notamment les risques encourus à l'égard des usagers et répond des dommages résultant du non-respect des obligations mises à sa charge au titre de la présente convention, de ses fautes, négligences, imprudences ou de celles des personnes dont il répond tels que ses préposés et des tiers à qui il a confié une partie de l'exécution de la présente convention, ou des biens qu'il a sous sa garde dans les conditions prévues par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux relations avec le réclamant, c'est-à-dire la personne réclamant le paiement d'une indemnité en raison d'un dommage.

Le Déléguataire n'est admis à s'exonérer des responsabilités qu'il encourt en application du présent article qu'autant qu'il apporte la preuve que les dommages résultent :

- d'un cas de force majeure telle que définie à l'Article 11.1 de la présente convention ;
- du fait de la victime ;
- tout autre cas d'exonération de responsabilité expressément prévu par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux rapports avec le réclamant.

Article 14.2 Limitation de responsabilité

Le Déléguataire peut limiter sa responsabilité si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'exploitation du navire.

Il peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou réduire les dommages mentionnés au premier alinéa ou pour les dommages causés par ces mesures.

Le Déléguataire constitue le fonds de limitation de responsabilité unique prévue par l'article L. 5121-6 du Code des transports.

Ce régime de limitation de responsabilité est régi par la convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, qui définit le champ et le montant de la limitation de responsabilité telle que modifiée par le protocole de Londres du 2 mai 1996, ou tout autre dispositif qui viendrait l'amender, ainsi que par le Code des transports.

Cet article ne fait pas obstacle à l'application des limitations de responsabilité du transporteur maritime prévues par les conventions internationales, la réglementation européenne et le droit français en matière de transport de passagers et de marchandises.

Le Délégué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission ou qu'il a été commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

- aux créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage, ou de contribution en avarie commune ;
- aux créances du capitaine et des autres membres de l'équipage nées de l'embarquement ;
- aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail ;
- aux créances de l'autorité délégante, qui aurait, en lieu et place du propriétaire du navire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord.

Article 15. Assurances

Le Délégué dispose et justifie pour chaque navire d'un certificat d'assurance ou toute autre garantie financière, avec ou sans franchise, couvrant les créances maritimes soumises à limitation au titre de la convention de Londres du 19 novembre 1976 modifiée susvisée.

Le montant de l'assurance, pour chaque navire et par événement, n'est pas inférieur au montant maximal applicable pour la limitation de responsabilité conformément à cette convention.

Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité se trouve à bord du navire.

Les polices conclues par le Délégué comportent une renonciation à tout recours contre la CdC prise en sa qualité d'autorité organisatrice des transports maritimes et non d'autorité gestionnaire des infrastructures portuaires utilisées par le Délégué.

Le Délégué renonce de son côté à tout recours au titre de la franchise éventuelle en cas de sinistre.

Le Délégataire communique à l'OTC la copie des polices d'assurance souscrites au titre de la présente convention un mois après sa notification, ainsi que lors de leur éventuel renouvellement.

Le Délégataire justifie, sur demande écrite de l'OTC, dans un délai de cinq jours francs à compter de cette demande, du paiement régulier des primes afférentes aux polices souscrites et/ou du détail des garanties souscrites sous peine de pénalités.

Article 16. Règlement des litiges

Sauf stipulation contraire de la présente convention, les Parties s'obligent à tenter une médiation au sens des articles L.213-1 et suivants du Code de justice administrative avant toute action contentieuse, en désignant d'un commun accord un tiers médiateur ayant pour mission d'aboutir à une solution amiable. La charge financière de cette mission est partagée à parité entre les Parties.

La Partie la plus diligente propose à l'autre Partie, par lettre recommandée avec avis de réception, le nom du tiers et le contenu de sa mission. L'autre Partie dispose de quinze jours, à compter de la réception de la demande, pour formuler son accord ou son refus, le silence gardé valant refus. Faute à l'expiration de ce délai pour les Parties de s'entendre ou de convenir d'en saisir ensemble le président du Tribunal Administratif de Bastia en application du deuxième alinéa de l'article L.213-5 du Code de justice administrative, les Parties sont réputées renoncer à la tentative de médiation.

Cette obligation de tentative de médiation préalable ne saurait toutefois interdire à l'une ou l'autre des Parties d'introduire préalablement ou parallèlement un recours contentieux à titre conservatoire, en référé en cas d'urgence ou dans l'hypothèse de l'arrivée prochaine du terme d'un délai de recours, de prescription ou de forclusion non interrompu ou suspendu par l'effet de ladite tentative de médiation en vertu d'une disposition législative ou réglementaire.

L'avis rendu par le médiateur ne lie pas les Parties.

Tous les litiges qui subsisteraient après cette tentative de résolution amiable relèvent de la compétence du Tribunal Administratif de Bastia.

PARTIE 2. EXPLOITATION DES SERVICES

Article 17. Consistance de l'offre

Le Délégataire exécute le Service en respectant les horaires, fréquences et capacités définies à l'Annexe 1 de la présente convention.

Le Service est effectué sans escale intermédiaire entre le port de départ et celui d'arrivée, à l'exception des périodes au cours desquelles le Service peut être perturbé par des conflits, des arrêts techniques programmés ou des problèmes techniques imprévus, et sous réserve d'accord entre les Parties

Concernant le transport de marchandises et pour chaque traversée, le Délégataire ne devra pas laisser de remorques à quai, sauf demande du transporteur ou saturation exceptionnelle des capacités du navire, afin de s'assurer qu'il est satisfait à la demande des usagers professionnels et pour garantir la continuité territoriale.

Afin d'optimiser l'organisation du trafic, la Collectivité se réserve la possibilité, de reprogrammer des rotations, dans le respect du nombre total de rotations annuelles figurant à l'Annexe 1. Ces reprogrammations interviendront dans le cadre de la tenue du comité technique visé à l'Article 10.2 de la présente convention.

Article 18. Rotations supplémentaires

Sans objet.

Article 19. Définition de l'outil naval

Le Délégataire s'engage à respecter l'ensemble des règlements nationaux et internationaux relatifs à l'exploitation du navire.

Les navires affectés au Service remplissent les conditions de qualité de Service, de normes de sécurité et environnementales définies par la réglementation, la présente convention, notamment ses Annexes 3 et 5.

Les navires sont soit la propriété du Délégataire, soit affrétés. Ils ne constituent ni des biens de retour, ni des biens de reprise.

En outre, la propriété de chacun des navires visés à l'Annexe 3 peut varier pendant toute la durée de la Convention.

Préalablement à un changement de propriétaire, le Délégataire devra obligatoirement notifier au Délégant 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 Délégué 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).

Article 20. Gestion de l'outil naval

Le Délégué assure seul l'exploitation de l'ensemble de sa flotte dans ses composantes nautique, technique et de personnels. Il est chargé de l'armement, du maintien de la classification et de la certification, de l'entretien, de la maintenance, de l'exploitation (nautique et technique) et de l'assurance des navires sur toute la durée de la convention.

Le Délégué pourra formuler, à tout moment, une demande au Délégué aux fins d'opérer une substitution de navire par un autre navire mis à disposition par le Délégué, et visé dans l'Annexe 3, pour l'exécution de la présente convention. La demande présentera alors le détail des modifications opérées et les coûts générés par cette substitution, étant précisé que le navire proposé devra répondre aux caractéristiques minimales figurant à l'Annexe 1.

Si la substitution proposée par le Délégué ayant reçu l'accord préalable du Délégué entraîne une augmentation des charges initialement déterminées dans le Compte d'exploitation Prévisionnel, le Délégué en supportera exclusivement la charge. Le silence gardé par le Délégué sur la demande de substitution pendant plus de 15 jours à compter de la réception de la demande formulée par le Délégué vaut refus.

Si la substitution proposée par le Délégué entraîne une baisse des charges initialement déterminées dans le Compte d'exploitation Prévisionnel, les Parties opéreront les ajustements financiers rendus nécessaires à l'issue de la remise du rapport annuel visé par l'Article 45 de la convention.

Article 21. Sécurité et sûreté des navires

Le Délégué maintient le navire et ses équipements en conformité avec les règles générales d'entretien et d'exploitation destinées à assurer la sécurité et la sûreté à

bord des navires, l'habitabilité de ces derniers ainsi que la prévention des risques professionnels maritimes et la prévention de la pollution par les navires.

Les navires doivent disposer de toutes les autorisations, titres et certificats imposés par la réglementation applicable.

Le Délégataire met et conserve chaque navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et fait toute diligence pour assurer la sécurité des cargaisons et des passagers.

Le Délégataire, en vertu de son rôle d'armateur met en œuvre tous les moyens possibles et nécessaires pour faire face à tout incident ou accident impliquant ses équipements, biens, personnels ou sous-traitants dont il aurait la charge ou dont il aurait la garde afin de minimiser aux maximum les dommages qui pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à l'environnement, à la CdC ou à l'OTC.

Le rapport de sécurité est exposé à l'Annexe 4 de la présente convention.

Article 22. Accessibilité

Les navires affectés à l'exécution de la présente convention, ainsi que les services réalisés par le Délégataire doivent respecter les normes d'accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite fixées par l'arrêté du 23 novembre 1987 (NOR: MERR8700184A) modifié par l'arrêté du 4 novembre 2011 relatif à la sécurité des navires (division 190).

Les conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite sont décrites à l'Annexe 5 de la présente convention.

Article 23. Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)

Le Délégataire met en œuvre un plan d'actions au titre de la RSE portant notamment sur la valorisation du capital humain et la préservation de l'environnement. Le plan d'actions est détaillé en Annexe 7 de la présente convention.

En particulier, le Délégataire optimise les consommations des navires exploités et donc les rejets de CO₂, SO_x, NO_x et particules sur la base d'actions environnementales figurant à l'Annexe 7 de la présente convention.

Par ailleurs, le Délégataire doit dans le cadre de l'exécution de la présente convention présenter trois projets d'expérimentation visant à réduire à l'impact environnemental de la desserte maritime. Les modalités de présentation de ces expérimentations seront fixées dans le cadre de la concertation entre les parties prévues à l'Article 10.2. La non présentation d'un projet d'expérimentation par le délégataire donnera lieu à l'application d'une pénalité dans les conditions prévues à l'Article 48

Article 24. Protection des cétacés

Le Délégataire met en œuvre le dispositif de protection des cétacés figurant à l'Annexe 7 de la présente convention en recourant tant à des moyens matériels et équipements (acoustique,...) qu'à des moyens humains (observateur embarqué, formation,...).

Article 25. Continuité du Service

Article 25.1 Principe

Le Délégataire met en œuvre l'ensemble des moyens à sa disposition pour assurer la continuité du Service, sans porter atteinte aux droits du personnel garantis par la réglementation applicable, afin de limiter les conséquences de la perturbation du Service sur les usagers.

Article 25.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégataire

Toute cessation concertée du travail par le personnel du Délégataire est précédée d'un préavis adressé par une organisation syndicale représentative au Délégataire concerné : ce dernier transmet sans délai ce préavis à l'OTC.

Comme prévu par la législation en vigueur, le préavis mentionne le champ géographique et l'heure du début, ainsi que la durée limitée ou non, de la grève envisagée.

Le Délégataire concerné justifie par tout moyen (notamment attestation sur l'honneur) de l'absence de transmission par les organisations syndicales du préavis visé au paragraphe précédent.

Article 25.3 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service

Le Délégataire informe l'OTC de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service.

Le Délégataire informe l'OTC de cette perturbation dans un délai de douze heures à compter de la connaissance de la perturbation par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

Après chaque perturbation, le Délégataire lui communique sous huit (8) jours un bilan détaillé des mesures mises en œuvre pour pallier l'impact de ces perturbations sur l'exécution de la présente convention.

Dans le cadre du rapport annuel prévu à l'Article 46 de la présente convention, le Délégataire établit un récapitulatif des perturbations et indique précisément les incidences financières des mesures qu'il a mises en œuvre.

Article 26. Information des usagers

Article 26.1 Principe

Il appartient au Déléguataire d'assurer la conception, la mise à jour, la production et la diffusion des supports d'information destinés aux usagers professionnels et particuliers du service public, et ce à compter du 1^{er} janvier 2023. A cet égard, il est rappelé que les particuliers auxquels le Service est destiné sont des passagers résidents en Corse voyageant pour des raisons médicales, et qu'une attention particulière doit être accordée à leur information.

Article 26.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique

Le Déléguataire met à disposition, auprès des usagers du service public à compter du 1^{er} janvier 2023, une permanence téléphonique fonctionnant au moins du lundi au samedi de 09h00 à 18h00.

L'accès à ce service doit se faire par un numéro non surtaxé (numéro local ou Numéro Vert).

Cette permanence a pour objet de répondre aux questions des clients relatives à la desserte, les horaires, les tarifs, ainsi que les conditions de circulation en situations normale et perturbée et les modifications éventuelles du Service.

Ce numéro de téléphone figure sur les supports d'information susvisés.

Article 27. Politique commerciale

Le Déléguataire met en œuvre des actions commerciales ayant pour objet de rendre attractif le Service pour les usagers et de limiter son coût.

Article 28. Base de données et fichier clients

Article 28.1 Base de données sur les horaires et les caractéristiques du Service

Les données horaires, les tarifs du Déléguataire ainsi que toute autre information offerte au public sont de nature publique au regard des dispositions de l'article L. 321-1 du Code des relations entre le public et l'administration. Le Déléguataire garantit une liberté d'accès et d'utilisation de ces données.

Dans ce cadre et conformément à l'article 1^{er} de loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique, le Déléguataire remet à l'OTC dans les trente jours suivant sa demande, sous peine de pénalités dans les conditions de l'Article 47 de la présente convention, une copie des ressources numérisées et des données associées dans un standard ouvert et librement réutilisable.

Cette transmission ne donne lieu à aucune redevance.

Ces informations peuvent être utilisées par l'OTC, la CdC ou tout prestataire externe que l'un d'eux aura désigné à des fins d'accomplissement des missions de service public.

Article 28.2 Fichier clients

Le Déléataire constitue un fichier des clients du service de transport maritime de marchandises.

Pendant toute la durée de la convention, le Déléataire utilise et procède à la mise à jour de la base de données constituée desdites données. Le Déléataire devra respecter, lorsqu'il est responsable de traitement, les dispositions européennes, législatives et réglementaires relatives aux libertés individuelles et à la protection de la vie privée, notamment eu égard au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

Sous réserve pour l'OTC de respecter la confidentialité du fichier, l'OTC pourra demander au Déléataire de lui transmettre les éléments de ce fichier auxquels il peut prétendre, sans porter atteinte aux principes garantissant les libertés individuelles.

Dans ce cas, le fichier client sera transmis à l'OTC sur simple demande de ce dernier dans le délai imparti sous peine de pénalités dans les conditions de l'Article 48 de la présente convention.

Article 29. Concession des résultats

Article 29.1 Principe

Sous réserve des droits des tiers, le Déléataire concède, à titre non exclusif, à la CdC, au moins huit mois avant la date d'échéance ou de la résiliation effective de la Convention et pendant une durée de cinq ans, le droit d'utiliser ou de faire utiliser les « Résultats », en l'état ou modifiés, en tout ou partie, par tout moyen et sous toutes formes

Les « Résultats » désignent tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui (i) résultent de l'exécution des prestations objet de la convention, tels que, notamment, les bases de données, les informations, les rapports, les études et qui (ii) sont utiles à l'exécution du Service,

Article 29.2 Droits de la CdC

La CdC détient un droit d'utilisation *stricto sensu* des droits et titres afférents aux Résultats tels que définis à l'Article 29.1.

Cette concession autorise la CdC à :

(i) réutiliser librement les résultats propres à l'exploitation du réseau et des Services à titre gracieux ou onéreux ;

(ii) publier les résultats tels que définis à l'Article 29.1, après en avoir informé le Déléataire, sous réserve que cette publication ne constitue pas une divulgation au sens du code de la propriété intellectuelle toute publication devant mentionner le nom du Déléataire concerné.

De manière générale, le Déléataire ne peut opposer ses droits ou titres de propriété intellectuelle ou ses droits de toute autre nature à l'utilisation des résultats, lorsque celle-ci est conforme aux conditions stipulées au présent article.

Le Déléataire doit assister raisonnablement l'OTC et la CdC par ses conseils techniques et le concours temporaire de son personnel spécialisé tels que définis à l'Article 29.1, pendant toute la durée de la Convention et jusqu'à l'expiration d'une période de six mois à compter de la date de fin normale ou anticipée de la convention.

Cette concession ne donne lieu à aucune rémunération propre.

PARTIE 3. DISPOSITIONS FINANCIERES

Article 30. Principes généraux

Le Délégué exploite le Service à ses risques et périls, sous sa responsabilité. Il supporte un risque lié à l'exploitation de sorte que toute perte potentielle à sa charge ne doit pas être nominale ou négligeable. Il ne dispose d'aucune garantie de l'OTC ou de la CdC d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés liés à l'exploitation du Service.

Il demeure seul responsable de la gestion de ses charges comme du dynamisme d'exploitation du Service et du niveau des recettes qu'il génère.

Il se rémunère par le biais des produits de l'exploitation du Service et en assume les charges. Il est autorisé à proposer à titre commercial des services de transport maritime de marchandises ou de passagers dans la mesure où les conditions d'exécution du Service sont respectées. Les produits de l'exploitation du service commercial sont conservés par le Délégué.

En contrepartie des obligations de service public mises à la charge du Délégué au titre du Service, l'OTC lui verse 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 doit pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir le coût net de l'exécution du Service, compte tenu d'un bénéfice raisonnable.

La compensation est calculée sur la base de la méthode de répartition des coûts, et représente la différence entre les coûts et les recettes du Délégué liés à l'exécution du Service. La compensation se fonde sur les coûts et recettes escomptés par le Délégué sous réserve des dispositions des Articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention. Ainsi le Délégué s'engage financièrement vis-à-vis de l'OTC sur l'exploitation prévisionnelle qu'il a proposée.

Le compte d'exploitation prévisionnel du Délégué – sur la base duquel est calculé le montant de la contribution forfaitaire plafond – présente les coûts et les recettes à prendre en considération. Les coûts du Service à prendre en considération englobent tous les coûts directs nécessaires à l'exécution du Service et une contribution adéquate aux coûts indirects communs à la fois au Service et aux activités commerciales.

Le compte d'exploitation prévisionnel figure à l'Annexe 9 de la présente convention.

L'estimation des coûts et des recettes prévisionnelles repose sur des paramètres plausibles et observables.

La comptabilité interne du Délégué doit indiquer séparément les coûts et les recettes liés au Service et ceux liés aux autres services. Le recours à la comptabilité analytique et à des clés d'imputation est rendu nécessaire pour identifier :

- les coûts relatifs à l'activité du candidat relevant de l'exécution des obligations de service public (activité SIEG) et ceux relevant de son activité commerciale ;
- étant donné la nature des trafics n'excluant pas l'utilisation de navires ROPAX, la répartition, au sein de l'activité SIEG, entre les activités Fret et PAX pour les lignes concernées.

Compte tenu des éléments présentés ci-dessus, la rémunération totale du Délégué est la suivante :

$$R_n = R_{SIEG_n} + R_{HORSSIEG_n} + CFEI_n + CFC_n - REFAC_{CFEI_n} - REFAC_{CFC_n} - PEN_n$$

Avec :

R_n = Rémunération totale du délégataire pour l'année n

R_{SIEG_n} = recettes liées aux produits d'exploitation du Service Public pour l'année n

$R_{HORSSIEG_n}$ = recettes liées aux activités commerciales pour l'année n

$CFEI_n$ = contribution forfaitaire maximale d'exploitation et d'investissement pour l'année n

CFC_n = contribution forfaitaire maximale au titre des charges de carburant pour l'année n

$REFAC_{CFEI_n}$ = réfaction sur les charges d'exploitation et d'investissement pour l'année n

$REFAC_{CFC_n}$ = réfaction sur les charges de carburant pour l'année n

PEN_n = pénalités pour l'année n

Article 31. Comptes d'exploitation prévisionnels

L'équilibre économique de chaque ligne est présenté dans un compte d'exploitation prévisionnel qui constitue l'Annexe 9 de la convention.

Ce compte d'exploitation prévisionnel détermine les prévisions d'exécution de la convention, aux risques et périls du Délégué.

Les montants sont exprimés en euros hors taxes valeur janvier 2023.

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 Délégataire, 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 à l'Article 39 de la convention.

Article 32. Recettes perçues directement par le Délégataire

Le Délégataire perçoit directement l'ensemble des recettes résultant de l'exécution du Service, à savoir :

- les recettes liées au transport de fret en application de la grille tarifaire définie à l'Article 33.2 de la présente convention ;
- les recettes liées au transport des passagers résidents corses voyageant pour raison médicale en application de la délibération n° 19/128AC visée à l'Article 33.3 de la présente convention ;
- les recettes annexes issues notamment des services particuliers fournis aux convoyeurs du fret ou aux passagers résidents corses voyageant pour raison médicale (restauration, bagages, jeux, etc.) par le Délégataire de sa propre initiative ;
- Par ailleurs il est rappelé que le Délégataire perçoit, indépendamment même de l'exécution du Service, des recettes générées par son activité commerciale de transport maritime.

Pour les années 2023 à 2028, 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.

Article 33. Grille tarifaire

Article 33.1 Principes généraux

Les tarifs s'entendent en euros courants et n'incluent pas :

- les taxes et redevances applicables aux passagers et/ou à la voiture accompagnée perçues par l'État, les collectivités territoriales, les autorités gestionnaires de port ;
- les taxes perçues par le Délégué pour le financement des mesures de sûreté issues du Code ISPS ou des réglementations applicables en la matière, ou celles qu'il supporte directement à ce titre exclusif sur justificatif.

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.

Article 33.2 Les tarifs fret

Les tarifs fret sont repris dans l'Annexe 8 de la convention. Ce sont des tarifs maxima valables pour toutes les lignes et pour toute la capacité disponible du navire.

La grille tarifaire présentée Annexe 8 explicite le prix de base du fret transporté. Ces tarifs s'entendent quai à quai et comprennent les frais de réception, de manutention et d'aconage des véhicules.

Pour le fret roulant tracté, le passage du premier convoyeur est compris dans le tarif figurant à l'Annexe 8.

Le prix du mètre linéaire est identique pour les trajets Continent - Corse et Corse – Continent, sous réserve de l'application du tarif Export défini à l'Annexe 8.

Ce tarif ne comprend pas les éléments suivants :

- suppléments (branchement frigorifique, marchandises dangereuses, sur-hauteur et sur-largeur,...), qui doivent être adressés à l'OTC pour validation,
- frais de dossiers,
- tarifs complémentaires du voyage (tarifs cabine, repas et convoyeurs supplémentaires).

Le tarif "*Export*", pour les liaisons Corse – Continent, est applicable aux productions agricoles agroalimentaires et aux produits manufacturés ou industriels réalisés sur le territoire de la Corse.

Le tarif "*Export plus*" est applicable au transport de marchandises élaborées en Corse à partir de matières premières produites et transformées en Corse certifiées par un organisme compétent.

Le tarif "*Matières premières*", pour les liaisons Continent – Corse, est applicable au fret des matières premières à destination de la Corse et destinées à être transformées en Corse, à la condition que l'acquéreur n'en soit pas le consommateur final.

Les tarifs « *Export* », « *Export plus* » et « *Matières premières* » sont mis en œuvre par le Déléataire selon le dispositif mis en place par l'OTC et définis par la délibération n° 19/128 AC du 25 avril 2019 et son annexe 2 – *Description du dispositif de tarification « Export », « Matières premières » et « Export plus » propre au transport de marchandises*.

Une justification de la répercussion des tarifs "*export*" et "*matières premières*" pratiquée sur les entreprises productrices est apportée par le Déléataire dans son rapport annuel visé à l'Article 45 de la présente convention.

Article 33.3 Tarifs passagers

Les tarifs passagers sont ceux qui résultent de l'application de la délibération n° 19/128 AC portant modification du régime des obligations de service public de transport maritime.

Le Déléataire exige les justificatifs nécessaires (quittance d'électricité, avis d'imposition de la taxe d'habitation, carte de scolarité, livret de famille, etc.) au bénéfice du tarif résident corse.

L'OTC pourra organiser toute opération de contrôle afin de s'assurer que les justificatifs sont exigés par le Déléataire auprès des passagers bénéficiant du tarif résident corse. Le Déléataire s'expose à des pénalités en cas de mise en œuvre du tarif résident corse sans contrôle préalable.

Les titres de transport bénéficiant du tarif résident sont remboursables et modifiables sans condition.

Dans les limites indiquées ci-dessus, s'agissant des tarifs passagers résidents corses, le Déléataire peut appliquer une modulation temporelle (« *yield management* ») dans un but d'intérêt général d'optimisation du coût du Service public, à condition d'assurer l'égal accès aux Services de transport maritime.

Les tarifs appliqués aux passagers qui ne résident pas en Corse et pour les autres types de fret sont déterminés librement par le Déléataire dans le respect de la délibération n° 19/128 AC portant modification du régime des obligations de service public de transport maritime.

Article 34. Charges d'exploitation et de maintenance hors combustible et charges d'investissement

Article 34.1 Charges d'exploitation et de maintenance

Le Déléguataire supporte l'ensemble des charges d'exploitation hors combustible, notamment charges d'exploitation : le personnel, la mise à disposition d'espaces, les frais commerciaux, la manutention, les frais de ports, l'entretien passagers, les vivres à commercialiser, les vivres pour équipage, les approvisionnements, la communication, les assurances, l'informatique, les impôts et taxes et les frais de structure.

Une marge est également appliquée à ces charges d'exploitation comme déterminé en Annexe 9.

Article 34.2 Investissements nécessaires à l'exécution des obligations de service public

Les charges d'investissement liées aux navires sont établies sur la base de la flotte affectée par le Déléguataire à l'exploitation des lignes objet de la présente convention.

Le Déléguataire s'engage à faire tous les efforts en sa possession pour rechercher toute subvention et tout financement de personnes publiques et privées intéressées pour la réalisation de ces investissements.

La compensation de ces investissements par le Délégant sera effectuée à leur coût déduction faite de toute subvention et tout financement de personnes publiques versés pour la réalisation de ces investissements.

Le Déléguataire rend compte des moyens mis en œuvre dans le cadre du comité environnemental, économique et juridique visé à l'Article 10.2.

Article 35. Compensation financière d'exploitation et d'investissement versée par l'OTC

Article 35.1 Calcul de la compensation

Conformément aux articles L. 2224-1 et L. 2224-2 du CGCT, chaque année, l'OTC verse au Déléguataire une compensation financière d'exploitation et d'investissement pour l'exécution du Service.

La compensation financière maximale d'exploitation et d'investissement (**CFEI**) versée par l'OTC est constituée de deux composantes :

- une composante au titre des charges d'exploitation (**CFE**), correspondant aux charges d'exploitation résultant de la réalisation du Service (hors charges de combustible), nettes des recettes générées par l'exploitation du Service définies à l'Article 31. Le calcul de la CFE pour l'année 2023 (**CFE₂₀₂₃**) est détaillé en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet 12. CR SIEG

hors carb. - A). Pour les années suivantes, la CFE fait l'objet d'une indexation suivant les modalités prévues à l'Article 35.3.

- une composante au titre des charges d'investissement (**CFI**) correspondant aux dotations aux amortissements et/ou aux redevances de crédit-bail et/ou au coût d'affrètement du navire affecté à l'exécution du Service. Le calcul de la CFI pour chaque année n (**CFI_n**) est détaillé en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet 11. CR SIEG hors carb. - A).

Dans la mesure où le Déléataire utilise les navires pour proposer des services de transport à titre commercial, en dehors du Service, la clé d'imputation visée dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9) et ayant pleine valeur contractuelle permet d'établir la comptabilité analytique et de définir le montant de compensation financière forfaitaire. Cette clé d'imputation est figée pour toute la durée de la Convention.

Toutefois, le Déléataire 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 à l'Annexe 9 et le calcul fondé sur une clé d'imputation qui résulterait de la réalité de l'exploitation (coûts et revenus réels, exploitation réelle des navires, etc.). En cas d'écart entre le calcul résultant de la réalité de l'exploitation et celui visé dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9), la moitié de l'éventuel surplus de compensation versé pourra être retenue par le Déléataire dans la limite de 5% de la compensation, et le surplus sera restitué à l'OTC selon les modalités fixées par ce dernier. En tout état de cause, la compensation ne pourra pas excéder le montant résultant de l'Annexe 9 (tel que prévu au présent article et à l'Article 37.1 de la présente convention).

La compensation découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est une compensation forfaitaire plafond.

Article 35.2 Réfaction pour traversées non réalisées

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 Déléataire sur les charges d'exploitation et d'investissement (**REFAC_{CFEI}**) en raison de la non-réalisation du Service (charges variables économisées – recettes correspondant au Service).

Ces réflexions ne sont pas exclusives des pénalités prévues à l'Article 48.

La réfaction est de :

- 6 050 € pour l'année 2023

En tout état de cause, cette réfaction ne pourra être négative.

Le montant de la réfaction est indexé suivant les modalités prévues à l'Article 35.3.

Article 35.3 Modalités d'indexation

La CFE est indexée suivant les modalités suivantes :

$$CFE_{n+1} = CFE_n \times (0,85 I_{n+1} / I_{2023} + 0,15)$$

Avec I_{n+1} = Indice annuel des prix à la consommation - Base 2015 - Ensemble des ménages - France métropolitaine - Ensemble hors énergie (INSEE, Identifiant 001765617)

L'Annexe 9 est mise à jour chaque année afin de tenir compte de l'évolution de cet indice.

Le terme fixe de 0,15 correspond à un des gains d'efficience attendu par le Délégué sur la durée du contrat.

Article 35.4 Modalités de facturation et de versement

La compensation est facturée par le Délégué suivant les modalités suivantes :

S'agissant de la compensation au titre des charges d'exploitation (CFE_n) :

- 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
- 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.

S'agissant de la contribution au titre des charges d'investissement (CFI_n) :

- acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant au 1/12^{ème} du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

En application des dispositions des articles 37 et suivants de la loi n°2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière et de l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre le retard de paiement dans les contrats de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Article 36. Charges liées au combustible et mécanisme de couverture

Article 36.1 Charges de combustible

Le Délégué supporte les charges de carburant en fonction de la consommation des navires éventuellement corrigée des traversées non effectuées du coût d'approvisionnement en carburant.

Article 36.2 Mécanisme de couverture des coûts du combustible

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

Au-delà de cette période, le Délégué aura la charge de négocier un nouveau contrat de couverture en demandant a minima trois devis. Le Délégué indiquera au Déléguant 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 Délégué.

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

Le coût unitaire du combustible pris en compte dans le Compte d'Exploitation Prévisionnel pour la période correspondante et le mécanisme associé sont détaillés en Annexe 10.

Article 37. Compensation financière pour les charges de carburant

Article 37.1 Calcul de la compensation maximale

Conformément aux articles L. 2224-1 et L. 2224-2 du CGCT, chaque année, l'OTC verse au Délégué 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 Délégué au titre de la présente convention et dont les montants sont présentés en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « 11. CR SIEG hors carb. – A »).

Dans la mesure où le Déléataire utilise les navires pour proposer des services de transport à titre commercial, en dehors du Service, la clé d'imputation visée dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9) et ayant pleine valeur contractuelle permet d'établir la comptabilité analytique et de définir le montant de compensation financière forfaitaire. Cette clé d'imputation est figée pour toute la durée de la Convention.

Toutefois, le Délégant 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 à l'Annexe 9 et le calcul fondé sur une clé d'imputation qui résulterait de la réalité de l'exploitation (coûts et revenus réels, exploitation réelle des navires, etc.). En cas d'écart entre le calcul résultant de la réalité de l'exploitation et celui visé dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9), la moitié de l'éventuel surplus de compensation versé pourra être retenue par l'opérateur dans la limite de 5% de la compensation, et le surplus sera restitué à l'OTC selon les modalités fixées par ce dernier. En tout état de cause, la compensation ne pourra pas excéder le montant résultant de l'Annexe 9 (tel que prévu au présent article et à l'Article 35.1 de la présente convention).

La compensation découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est une compensation forfaitaire plafond.

Article 37.2 Réfaction pour traversées non réalisées

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 Déléataire sur les charges de carburant (**REFAC_{CARB}**) en raison de la non-réalisation du Service (charges variables économisées).

Ces réflexions ne sont pas exclusives des pénalités prévues à l'Article 47.

La réfaction est de :

- 17 650 € en 2023.
- Pour les périodes ultérieures, ce montant sera ajusté en fonction des prix du carburant de l'année N lors des comités prévus à l'Article 10.2.

Article 37.3 Modalités de facturation et de versement

La compensation au titre des charges de carburant (CFCn) est facturée par le Déléataire suivant les modalités suivantes :

- Acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant au 1/12^{ème} du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

En application des dispositions des articles 37 et suivants de la loi n°2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière et de l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre le retard de paiement dans les contrats de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Article 38. Compensation maximale pour les Rotations supplémentaires

Sans objet.

Article 39. Bénéfice raisonnable

Le Bénéfice Raisonnable est déterminé conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensations de Service public. Ce Bénéfice Raisonnable correspond

- Au ratio du Résultat Courant Avant Impôt et intérêts sur le périmètre SIEG sur le chiffre d'affaires sur le périmètre SIEG tel que calculé dans l'Annexe 9 au présent contrat.

Le Bénéfice raisonnable ne pourra dépasser 2.13 % tout au long de la durée du Contrat, sauf à ce qu'une étude complémentaire indépendante, diligentée en cas de bouleversement du marché, vienne justifier la révision de ce taux.

Article 40. Contrôle de la surcompensation

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.

Le Délégué s'engage, dès lors que le montant de la compensation dépasse le niveau admis en application des règles de l'Encadrement SIEG, à reverser, dans les conditions fixées par l'OTC, le montant de la surcompensation (sous réserve des dispositions prévues aux articles 35.1 et 37.1 de la présente convention).

Par ailleurs, toute surcompensation est de nature à exposer le Délégué à des demandes de récupération, tant au regard du droit national que du droit communautaire, comme l'expose le point 26 de la Communication de la Commission relative à l'application des règles en matière d'aides d'Etat par les juridictions nationales du 9 avril 2009.

Aux termes de la Convention, le Déléguataire s'engage sur un montant de compensation au titre des charges d'exploitation résultant de la réalisation des obligations de services publics, nettes des recettes supplémentaires générées par celle-ci (CFE) exprimée en euros constants.

Il s'engage en outre sur un montant de compensation au titre des charges de carburant (CFC) correspondant aux charges de carburant prévisionnelles exprimées en euros constants et arrêtées à la date de signature de la Convention.

Article 41. Compte de tiers

Le Déléguataire tient un compte séparé pour les tiers.

Notamment, la perception et le reversement de la taxe transports figurent dans ce compte.

Article 42. Impôts et taxes

Le Déléguataire supporte l'ensemble des taxes, impôts et redevances liés aux prestations effectuées.

Article 43. Non assujettissement à la TVA

Conformément aux termes de l'article 262 II-11° du Code Général des Impôts, le Service de transport maritime en provenance et à destination de la Corse n'est pas assujetti à TVA.

PARTIE 4 – REGIME DES BIENS

Article 44. Régime des biens

Sous réserve des stipulations de la présente convention, le Déléataire a seul le droit d'utiliser les biens affectés au Service dont l'exploitation lui est confiée par le Délégant.

Les biens affectés Service peuvent relever de la catégorie des biens de retour, de celle des biens de reprise ou de celle des biens propres telles que définies et organisées par le Code de la commande publique et la jurisprudence du Conseil d'État.

Au plus tard une semaine avant le début d'exécution du Service, un premier inventaire est établi contradictoirement classant les biens selon les trois catégories ci-dessus mentionnées (Annexe 15).

Tous plans, rapports d'expertise et documents jugés nécessaires à l'identification des biens par le Déléataire sont annexés à chaque liste dans un délai raisonnable.

Les inventaires relatifs aux biens de retour, de reprise et aux biens propres font l'objet d'une réactualisation annuelle par le Déléataire.

PARTIE 5. CONTROLE DU DÉLÉGATAIRE

En cas de manquement aux obligations de la présente Partie, le Délégataire sera redevable des pénalités prévues à l'Article 48 et à l'Annexe 11 de la présente convention.

Article 45. Information de l'OTC

Article 45.1 Principes

L'OTC et la CdC ou leur représentant disposent d'un droit de contrôle portant sur l'exécution des prestations confiées par la présente convention au Délégataire. Ce contrôle a notamment pour objet de s'assurer que le Délégataire ne perçoit aucune surcompensation tel que prévu à l'article 40 de la présente convention.

La mise en œuvre de ce droit de contrôle ne doit pas conduire l'Autorité Délégante à porter atteinte au secret des affaires en n'assurant pas la confidentialité des données et documents transmis par le Délégataire sous les réserves prévues par la présente convention (sourcing notamment).

En conséquence, les Parties assurent la confidentialité de ces données et la sécurité de leurs échanges, sans que cette confidentialité ne fasse obstacle à la publication de ces données lorsqu'elle résulte d'une réglementation nationale ou communautaire.

Le contrôle de l'OTC et de la CdC comprend notamment :

- Un droit général d'information sur l'exploitation du Service ;
- Le pouvoir de prendre toutes les mesures prévues sur la présente convention lorsque le Délégataire ne se conforme pas aux obligations stipulées à sa charge.

Le Délégant organise librement le contrôle prévu à la présente partie, le Délégant pouvant confier l'exécution du contrôle soit à ses propres agents, soit à des organismes ou spécialistes qu'il choisit.

Le Délégataire justifie à tout moment du respect de ses obligations légales ou réglementaires.

Le Délégataire fournit à l'autorité délégante les documents et justificatifs demandés sous un format commun exploitable (word ou équivalent) et rendant possibles des extractions.

Article 45.2 Contrôle des documents

La CdC et l'OTC peuvent demander la communication de tout justificatif et document complémentaire se rapportant directement à l'exécution de la présente convention et qu'ils estiment nécessaires à leur bonne information sans toutefois que ledit contrôle ait pour effet d'exonérer le Délégataire concerné de ses responsabilités.

Le Délégué dispose d'un délai de quinze jours à compter de la réception de la demande pour communiquer les justificatifs exigés par la CDC.

Il ne peut refuser à la CDC ou l'OTC ou à leur représentant la copie des informations sollicitées.

Les documents transmis par le Délégué sont librement exploitables par l'OTC et des extractions peuvent en être réalisées.

Article 45.3 Contrôle des données financières

La CdC et l'OTC se réservent le droit de faire procéder, à leurs frais, à un audit pour vérifier les comptes du Délégué sans que ce dernier ne puisse opposer le secret industriel et commercial. Le Délégué facilite le déroulement de l'audit.

La CdC et l'OTC, informeront le Délégué du lancement d'une mission d'audit 15 jours avant le commencement du contrôle des données financières.

Les résultats de l'audit seront communiqués au Délégué afin de recueillir ses observations. Les résultats de l'audit ne pourront être communiqués sans faire état des éventuelles remarques et observations du Délégué.

Le Délégué s'engage à justifier auprès de l'OTC et de la CdC, du caractère raisonnable, au sens de l'Encadrement SIEG, du bénéfice réalisé au titre de la présente convention.

Article 45.4 Taxe transport

S'agissant de la taxe transport, le Délégué remet à l'autorité délégante un état estimatif trimestriel et sa déclaration annuelle auprès des services fiscaux.

Article 46. Rapport du Délégué

Au plus tard le 1^{er} juin de chaque année, le Délégué produit un rapport d'activité respectant le plan et le contenu suivants :

1° Les données comptables suivantes :

a) Le compte annuel de résultat de l'exploitation de la concession sur le même modèle que l'Annexe 9 de la présente convention. Pour l'établissement de ce compte, l'imputation des charges s'effectue par affectation directe pour les charges directes et selon la clé d'imputation fixée à l'Annexe 9 pour les charges indirectes, notamment les charges de structure ;

Le Délégué joint une note de comparaison et d'explication des écarts entre les produits et les charges réels et prévisionnels.

Le Déléataire tient à disposition de l'OTC la matrice de passage entre sa comptabilité analytique et le compte de résultat sous format contractuel.

b) Une présentation des méthodes et des éléments de calcul économique annuel et pluriannuel retenus pour la détermination des produits et charges directs et indirects imputés au compte de résultat de l'exploitation, les méthodes étant identiques à celles utilisées pour établir l'offre du Déléataire dans le cadre de la procédure d'attribution de la présente convention ;

c) Un compte rendu de la situation des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du Service public concédé, comportant notamment une description des biens et, le cas échéant, le programme d'investissement, y compris au regard des normes environnementales et de sécurité ;

d) L'inventaire des biens désignés par la présente convention comme biens de retour et de reprise du Service concédé. Cet inventaire est mentionné «néant » à la date de la conclusion de la présente convention ;

e) Les engagements à incidences financières, y compris en matière de personnel, liés à la concession et nécessaires à la continuité du Service public ;

2° Une analyse de la qualité des Services détaillant les éléments suivants :

1	Personnel	<ul style="list-style-type: none"> a. Organigramme b. Nombre et équivalent temps plein par grande famille de poste c. Organisation du travail et gestion des compétences d. Taux d'arrêts de travail et taux d'arrêts maladie e. Plan de formation
2	Offre réalisée et fréquentation	<ul style="list-style-type: none"> a. Nombre de traversées par ligne ; b. Volumes par type de trafic (passager/marchandise) ; c. Taux de remplissage.
3	Régularité	Le Déléataire produit l'indicateur mensuel de mesure de la régularité par navire.
4	Outil naval	<ul style="list-style-type: none"> a. Nombre b. Date d'entrée en flotte c. Description technique du nouveau navire (si nouveau navire) conformément à l'Article 19 et à l'Annexe 3 de la présente convention d. Le nombre de traversées réalisées par chaque navire dans l'année e. Récapitulatifs des opérations de maintenance par navire f. Consommation de carburant par navire et par traversée
5	Maintenance	<ul style="list-style-type: none"> a. Moyens humains et matériels ;

Projet de Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre le port de PRUPRIA et le port de Marseille

		<p>b. Travaux réalisés sur les navires en détaillant les travaux de maintenance et les travaux d'arrêt technique</p> <p>c. Rapport de visite annuelle d'inspection de la société de classification</p>
6	RSE	d. Actions et niveau d'engagement du Déléataire en matière de performances éthiques, sociales et environnementales.

2° Une annexe financière détaillant les éléments suivants pour chaque ligne :

1	Annexe 9	a. Annexe complétée avec les charges et produits réels pour l'année considérée
1	Recettes	<p>b. Détail des recettes issues de la vente de titres aux chargeurs professionnels, par distinction de chaque périmètre (SIEG / hors SIEG) et chaque catégorie de trafic sous-jacent (pour le SIEG : tracté, non tracté, passagers médicaux, et pour le hors SIEG : passagers résidents, non résidents, auto-commerce, autre)</p> <p>c. Détail de la fréquentation selon les mêmes critères</p> <p>d. Autres recettes rattachées (publicité, Services annexes) ;</p> <p>e. Compensation de l'OTC</p> <p>f. Grille tarifaire appliquée au cours de l'année n sur le modèle de l'Annexe 8</p>
2	Charges	a. Explication des écarts entre le prévisionnel et le réalisé, pour chaque poste de charges
3	<u>Le cas échéant, Annexe 9 sur le périmètre des navires propriétés du délégataire et Annexe sur 9 sur le périmètre des navires affrétés</u>	<p>a. Annexe complétée avec les charges et produits réels pour l'année considérée et affectés à chaque type de navire pour contrôler le niveau de bénéfice réalisé par le délégataire</p> <p>b. Description et justification des clefs de répartition retenues pour effectuer cette répartition</p>
4	Autres informations	<p>a. Bilan social ;</p> <p>b. Attestations des commissaires aux comptes</p>
5	Autres comptes	Compte de suivi de la taxe transport

Article 47. Tableaux de bord mensuels

Le Déléataire communique à l'OTC, au plus tard, le 15 du mois suivant, un tableau de bord mensuel dans un format numérique et compatible avec des outils bureautiques courants permettant leur extraction :

- fréquentation mensuelle et son cumul depuis le début de l'exercice contractuel par catégorie de client (marchandises / résidents / non-résidents)

- les recettes mensuelles par catégorie de titre et leur cumul depuis le début de l'exercice contractuel
- le suivi des éléments afférents au combustible : suivi des consommations par traversée (consommation, durée de la traversée, vitesse moyenne) prix unitaires des combustibles (quotidiens et mensuels).

Article 48. Pénalités

En cas d'irrégularités ou d'inexécution avérées des clauses de la présente convention la CdC et/ou l'OTC appliquent les pénalités visées à l'Annexe 11, sans mise en demeure préalable à l'issue d'un délai de quinze jours à compter de la notification du décompte des pénalités au Déléguataire qui dispose de ce délai pour faire part de ses observations.

La constatation des faits entraînant les pénalités prévues ci-dessus est effectuée à la diligence de la CdC ou de l'OTC qui utilisent à cet effet leurs propres agents ou les agents d'un prestataire extérieur chargé du contrôle de l'exécution des prestations incombant au Déléguataire.

Au regard des observations présentées par le Déléguataire, les pénalités lui sont notifiées par titres de recettes émis par l'OTC ou la CdC à l'issue du délai de quinze jours visé au premier paragraphe.

Ces pénalités ainsi que les réfections pour traversées non réalisées sont payées par le Déléguataire concerné à travers la diminution du montant de la compensation financière due par l'OTC lors du calcul du solde dans les conditions prévues à l'Article 35.4 de la présente convention et si le solde n'est pas suffisant par paiement direct.

Article 49. Bonus

L'atteinte de tout ou partie de l'objectif fixé dans le cadre de la rencontre à mi contrat visée à l'Article 11.2 donnera lieu à l'application d'un bonus correspondant au produit suivant :

$$B = P \times 100\,000 \text{ €}$$

Avec :

B = montant total du bonus à l'échéance normale du contrat

P = pourcentage d'atteinte de l'objectif, correspondant au ratio de réduction atteint divisé par l'objectif de réduction fixé dans le cadre de la rencontre à mi contrat visée à l'Article 11.2.

PARTIE 5. DISPOSITIONS DE FIN DE CONVENTION

Article 50. Sort des biens à la fin de la Convention

Article 50.1 Sort des biens de retour

Sans objet.

Article 50.2 Sort des Biens de reprise

Le Délégrant, douze (12) mois avant l'expiration de la présente convention, dresse une liste des biens de reprise visés en Annexe 15 de la présente convention qu'il souhaite reprendre.

L'indemnité due par le Délégrant au Délégataire au titre des biens de reprise est fixée à leur Valeur Nette Comptable, minorée, le cas échéant, des subventions correspondantes, des éventuelles dépréciations (perte de valeur) et des dépenses ayant été prises en charge par le Délégrant

Article 50.3 Sort des biens propres au Délégataire

Les biens propres du Délégataire peuvent, sous réserve de l'accord du Délégataire, être rachetés par le Délégrant ou un nouveau Délégataire dès lors que ce rachat présente un intérêt pour la poursuite de l'exploitation du Service.

Le prix est fixé par accord entre les Parties. À défaut, le Délégataire en conserve la propriété.

Article 51. 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.

Article 52. Résiliation pour motif d'intérêt général.

La CdC peut résilier, conformément et dans les conditions de la jurisprudence administrative, de façon unilatérale, la Convention pour un motif d'intérêt général.

Cette résiliation devra être précédée d'un préavis motivé d'un mois notifié au Délégataire par tout moyen permettant d'en donner une date certaine.

L'indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général correspond au manque à gagner subi par le Délégataire : il est égal à 50% de la valeur actuelle nette des résultats net après contribution prévisionnels figurant en Annexe 9 de la Convention sur une durée maximale de 36 mois entre la date de résiliation et l'échéance normale de la convention, actualisés à partir du taux d'indexation déterminé par l'Article 35.3.

Cette indemnité est versée dans un délai de quarante-cinq jours à compter de la prise d'effet de la résiliation.

Article 53. Résiliation pour faute du Délégataire

Les motifs justifiant la résiliation de la Convention pour faute du Délégataire sont notamment :

- manquements graves ou répétés à la présente convention
- manquements graves ou répétés à la sécurité
- infractions à la réglementation en vigueur applicable au secteur des transports
- fraude ou malversation
- cession totale ou partielle de la Convention sans autorisation expresse et préalable de la CdC et de l'OTC.

Sauf dans le cas où le manquement est irrémédiable, la résiliation est précédée d'une mise en demeure qui indique la nature du manquement constaté et prévoit un délai raisonnable pour y remédier qui ne peut être inférieur à quinze (15) jours.

Le Délégataire dispose en tout état de cause d'un délai de quinze (15) jours à compter de la notification de la mesure envisagée pour formuler ses observations.

La résiliation prend effet à compter du jour de la notification de la résiliation au Délégataire défaillant par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

La résiliation pour faute du Délégataire ne donne lieu au versement par l'OTC ou la CdC d'aucune indemnité au Délégataire défaillant.

Article 54. Résiliation pour force majeure

Lorsque l'empêchement d'exécuter la Convention en raison d'un fait de force majeure est définitif ou que son économie est définitivement bouleversée en raison d'un fait de force majeure, la Convention peut être résiliée.

De la même manière, dans le cas où des circonstances d'imprévision devaient se prolonger et ne plus présenter de caractère temporaire, ou dans le cas où les Parties ne parviendraient pas à s'accorder sur une indemnité d'imprévision permettant de poursuivre l'exécution de la Convention dans des conditions normales d'exploitation, le Délégataire peut solliciter la résiliation pour force majeure.

Il en est de même dans le cas où les Parties ne s'entendraient pas sur les conditions de rétablissement de l'économie initiale ou de maintien de l'équilibre économique de la Convention dans les autres hypothèses prévues à l'Article 11.1 ou à l'Article 11.3

Article 55. Liquidation ou redressement judiciaire du Délégataire

En cas de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire du Délégataire, 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 Délégataire.

Article 56. Modalités de cession de la Convention par le Délégataire

56.1. Cession de la Convention

Le Délégataire 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 Délégant.

En cas de cession ou autre transfert agréé par le Délégant, le bénéficiaire de la cession ou du transfert sera alors subrogé au Délégataire 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 Délégant et pourra entraîner la résiliation pour faute de la Convention par le Délégant.

Le Délégataire 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.

Article 57. Modification de l'actionnariat du Délégataire

Si la composition de l'actionnariat du Délégataire 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 Délégataire 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 Délégataire excédant un seuil de 10% donne lieu à une information préalable de la CdC et de l'OTC.

Article 58. Notification de la Convention

Pour l'exécution de la Convention et de tout ce qui s'y attache, les Parties font élection de domicile aux adresses mentionnées ci-après.

Pour le Délégant : [*]

Pour le Délégataire : [*]

Toute notification au titre de la présente Convention doit être faite par écrit et peut être valablement envoyée soit par lettre recommandée avec demande avis de réception à ces adresses, soit par télécopie aux numéros indiqués ci-après. La notification est réputée être effectuée à la date de réception de la lettre recommandée avec demande avis de réception.

Projet de Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre le port de PRUPRIA et le port de Marseille

Fait à Ajaccio, le

Pour le Conseil exécutif de Corse
Le Président

Pour l'Office des Transports de la Corse
La Présidente

Pour le Délégué

Prughiettu

LISTE DES ANNEXES

1. Annexe technique des Services
2. Programme des Services
3. Tableau récapitulatif de l'outil naval
4. Rapport de sécurité
5. Description des Services à bord
6. Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles
7. Plan des actions au titre de la RSE
8. Grille tarifaire
9. Compte d'exploitation prévisionnel
10. Détail des volumes contractuels de combustibles consommés par mois
11. Pénalités
12. Prestations confiées aux tiers
13. Données sur le personnel
14. Contrats d'affrètement
15. Inventaire des biens

**PROJET DE CONVENTION DE DELEGATION
DE SERVICE PUBLIC
RELATIVE A L'EXPLOITATION
DU TRANSPORT MARITIME
DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS
AU TITRE DE LA CONTINUITE TERRITORIALE
ENTRE LE PORT DE L'ISULA ET LE PORT
DE MARSEILLE**

CONVENTION

Entre les soussignés :

La Collectivité de Corse dont le siège est Hôtel de Région, 22 Cours Grandval à Ajaccio (20187), représentée par le Président du Conseil exécutif de Corse, M. Gilles SIMEONI, autorisé par délibération n° 22/ AC de l'Assemblée de Corse du 20 décembre 2022,

ci-après dénommée « la CdC »,

Et

L'Office des Transports de la Corse, domicilié 19, avenue Georges Pompidou, BP 501 à Ajaccio Cedex (20186), représenté par sa Présidente, Mme Flora MATTEI, ci-après dénommé « l'OTC »,

d'une part,

Et

CORSICA LINEA, Société par Actions Simplifiée au capital de 3.000.000 €, ayant son siège social 4, boulevard Roi Jérôme, 20000 Ajaccio, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés d'Ajaccio sous le n° B 815243852, numéro d'identification de la TVA FR 49 815 243 852, représentée par son Directeur général, M. Pierre-Antoine Villanova, ci-après dénommé « le Déléataire »

d'autre part,

ensemble « les Parties ».

Il a été convenu ce qui suit :

SOMMAIRE

PREAMBULE	5
Article 1. Définitions	8
Article 2. Objet	8
Article 3. Durée	8
Article 4. Documents contractuels	9
Article 5. Identification des parties	9
Article 5.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse	9
Article 5.2 Identification et représentation du Délégué	9
Article 6. Missions du Délégué	10
Article 7. Droits et obligations du Délégant	10
Article 8. Réglementation générale	11
Article 9. Gestion du personnel	12
Article 9.1 Réglementation applicable	12
Article 9.2 Droit social	12
Article 9.3 Recours à un personnel qualifié	12
Article 10. Concertation et coordination entre les Parties	12
Article 10.1 Comité de suivi environnemental, économique et juridique	12
Article 10.2 Comité de suivi technique	13
Article 11. Clause de rencontre	14
Article 11.1 Réexamen des conditions d'exécution de la Convention	14
Article 11.2 Rencontres planifiées d'évaluation	15
Article 12. Relations avec les autorités portuaires	16
Article 13. Recours aux prestataires externes	16
Article 14. Responsabilités	17
Article 14.1 Principe	17
Article 14.2 Limitation de responsabilité	18
Article 15. Assurances	19
Article 16. Règlement des litiges	19
Article 17. Consistance de l'offre	21
Article 18. Rotations supplémentaires	21
Article 19. Définition de l'outil naval	21
Article 20. Gestion de l'outil naval	22
Article 21. Sécurité et sûreté des navires	23
Article 22. Accessibilité	23
Article 23. Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)	24
Article 24. Protection des cétacés	24
Article 25. Continuité du Service	24
Article 25.1 Principe	24
Article 25.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégué	24
Article 25.3 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service	25
Article 26. Information des usagers	25
Article 26.1 Principe	25
Article 26.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique	25

Article 27. Politique commerciale	26
Article 28. Base de données et fichier clients.....	26
Article 28.1 Base de données sur les horaires et les caractéristiques du Service	26
Article 28.2 Fichier clients	26
Article 29. Concession des résultats	27
Article 29.1 Principe	27
Article 29.2 Droits de la CdC.....	27
Article 30. Principes généraux	29
Article 31. Comptes d'exploitation prévisionnels.....	31
Article 32. Recettes perçues directement par le Délégué	31
Article 33. Grille tarifaire	32
Article 33.1 Principes généraux	32
Article 33.2 Les tarifs fret	32
Article 33.3 Tarifs passagers	33
Article 34. Charges d'exploitation et de maintenance hors combustible et charges d'investissement	34
Article 34.1 Charges d'exploitation et de maintenance.....	34
Article 34.2 Investissements nécessaires à l'exécution des obligations de service public	34
Article 35. Compensation financière d'exploitation et d'investissement versée par l'OTC	35
Article 35.1 Calcul de la compensation hors Rotations supplémentaires	35
Article 35.2 Réfaction pour traversées non réalisées	36
Article 35.3 Modalités d'indexation	36
Article 35.4 Modalités de facturation et de versement.....	36
Article 36. Charges liées au combustible et mécanisme de couverture	37
Article 36.1 Charges de combustible	37
Article 36.2 Mécanisme de couverture des coûts du combustible	37
Article 37. Compensation financière pour les charges de carburant.....	38
Article 37.1 Calcul de la compensation maximale	38
Article 37.2 Réfaction pour traversées non réalisées	38
Article 38. Compensation maximale pour les Rotations supplémentaires	39
Article 38.1 Modalités de calcul de la compensation maximale pour les Rotations supplémentaires	39
Article 38.2 Modalités de facturation et de versement.....	40
Article 39. Bénéfice raisonnable	41
Article 40. Contrôle de la surcompensation.....	41
Article 41. Compte de tiers	41
Article 42. Impôts et taxes	41
Article 43. Non assujettissement à la TVA	42
Article 44. Régime des biens	43
Article 45. Information de l'OTC	44
Article 45.1 Principes	44
Article 45.2 Contrôle des documents	44
Article 45.3 Contrôle des données financières	45
Article 45.4 Taxe transport.....	45
Article 46. Rapport du Délégué	45

Article 47. Tableaux de bord mensuels	48
Article 48. Pénalités	48
Article 49. Bonus	49
Article 50. Sort des biens à la fin de la Convention	50
Article 50.1 Sort des biens de retour.....	50
Article 50.2 Sort des Biens de reprise.....	50
Article 50.3 Sort des biens propres au Déléгатaire	50
Article 51. Sort particulier des navires	50
Article 52. Résiliation pour motif d'intérêt général.....	51
Article 53. Résiliation pour faute du Déléгатaire	51
Article 54. Résiliation pour force majeure.....	52
Article 55. Liquidation ou redressement judiciaire du Déléгатaire.....	52
Article 56. Modalités de cession de la Convention par le Déléгатaire	52
Article 57. Modification de l'actionnariat du Déléгатaire	53
Article 58. Notification de la Convention.....	53

PREAMBULE

La Collectivité de Corse est l'autorité organisatrice de transport public maritime entre la Corse et le continent. Elle définit, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité, les modalités d'organisation des transports maritimes entre l'île et le continent, en particulier en matière de dessertes et de tarifs.

La Collectivité de Corse, lorsqu'il existe un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, peut conclure un contrat de délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime entre la Corse et le continent.

Dans ce cadre, la Collectivité de Corse avait conclu pour une durée de 22 mois cinq conventions de délégations de service public ayant pour objet l'exploitation des dessertes maritimes de transport de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et les ports de Corse qui sont arrivées à échéance le 31 décembre 2022.

Afin d'organiser la desserte maritime à compter du 1^{er} janvier 2023, l'Office des Transports de la Corse a diligenté un test de marché entre décembre 2021 et mars 2022 afin de déterminer si un besoin de service public persisterait après 2022.

Cette démarche a conduit la Collectivité de Corse à constater l'existence d'un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, et à décider par délibération n° 22/050 AC du 28 avril 2022 du lancement d'une procédure de mise en concurrence pour la passation de concessions alloties entre les cinq ports corses et le port de Marseille, pour une durée de 7 ans, afin de garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent français, du 1^{er} janvier 2023 jusqu'au 31 décembre 2029.

A l'issue de procédure de mise en concurrence, a été retenu(e) en qualité de délégataire de service public en charge de l'exploitation de la ligne Marseille – L'ISULA suivant délibération n°AC en date du

C'est l'objet de la présente convention (la **Convention**).

PARTIE 1. DISPOSITIONS GENERALES

Article 1. Définitions

- Annexe :** Désigne une annexe de la Convention
- Article :** Désigne tout article de la Convention
- Convention :** Désigne la présente convention y compris ses Annexes, ainsi que les avenants qui viendront le cas échéant les modifier
- Déléataire :** Désigne les sociétés [*]
- Service ou SIEG :** Exécution des obligations de service public relatives au transport de marchandises (incluant les matières dangereuses) sous la forme de fret inerte et de fret tracté, et au transport de passagers voyageant pour des raisons médicales, ou en tant que convoyeurs de fret tracté, au titre de la continuité territoriale entre le port de L'ISULA et le port de Marseille
- Service Commercial ou Hors SIEG :** Exécution par le Déléataire de tout service de transport de marchandises ou de passagers qui ne relève pas du Service

Article 2. Objet

La Convention confie au Déléataire l'exécution des obligations de service public relatives au transport de marchandises (incluant les matières dangereuses) sous la forme de fret inerte et de fret tracté, et au transport de passagers voyageant pour des raisons médicales, ou en tant que convoyeurs de fret tracté, au titre de la continuité territoriale entre le port de L'ISULA et le port de Marseille (le **Service**).

La Convention régleme les conditions d'exploitation du Service, ainsi que les rapports entre les parties.

Elle est conclue en conformité avec les exigences applicables en matière d'aides d'Etat relatives aux compensations d'obligations de service public et notamment la décision de la Commission européenne du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE aux aides d'Etat sous forme de compensation de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion d'un Service d'intérêt économique général (JOUE, L7, 11 janvier 2012, p.3-10).

Article 3. Durée

La Convention entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023 et expire le 31 décembre 2029.

Les Parties conviennent d'ores et déjà d'une prolongation possible de la Convention, pour une durée de (12) mois maximum notamment en l'absence d'attribution d'un nouveau contrat de concession à l'échéance de la présente convention.

Les conditions d'exécution, notamment financières, seront identiques à celles de la Convention sur la période considérée.

La mise en œuvre de cette faculté donnera lieu à une notification, laquelle doit intervenir au plus tard trois mois avant le terme de la Convention.

La prolongation sera à l'initiative exclusive de la Collectivité et ne pourra être refusée par le Délégué.

Article 4. Documents contractuels

Les documents contractuels liant les parties sont constitués de la Convention et de ses annexes.

Les stipulations de la Convention prévalent sur les stipulations d'une annexe en cas de contradiction.

Article 5. Identification des parties

Article 5.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse

La Collectivité de Corse (CdC) est l'autorité contractante de la Convention et dispose des pouvoirs de contrôle, de direction, de modification, de sanction et de résiliation de la convention.

L'Office des Transports de la Corse (OTC) est également l'autorité contractante. Il contrôle l'exécution de la Convention et est habilité par la CdC, à prononcer les sanctions prévues par la présente convention à l'encontre du Délégué. Il verse au Délégué la compensation financière prévue aux Articles 35 et 36 de la Convention.

Article 5.2 Identification et représentation du Délégué

Le Délégué communique à l'OTC dans les quinze jours de la notification de la Convention les coordonnées du ou (des) représentant(s) et d'un ou (des) suppléant(s) qui seront les interlocuteurs référents auprès de la CdC et de l'OTC.

Ce(s) représentant(s), ou son ou (ses) suppléant(s), doi(ven)t être présent(s) lors de toutes les réunions et comités prévus par la Convention.

En cas de changement de représentant, le Délégué en informe sans délai l'OTC.

Article 6. Missions du Déléataire

Au titre de la Convention, le Déléataire a la charge d'assurer le Service, conformément aux exigences de continuité, régularité, fréquence, horaires, qualité et prix prévus dans la Convention.

A ce titre, le Déléataire s'engage, pour ce qui le concerne, à :

- 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 (ou des moyens équivalents en cas d'entrée en ligne d'un nouveau navire ou en cas d'indisponibilité prolongée d'un navire nécessitant son remplacement, conformément aux stipulations de l'Article 20 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.

Article 7. Droits et obligations du Délégant

En application de l'article L. 5431-4 du Code des Transports et de l'article L. 4424-18 du Code Général des Collectivités Territoriales, la CdC est l'autorité organisatrice du transport maritime entre l'île et toute destination de la France continentale.

Elle dispose des prérogatives suivantes, à savoir qu'elle :

- Définit la politique générale de transport public maritime incluant la consistance générale du Service et la tarification ;
- Arrête les modifications éventuelles du Service ;
- Contrôle ou fait procéder à des contrôles de la conformité, de la bonne exécution et de la qualité du Service confié au Délégué ;
- Donne son approbation sur les conditions d'exécution du Service et les modalités d'évolution proposées par le Délégué ;
- Commande les éventuelles rotations supplémentaires selon les modalités prévues à l'Article 18 de la présente convention.

L'OTC bénéficie également de la prérogative de contrôle visée au troisième alinéa ci-dessus.

En outre, il verse au Délégué une compensation financière destinée à compenser les obligations de service public qui lui sont imposées.

Il contrôle conformément aux articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention que le montant de la compensation versée au Délégué au titre de la présente convention n'entraîne aucune surcompensation.

Il ordonne le reversement de toute surcompensation majorée d'intérêts de retard, tel que prévu aux articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention.

Article 8. Réglementation générale

Le Délégué respecte l'ensemble des obligations européennes, législatives ou réglementaires.

Ces obligations ressortent notamment des réglementations relatives :

- aux transports, issues notamment du droit de l'Union Européenne et du Code des transports ;
- à l'exploitation des navires, issue notamment de la Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL), de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), de l'autorité du pavillon et des autorités nationales ou locales où les navires seront amenés à opérer dans le cadre de la DSP ;
- à l'environnement, issue notamment des articles L. 218-2 et suivants du Code de l'environnement

Tout manquement au respect de la réglementation en vigueur pouvant compromettre l'exécution de la Convention peut donner lieu à l'application de pénalités à l'encontre du Délégué défaillant et, en cas de manquements graves ou répétés, à une résiliation de la présente convention aux torts exclusifs de ce dernier, sans aucune indemnité, dans les conditions prévues à l'Article 483 de la Convention.

Article 9. Gestion du personnel

Article 9.1 Réglementation applicable

Toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État français. Elles sont fixées aux articles L. 5561-1 à 5567-4 du Code des transports. Toutefois, pour les navires de transport de marchandises jaugeant plus de 650 tonnes brutes et pratiquant le cabotage avec les îles, lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (Etat du pavillon).

Article 9.2 Droit social

Le Délégué veille au respect de l'ensemble des règles de droit social applicables afin de garantir au mieux l'exécution du Service objet de la présente convention. A ce titre, il est responsable de l'application des règles relatives à l'hygiène et la sécurité du travail concernant son personnel.

Article 9.3 Recours à un personnel qualifié

Le Délégué affecte à l'exécution du Service du personnel qualifié et approprié aux besoins définis par la présente convention et à leurs évolutions. Le personnel dispose des titres, certificats et qualifications exigés par la réglementation applicable.

Article 10. Concertation et coordination entre les Parties

Article 10.1 Comité de suivi environnemental, économique et juridique

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.

A la demande de la CdC ou de l'OTC, il peut être réuni en tant que de besoin.

Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;
- d'un représentant de chacun des exploitants concernés ;
- des référents mentionnés à l'Article 5.2, d'un responsable financier du Délégué et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégué.

Ce comité a pour objet d'examiner les tableaux de bord mensuels qui doivent être produits par le Délégué. 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.

La convocation est transmise au Délégué quinze jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable sept jours avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'Annexe 11 de la Convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la CdC et au Délégué dans un délai d'une semaine à compter de la réunion. La CdC et le Délégué peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de cinq jours francs à compter de sa réception. L'absence d'observation dans ce délai vaut approbation.

Article 10.2 Comité de suivi technique

Un comité de suivi technique se réunit toutes les semaines afin de suivre l'exécution du Service et les adaptations qui pourraient apparaître nécessaires. Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;
- d'un représentant de chacun des exploitants concernés ;
- du représentant du gestionnaire des infrastructures portuaires ;
- d'un représentant de la profession des transporteurs de marchandises ;
- des référents mentionnés à l'Article 5.2, d'un responsable technique du Délégué et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégué.

Ce comité a pour objet d'examiner tous les documents transmis par le Délégué 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.

La convocation est transmise au Délégué deux jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'Annexe 11 de la Convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la CdC et au Délégué dans un délai de trois jours à compter de la réunion. La CdC et le Délégué peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de deux jours francs à compter de sa réception. L'absence d'observation dans ce délai vaut approbation.

Article 11. Clause de rencontre

Article 11.1 Réexamen des conditions d'exécution de la Convention

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.

La force majeure est définie, conformément à la jurisprudence administrative, comme un évènement extérieur aux Parties, imprévisible et irrésistible.

L'imprévision désigne au sens de la jurisprudence administrative française et de l'article L.6 du Code de la commande publique un évènement présentant cumulativement les conditions suivantes :

- Indépendant de la volonté des Parties ;
- Imprévisible lors de la conclusion de Convention ou dont les effets ne pouvaient être raisonnablement prévus lors de la signature de la Convention ; et
- Entraînant un bouleversement temporaire de l'économie générale de la convention.

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.

Article 11.2 Rencontres planifiées d'évaluation

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

Déléataire 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 Déléataire afin de présenter les résultats obtenus.

L'OTC adresse une convocation au Déléataire au moins sept jours à l'avance en y joignant les documents nécessaires à la tenue de ladite réunion. Le Déléataire est tenu de se conformer à cette convocation sous peine de pénalité prévue à l'Annexe 11 de la présente convention.

Article 11.3 Rencontres spécifiques

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 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, les parties conviennent de se rencontrer à l'initiative de la plus diligente d'entre elles.

Article 11.4. Autres cas de rencontre

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 Déléataire 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 Déléguataire à compter du 1^{er} janvier 2025.

Après validation par le Déléguant, 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.

Article 12. Relations avec les autorités portuaires

Le Déléguataire fait son affaire des demandes et autorisations nécessaires à l'accès aux ports et à l'utilisation des installations portuaires, dans le respect de la réglementation en vigueur, y compris pour les opérations de manutention à bord des navires.

Article 13. Recours aux prestataires externes

Il est précisé que cette disposition ne s'applique pas aux prestataires extérieurs qui sont les fournisseurs du Déléguataire et qui ne sont en conséquence pas chargés d'assumer directement tout ou partie des obligations de service public prévues par la présente convention.

Il peut être recouru à des prestataires extérieurs :

- soit de manière permanente et obligatoire, comme le recours aux entreprises de manutention portuaire ;
- soit de manière occasionnelle, tel que le recours à un navire affrété notamment en cas d'indisponibilité prolongée d'un navire décrit au tableau récapitulatif de l'outil naval.

Le recours à un prestataire extérieur répondant à un ou plusieurs des cas d'exclusion prévus par les articles L.3123-1, L 3123-2, L 3123-3, L 3123-4 et L3123-5 du Code de la commande publique est interdit.

Le Déléguataire transmet l'Annexe 12 de la présente convention à l'OTC précisant :

- l'identité du tiers ;
- l'identification précise des prestations qui lui sont confiées ;
- le montant total des prestations concernées ;
- une attestation qu'il n'entre dans aucun des cas d'exclusion prévus par le Code de la commande publique.

L'absence de réponse de l'OTC dans un délai de quinze (15) jours à compter de la réception de la demande comprenant la totalité des pièces susvisées vaut acceptation.

En cas de prestations confiées à un prestataire extérieur, le Délégataire demeure personnellement responsable de l'exécution de toutes les obligations résultant de la Convention.

Le recours à des prestataires extérieurs ne peut être total.

Article 14. Responsabilités

Article 14.1 Principe

Le Délégataire est responsable des dommages qui, du fait ou à l'occasion de l'exécution de la présente convention pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à la CdC ou l'OTC.

Le Délégataire assume notamment les risques encourus à l'égard des usagers et répond des dommages résultant du non-respect des obligations mises à sa charge au titre de la présente convention, de ses fautes, négligences, imprudences ou de celles des personnes dont il répond tels que ses préposés et des tiers à qui il a confié une partie de l'exécution de la présente convention, ou des biens qu'il a sous sa garde dans les conditions prévues par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux relations avec le réclamant, c'est-à-dire la personne réclamant le paiement d'une indemnité en raison d'un dommage.

Le Délégataire n'est admis à s'exonérer des responsabilités qu'il encourt en application du présent article qu'autant qu'il apporte la preuve que les dommages résultent :

- d'un cas de force majeure telle que définie à l'Article 11.1 de la présente convention ;
- du fait de la victime ;
- tout autre cas d'exonération de responsabilité expressément prévu par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux rapports avec le réclamant.

Article 14.2 Limitation de responsabilité

Le Délégataire peut limiter sa responsabilité si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'exploitation du navire.

Il peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou réduire les dommages mentionnés au premier alinéa ou pour les dommages causés par ces mesures.

Le Délégataire constitue le fonds de limitation de responsabilité unique prévue par l'article L. 5121-6 du Code des transports.

Ce régime de limitation de responsabilité est régi par la convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, qui définit le champ et le montant de la limitation de responsabilité telle que modifiée

par le protocole de Londres du 2 mai 1996, ou tout autre dispositif qui viendrait l'amender, ainsi que par le Code des transports.

Cet article ne fait pas obstacle à l'application des limitations de responsabilité du transporteur maritime prévues par les conventions internationales, la réglementation européenne et le droit français en matière de transport de passagers et de marchandises.

Le Déléguataire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission ou qu'il a été commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

- aux créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage, ou de contribution en avarie commune ;
- aux créances du capitaine et des autres membres de l'équipage nées de l'embarquement ;
- aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail ;
- aux créances de l'autorité délégante, qui aurait, en lieu et place du propriétaire du navire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord.

Article 15. Assurances

Le Déléguataire dispose et justifie pour chaque navire d'un certificat d'assurance ou toute autre garantie financière, avec ou sans franchise, couvrant les créances maritimes soumises à limitation au titre de la convention de Londres du 19 novembre 1976 modifiée susvisée.

Le montant de l'assurance, pour chaque navire et par événement, n'est pas inférieur au montant maximal applicable pour la limitation de responsabilité conformément à cette convention.

Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité se trouve à bord du navire.

Les polices conclues par le Déléguataire comportent une renonciation à tout recours contre la CdC prise en sa qualité d'autorité organisatrice des transports maritimes et non d'autorité gestionnaire des infrastructures portuaires utilisées par le Déléguataire. Le Déléguataire renonce de son côté à tout recours au titre de la franchise éventuelle en cas de sinistre.

Le Déléguataire communique à l'OTC la copie des polices d'assurance souscrites au titre de la présente convention un mois après sa notification, ainsi que lors de leur éventuel renouvellement.

Le Déléataire justifie, sur demande écrite de l'OTC, dans un délai de cinq jours francs à compter de cette demande, du paiement régulier des primes afférentes aux polices souscrites et/ou du détail des garanties souscrites sous peine de pénalités.

Article 16. Règlement des litiges

Sauf stipulation contraire de la présente convention, les Parties s'obligent à tenter une médiation au sens des articles L.213-1 et suivants du Code de justice administrative avant toute action contentieuse, en désignant d'un commun accord un tiers médiateur ayant pour mission d'aboutir à une solution amiable. La charge financière de cette mission est partagée à parité entre les Parties.

La Partie la plus diligente propose à l'autre Partie, par lettre recommandée avec avis de réception, le nom du tiers et le contenu de sa mission. L'autre Partie dispose de quinze jours, à compter de la réception de la demande, pour formuler son accord ou son refus, le silence gardé valant refus. Faute à l'expiration de ce délai pour les Parties de s'entendre ou de convenir d'en saisir ensemble le président du Tribunal Administratif de Bastia en application du deuxième alinéa de l'article L.213-5 du Code de justice administrative, les Parties sont réputées renoncer à la tentative de médiation.

Cette obligation de tentative de médiation préalable ne saurait toutefois interdire à l'une ou l'autre des Parties d'introduire préalablement ou parallèlement un recours contentieux à titre conservatoire, en référé en cas d'urgence ou dans l'hypothèse de l'arrivée prochaine du terme d'un délai de recours, de prescription ou de forclusion non interrompu ou suspendu par l'effet de ladite tentative de médiation en vertu d'une disposition législative ou réglementaire.

L'avis rendu par le médiateur ne lie pas les Parties.

Tous les litiges qui subsisteraient après cette tentative de résolution amiable relèvent de la compétence du Tribunal Administratif de Bastia.

PARTIE 2. EXPLOITATION DES SERVICES

Article 17. Consistance de l'offre

Le Délégataire exécute le Service en respectant les horaires, fréquences et capacités définies à l'Annexe 1 de la présente convention.

Le Service est effectué sans escale intermédiaire entre le port de départ et celui d'arrivée, à l'exception des périodes au cours desquelles le Service peut être perturbé par des conflits, des arrêts techniques programmés ou des problèmes techniques imprévus, et sous réserve d'accord entre les Parties

Concernant le transport de marchandises et pour chaque traversée, le Délégataire ne devra pas laisser de remorques à quai, sauf demande du transporteur ou saturation exceptionnelle des capacités du navire, afin de s'assurer qu'il est satisfait à la demande des usagers professionnels et pour garantir la continuité territoriale.

Afin d'optimiser l'organisation du trafic, la Collectivité se réserve la possibilité, de reprogrammer des rotations, dans le respect du nombre total de rotations annuelles figurant à l'Annexe 1. Ces reprogrammations interviendront dans le cadre de la tenue du comité technique visé à l'Article 10.2 de la présente convention.

Article 18. Rotations supplémentaires

Au regard des nécessités d'exécution du service public, le Délégant pourra être amené à demander au Délégataire de réaliser ponctuellement des rotations supplémentaires dans la limite du nombre défini en Annexe 1 (les **Rotations supplémentaires**).

Les Rotations supplémentaires sont soumises à l'ensemble des prescriptions prévues à l'Annexe 1.

La mise en œuvre des Rotations supplémentaires sera examinée dans le cadre du comité technique prévu à l'Article 10.2.

A la suite de ce comité technique, le Délégataire formalise par courrier ses propositions de Rotations supplémentaires conformément au besoin exprimé par le Délégant et reçoit une confirmation par courrier en retour des éventuelles Rotations supplémentaires arrêtées. Le délai minimum de prévenance du Délégant à l'égard du Délégataire est estimé en semaine afin de suivre au plus près les courbes d'engagements.

Les Rotations supplémentaires font l'objet d'une compensation telle que visée à l'Article 38.

Article 19. Définition de l'outil naval

Le Délégataire s'engage à respecter l'ensemble des règlements nationaux et internationaux relatifs à l'exploitation du navire.

Les navires affectés au Service remplissent les conditions de qualité de Service, de normes de sécurité et environnementales définies par la réglementation, la présente convention, notamment ses Annexes 3 et 5.

Les navires sont soit la propriété du Délégué, soit affrétés. Ils ne constituent ni des biens de retour, ni des biens de reprise.

En outre, la propriété de chacun des navires visés à l'Annexe 3 peut varier pendant toute la durée de la Convention.

Préalablement à un changement de propriétaire, le Délégué devra obligatoirement notifier au Délégant 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 Délégué 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).

Article 20. Gestion de l'outil naval

Le Délégué assure seul l'exploitation de l'ensemble de sa flotte dans ses composantes nautique, technique et de personnels. Il est chargé de l'armement, du maintien de la classification et de la certification, de l'entretien, de la maintenance, de l'exploitation (nautique et technique) et de l'assurance des navires sur toute la durée de la convention.

Le Délégué pourra formuler, à tout moment, une demande au Délégant aux fins d'opérer une substitution de navire par un autre navire mis à disposition par le Délégué, et visé dans l'Annexe 3, pour l'exécution de la présente convention. La demande présentera alors le détail des modifications opérées et les coûts générés par cette substitution, étant précisé que le navire proposé devra répondre aux caractéristiques minimales figurant à l'Annexe 1.

Si la substitution proposée par le Délégué ayant reçu l'accord préalable du Délégant entraîne une augmentation des charges initialement déterminées dans le

Compte d'exploitation Prévisionnel, le Délégué en supportera exclusivement la charge. Le silence gardé par le Délégué sur la demande de substitution pendant plus de 15 jours à compter de la réception de la demande formulée par le Délégué vaut refus.

Si la substitution proposée par le Délégué entraîne une baisse des charges initialement déterminées dans le Compte d'exploitation Prévisionnel, les Parties opéreront les ajustements financiers rendus nécessaires à l'issue de la remise du rapport annuel visé par l'Article 45 de la convention.

Article 21. Sécurité et sûreté des navires

Le Délégué maintient le navire et ses équipements en conformité avec les règles générales d'entretien et d'exploitation destinées à assurer la sécurité et la sûreté à bord des navires, l'habitabilité de ces derniers ainsi que la prévention des risques professionnels maritimes et la prévention de la pollution par les navires.

Les navires doivent disposer de toutes les autorisations, titres et certificats imposés par la réglementation applicable.

Le Délégué met et conserve chaque navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et fait toute diligence pour assurer la sécurité des cargaisons et des passagers.

Le Délégué, en vertu de son rôle d'armateur met en œuvre tous les moyens possibles et nécessaires pour faire face à tout incident ou accident impliquant ses équipements, biens, personnels ou sous-traitants dont il aurait la charge ou dont il aurait la garde afin de minimiser aux maximum les dommages qui pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à l'environnement, à la CdC ou à l'OTC.

Le rapport de sécurité est exposé à l'Annexe 4 de la présente convention.

Article 22. Accessibilité

Les navires affectés à l'exécution de la présente convention, ainsi que les services réalisés par le Délégué doivent respecter les normes d'accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite fixées par l'arrêté du 23 novembre 1987 (NOR: MERR8700184A) modifié par l'arrêté du 4 novembre 2011 relatif à la sécurité des navires (division 190).

Les conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite sont décrites à l'Annexe 5 de la présente convention.

Article 23. Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)

Le Délégué met en œuvre un plan d'actions au titre de la RSE portant notamment sur la valorisation du capital humain et la préservation de l'environnement. Le plan d'actions est détaillé en Annexe 7 de la présente convention.

En particulier, le Délégué 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 Délégué doit dans le cadre de l'exécution de la présente convention présenter trois projets d'expérimentation visant à réduire à l'impact environnemental de la desserte maritime. Les modalités de présentation de ces expérimentations seront fixées dans le cadre de la concertation entre les parties prévues à l'Article 10.2. La non présentation d'un projet d'expérimentation par le délégué donnera lieu à l'application d'une pénalité dans les conditions prévues à l'Article 48

Article 24. Protection des cétacés

Le Délégué met en œuvre le dispositif de protection des cétacés figurant à l'Annexe 7 de la présente convention en recourant tant à des moyens matériels et équipements (acoustique,...) qu'à des moyens humains (observateur embarqué, formation,...).

Article 25. Continuité du Service

Article 25.1 Principe

Le Délégué met en œuvre l'ensemble des moyens à sa disposition pour assurer la continuité du Service, sans porter atteinte aux droits du personnel garantis par la réglementation applicable, afin de limiter les conséquences de la perturbation du Service sur les usagers.

Article 25.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégué

Toute cessation concertée du travail par le personnel du Délégué est précédée d'un préavis adressé par une organisation syndicale représentative au Délégué concerné : ce dernier transmet sans délai ce préavis à l'OTC.

Comme prévu par la législation en vigueur, le préavis mentionne le champ géographique et l'heure du début, ainsi que la durée limitée ou non, de la grève envisagée.

Le Délégué concerné justifie par tout moyen (notamment attestation sur l'honneur) de l'absence de transmission par les organisations syndicales du préavis visé au paragraphe précédent.

Article 25.3 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service

Le Délégué informe l'OTC de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service.

Le Délégataire informe l'OTC de cette perturbation dans un délai de douze heures à compter de la connaissance de la perturbation par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

Après chaque perturbation, le Délégataire lui communique sous huit (8) jours un bilan détaillé des mesures mises en œuvre pour pallier l'impact de ces perturbations sur l'exécution de la présente convention.

Dans le cadre du rapport annuel prévu à l'Article 46 de la présente convention, le Délégataire établit un récapitulatif des perturbations et indique précisément les incidences financières des mesures qu'il a mises en œuvre.

Article 26. Information des usagers

Article 26.1 Principe

Il appartient au Délégataire d'assurer la conception, la mise à jour, la production et la diffusion des supports d'information destinés aux usagers professionnels et particuliers du service public, et ce à compter du 1^{er} janvier 2023. A cet égard, il est rappelé que les particuliers auxquels le Service est destiné sont des passagers résidents en Corse voyageant pour des raisons médicales, et qu'une attention particulière doit être accordée à leur information.

Article 26.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique

Le Délégataire met à disposition, auprès des usagers du service public à compter du 1^{er} janvier 2023, une permanence téléphonique fonctionnant au moins du lundi au samedi de 09h00 à 18h00.

L'accès à ce service doit se faire par un numéro non surtaxé (numéro local ou Numéro Vert).

Cette permanence a pour objet de répondre aux questions des clients relatives à la desserte, les horaires, les tarifs, ainsi que les conditions de circulation en situations normale et perturbée et les modifications éventuelles du Service.

Ce numéro de téléphone figure sur les supports d'information susvisés.

Article 27. Politique commerciale

Le Délégataire met en œuvre des actions commerciales ayant pour objet de rendre attractif le Service pour les usagers et de limiter son coût.

Article 28. Base de données et fichier clients

Article 28.1 Base de données sur les horaires et les caractéristiques du Service

Les données horaires, les tarifs du Délégué ainsi que toute autre information offerte au public sont de nature publique au regard des dispositions de l'article L. 321-1 du Code des relations entre le public et l'administration. Le Délégué garantit une liberté d'accès et d'utilisation de ces données.

Dans ce cadre et conformément à l'article 1^{er} de loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique, le Délégué remet à l'OTC dans les trente jours suivant sa demande, sous peine de pénalités dans les conditions de l'Article 47 de la présente convention, une copie des ressources numérisées et des données associées dans un standard ouvert et librement réutilisable.

Cette transmission ne donne lieu à aucune redevance.

Ces informations peuvent être utilisées par l'OTC, la CdC ou tout prestataire externe que l'un d'eux aura désigné à des fins d'accomplissement des missions de service public.

Article 28.2 Fichier clients

Le Délégué constitue un fichier des clients du service de transport maritime de marchandises.

Pendant toute la durée de la convention, le Délégué utilise et procède à la mise à jour de la base de données constituée desdites données. Le Délégué devra respecter, lorsqu'il est responsable de traitement, les dispositions européennes, législatives et réglementaires relatives aux libertés individuelles et à la protection de la vie privée, notamment eu égard au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

Sous réserve pour l'OTC de respecter la confidentialité du fichier, l'OTC pourra demander au Délégué de lui transmettre les éléments de ce fichier auxquels il peut prétendre, sans porter atteinte aux principes garantissant les libertés individuelles.

Dans ce cas, le fichier client sera transmis à l'OTC sur simple demande de ce dernier dans le délai imparti sous peine de pénalités dans les conditions de l'Article 48 de la présente convention.

Article 29. Concession des résultats

Article 29.1 Principe

Sous réserve des droits des tiers, le Déléataire concède, à titre non exclusif, à la CdC, au moins huit mois avant la date d'échéance ou de la résiliation effective de la Convention et pendant une durée de cinq ans, le droit d'utiliser ou de faire utiliser les « Résultats », en l'état ou modifiés, en tout ou partie, par tout moyen et sous toutes formes

Les « Résultats » désignent tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui (i) résultent de l'exécution des prestations objet de la convention, tels que, notamment, les bases de données, les informations, les rapports, les études et qui (ii) sont utiles à l'exécution du Service,

Article 29.2 Droits de la CdC

La CdC détient un droit d'utilisation *stricto sensu* des droits et titres afférents aux Résultats tels que définis à l'Article 29.1.

Cette concession autorise la CdC à :

- (i) réutiliser librement les résultats propres à l'exploitation du réseau et des Services à titre gracieux ou onéreux ;
- (ii) publier les résultats tels que définis à l'Article 29.1, après en avoir informé le Déléataire, sous réserve que cette publication ne constitue pas une divulgation au sens du code de la propriété intellectuelle toute publication devant mentionner le nom du Déléataire concerné.

De manière générale, le Déléataire ne peut opposer ses droits ou titres de propriété intellectuelle ou ses droits de toute autre nature à l'utilisation des résultats, lorsque celle-ci est conforme aux conditions stipulées au présent article.

Le Déléataire doit assister raisonnablement l'OTC et la CdC par ses conseils techniques et le concours temporaire de son personnel spécialisé tels que définis à l'Article 29.1, pendant toute la durée de la Convention et jusqu'à l'expiration d'une période de six mois à compter de la date de fin normale ou anticipée de la convention.

Cette concession ne donne lieu à aucune rémunération propre.

PARTIE 3. DISPOSITIONS FINANCIERES

Article 30. Principes généraux

Le Délégué exploite le Service à ses risques et périls, sous sa responsabilité. Il supporte un risque lié à l'exploitation de sorte que toute perte potentielle à sa charge ne doit pas être nominale ou négligeable. Il ne dispose d'aucune garantie de l'OTC ou de la CdC d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés liés à l'exploitation du Service.

Il demeure seul responsable de la gestion de ses charges comme du dynamisme d'exploitation du Service et du niveau des recettes qu'il génère.

Il se rémunère par le biais des produits de l'exploitation du Service et en assume les charges. Il est autorisé à proposer à titre commercial des services de transport maritime de marchandises ou de passagers dans la mesure où les conditions d'exécution du Service sont respectées. Les produits de l'exploitation du service commercial sont conservés par le Délégué.

En contrepartie des obligations de service public mises à la charge du Délégué au titre du Service, l'OTC lui verse 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 doit pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir le coût net de l'exécution du Service, compte tenu d'un bénéfice raisonnable.

La compensation est calculée sur la base de la méthode de répartition des coûts, et représente la différence entre les coûts et les recettes du Délégué liés à l'exécution du Service. La compensation se fonde sur les coûts et recettes escomptés par le Délégué sous réserve des dispositions des Articles 35.1, 37.1 et 40 de la présente convention. Ainsi le Délégué s'engage financièrement vis-à-vis de l'OTC sur l'exploitation prévisionnelle qu'il a proposée.

Le compte d'exploitation prévisionnel du Délégué – sur la base duquel est calculé le montant de la contribution forfaitaire plafond – présente les coûts et les recettes à prendre en considération. Les coûts du Service à prendre en considération englobent tous les coûts directs nécessaires à l'exécution du Service et une contribution adéquate aux coûts indirects communs à la fois au Service et aux activités commerciales.

Le compte d'exploitation prévisionnel hors Rotations supplémentaires figure à l'Annexe 9 de la présente convention.

L'estimation des coûts et des recettes prévisionnelles repose sur des paramètres plausibles et observables.

La comptabilité interne du Délégué doit indiquer séparément les coûts et les recettes liés au Service et ceux liés aux autres services. Le recours à la comptabilité analytique et à des clés d'imputation est rendu nécessaire pour identifier :

- les coûts relatifs à l'activité du candidat relevant de l'exécution des obligations de service public (activité SIEG) et ceux relevant de son activité commerciale ;
- étant donné la nature des trafics n'excluant pas l'utilisation de navires ROPAX, la répartition, au sein de l'activité SIEG, entre les activités Fret et PAX pour les lignes concernées.

Compte tenu des éléments présentés ci-dessus, la rémunération totale du Délégué est la suivante :

$$R_n = R_{SIEGn} + R_{HORSSIEGn} + CFEI_n + CFC_n - REFAC_{CFEI_n} - REFAC_{CFCn} - PEN_n + \sum_{i=1}^p CR_i$$

Avec :

R_n = Rémunération totale du délégataire pour l'année n

R_{SIEGn} = recettes liées aux produits d'exploitation du Service Public pour l'année n

$R_{HORSSIEGn}$ = recettes liées aux activités commerciales pour l'année n

$CFEI_n$ = contribution forfaitaire maximale d'exploitation et d'investissement pour l'année n

CFC_n = contribution forfaitaire maximale au titre des charges de carburant pour l'année n

$REFAC_{CFEI_n}$ = réfaction sur les charges d'exploitation et d'investissement pour l'année n

$REFAC_{CFCn}$ = réfaction sur les charges de carburant pour l'année n

PEN_n = pénalités pour l'année n

$\sum_{i=1}^p CR_i$ = somme des compensations réelles versées au titre des p rotations supplémentaires réalisées pour l'année n

Les Rotations supplémentaires font l'objet d'une compensation spécifique suivant les modalités précisées à l'Article 38.

Article 31. Comptes d'exploitation prévisionnels

L'équilibre économique de chaque ligne est présenté dans un compte d'exploitation prévisionnel qui constitue l'Annexe 9 de la convention.

Ce compte d'exploitation prévisionnel détermine les prévisions d'exécution de la convention, aux risques et périls du Délégué.

Les montants sont exprimés en euros hors taxes valeur janvier 2023.

Ce compte d'exploitation prévisionnel n'intègre pas les Rotations supplémentaires prévues à l'Article 18.

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.

Article 32. Recettes perçues directement par le Délégué

Le Délégué perçoit directement l'ensemble des recettes résultant de l'exécution du Service, à savoir :

- les recettes liées au transport de fret en application de la grille tarifaire définie à l'Article 33.2 de la présente convention ;
- les recettes liées au transport des passagers résidents corses voyageant pour raison médicale en application de la délibération n° 19/128AC visée à l'Article 33.3 de la présente convention ;
- les recettes annexes issues notamment des services particuliers fournis aux convoyeurs du fret ou aux passagers résidents corses voyageant pour raison médicale (restauration, bagages, jeux, etc.) par le Délégué de sa propre initiative ;
- Par ailleurs il est rappelé que le Délégué perçoit, indépendamment même de l'exécution du Service, des recettes générées par son activité commerciale de transport maritime.

Pour les années 2023 à 2028, 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 Délégué 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.

Article 33. Grille tarifaire

Article 33.1 Principes généraux

Les tarifs s'entendent en euros courants et n'incluent pas :

- les taxes et redevances applicables aux passagers et/ou à la voiture accompagnée perçues par l'État, les collectivités territoriales, les autorités gestionnaires de port ;
- les taxes perçues par le Délégataire pour le financement des mesures de sûreté issues du Code ISPS ou des réglementations applicables en la matière, ou celles qu'il supporte directement à ce titre exclusif sur justificatif.

Les tarifs résultant de l'Annexe 8 sont fixés par le Délégant 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.

Article 33.2 Les tarifs fret

Les tarifs fret sont repris dans l'Annexe 8 de la convention. Ce sont des tarifs maxima valables pour toutes les lignes et pour toute la capacité disponible du navire.

La grille tarifaire présentée Annexe 8 explicite le prix de base du fret transporté. Ces tarifs s'entendent quai à quai et comprennent les frais de réception, de manutention et d'acconage des véhicules.

Pour le fret roulant tracté, le passage du premier convoyeur est compris dans le tarif figurant à l'Annexe 8.

Le prix du mètre linéaire est identique pour les trajets Continent - Corse et Corse – Continent, sous réserve de l'application du tarif Export défini à l'Annexe 8. Ce tarif ne comprend pas les éléments suivants :

- suppléments (branchement frigorifique, marchandises dangereuses, sur-hauteur et sur-largeur,...), qui doivent être adressés à l'OTC pour validation,
- frais de dossiers,
- tarifs complémentaires du voyage (tarifs cabine, repas et convoyeurs supplémentaires).

Le tarif "*Export*", pour les liaisons Corse – Continent, est applicable aux productions agricoles agroalimentaires et aux produits manufacturés ou industriels réalisés sur le territoire de la Corse.

Le tarif "*Export plus*" est applicable au transport de marchandises élaborées en Corse à partir de matières premières produites et transformées en Corse certifiées par un organisme compétent.

Le tarif "*Matières premières*", pour les liaisons Continent – Corse, est applicable au fret des matières premières à destination de la Corse et destinées à être transformées en Corse, à la condition que l'acquéreur n'en soit pas le consommateur final.

Les tarifs « *Export* », « *Export plus* » et « *Matières premières* » sont mis en œuvre par le Délégué selon le dispositif mis en place par l'OTC et définis par la délibération n° 19/128 AC du 25 avril 2019 et son annexe 2 – *Description du dispositif de tarification « Export », « Matières premières » et « Export plus » propre au transport de marchandises*.

Une justification de la répercussion des tarifs "*export*" et "*matières premières*" pratiquée sur les entreprises productrices est apportée par le Délégué dans son rapport annuel visé à l'Article 45 de la présente convention.

Article 33.3 Tarifs passagers

Les tarifs passagers sont ceux qui résultent de l'application de la délibération n° 19/128 AC portant modification du régime des obligations de service public de transport maritime.

Le Délégué exige les justificatifs nécessaires (quittance d'électricité, avis d'imposition de la taxe d'habitation, carte de scolarité, livret de famille, etc.) au bénéfice du tarif résident corse.

L'OTC pourra organiser toute opération de contrôle afin de s'assurer que les justificatifs sont exigés par le Délégué auprès des passagers bénéficiant du tarif résident corse. Le Délégué s'expose à des pénalités en cas de mise en œuvre du tarif résident corse sans contrôle préalable.

Les titres de transport bénéficiant du tarif résident sont remboursables et modifiables sans condition.

Dans les limites indiquées ci-dessus, s'agissant des tarifs passagers résidents corses, le Délégué peut appliquer une modulation temporelle (« *yield management* ») dans

un but d'intérêt général d'optimisation du coût du Service public, à condition d'assurer l'égal accès aux Services de transport maritime.

Les tarifs appliqués aux passagers qui ne résident pas en Corse et pour les autres types de fret sont déterminés librement par le Déléataire dans le respect de la délibération n° 19/128 AC portant modification du régime des obligations de service public de transport maritime.

Article 34. Charges d'exploitation et de maintenance hors combustible et charges d'investissement

Article 34.1 Charges d'exploitation et de maintenance

Le Déléataire supporte l'ensemble des charges d'exploitation hors combustible, notamment charges d'exploitation : le personnel, la mise à disposition d'espaces, les frais commerciaux, la manutention, les frais de ports, l'entretien passagers, les vivres à commercialiser, les vivres pour équipage, les approvisionnements, la communication, les assurances, l'informatique, les impôts et taxes et les frais de structure.

Une marge est également appliquée à ces charges d'exploitation comme déterminé en Annexe 9.

Article 34.2 Investissements nécessaires à l'exécution des obligations de service public

Les charges d'investissement liées aux navires sont établies sur la base de la flotte affectée par le Déléataire à l'exploitation des lignes objet de la présente convention.

Le Déléataire s'engage à faire tous les efforts en sa possession pour rechercher toute subvention et tout financement de personnes publiques et privées intéressées pour la réalisation de ces investissements.

La compensation de ces investissements par le Délégant sera effectuée à leur coût déduction faite de toute subvention et tout financement de personnes publiques versés pour la réalisation de ces investissements.

Le Déléataire rend compte des moyens mis en œuvre dans le cadre du comité environnemental, économique et juridique visé à l'Article 10.2.

Article 35. Compensation financière d'exploitation et d'investissement versée par l'OTC

Article 35.1 Calcul de la compensation hors Rotations supplémentaires

Conformément aux articles L. 2224-1 et L. 2224-2 du CGCT, chaque année, l'OTC verse au Délégué une compensation financière d'exploitation et d'investissement pour l'exécution du Service.

La compensation financière maximale d'exploitation et d'investissement (**CFEI**) versée par l'OTC est constituée de deux composantes :

- une composante au titre des charges d'exploitation (**CFE**), correspondant aux charges d'exploitation résultant de la réalisation du Service (hors charges de combustible et hors Rotations supplémentaires), nettes des recettes générées par l'exploitation du Service définies à l'Article 31. Le calcul de la CFE pour l'année 2023 (**CFE₂₀₂₃**) est détaillé en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet 12. CR SIEG hors carb. - A). Pour les années suivantes, la CFE fait l'objet d'une indexation suivant les modalités prévues à l'Article 35.3.
- une composante au titre des charges d'investissement (**CFI**) correspondant aux dotations aux amortissements et/ou aux redevances de crédit-bail et/ou au coût d'affrètement du navire affecté à l'exécution du Service. Le calcul de la CFI pour chaque année n (**CFI_n**) est détaillé en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet 11. CR SIEG hors carb. - A).

Dans la mesure où le Délégué utilise les navires pour proposer des services de transport à titre commercial, en dehors du Service, la clé d'imputation visée dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9) et ayant pleine valeur contractuelle permet d'établir la comptabilité analytique et de définir le montant de compensation financière forfaitaire. Cette clé d'imputation est figée pour toute la durée de la Convention.

Toutefois, le Délégué 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 à l'Annexe 9 et le calcul fondé sur une clé d'imputation qui résulterait de la réalité de l'exploitation (coûts et revenus réels, exploitation réelle des navires, etc.). En cas d'écart entre le calcul résultant de la réalité de l'exploitation et celui visé dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9), la moitié de l'éventuel surplus de compensation versé pourra être retenue par le Délégué dans la limite de 5% de la compensation, et le surplus sera restitué à l'OTC selon les modalités fixées par ce dernier. En tout état de cause, la compensation ne pourra pas excéder le montant résultant de l'Annexe 9 (tel que prévu au présent article et à l'Article 37.1 de la présente convention).

La compensation découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est une compensation forfaitaire plafond.

Article 35.2 Réfaction pour traversées non réalisées

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 Déléataire sur les charges d'exploitation et d'investissement (**REFAC_{CFEI}**) en raison de la non-réalisation du Service (charges variables économisées – recettes correspondant au Service).

Ces réflexions ne sont pas exclusives des pénalités prévues à l'Article 48.

La réfaction est de :

- 4.300 € pour l'année 2023

En tout état de cause, cette réfaction ne pourra être négative.

Le montant de la réfaction est indexé suivant les modalités prévues à l'Article 35.3.

Article 35.3 Modalités d'indexation

La CFE est indexée suivant les modalités suivantes :

$$CFE_{n+1} = CFE_n \times (0,85 I_{n+1} / I_{2023} + 0,15)$$

Avec I_{n+1} = Indice annuel des prix à la consommation - Base 2015 - Ensemble des ménages - France métropolitaine - Ensemble hors énergie (INSEE, Identifiant 001765617)

L'Annexe 9 est mise à jour chaque année afin de tenir compte de l'évolution de cet indice.

Le terme fixe de 0,15 correspond à un des gains d'efficience attendu par le Délégant sur la durée du contrat.

Article 35.4 Modalités de facturation et de versement

La compensation est facturée par le Déléataire suivant les modalités suivantes :

S'agissant de la compensation au titre des charges d'exploitation (CFE_n) :

- 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
- solde facturé à la remise du rapport annuel des services intégrant l'indexation corrigé des réflexions 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.

S'agissant de la contribution au titre des charges d'investissement (CFI_n) :

- acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant au 1/12ème du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

En application des dispositions des articles 37 et suivants de la loi n° 2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière et de l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre le retard de paiement dans les contrats de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Article 36. Charges liées au combustible et mécanisme de couverture

Article 36.1 Charges de combustible

Le Délégué supporte les charges de carburant en fonction de la consommation des navires hors Rotations supplémentaires éventuellement corrigée des traversées non effectuées du coût d'approvisionnement en carburant.

Article 36.2 Mécanisme de couverture des coûts du 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 Délégué aura la charge de négocier un nouveau contrat de couverture en demandant a minima trois devis. Le Délégué indiquera au Délégué 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 Délégué.

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

Le coût unitaire du combustible pris en compte dans le Compte d'Exploitation Prévisionnel pour la période correspondante et le mécanisme associé sont détaillés en Annexe 10.

Article 37. Compensation financière pour les charges de carburant

Article 37.1 Calcul de la compensation maximale

Conformément aux articles L. 2224-1 et L. 2224-2 du CGCT, chaque année, l'OTC verse au Délégué 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 Délégué au titre de la présente convention et dont les montants sont présentés en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « 11. CR SIEG hors carb. – A »).

Dans la mesure où le Délégué utilise les navires pour proposer des services de transport à titre commercial, en dehors du Service, la clé d'imputation visée dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9) et ayant pleine valeur contractuelle permet d'établir la comptabilité analytique et de définir le montant de compensation financière forfaitaire. Cette clé d'imputation est figée pour toute la durée de la Convention.

Toutefois, le Délégué 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 à l'Annexe 9 et le calcul fondé sur une clé d'imputation qui résulterait de la réalité de l'exploitation (coûts et revenus réels, exploitation réelle des navires, etc.). En cas d'écart entre le calcul résultant de la réalité de l'exploitation et celui visé dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9), la moitié de l'éventuel surplus de compensation versé pourra être retenue par l'opérateur dans la limite de 5% de la compensation, et le surplus sera restitué à l'OTC selon les modalités fixées par ce dernier. En tout état de cause, la compensation ne pourra pas excéder le montant résultant de l'Annexe 9 (tel que prévu au présent article et à l'Article 35.1 de la présente convention).

La compensation découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est une compensation forfaitaire plafond.

Article 37.2 Réfaction pour traversées non réalisées

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 Délégué

sur les charges de carburant (**REFAC_{CARB}**) en raison de la non-réalisation du Service (charges variables économisées).

Ces réfections ne sont pas exclusives des pénalités prévues à l'Article 47.

La réfaction est de :

- 5 800 € en 2023.
- Pour les périodes ultérieures, ce montant sera ajusté en fonction des prix du carburant de l'année N lors des comités prévus à l'Article 10.2.

Article 37.3 Modalités de facturation et de versement

La compensation au titre des charges de carburant (CFCn) est facturée par le Délégué suivant les modalités suivantes :

- Acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant au 1/12^{ème} du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

En application des dispositions des articles 37 et suivants de la loi n°2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière et de l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre le retard de paiement dans les contrats de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Article 38. Compensation maximale pour les Rotations supplémentaires

Article 38.1 Modalités de calcul de la compensation maximale pour les Rotations supplémentaires

Pour chaque Rotation supplémentaire, une compensation forfaitaire maximale (**CF_{sup}**) est indiquée en Annexe 9 par période de l'année.

Les périodes correspondantes pour chaque année civile sont les suivantes :

- CF_{sup} (P1) : d'avril à juin et de septembre à octobre
- CF_{sup} (P2) : de juillet à août

Chacune de ces compensations maximales par Rotation supplémentaire est constituée de trois composantes :

- une composante au titre des charges d'exploitation (**CFE_{sup}**), correspondant aux charges d'exploitation résultant de la réalisation d'une Rotation supplémentaire (hors charges de combustible), nettes des recettes générées par une Rotation supplémentaire. Le montant de la CFE_{sup} pour l'année 2023 (**CFE_{sup2023}**) figure dans l'Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « BPU »). Elle tient compte des charges d'exploitation sur le périmètre du Service, ainsi que des recettes sur le périmètre du Service, compte tenu d'un bénéfice raisonnable tels qu'escompté en Annexe 9 de la convention.
- une composante au titre des charges d'investissement (**CFI_{sup}**) correspondant aux dotations aux amortissements et/ou aux redevances de crédit-bail et/ou au coût d'affrètement du navire affecté à la réalisation des Rotations supplémentaires.
- Le montant de la CFI_{sup} pour l'année 2023 (**CFI_{sup2023}**) figure dans l'Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « BPU »). Ce montant n'est pas indexé. une composante au titre des charges de carburant (**CFC_{sup2023}**) correspondant aux charges de carburant supportées par le Délégué pour la réalisation d'une rotation supplémentaire. Le montant de la CFC_{sup2023} figure dans l'Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « BPU »). Pour les années ultérieures, ce montant sera ajusté en fonction des prix du carburant de l'année N lors des comités prévus à l'Article 10.2.

Dans son rapport annuel, le Délégué indique le coût réel de chaque rotation supplémentaire, correspondant à la différence entre les charges et recettes réelles de ladite rotation. Le Délégué versera une compensation appelée compensation réelle pour la traversée i (CRI) correspondant au montant minimum entre le coût réel de cette rotation supplémentaire et la compensation maximale par Rotation supplémentaire de la période de réalisation de la traversée.

Article 38.2 Modalités de facturation et de versement

La compensation par Rotation supplémentaire est facturée par le Délégué à la remise du rapport annuel intégrant l'indexation.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

En application des dispositions des articles 37 et suivants de la loi n° 2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière et de l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre le retard de paiement dans les contrats de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Article 39. Bénéfice raisonnable

Le Bénéfice Raisonnable est déterminé conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensations de Service public. Ce Bénéfice Raisonnable correspond

- Au ratio du Résultat Courant Avant Impôt et intérêts sur le périmètre SIEG sur le chiffre d'affaires sur le périmètre SIEG tel que calculé dans l'Annexe 9 au présent contrat.

Le Bénéfice raisonnable ne pourra dépasser 2.13 % tout au long de la durée du Contrat, sauf à ce qu'une étude complémentaire indépendante, diligentée en cas de bouleversement du marché, vienne justifier la révision de ce taux.

Article 40. Contrôle de la surcompensation

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.

Le Délégué s'engage, dès lors que le montant de la compensation dépasse le niveau admis en application des règles de l'Encadrement SIEG, à reverser, dans les conditions fixées par l'OTC, le montant de la surcompensation (sous réserve des dispositions prévues aux articles 35.1 et 37.1 de la présente convention).

Par ailleurs, toute surcompensation est de nature à exposer le Délégué à des demandes de récupération, tant au regard du droit national que du droit communautaire, comme l'expose le point 26 de la Communication de la Commission relative à l'application des règles en matière d'aides d'Etat par les juridictions nationales du 9 avril 2009.

Aux termes de la Convention, le Délégué s'engage sur un montant de compensation au titre des charges d'exploitation résultant de la réalisation des obligations de services publics, nettes des recettes supplémentaires générées par celle-ci (CFE) exprimée en euros constants.

Il s'engage en outre sur un montant de compensation au titre des charges de carburant (CFC) correspondant aux charges de carburant prévisionnelles exprimées en euros constants et arrêtées à la date de signature de la Convention.

Article 41. Compte de tiers

Le Délégué tient un compte séparé pour les tiers.

Notamment, la perception et le reversement de la taxe transports figurent dans ce compte.

Article 42. Impôts et taxes

Le Déléataire supporte l'ensemble des taxes, impôts et redevances liés aux prestations effectuées.

Article 43. Non assujettissement à la TVA

Conformément aux termes de l'article 262 II-11° du Code Général des Impôts, le Service de transport maritime en provenance et à destination de la Corse n'est pas assujetti à TVA.

Prughietti

PARTIE 4 – REGIME DES BIENS

Article 44. Régime des biens

Sous réserve des stipulations de la présente convention, le Déléataire a seul le droit d'utiliser les biens affectés au Service dont l'exploitation lui est confiée par le Délégant.

Les biens affectés Service peuvent relever de la catégorie des biens de retour, de celle des biens de reprise ou de celle des biens propres telles que définies et organisées par le Code de la commande publique et la jurisprudence du Conseil d'État.

Au plus tard une semaine avant le début d'exécution du Service, un premier inventaire est établi contradictoirement classant les biens selon les trois catégories ci-dessus mentionnées (Annexe 15).

Tous plans, rapports d'expertise et documents jugés nécessaires à l'identification des biens par le Déléataire sont annexés à chaque liste dans un délai raisonnable.

Les inventaires relatifs aux biens de retour, de reprise et aux biens propres font l'objet d'une réactualisation annuelle par le Déléataire.

PARTIE 5. CONTROLE DU DÉLÉGATAIRE

En cas de manquement aux obligations de la présente Partie, le Délégataire sera redevable des pénalités prévues à l'Article 48 et à l'Annexe 11 de la présente convention.

Article 45. Information de l'OTC

Article 45.1 Principes

L'OTC et la CdC ou leur représentant disposent d'un droit de contrôle portant sur l'exécution des prestations confiées par la présente convention au Délégataire. Ce contrôle a notamment pour objet de s'assurer que le Délégataire ne perçoit aucune surcompensation tel que prévu à l'article 40 de la présente convention.

La mise en œuvre de ce droit de contrôle ne doit pas conduire l'Autorité Délégante à porter atteinte au secret des affaires en n'assurant pas la confidentialité des données et documents transmis par le Délégataire sous les réserves prévues par la présente convention (sourcing notamment).

En conséquence, les Parties assurent la confidentialité de ces données et la sécurité de leurs échanges, sans que cette confidentialité ne fasse obstacle à la publication de ces données lorsqu'elle résulte d'une réglementation nationale ou communautaire.

Le contrôle de l'OTC et de la CdC comprend notamment :

- Un droit général d'information sur l'exploitation du Service ;
- Le pouvoir de prendre toutes les mesures prévues sur la présente convention lorsque le Délégataire ne se conforme pas aux obligations stipulées à sa charge.

Le Délégant organise librement le contrôle prévu à la présente partie, le Délégant pouvant confier l'exécution du contrôle soit à ses propres agents, soit à des organismes ou spécialistes qu'il choisit.

Le Délégataire justifie à tout moment du respect de ses obligations légales ou réglementaires.

Le Délégataire fournit à l'autorité délégante les documents et justificatifs demandés sous un format commun exploitable (word ou équivalent) et rendant possibles des extractions.

Article 45.2 Contrôle des documents

La CdC et l'OTC peuvent demander la communication de tout justificatif et document complémentaire se rapportant directement à l'exécution de la présente convention et qu'ils estiment nécessaires à leur bonne information sans toutefois que ledit contrôle ait pour effet d'exonérer le Délégataire concerné de ses responsabilités.

Le Délégataire dispose d'un délai de quinze jours à compter de la réception de la demande pour communiquer les justificatifs exigés par la CdC.

Il ne peut refuser à la CdC ou l'OTC ou à leur représentant la copie des informations sollicitées.

Les documents transmis par le Délégataire sont librement exploitables par l'OTC et des extractions peuvent en être réalisées.

Article 45.3 Contrôle des données financières

La CdC et l'OTC se réservent le droit de faire procéder, à leurs frais, à un audit pour vérifier les comptes du Délégataire sans que ce dernier ne puisse opposer le secret industriel et commercial. Le Délégataire facilite le déroulement de l'audit.

La CdC et l'OTC, informeront le Délégataire du lancement d'une mission d'audit 15 jours avant le commencement du contrôle des données financières.

Les résultats de l'audit seront communiqués au Délégataire afin de recueillir ses observations. Les résultats de l'audit ne pourront être communiqués sans faire état des éventuelles remarques et observations du Délégataire.

Le Délégataire s'engage à justifier auprès de l'OTC et de la CdC, du caractère raisonnable, au sens de l'Encadrement SIEG, du bénéfice réalisé au titre de la présente convention.

Article 45.4 Taxe transport

S'agissant de la taxe transport, le Délégataire remet à l'autorité délégante un état estimatif trimestriel et sa déclaration annuelle auprès des services fiscaux.

Article 46. Rapport du Délégataire

Au plus tard le 1^{er} juin de chaque année, le Délégataire produit un rapport d'activité respectant le plan et le contenu suivants :

1° Les données comptables suivantes :

a) Le compte annuel de résultat de l'exploitation de la concession sur le même modèle que l'Annexe 9 de la présente convention. Pour l'établissement de ce compte, l'imputation des charges s'effectue par affectation directe pour les charges directes et selon la clé d'imputation fixée à l'Annexe 9 pour les charges indirectes, notamment les charges de structure ;

Le Délégataire joint une note de comparaison et d'explication des écarts entre les produits et les charges réels et prévisionnels.

Le Délégataire tient à disposition de l'OTC la matrice de passage entre sa comptabilité analytique et le compte de résultat sous format contractuel.

b) Une présentation des méthodes et des éléments de calcul économique annuel et pluriannuel retenus pour la détermination des produits et charges directs et indirects imputés au compte de résultat de l'exploitation, les méthodes étant identiques à celles utilisées pour établir l'offre du Délégitaire dans le cadre de la procédure d'attribution de la présente convention ;

c) Un compte rendu de la situation des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du Service public concédé, comportant notamment une description des biens et, le cas échéant, le programme d'investissement, y compris au regard des normes environnementales et de sécurité ;

d) L'inventaire des biens désignés par la présente convention comme biens de retour et de reprise du Service concédé. Cet inventaire est mentionné « néant » à la date de la conclusion de la présente convention ;

e) Les engagements à incidences financières, y compris en matière de personnel, liés à la concession et nécessaires à la continuité du Service public ;

2° Une analyse de la qualité des Services détaillant les éléments suivants :

1	Personnel	<ul style="list-style-type: none"> a. Organigramme b. Nombre et équivalent temps plein par grande famille de poste c. Organisation du travail et gestion des compétences d. Taux d'arrêts de travail et taux d'arrêts maladie e. Plan de formation
2	Offre réalisée et fréquentation	<ul style="list-style-type: none"> a. Nombre de traversées par ligne ; b. Volumes par type de trafic (passager/ marchandise / matières dangereuses) ; c. Taux de remplissage.
3	Régularité	Le Délégitaire produit l'indicateur mensuel de mesure de la régularité par navire.
4	Outil naval	<ul style="list-style-type: none"> a. Nombre b. Date d'entrée en flotte c. Description technique du nouveau navire (si nouveau navire) conformément à l'Article 19 et à l'Annexe 3 de la présente convention d. Le nombre de traversées réalisées par chaque navire dans l'année e. Récapitulatifs des opérations de maintenance par navire f. Consommation de carburant par navire et par traversée
5	Maintenance	<ul style="list-style-type: none"> a. Moyens humains et matériels ; b. Travaux réalisés sur les navires en détaillant les travaux de maintenance et les travaux d'arrêt technique c. Rapport de visite annuelle d'inspection de la société de classification

6	RSE	d. Actions et niveau d'engagement du Délégué en matière de performances éthiques, sociales et environnementales.
---	-----	--

2° Une annexe financière détaillant les éléments suivants pour chaque ligne :

1	Annexe 9	a. Annexe complétée avec les charges et produits réels pour l'année considérée
1	Recettes	b. Détail des recettes issues de la vente de titres aux chargeurs professionnels, par distinction de chaque périmètre (SIEG / hors SIEG) et chaque catégorie de trafic sous-jacent (pour le SIEG : tracté, non tracté, passagers médicaux, et pour le hors SIEG : passagers résidents, non résidents, auto-commerce, autre) c. Détail de la fréquentation selon les mêmes critères d. Autres recettes rattachées (publicité, Services annexes) ; e. Compensation de l'OTC f. Grille tarifaire appliquée au cours de l'année n sur le modèle de l'Annexe 8
2	Charges	a. Explication des écarts entre le prévisionnel et le réalisé, pour chaque poste de charges
3	<u>Le cas échéant, Annexe 9 sur le périmètre des navires propriétés du délégataire et Annexe sur 9 sur le périmètre des navires affrétés</u>	a. Annexe complétée avec les charges et produits réels pour l'année considérée et affectés à chaque type de navire pour contrôler le niveau de bénéfice réalisé par le délégataire b. Description et justification des clefs de répartition retenues pour effectuer cette répartition
4	Autres informations	a. Bilan social ; b. Attestations des commissaires aux comptes
5	Autres comptes	Compte de suivi de la taxe transport

Article 47. Tableaux de bord mensuels

Le Délégué communique à l'OTC, au plus tard, le 15 du mois suivant, un tableau de bord mensuel dans un format numérique et compatible avec des outils bureautiques courants permettant leur extraction :

- fréquentation mensuelle et son cumul depuis le début de l'exercice contractuel par catégorie de client (marchandises / résidents / non-résidents)
- les recettes mensuelles par catégorie de titre et leur cumul depuis le début de l'exercice contractuel
- le suivi des éléments afférents au combustible : suivi des consommations par traversée (consommation, durée de la traversée,

vitesse moyenne) prix unitaires des combustibles (quotidiens et mensuels).

Article 48. Pénalités

En cas d'irrégularités ou d'inexécutions avérées des clauses de la présente convention la CdC et/ou l'OTC appliquent les pénalités visées à l'Annexe 11, sans mise en demeure préalable à l'issue d'un délai de quinze jours à compter de la notification du décompte des pénalités au Déléguataire qui dispose de ce délai pour faire part de ses observations.

La constatation des faits entraînant les pénalités prévues ci-dessus est effectuée à la diligence de la CdC ou de l'OTC qui utilisent à cet effet leurs propres agents ou les agents d'un prestataire extérieur chargé du contrôle de l'exécution des prestations incombant au Déléguataire.

Au regard des observations présentées par le Déléguataire, les pénalités lui sont notifiées par titres de recettes émis par l'OTC ou la CdC à l'issue du délai de quinze jours visé au premier paragraphe.

Ces pénalités ainsi que les réfections pour traversées non réalisées sont payées par le Déléguataire concerné à travers la diminution du montant de la compensation financière due par l'OTC lors du calcul du solde dans les conditions prévues à l'Article 35.4 de la présente convention et si le solde n'est pas suffisant par paiement direct.

Article 49. Bonus

L'atteinte de tout ou partie de l'objectif fixé dans le cadre de la rencontre à mi contrat visée à l'Article 11.2 donnera lieu à l'application d'un bonus correspondant au produit suivant :

$$B = P \times 100\,000 \text{ €}$$

Avec :

B = montant total du bonus à l'échéance normale du contrat

P = pourcentage d'atteinte de l'objectif, correspondant au ratio de réduction atteint divisé par l'objectif de réduction fixé dans le cadre de la rencontre à mi contrat visée à l'Article 11.2.

PARTIE 5. DISPOSITIONS DE FIN DE CONVENTION

Article 50. Sort des biens à la fin de la Convention

Article 50.1 Sort des biens de retour

Sans objet.

Article 50.2 Sort des Biens de reprise

Le Délégrant, douze (12) mois avant l'expiration de la présente convention, dresse une liste des biens de reprise visés en Annexe 15 de la présente convention qu'il souhaite reprendre.

L'indemnité due par le Délégrant au Délégataire au titre des biens de reprise est fixée à leur Valeur Nette Comptable, minorée, le cas échéant, des subventions correspondantes, des éventuelles dépréciations (perte de valeur) et des dépenses ayant été prises en charge par le Délégrant

Article 50.3 Sort des biens propres au Délégataire

Les biens propres du Délégataire peuvent, sous réserve de l'accord du Délégataire, être rachetés par le Délégrant ou un nouveau Délégataire dès lors que ce rachat présente un intérêt pour la poursuite de l'exploitation du Service.

Le prix est fixé par accord entre les Parties. À défaut, le Délégataire en conserve la propriété.

Article 51. 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.

Article 52. Résiliation pour motif d'intérêt général.

La CdC peut résilier, conformément et dans les conditions de la jurisprudence administrative, de façon unilatérale, la Convention pour un motif d'intérêt général.

Cette résiliation devra être précédée d'un préavis motivé d'un mois notifié au Délégataire par tout moyen permettant d'en donner une date certaine.

L'indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général correspond au manque à gagner subi par le Délégataire : il est égal à 50% de la valeur actuelle nette des résultats net après contribution prévisionnels figurant en Annexe 9 de la Convention sur une durée maximale de 36 mois entre la date de résiliation et l'échéance normale de la convention, actualisés à partir du taux d'indexation déterminé par l'Article 35.3.

Cette indemnité est versée dans un délai de quarante-cinq jours à compter de la prise d'effet de la résiliation.

Article 53. Résiliation pour faute du Délégataire

Les motifs justifiant la résiliation de la Convention pour faute du Délégataire sont notamment :

- manquements graves ou répétés à la présente convention
- manquements graves ou répétés à la sécurité
- infractions à la réglementation en vigueur applicable au secteur des transports
- fraude ou malversation
- cession totale ou partielle de la Convention sans autorisation expresse et préalable de la CdC et de l'OTC.

Sauf dans le cas où le manquement est irrémédiable, la résiliation est précédée d'une mise en demeure qui indique la nature du manquement constaté et prévoit un délai raisonnable pour y remédier qui ne peut être inférieur à quinze (15) jours.

Le Délégataire dispose en tout état de cause d'un délai de quinze (15) jours à compter de la notification de la mesure envisagée pour formuler ses observations.

La résiliation prend effet à compter du jour de la notification de la résiliation au Délégataire défaillant par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

La résiliation pour faute du Délégataire ne donne lieu au versement par l'OTC ou la CdC d'aucune indemnité au Délégataire défaillant.

Article 54. Résiliation pour force majeure

Lorsque l'empêchement d'exécuter la Convention en raison d'un fait de force majeure est définitif ou que son économie est définitivement bouleversée en raison d'un fait de force majeure, la Convention peut être résiliée.

De la même manière, dans le cas où des circonstances d'imprévision devaient se prolonger et ne plus présenter de caractère temporaire, ou dans le cas où les Parties ne parviendraient pas à s'accorder sur une indemnité d'imprévision permettant de poursuivre l'exécution de la Convention dans des conditions normales d'exploitation, le Délégataire peut solliciter la résiliation pour force majeure.

Il en est de même dans le cas où les Parties ne s'entendraient pas sur les conditions de rétablissement de l'économie initiale ou de maintien de l'équilibre économique de la Convention dans les autres hypothèses prévues à l'Article 11.1 ou à l'Article 11.3

Article 55. Liquidation ou redressement judiciaire du Délégataire

En cas de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire du Délégataire, 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 Délégataire.

Article 56. Modalités de cession de la Convention par le Délégataire

56.1. Cession de la Convention

Le Délégataire 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 Délégant.

En cas de cession ou autre transfert agréé par le Délégant, le bénéficiaire de la cession ou du transfert sera alors subrogé au Délégataire 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 Délégant et pourra entraîner la résiliation pour faute de la Convention par le Délégant.

Le Délégataire 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.

Article 57. Modification de l'actionnariat du Délégataire

Si la composition de l'actionnariat du Délégataire 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 Délégataire 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 Délégataire excédant un seuil de 10% donne lieu à une information préalable de la CdC et de l'OTC.

Article 58. Notification de la Convention

Pour l'exécution de la Convention et de tout ce qui s'y attache, les Parties font élection de domicile aux adresses mentionnées ci-après.

Pour le Délégant : [*]

Pour le Délégataire : [*]

Toute notification au titre de la présente Convention doit être faite par écrit et peut être valablement envoyée soit par lettre recommandée avec demande avis de réception à ces adresses, soit par télécopie aux numéros indiqués ci-après. La notification est réputée être effectuée à la date de réception de la lettre recommandée avec demande avis de réception.

Projet de Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre le port de L'ISULA et le port de Marseille

Fait à Ajaccio, le

Pour le Conseil exécutif de Corse
Le Président

Pour l'Office des Transports de la Corse
La Présidente

Pour le Délégué

Prughiettu

LISTE DES ANNEXES

1. Annexe technique des Services
2. Programme des Services
3. Tableau récapitulatif de l'outil naval
4. Rapport de sécurité
5. Description des Services à bord
6. Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles
7. Plan des actions au titre de la RSE
8. Grille tarifaire
9. Compte d'exploitation prévisionnel
10. Détail des volumes contractuels de combustibles consommés par mois
11. Pénalités
12. Prestations confiées aux tiers
13. Données sur le personnel
14. Contrats d'affrètement
15. Inventaire des biens



**Délégation du service public de transport relative à l'exploitation
du transport maritime de marchandises et de passagers entre les ports
de Corse et le port de Marseille pour la période du 1^{er} janvier 2023
au 31 décembre 2029**

CDSP présentation du rapport des offres finales - 23 novembre 2022

Présentation synthétique du rapport d'analyse des offres finales

I. Rappel du cadre de procédure

L'avis d'appel public à la concurrence a été publié le 6 mai 2022 invitant les opérateurs économiques intéressés à remettre simultanément leurs candidatures et leurs offres avant le 25 juillet 2022.

Trois candidatures ont été réceptionnées par la Collectivité :

- Corsica Linea : Lot 2, Lot 3, Lot 4 et Lot 5
- La Méridionale : Lot 3, Lot 4
- Le Groupement Corsica Linea et la Méridionale : Lot 1

L'ouverture des plis par la commission de délégation de service public (la CDSP) a eu lieu le 25 juillet 2022 à 15h00.

Les trois candidats ont été admis, après avis de la CDSP en date du 2 août 2022, à présenter une offre.

Après analyse de leurs offres, la CDSP qui s'est réunie le 31 août 2022, a émis l'avis de poursuivre la procédure en phase de négociation avec les trois candidats susvisés.

Ainsi, l'autorité habilitée à signer la convention de délégation de service public a décidé d'organiser librement une négociation avec ces trois candidats.

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.

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

La CDSP présentation des offres finales se réunie le 23 novembre 2022.

II. Présentation 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.

III – Synthèse des offres finales

Lot n° 1 – Marseille / Ajaccio

		Offre finale – Groupement	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 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 (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).	13
	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 / Porto-Vecchio

		Offre finale – Corsica Linea	Note attribuée à Corsica Linea	Offre finale – La Mériidionale	Note attribuée à La Mériidionale
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 son âge, et de son système propulsif, présente des caractéristiques inférieures à celles des navires plus récents initialement présentés par le candidat.	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 périmètre des services à bord. Le candidat présente ainsi une qualité technique des navires conforme aux prescriptions de la présente consultation et	18

				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 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 qu'elles sont imposées par l'annexe 1.	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
	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	9	Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la qualité des	9

		professionnels et particuliers.		services aux usagers professionnels et particuliers.	
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 19,0 M€, contre 24,3 M€ dans l'offre initiale.</p> <p>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>	3	<p>La compensation moyenne annuelle demandée par La Méridionale s'élève à 16,5 M€, contre 22,7 M€ dans l'offre initiale.</p> <p>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>	10
	Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat (10 %)	<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</p>	4	<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</p>	7,5

		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.		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.	
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			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 / Propriano

		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 services à bord. Le candidat présente ainsi une qualité technique des navires conforme aux prescriptions de la présente	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 navires et le périmètre des services à bord. Le candidat présente ainsi une qualité technique des navires conforme	18

		consultation et convainc de la bonne qualité technique des navires.		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 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	9	Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la qualité des services aux	9

		professionnels et particuliers.		usagers professionnels et particuliers.	
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 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).	18	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.	13
	Robustesse du plan d'affaires prévisionnel	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	7,5	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	2,5

	du candidat (10 %)	du contrat est conservé. Néanmoins, l'équilibre économique est en grande partie assuré par une augmentation des tarifs et non par une optimisation des charges.		du contrat est conservé, mais 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 investissement	2,9	3,5	+0,6	+20,0%
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 / L’Ile-Rousse

		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	14

		tels qu'ils sont exprimés dans le cahier des charges.	
	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%

**PROCES-VERBAL DE LA COMMISSION
DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

PRESENTATION DU RAPPORT D'ANALYSE DES OFFRES FINALES

23 novembre 2022

Identification de la personne morale de droit public qui passe le marché

Ministère, collectivité territoriale ou établissement concerné :

Office des Transports de la Corse
19 Avenue Georges Pompidou
BP 501
20189 AJACCIO Cedex 2

Présentation de l'autorité délégante

Coordonnées

- Collectivité de Corse, représentée par le Président du Conseil exécutif, M. Gilles SIMEONI

Hôtel de Région
22 Cours Grandval - 20187 AJACCIO
Tél. 04.95.51.64.64 - Fax 04.95.51.66.21

- OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE, représenté par M. Jean-François SANTONI, Directeur général

19, avenue Georges Pompidou
BP 501 - 20186 Ajaccio Cedex
Tél: 04 95 23 71 30 - Fax: 04 95 20 16 31

**COMPOSITION DE LA COMMISSION DE DÉLÉGATION DE SERVICE
PUBLIC**

- La composition de la commission de délégation de service public a été fixée par **délibération de l'Assemblée de Corse n° 21/127 AC en date du 22 juillet 2021.**
- Le règlement intérieur de la commission de délégation de service public a été adopté par la **délibération de l'Assemblée de Corse n° 21/132 AC en date du 23 juillet 2021.**

- **Membres à voix délibérative**

Nom	Prénom	Qualité
VINCIGUERRA	Alexandre	Président de la CDSP
POZZO DI BORGO	Louis	Conseiller à l'Assemblée de Corse - Titulaire
BIANCUCCI	Jean	Conseiller à l'Assemblée de Corse - Titulaire
COMBETTE	Christelle	Conseillère à l'Assemblée de Corse - Titulaire
TIBERI	Julia	Conseiller à l'Assemblée de Corse - Titulaire
BENEDETTI	Paul-Félix	Conseiller à l'Assemblée de Corse - Titulaire
COLONNA	Romain	Conseiller à l'Assemblée de Corse - Suppléant
FAGNI	Muriel	Conseillère à l'Assemblée de Corse - Suppléant
MARCANGELI	Laurent	Conseiller à l'Assemblée de Corse - Suppléant
POLI	Pierre	Conseiller à l'Assemblée de Corse - Suppléant
BATTESTINI	Serena	Conseillère à l'Assemblée de Corse - Suppléant

- **Membres à voix consultative**

Nom	Prénom	Qualité
De Moura	Isabel	Représentant de la DIRRECTE
Kastler	Steve	Représentant de la DREETS

- Le quorum est atteint, la commission peut valablement délibérer (***Le quorum doit être atteint non seulement à l'ouverture de la séance mais encore lors des débats et du vote de la commission***)

RAPPEL

Lors de sa réunion du 2 août 2022, la Commission de Délégation de Service Public a pris connaissance du rapport d'analyse des candidatures aux termes duquel les trois candidats ayant déposé un pli ont été admis à participer à la suite de la procédure de mise en concurrence, à savoir :

- Le candidat 1 – Corsica Linea au titre des lots 2, 3, 4 et 5
- Le candidat 2 – La Méridionale au titre des lots 3 et 4
- Le candidat 3 – Groupement « Corsica Linea – La Méridionale » au titre du lot 1

La CDSP a ensuite demandé au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse des offres présentées par chaque candidat, conformément aux critères définis dans le règlement de la consultation.

Lors de sa réunion du 31 août 2022, la Commission de Délégation de Service Public a pris connaissance du rapport d'analyse des offres. Après avoir débattu et délibéré, la CDSP a émis l'avis requis par l'article L. 1411-5 du CGCT, à travers lequel elle a estimé que :

« 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 ».

Le Président du Conseil exécutif a estimé devoir suivre l'avis de la CDSP et en a informé les candidats en leur adressant les questionnements nécessaires au bon déroulement des négociations.

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.

Les offres finales ont été remises le 10 novembre 2022.

PRESENTATION DU RAPPORT D'ANALYSE DES OFFRES FINALES

Le rapport d'analyse des offres est présenté par M. Jean-François SANTONI, Directeur Général de l'Office des Transports de la Corse.

Lot n° 1 – Marseille / Ajaccio

		Offre finale – Groupement	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	14

		usagers tels qu'ils sont exprimés dans le cahier des charges.	
	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 (notamment tenant compte de l’augmentation importante des cours du carburant).	13
	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	5

		que la partie commerciale reste légèrement déficitaire.	
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 / Porto-Vecchio

		Offre finale – Corsica Linea	Note attribuée à Corsica Linea	Offre finale – La Mériidionale	Note attribuée à La Mériidionale
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 son âge, et de son système propulsif, présente des caractéristiques inférieures à celles des navires plus récents initialement	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 périmètre des services à bord. Le candidat présente ainsi une qualité technique des navires conforme aux	18

		présentés par le candidat.		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 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 qu'elles sont imposées par l'annexe 1.	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
	Qualité des services aux usagers professionnels	Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée	9	Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien	9

	et particuliers (10 %)	concernant la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers.		détaillée concernant la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers.	
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
	Robustesse du plan d'affaires prévisionnel	La baisse de certains postes de charges conjuguée à des prévisions de hausse des recettes permettent d'abaisser le montant de la	4	La baisse de la plupart des postes de charges conjuguée à des prévisions de hausse des recettes permettent	7,5

	du candidat (10 %)	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.		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.	
	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			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 / Propriano

		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 services à bord. Le candidat présente ainsi une qualité technique des navires conforme aux prescriptions de	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 navires et le périmètre des services à bord. Le candidat présente ainsi une qualité technique	18

		la présente consultation et convainc de la bonne qualité technique des navires.		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 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	9	Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la qualité des	9

		professionnels et particuliers.		services aux usagers professionnels et particuliers.	
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 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).	18	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.	13
	Robustesse du plan d'affaires prévisionnel	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	7,5	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	2,5

	du candidat (10 %)	du contrat est conservé. Néanmoins, l'équilibre économique est en grande partie assuré par une augmentation des tarifs et non par une optimisation des charges.		économique global du contrat est conservé, mais 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 investissement	2,9	3,5	+0,6	+20,0%
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 / L'Île-Rousse

		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	14

		usagers tels qu'ils sont exprimés dans le cahier des charges.	
	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%

La Commission prend acte de la présentation qui lui est faite du résultat de la phase de négociations et du rapport des offres finales.

**PROCES-VERBAL DE LA COMMISSION
DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

**PRESENTATION DU RAPPORT D'ANALYSE DES OFFRES
FINALES**

23 NOVEMBRE 2022

SIGNATURES

Nom	Qualité	Emargement

Ajaccio, le 23 novembre 2022



Dessertes maritimes Corse-continent 2023-2029

CDSP analyse des offres finales

23 novembre 2022

1 Rappel du cadre de procédure

- Publication AAPC le 6 mai 2022 invitant les opérateurs économiques intéressés à remettre simultanément leurs candidatures et leurs offres avant le 25 juillet 2022
- Trois candidatures réceptionnées par la Collectivité :
 - Corsica Linéa : Lot 2, Lot 3, Lot 4 et Lot 5
 - La Méridionale : Lot 3, Lot 4
 - Le Groupement Corsica Linéa et la Méridionale : Lot 1
- Ouverture des plis par la CDSP le 25 juillet 2022
- Admission des trois candidats, après avis de la CDSP en date du 2 août 2022, à présenter une offre
- Avis de la CDSP en date du 31 août 2022 de poursuivre la procédure en phase de négociation avec les trois candidats
- Quatre tours de négociations entre le 6 septembre et le 7 novembre 2022
- Remise des offres finales le 10 novembre 2022
- CDSP de présentation des offres finales le 23 novembre 2022

2 Rappel des critères de jugement des offres

- **Critère 1 – Valeur technique de l'offre – 60 %**
 - Sous-critère 1 – Qualité technique des navires – 20%
 - Sous-critère 2 – Fréquences et horaires – 15 %
 - Sous-critère 3 – Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers – 15 %
 - Sous-critère 4 – Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers – 10 %
- **Critère 2 – Montant de la compensation financière et robustesse du plan d'affaires – 30 %**
 - Sous-critère 1 – Montant total de la compensation financière – 20 %
 - Sous-critère 2 – Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat – 10 %
- **Critère 3 – Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE) - 10 %**

3

Synthèse des offres finales – Lot 1 Marseille - Ajaccio

		Offre finale – Groupement	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 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

3 Synthèse des offres finales – Lot 1 Marseille - Ajaccio

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%

4

Synthèse des offres finales – Lot 2 Marseille - Bastia

		Offre finale – Corsica Linéa	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 (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).	13
	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

4 Synthèse des offres finales – Lot 2 Marseille - Bastia

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%

5 Synthèse des offres finales – Lot 3 Marseille – Porto Vecchio

		Offre finale – Corsica Linea	Note attribuée à Corsica Linéa	Offre finale – La Mériidionale	Note attribuée à La Mériidionale
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 son âge, et de son système propulsif, présente des caractéristiques inférieures à celles des navires plus récents initialement présentés par le candidat.	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 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	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 qu'elles sont imposées par l'annexe 1.	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
	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

5 Synthèse des offres finales – Lot 3 Marseille – Porto Vecchio

		Offre finale – Corsica Linea	Note attribuée à Corsica Linéa	Offre finale – La Méridionale	Note attribuée à La Méridionale
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
	Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat (10 %)	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. 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.	4	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 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.	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. 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			57/100		82,5/100

5 Synthèse des offres finales – Lot 3 Marseille – Porto Vecchio

Corsica Linéa :

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%

6 Synthèse des offres finales – Lot 4 Marseille – Propriano

		Offre finale – Corsica Linea	Note attribuée à Corsica Linéa	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 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	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	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 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

6 Synthèse des offres finales – Lot 4 Marseille – Propriano

		Offre finale – Corsica Linea	Note attribuée à Corsica Linéa	Offre finale – La Méridionale	Note attribuée à La Méridionale
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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Néanmoins, l'équilibre économique est en grande partie assuré par une augmentation des tarifs et non par une optimisation des charges.</p>		7,5	
Critère 3 – Responsabilité sociale de l'entreprise (10 %)		<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 significative en la matière.</p>	10	<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 significative en la matière.</p>	10
TOTAL			89,5/100		79,5/100

6 Synthèse des offres finales – Lot 4 Marseille – Propriano

Corsica Linéa :

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 investissement	2,9	3,5	+0,6	+20,0%
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%

7 Synthèse des offres finales – Lot 5 Marseille – L’Ile Rousse

		Offre finale – Corsica Linéa	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

7 Synthèse des offres finales – Lot 5 Marseille – L’Ile Rousse

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%

PROCES VERBAL
COMMISSION CONSULTATIVE DES SERVICES PUBLICS LOCAUX
DU 25 Avril 2022

Avis sur le principe du recours à la concession de service public de transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le port de Marseille à compter du 1er janvier 2023 et jusqu'au 31 Décembre 2029.

Le lundi 25 avril 2022, la Commission Consultative des Services Publics Locaux régulièrement convoquée s'est réunie, sous la présidence de Monsieur Alexandre VINCIGUERRA, Conseiller Exécutif, afin de rendre un avis sur le principe du recours à la concession de service public de transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le port de Marseille à compter du 1er janvier 2023 et jusqu'au 31 Décembre 2029.

Composition de la Commission

- La composition de la commission consultative des services publics locaux a été fixée par **délibération de l'Assemblée de Corse N° 21/160 AC en date du 30 Septembre 2021.**

Nom, prénoms	Qualité
Monsieur Alexandre VINCIGUERRA	Conseiller Exécutif
Madame Véronique ARRIGHI	Conseillère Territoriale
Monsieur Paul-Joseph CAITUCOLI	Conseiller Territorial
Monsieur Jean-Jacques LUCCHINI	Conseiller Territorial
Madame Chantal PEDINIELLI	Conseillère Territoriale
Monsieur Pierre POLI	Conseiller Territorial
Madame Véronique PIETRI	Conseillère Territoriale
Représentant de l'Union Régionale des Associations Familiales (URAF)	Union Régionale des Associations Familiales (URAF)
Représentant du Centre technique régional de la consommation de Corse	Centre technique régional de la consommation de Corse

Les débats s'ouvrent à 9h00.

Compte tenu de l'absence de quorum constatée à l'occasion de la première réunion du 19 avril dernier, la commission consultative des services publics locaux se réunit, ce jour, sans condition de quorum.


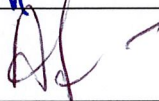

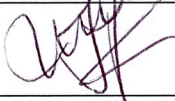
Le président rappelle l'ordre du jour : Avis sur le principe du recours à la concession de service public de transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le port de Marseille à compter du 1er janvier 2023 et jusqu'au 31 Décembre 2029.

Débats :

Suite à l'exposé des considérants du dossier appelé à l'ordre du jour, par les services de l'Office des Transports de la Corse, la commission consultative des services publics locaux émet **un avis favorable** au principe du recours à la concession de service public de transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le port de Marseille à compter du 1er janvier 2023 et jusqu'au 31 Décembre 2029.

Signatures des Présents

Signature des membres de la Commission présents en salle 5 à Ajaccio

Nom, prénoms	Qualité	Signature
Monsieur Alexandre VINCIGUERRA	Conseiller Exécutif	
Madame Véronique ARRIGHI	Conseillère Territoriale	
Monsieur Paul-Joseph CAITUCOLI	Conseiller Territorial	
Monsieur Jean-Jacques LUCCHINI	Conseiller Territorial	
Madame Chantal PEDINIELLI	Conseillère Territoriale	
Monsieur Pierre POLI	Conseiller Territorial	
Madame Véronique PIETRI	Conseillère Territoriale	
Représentant de l'Union Régionale des Associations Familiales (URAF)	Union Régionale des Associations Familiales (URAF)	
Représentant du Centre technique régional de la consommation de Corse	Centre technique régional de la consommation de Corse	

Signature des membres de la Commission présents en salle 1112 à Bastia

Nom, prénoms	Qualité	Signature
Monsieur Alexandre VINCIGUERRA	Conseiller Exécutif	
Madame Véronique ARRIGHI	Conseillère Territoriale	
Monsieur Paul-Joseph CAITUCOLI	Conseiller Territorial	
Monsieur Jean-Jacques LUCCHINI	Conseiller Territorial	
Madame Chantal PEDINIELLI	Conseillère Territoriale	
Monsieur Pierre POLI	Conseiller Territorial	
Madame Véronique PIETRI	Conseillère Territoriale	
Représentant de l'Union Régionale des Associations Familiales (URAF)	Union Régionale des Associations Familiales (URAF)	
Représentant du Centre technique régional de la consommation de Corse	Centre technique régional de la consommation de Corse	

PROCES-VERBAL DE LA COMMISSION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

OUVERTURE DES PLIS OFFRES

2 août 2022

Identification de la personne morale de droit public qui passe le marché

Ministère, collectivité territoriale ou établissement concerné :

Office des transports de la Corse
19 Avenue Georges Pompidou
BP 501
20189 AJACCIO Cedex 2

Présentation de l'autorité délégante

Coordonnées

- Collectivité de Corse, représentée par le Président de son conseil exécutif, M.
Gilles SIMEONI
Hôtel de Région
22 Cours Grandval - 20 187 AJACCIO
Tél. 04.95.51.64.64 - Fax 04.95.51.66.21
- OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE, représenté par M. Jean-François SANTONI,
Directeur général
19, avenue Georges Pompidou
BP 501 - 20186 Ajaccio Cedex
Tél: 04 95 23 71 30 - Fax: 04 95 20 16 31

Date et heure limite de réception des plis :

Le lundi 25 juillet 2022 à 12h00.

COMPOSITION DE LA COMMISSION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

- La composition de la commission de délégation de service public a été fixée par **délibération de l'Assemblée de Corse n° 21/127 AC en date du 22 juillet 2021.**
- Le règlement intérieur de la commission de délégation de service public a été adopté par la **délibération de l'Assemblée de Corse n° 21/132 AC en date du 23 juillet 2021.**

- **Membres à voix délibérative**

Nom	Prénom	Qualité
VINCIGUERRA	Alexandre	Président de la CDSP
POZZO DI BORGIO	Louis	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
BIANCUCCI	Jean	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
COMBETTE	Christelle	Conseillère à l'assemblée de Corse - Titulaire
TIBERI	Julia	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
BENEDETTI	Paul-Félix	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
COLONNA	Romain	Conseiller à l'assemblée de Corse - Suppléant
FAGNI	Muriel	Conseillère à l'assemblée de Corse - Suppléant
MARCANGELI	Laurent	Conseiller à l'assemblée de Corse - Suppléant
POLI	Pierre	Conseiller à l'assemblée de Corse - Suppléant
BATTESTINI	Serena	Conseillère à l'assemblée de Corse - Suppléant

- **Membres à voix consultative**

Nom	Prénom	Qualité
De Moura	Isabel	Représentant de la DIRRECTE
Kastler	Steve	Représentant de la DREETS

- Le quorum est atteint, la commission peut valablement délibérer (***Le quorum doit être atteint non seulement à l'ouverture de la séance mais encore lors des débats et du vote de la commission***)

RAPPEL

Lors de sa réunion du 26 juillet 2022, la Commission de Délégation de Service Public a pris acte de l'enregistrement de trois plis antérieurement à la date limite de remise des candidatures et des offres.

Lesquels ont été déposés par les candidats suivants (identifiés comme suit, dans l'ordre d'enregistrement de leurs plis respectifs) :

- Candidat 1 : Corsica Linéa
- Candidat 2 : La Méridionale
- Candidat 3 : Corsica Linéa et La Méridionale (groupement conjoint)

La CDSP a pris acte de la complétude des dossiers de candidature de chacun desdits candidats au regard des documents exigés par le règlement de la consultation.

Elle a relevé que :

- Le candidat 1 a déposé une offre pour les lots 2,3,4 et 5
- Le candidat 2 a déposé une offre pour les lots 3 et 4
- Le candidat 3 a déposé une offre pour le lot 1

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

PRESENTATION DU RAPPORT D'ANALYSE DES CANDIDATURES

Le rapport d'analyse des candidatures est présenté par Monsieur Patrick ANTONETTI, Chef des départements Aérien et Maritime à l'Office des Transports de la Corse.

Aux termes dudit rapport, les trois candidatures sont recevables et répondent aux critères énoncés à l'article L 1411-5 du CGCT.

Il est ainsi proposé de les retenir et d'admettre tous les candidats à participer à la suite de la procédure de mise en concurrence.

LISTE DES CANDIDATS ADMIS A PRESENTER UNE OFFRE

Après en avoir débattu, la CDSP a fait siennes les conclusions du rapport d'analyse des candidatures avant de dresser, conformément aux dispositions de l'article L 1411-5-I du code général des collectivités territoriales, la liste des candidats admis à présenter une offre :

- Candidat 1 : Corsica Linéa
- Candidat 2 : La Méridionale
- Candidat 3 : Groupement Corsica Linéa – La Méridionale

OUVERTURE DE L'ENVELOPPE OFFRE

Rappel des principales exigences du règlement de la consultation concernant les offres des candidats :

Principe

Le candidat dépose une offre par ligne qu'il souhaite desservir. **Il doit avoir la capacité de desservir toutes les lignes sur lesquelles il a fait une offre si elles lui étaient toutes attribuées.**

Afin de permettre une mutualisation des moyens entraînant une diminution du montant de la compensation financière due par l'OTC, en cas de négociations, les candidats invités par le Président du Conseil exécutif à participer aux négociations, pourront, en cours de négociation et à la demande du Président, déposer une ou plusieurs offres regroupant au moins deux lignes sur lesquelles ils ont formulé une offre.

Offre pour chaque ligne entre un port de Corse et Marseille

Chaque offre doit contenir :

- a. L'éventuel mandat donné au mandataire du groupement pour signer les pièces de l'offre s'il n'a pas déjà été fourni au stade des candidatures
- b. Le projet de convention (en format word ou compatible) complété en particulier à l'article 1 relatif à la désignation du port de Corse concerné par la convention

Les points laissés en jaune dans le contrat devront être complétés par les candidats.

- c. Un tableau des modifications que le candidat apporte au projet de convention, remis éventuellement avec la mention « néant » en l'absence de modification (format word ou compatible)
- d. Les annexes du projet de convention à compléter par le candidat selon les indications fournies dans le présent règlement et ses annexes (cf. point 12 du présent règlement). **Le candidat fournit la partie de l'annexe 1 correspondant au port concerné par son offre. Les annexes du projet de convention doivent être intégralement complétées.**
- e. Le montant de la compensation demandée par le candidat, calculée selon les indications du plan joint en annexe au présent règlement
- f. Un mémoire financier suivant le plan joint en annexe du présent règlement, justifiant le montant de la compensation demandée conformément au e) ci-dessus
- g. Une synthèse de la proposition, sous forme d'un document de 10 pages maximum, comportant les indications jugées essentielles par le candidat.

Le candidat devra apporter la preuve de la mise à disposition de l'outil naval présenté dans son offre lors du début d'exécution du service soit le 1^{er} janvier 2023.

Format des candidatures et des offres

Les candidats répondront de façon strictement conforme au dossier de consultation. Ils pourront ajouter tous documents qu'ils jugeront utiles.

Les candidatures et les offres devront être remises en un (1) exemplaire papier, ainsi que sous format informatique (cinq (5) clefs USB). Les différents exemplaires devront être rigoureusement identiques.

Pour les fichiers Excel, les cellules ne seront pas protégées, les formules de calcul ne seront pas effacées ni modifiées. En cas de recours à des formats différents de ceux communément utilisés, le candidat fournira l'outil informatique permettant d'exploiter le ou les fichiers concernés.

Transmission des candidatures et des offres

Les candidats devront transmettre un pli scellé dont l'enveloppe extérieure portera la mention suivante :

*" Délégation de service public de transport maritime entre la Corse et le continent
A N'OUVRIR QU'EN COMMISSION"*

Ouverture des plis :

Les plis sont ouverts par le Président de la Commission, sous contrôle de Maître Philippe DE CASTELLI, Huissier de justice mandaté par l'Office des Transports de la Corse pour

assister aux différentes réunions de la CDSP relatives à la présente consultation et en consigner les principales phases de leur déroulement, outre le relevé exhaustif des documents contenus dans chacun des plis.

RESULTAT DE L'OUVERTURE DES PLIS

Contenu de l'enveloppe « Offre » contenue dans le pli déposé
par la compagnie Corsica Linéa , candidat n° 1

Contenu du pli :

4 Enveloppes sur lesquelles est inscrit « OFFRE » ainsi que les numéros de lots.

A l'intérieur des enveloppes un classeur par lot.

Dans ces classeurs (4 – Un par lot) se trouvent les clés USB

5 par classeur.

Au total 5 clés USB par offre.

Enveloppe se rapportant au lot n° 2

N° du pli	Candidat	Pièces présente dans l'enveloppe
1	Corsica Linéa	<ul style="list-style-type: none">✓ L'éventuel mandat donné au mandataire du Groupement pour signer les pièces de l'offre s'il n'a pas déjà été fourni au stade des candidatures✓ Le projet de convention (en format word ou compatible) complété en particulier à l'article 1 relatif à la désignation du port de Corse concerné par la convention Les points laissés en jaune dans le contrat devront être complétés par les candidats.✓ Un tableau des modifications que le candidat apporte au projet de convention, remis éventuellement avec la mention « néant » en l'absence de modification (format word ou compatible)✓ Les annexes du projet de convention à compléter par le candidat selon les indications fournies dans le règlement de la consultation et ses annexes (cf. point 12 du règlement). <p>Le candidat fournit la partie de l'annexe 1 correspondant</p>

		<p>au port concerné par son offre. Les annexes du projet de convention doivent être intégralement complétées.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Le montant de la compensation demandée par le candidat, calculée selon les indications du plan joint en annexe au règlement de la consultation ✓ Un mémoire financier suivant le plan joint en annexe du présent règlement justifiant le montant de la compensation demandée conformément au e) ci-dessus ✓ Une synthèse de la proposition, sous forme d'un document de 10 pages maximum, comportant les indications jugées essentielles par le candidat
--	--	---

La CDSP prend acte de la complétude de l'offre au regard des documents exigés par le règlement de la consultation. Elle demande au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse des offres conformément aux critères définis dans le règlement de consultation.

Enveloppe se rapportant au lot n° 3

N° du pli	Candidat	Pièces présente dans l'enveloppe
1	Corsica Linéa	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'éventuel mandat donné au mandataire du Groupement pour signer les pièces de l'offre s'il n'a pas déjà été fourni au stade des candidatures ✓ Le projet de convention (en format word ou compatible) complété en particulier à l'article 1 relatif à la désignation du port de Corse concerné par la convention Les points laissés en jaune dans le contrat devront être complétés par les candidats. ✓ Un tableau des modifications que le candidat apporte au projet de convention, remis éventuellement avec la mention « néant » en l'absence de modification (format word ou compatible) ✓ Les annexes du projet de convention à compléter par le candidat selon les indications fournies dans le règlement de la consultation et ses annexes (cf. point 12 du règlement). <p>Le candidat fournit la partie de l'annexe 1 correspondant</p>

		<p>au port concerné par son offre. Les annexes du projet de convention doivent être intégralement complétées.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Le montant de la compensation demandée par le candidat, calculée selon les indications du plan joint en annexe au règlement de la consultation ✓ Un mémoire financier suivant le plan joint en annexe du présent règlement justifiant le montant de la compensation demandée conformément au e) ci-dessus ✓ Une synthèse de la proposition, sous forme d'un document de 10 pages maximum, comportant les indications jugées essentielles par le candidat
--	--	---

La CDSP prend acte de la complétude de l'offre au regard des documents exigés par le règlement de la consultation. Elle demande au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse des offres conformément aux critères définis dans le règlement de consultation.

Enveloppe se rapportant au lot n° 4

N° du pli	Candidat	Pièces présente dans l'enveloppe
1	Corsica Linéa	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'éventuel mandat donné au mandataire du Groupement pour signer les pièces de l'offre s'il n'a pas déjà été fourni au stade des candidatures ✓ Le projet de convention (en format word ou compatible) complété en particulier à l'article 1 relatif à la désignation du port de Corse concerné par la convention Les points laissés en jaune dans le contrat devront être complétés par les candidats. ✓ Un tableau des modifications que le candidat apporte au projet de convention, remis éventuellement avec la mention « néant » en l'absence de modification (format word ou compatible) ✓ Les annexes du projet de convention à compléter par le candidat selon les indications fournies dans le règlement de la consultation et ses annexes (cf. point 12 du règlement).

		<p>Le candidat fournit la partie de l'annexe 1 correspondant au port concerné par son offre. Les annexes du projet de convention doivent être intégralement complétées.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Le montant de la compensation demandée par le candidat, calculée selon les indications du plan joint en annexe au règlement de la consultation ✓ Un mémoire financier suivant le plan joint en annexe du présent règlement justifiant le montant de la compensation demandée conformément au e) ci-dessus ✓ Une synthèse de la proposition, sous forme d'un document de 10 pages maximum, comportant les indications jugées essentielles par le candidat
--	--	---

La CDSP prend acte de la complétude de l'offre au regard des documents exigés par le règlement de la consultation. Elle demande au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse des offres conformément aux critères définis dans le règlement de consultation.

Enveloppe se rapportant au lot n° 5

N° du pli	Candidat	Pièces présente dans l'enveloppe
1	Corsica Linéa	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'éventuel mandat donné au mandataire du Groupement pour signer les pièces de l'offre s'il n'a pas déjà été fourni au stade des candidatures ✓ Le projet de convention (en format word ou compatible) complété en particulier à l'article 1 relatif à la désignation du port de Corse concerné par la convention <p>Les points laissés en jaune dans le contrat devront être complétés par les candidats.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Un tableau des modifications que le candidat apporte au projet de convention, remis éventuellement avec la mention « néant » en l'absence de modification (format word ou compatible) ✓ Les annexes du projet de convention à compléter par le candidat selon les indications fournies dans le règlement de la consultation et ses annexes (cf. point 12 du règlement).

		<p>Le candidat fournit la partie de l'annexe 1 correspondant au port concerné par son offre. Les annexes du projet de convention doivent être intégralement complétées.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Le montant de la compensation demandée par le candidat, calculée selon les indications du plan joint en annexe au règlement de la consultation ✓ Un mémoire financier suivant le plan joint en annexe du présent règlement justifiant le montant de la compensation demandée conformément au e) ci-dessus ✓ Une synthèse de la proposition, sous forme d'un document de 10 pages maximum, comportant les indications jugées essentielles par le candidat
--	--	---

La CDSP prend acte de la complétude de l'offre au regard des documents exigés par le règlement de la consultation. Elle demande au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse des offres conformément aux critères définis dans le règlement de consultation.

Contenu de l'enveloppe « *Offre* » contenue dans le pli déposé
par la compagnie La Méridionale , candidat n° 2

Contenu du pli :

2 enveloppes sur laquelle est inscrit « OFFRE » ainsi que le numéro de lot.

A l'intérieur de chaque enveloppe deux classeurs.

Dans ce classeur se trouvent les 5 clés USB

Enveloppe se rapportant au lot n° 3

N° du pli	Candidat	Pièces présente dans l'enveloppe
2	La Méridionale	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'éventuel mandat donné au mandataire du Groupement pour signer les pièces de l'offre s'il n'a pas déjà été fourni au stade des candidatures ✓ Le projet de convention (en format word ou compatible) complété en particulier à l'article 1 relatif à la désignation du port de Corse concerné par la convention <p>Les points laissés en jaune dans le contrat devront être complétés par les candidats.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Un tableau des modifications que le candidat apporte au projet de convention, remis éventuellement avec la mention « néant » en l'absence de modification (format word ou compatible) ✓ Les annexes du projet de convention à compléter par le candidat selon les indications fournies dans le règlement de la consultation et ses annexes (cf. point 12 du règlement). <p>Le candidat fournit la partie de l'annexe 1 correspondant au port concerné par son offre. Les annexes du projet de convention doivent être intégralement complétées.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Le montant de la compensation demandée par le candidat, calculée selon les indications du plan joint en annexe au règlement de la consultation ✓ Un mémoire financier suivant le plan joint en annexe du présent règlement justifiant le montant de la compensation demandée conformément au e) ci-dessus ✓ Une synthèse de la proposition, sous forme d'un document de 10 pages maximum, comportant les indications jugées essentielles par le candidat
--	--	--

La CDSP prend acte de la complétude de l'offre au regard des documents exigés par le règlement de la consultation. Elle demande au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse des offres conformément aux critères définis dans le règlement de consultation.

Enveloppe se rapportant au lot n° 4

N° du pli	Candidat	Pièces présente dans l'enveloppe
2	La Méridionale	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'éventuel mandat donné au mandataire du Groupement pour signer les pièces de l'offre s'il n'a pas déjà été fourni au stade des candidatures ✓ Le projet de convention (en format word ou compatible) complété en particulier à l'article 1 relatif à la désignation du port de Corse concerné par la convention <p>Les points laissés en jaune dans le contrat devront être complétés par les candidats.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Un tableau des modifications que le candidat apporte au projet de convention, remis éventuellement avec la mention « néant » en l'absence de modification (format word ou compatible) ✓ Les annexes du projet de convention à compléter par le candidat selon les indications fournies dans le règlement de la consultation et ses annexes (cf. point 12 du règlement). <p>Le candidat fournit la partie de l'annexe 1 correspondant au port concerné par son offre. Les annexes du projet de convention doivent être intégralement complétées.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Le montant de la compensation demandée par le candidat, calculée selon les indications du plan joint en annexe au règlement de la consultation ✓ Un mémoire financier suivant le plan joint en annexe du présent règlement justifiant le montant de la compensation demandée conformément au e) ci-dessus ✓ Une synthèse de la proposition, sous forme d'un document de 10 pages maximum, comportant les indications jugées essentielles par le candidat
--	--	--

La CDSP prend acte de la complétude de l'offre au regard des documents exigés par le règlement de la consultation. Elle demande au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse des offres conformément aux critères définis dans le règlement de consultation.

Contenu de l'enveloppe « *Offre* » contenue dans le pli déposé par le groupement « *Corsica Linéa – La Méridionale* », candidat n° 3

Contenu du pli :

1 Enveloppe sur laquelle est inscrit « OFFRE » ainsi que le numéro de lot.

A l'intérieur de l'enveloppe deux classeurs.

Dans ces classeurs se trouvent les 5 clés USB.

Enveloppe se rapportant au lot n° 1

N° du pli	Candidat	Pièces présente dans l'enveloppe
3	Groupement	

	<p>« Corsica Linéa – La Méridionale »</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'éventuel mandat donné au mandataire du Groupement pour signer les pièces de l'offre s'il n'a pas déjà été fourni au stade des candidatures ✓ Le projet de convention (en format word ou compatible) complété en particulier à l'article 1 relatif à la désignation du port de Corse concerné par la convention <p>Les points laissés en jaune dans le contrat devront être complétés par les candidats.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Un tableau des modifications que le candidat apporte au projet de convention, remis éventuellement avec la mention « néant » en l'absence de modification (format word ou compatible) ✓ Les annexes du projet de convention à compléter par le candidat selon les indications fournies dans le règlement de la consultation et ses annexes (cf. point 12 du règlement). <p>Le candidat fournit la partie de l'annexe 1 correspondant au port concerné par son offre. Les annexes du projet de convention doivent être intégralement complétées.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Le montant de la compensation demandée par le candidat, calculée selon les indications du plan joint en annexe au règlement de la consultation ✓ Un mémoire financier suivant le plan joint en annexe du présent règlement justifiant le montant de la compensation demandée conformément au e) ci-dessus ✓ Une synthèse de la proposition, sous forme d'un document de 10 pages maximum, comportant les indications jugées essentielles par le candidat
--	---	---

La CDSP prend acte de la complétude de l'offre au regard des documents exigés par le règlement de la consultation. Elle demande au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse des offres conformément aux critères définis dans le règlement de consultation.

ANNEXE : Montant des compensations à l'ouverture des offres

Lot 1 – Marseille – Ajaccio

Groupement Corsica Linéa/La Méridionale

- 41.043.260 euros en 2023 ;
- 323.180.967 euros sur la totalité de la période, année 2030 optionnelle comprise ;
- 40.397.621 euros en moyenne par an.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CFE	13 444 589	13 444 589	13 444 589	13 444 589	13 444 589	13 444 589	13 444 589	13 444 589
CFI	9 491 762	9 998 147	10 063 816	9 535 877	9 797 731	8 809 385	8 864 006	8 629 463
CFEI	22 936 350	23 442 736	23 508 404	22 980 466	23 242 319	22 253 974	22 308 594	22 074 052
CFC	18 106 910	18 456 702	18 164 735	17 245 385	17 190 321	17 301 500	16 903 352	17 065 168
CFT	41 043 260	41 899 438	41 673 139	40 225 851	40 432 640	39 555 474	39 211 946	39 139 219

Lot 2 – Marseille – Bastia

Corsica Linéa

- 39.789.982 euros en 2023 ;
- 367.790.801 euros sur la totalité de la période, année 2030 optionnelle comprise ;
- 45.973.850 euros en moyenne par an.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CFE	6 715 007	6 715 007	6 715 007	6 715 007	6 715 007	6 715 007	6 715 007	6 715 007
CFI	9 533 688	9 607 737	12 940 520	15 052 577	15 334 255	15 293 401	15 861 089	15 861 089
CFEI	16 248 695	16 322 743	19 655 527	21 767 584	22 049 262	22 008 408	22 576 095	22 576 095
CFC	23 541 287	23 387 126	24 092 443	26 452 422	26 499 649	26 861 896	26 875 785	26 875 785
CFT	39 789 982	39 709 869	43 747 970	48 220 006	48 548 911	48 870 304	49 451 880	49 451 880

Lot 3 – Marseille – Porto-Vecchio

Corsica Linéa

- 24.081.165 euros en 2023 ;
- 194.193.571 euros sur la totalité de la période, année 2030 optionnelle comprise ;
- 24.274.196 euros en moyenne par an.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CFE	9 560 883	9 560 883	9 560 883	9 560 883	9 560 883	9 560 883	9 560 883	9 560 883
CFI	2 951 614	1 322 428	1 109 506	3 105 672	1 109 506	1 447 839	1 236 381	1 236 381
CFEI	12 512 498	10 883 311	10 670 389	12 666 556	10 670 389	11 008 722	10 797 264	10 797 264
CFC	11 568 667	13 631 418	11 132 344	11 454 556	14 821 932	13 947 929	13 815 167	13 815 167
CFT	24 081 165	24 514 729	21 802 733	24 121 111	25 492 321	24 956 651	24 612 431	24 612 431

La Méridionale

- 24 035 718 euros en 2023,
- 181 322 493 euros sur la totalité de la période, année 2030 optionnelle comprise,
- 22 665 312 euros en moyenne.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CFE	9 644 235	9 644 235	9 644 235	9 644 235	9 644 235	9 644 235	9 644 235	9 644 235
CFI	1 731 460	1 488 896	1 832 222	1 829 348	1 806 534	2 032 013	1 818 819	1 818 819
CFEI	11 375 694	11 133 131	11 476 457	11 473 583	11 450 769	11 676 248	11 463 054	11 463 054
CFC	12 660 024	12 739 178	11 657 977	10 550 665	10 438 057	10 775 881	10 494 361	10 494 361
CFT	24 035 718	23 872 309	23 134 434	22 024 248	21 888 826	22 452 129	21 957 415	21 957 415

Lot 4 – Marseille – Propriano

Corsica Linéa

- 19.082.186 euros en 2023 ;
- 145.951.328 euros sur la totalité de la période, année 2030 optionnelle comprise ;
- 18.243.916 euros en moyenne par an.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CFE	7 868 024	7 868 024	7 868 024	7 868 024	7 868 024	7 868 024	7 868 024	7 868 024
CFI	3 529 067	2 552 367	3 599 471	2 684 349	2 823 671	2 684 114	2 643 196	2 643 196
CFEI	11 397 091	10 420 391	11 467 495	10 552 373	10 691 695	10 552 138	10 511 220	10 511 220
CFC	7 685 095	7 391 386	7 570 676	7 177 486	7 337 625	7 438 125	7 623 656	7 623 656
CFT	19 082 186	17 811 777	19 038 171	17 729 859	18 029 320	17 990 263	18 134 876	18 134 876

La Méridionale

- 21 293 376 euros en 2023,
- 183 364 986 euros sur la totalité de la période, année 2030 optionnelle comprise,
- 22 920 623 euros en moyenne.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CFE	8 008 028	8 008 028	8 008 028	8 008 028	8 008 028	8 008 028	8 008 028	8 008 028
CFI	4 555 288	4 789 830	4 584 192	4 840 491	4 584 192	4 605 949	4 840 491	4 605 949
CFEI	12 563 316	12 797 858	12 592 220	12 848 519	12 592 220	12 613 977	12 848 519	12 613 977
CFC	9 162 141	9 058 879	8 996 817	8 939 445	8 996 817	9 079 678	8 917 863	9 079 678
CFT	21 725 457	21 856 737	21 589 037	21 787 964	21 589 037	21 693 655	21 766 382	21 693 655

Lot 5 – Marseille – L’Ile Rousse

Corsica Linéa

- 15.530.828 euros en 2023 ;
- 128.872.065 euros sur la totalité de la période, année 2030 optionnelle comprise ;
- 16.109.008 euros en moyenne par an.


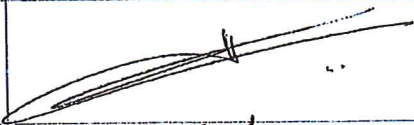


	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CFE	8 739 599	8 739 599	8 739 599	8 739 599	8 739 599	8 739 599	8 739 599	8 739 599
CFI	810 125	652 583	792 890	650 884	768 125	662 637	847 561	847 561
CFEI	9 549 724	9 392 182	9 532 489	9 390 482	9 507 724	9 402 236	9 587 160	9 587 160
CFC	5 981 104	6 716 023	6 594 464	6 694 964	6 630 632	6 703 076	6 801 323	6 801 323
CFT	15 530 828	16 108 205	16 126 953	16 085 447	16 138 355	16 105 312	16 388 483	16 388 483

**PROCES-VERBAL DE LA COMMISSION
DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

OUVERTURE DES PLIS OFFRES

2 août 2022

SIGNATURES

Nom	Qualité	Emargement
Alexandre VINCIGUERRA	Président de la Commission	
Christelle Combette	Conseillère à l'Assemblée de Corse	
Jean BIANCUCCI	Conseiller à l'Assemblée de Corse	
Louis POZZO DI BORGIO	Conseiller à l'Assemblée de Corse	

**PROCES-VERBAL DE LA COMMISSION
DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

OUVERTURE DES PLIS CANDIDATURES

26 juillet 2022

Identification de la personne morale de droit public qui passe le marché

Ministère, collectivité territoriale ou établissement concerné :

Office des transports de la Corse
19 Avenue Georges Pompidou
BP 501
20189 AJACCIO Cedex 2

Présentation de l'autorité délégante

Coordonnées

- Collectivité de Corse, représentée par le Président de son conseil exécutif, M. Gilles SIMEONI

Hôtel de Région
22 Cours Grandval - 20 187 AJACCIO
Tél. 04.95.51.64.64 - Fax 04.95.51.66.21

- OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE, représenté par M. Jean-François SANTONI, Directeur général

19, avenue Georges Pompidou
BP 501 - 20186 Ajaccio Cedex
Tél: 04 95 23 71 30 - Fax: 04 95 20 16 31

Date et heure limite de réception des plis :

Le lundi 25 juillet 2022 à 12h00.

COMPOSITION DE LA COMMISSION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

- La composition de la commission de délégation de service public a été fixée par **délibération de l'Assemblée de Corse n° 21/127 AC en date du 22 juillet 2021.**
- Le règlement intérieur de la commission de délégation de service public a été adopté par la **délibération de l'Assemblée de Corse n° 21/132 AC en date du 23 juillet 2021.**

• **Membres à voix délibérative :**

Nom	Prénom	Qualité
VINCIGUERRA	Alexandre	Président de la CDSP
POZZO DI BORGO	Louis	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
BIANCUCCI	Jean	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
COMBETTE	Christelle	Conseillère à l'assemblée de Corse - Titulaire
TIBERI	Julia	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
BENEDETTI	Paul-Félix	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
COLONNA	Romain	Conseiller à l'assemblée de Corse - Suppléant
FAGNI	Muriel	Conseillère à l'assemblée de Corse - Suppléant
MARCANGELI	Laurent	Conseiller à l'assemblée de Corse - Suppléant
POLI	Pierre	Conseiller à l'assemblée de Corse - Suppléant
BATTESTINI	Serena	Conseillère à l'assemblée de Corse - Suppléant

• **Membres à voix consultative**

Nom	Prénom	Qualité
De Moura	Isabel	Représentant de la DIRRECTE

- Le quorum est atteint, la commission peut valablement délibérer (**Le quorum doit être atteint non seulement à l'ouverture de la séance mais encore lors des débats et du vote de la commission**)

Le cadre de la procédure :

Par délibération n° 21/022 AC du 25 février 2021, l'Assemblée de Corse a :

- Retenu la société Corsica Linea comme délégataire de service public au titre des lignes Bastia-Marseille, Porto-Vecchio-Marseille et l'île Rouse – Marseille ;
- Retenu le groupement « Corsica-Línea – La Méridionale » comme délégataire de service public au titre de la ligne Ajaccio-Marseille ;
- Retenu la société La Méridionale comme délégataire de service public au titre de la ligne Propriano-Marseille.

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'Office des transports de Corse ont identifié (i) un besoin de service public et (ii) le périmètre du besoin de service public à satisfaire.

Après avoir étudié les différentes approches envisageables pour répondre au besoin de service public identifié, la Collectivité de Corse et l'Office des transports de Corse 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 (Lot 1), Bastia (Lot 2), Porto-Vecchio (Lot 3), Propriano (Lot 4) et L'île-Rouse (Lot 5), 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.

.....
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.

Sept plis ont été déposés avant ce terme par les candidats ci-après :

Ces candidats seront, par la suite, identifiés comme suit, dans l'ordre d'enregistrement de leurs plis respectifs :

- Candidat 1 : Corsica Linéa
- Candidat 2 : La Méridionale
- Candidat 3 : Corsica Linéa et La Méridionale (groupement conjoint)

Rappel des principales exigences du règlement de la consultation :

Une 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).

Unr 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.

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

- Ajaccio (Lot n° 1) ;
- Bastia (Lot n° 2) ;
- Porto-Vecchio (Lot n° 3) ;
- Propriano (Lot n° 4) ;
- Ile Rousse (Lot n° 5).

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.

Composition du dossier de consultation

Le dossier de consultation est constitué :

- Du présent règlement de la consultation et de ses annexes I (guide de rédaction des offres financières), II (guide de rédaction des offres techniques) et III (guide de rédaction du Plan des actions au titre de la RSE) ;
- Des documents informatifs relatifs à la desserte maritime entre la Corse et le continent :
 - o Rapport annuel du délégataire de 2017, 2018 et 2019
- Du projet de convention ;

- Annexes du projet de convention :
 - Annexe technique des services (annexe 1)
 - Programme des services – à compléter par le candidat (annexe 2)
 - Tableau récapitulatif de l'outil naval – à compléter par le candidat (annexe 3)
 - Grille tarifaire (annexe 8)
 - Comptes d'exploitation prévisionnels, – à compléter par le candidat (annexe 9)
 - Détail du volume de combustible et coût – à compléter par le candidat (annexe 10)
 - Pénalités (annexe 11)

Il est à noter que les annexes 4 (Rapport de sécurité), 5 (Description des services à bord), 6 (Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles et actions garantissant le service social et solidaire), 7 (Plan des actions au titre du RSE), 12 (Prestations confiées aux tiers), 13 (Données sur le personnel), 14 (Contrats d'affrètement) et 15 (Inventaire des biens) de la convention devront être produites par le candidat.

Les candidats peuvent également consulter et télécharger les rapports de l'Observatoire régional des transports de la Corse sur son site Internet (<http://www.ortc.info/>). Il est rappelé que l'ORTC est un organisme de l'État, indépendant de la CdC et de l'OTC. La CdC et l'OTC ne peuvent être tenus pour responsables en cas d'information erronée ou incomplète. Le candidat doit les vérifier avant de s'engager.

Modifications apportées au dossier de consultation

L'OTC se réserve le droit d'apporter, au plus tard, 10 jours ouvrés avant la date limite fixée pour la réception des plis, des modifications de détails et/ou des précisions à tout élément composant le dossier de consultation.

Les opérateurs économiques devront alors répondre sur la base du dossier de consultation modifié.

Si lors de la procédure, la date limite de réception des plis est reportée, la disposition précédente est applicable en fonction de cette nouvelle date.

Questions des candidats

Les candidats pourront poser des questions écrites relatives à la compréhension des éléments du dossier de consultation, de la candidature ou de l'offre à remettre.

Ces questions doivent être déposées sur la plateforme mentionnée à l'article 4.2 du présent règlement.

Ces questions doivent parvenir à l'OTC au plus tard 15 jours avant la date limite de remise des offres. Les réponses sont transmises à l'ensemble des candidats ayant téléchargé le dossier de consultation de manière non anonyme au plus tard 7 jours avant la date limite de remise des offres.

L'OTC y répond sur la plateforme mentionnée à l'article 4.2 du présent règlement.

Si durant la procédure la date limite de réception des plis est reportée, la disposition précédente est applicable en fonction de cette nouvelle date.

Contenu des candidatures

Les candidats sont tenus de fournir l'ensemble des documents justificatifs et moyens de preuve demandés et suivants.

Le dossier de candidature devra, au minimum, comprendre, pour chaque candidat, quelle que soit sa forme juridique (candidature individuelle ou en groupement) les justificatifs suivants (en cas de groupement, ces justificatifs seront fournis pour chaque membre du groupement, à l'exception de l'acte de candidature).

A. Pièces administratives :

- a) Acte de candidature signé par le candidat répondant seul ou en cas de groupement par l'intégralité des membres et indiquant les lignes pour lesquelles il dépose une offre ;
- b) Le mandat éventuel accordé à un des membres du groupement pour la signature de l'offre et signé par les membres du groupement ;
- c) Un extrait *k-bis* datant de moins de 3 mois à la date limite de remise des candidatures ou tout autre acte démontrant que le signataire des pièces a qualité pour représenter la personne morale concernée ;
- d) La présentation du candidat seul ou de chacun des membres du groupement ;
- e) Une déclaration sur l'honneur datée et signée attestant que le candidat :

1° Ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L 3123-1 à L 3123-11 du code de la commande publique.

Conformément à l'article R. 3123-17 du Code de la commande publique, la convention ne pourra être attribuée au candidat pressenti comme Délégué que sous réserve qu'il produise l'ensemble de tout document attestant qu'il ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L. 3123-1 à L. 3123-14 du Code de la commande publique ;

2° Que les renseignements et documents fournis à l'appui de sa candidature sont exacts.

- f) Une copie des certificats fiscaux et sociaux visés aux articles 1 et 2 de l'arrêté du 22 mars 2019 fixant la liste des impôts, taxes, contributions ou cotisations sociales donnant lieu à la délivrance de certificats pour l'attribution des contrats de la commande publique ;
- g) Une attestation d'assurance couvrant la responsabilité civile professionnelle de l'entreprise pour l'année en cours de validité couvrant les activités objet de la convention ;
- h) La confirmation de l'adresse unique de courriel du candidat ou du groupement

communiqué lors de l'identification sur la plateforme électronique prévue à l'article 4.2. du présent règlement ;

- i) Preuve du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail ;
- j) Si le candidat est en procédure de sauvegarde, redressement judiciaire ou liquidation judiciaire, la copie du ou des jugements prononcés à cet effet (ou leurs équivalents pour les candidats étrangers non établis en France) ainsi qu'une note démontrant qu'il est en mesure d'exécuter la convention compte tenu des règles applicables en matière de poursuite des activités dans le cadre de ces situations.

B. Pièces techniques et professionnelles :

- k) Déclaration des moyens en personnel en précisant : le nombre, leur fonction, la proportion de contrats à durée déterminée et indéterminée et de temps complets ou partiels ;
- l) Le nombre de navires en précisant leur date de première mise en circulation, leur pavillon, leur immatriculation, leur capacité (PAX et roll) et si le candidat en est propriétaire ou locataire ;
- m) La déclaration des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature ;
- n) Une liste de références pour l'exploitation de services similaires (montant, date d'exécution, nature des prestations et identité du donneur d'ordre sauf confidentialité) au cours de ces trois dernières années ou de toute autre référence démontrant la capacité à assurer la continuité du service public.

C. Pièces financières :

- o) Le chiffre d'affaires annuel global et le résultat net sur les trois derniers exercices clos ainsi que la part correspondant aux prestations objet de la convention de délégation de service public ;
- p) La répartition du capital social de chaque société membre du groupement éventuel ;
- q) Les bilans ou extraits de bilan des sociétés des trois derniers exercices clos lorsque leur établissement est imposé par la loi.

Sociétés en cours de constitution

Les sociétés en cours de constitution ou nouvellement créées sont admises à présenter une offre dans les mêmes conditions que les sociétés existantes. Elles devront fournir les éléments d'information disponibles à la date limite de remise des candidatures ou, si elles ne sont pas en mesure de les produire, pourront justifier de leurs capacités par tout autre moyen.

La sélection des candidatures ne s'appliquera que sur les seuls documents fournis dès lors qu'elles apportent la preuve par tout moyen d'être en cours de constitution ou nouvellement créées.

Capacités des tiers

Pour justifier de ses capacités et de ses aptitudes, le candidat, y compris s'il s'agit d'un groupement, peut demander que soient également prises en compte les capacités et les aptitudes d'autres opérateurs économiques, quelle que soit la nature juridique des liens qui les unissent. Dans ce cas, le candidat apporte la preuve qu'il en disposera pendant toute l'exécution du contrat.

Ces opérateurs économiques doivent au moins produire les documents visés aux points 5. 1 d) et e) du présent règlement.

LE CADRE D'INTERVENTION DE LA COMMISSION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

Aux termes de l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales :

« 1.- Une commission analyse les dossiers de candidature et dresse la liste des candidats admis à présenter une offre 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. 5212-4 du code du travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

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 ».

Conformément à l'article 8 du règlement de la consultation, la commission mentionnée à l'article L. 1411-5 du CGCT visée ci-dessus ouvre et analyse les candidatures et dresse la liste des candidats admis à présenter une offre 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. 5212-4 du code du travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

La commission de délégation de service public s'est ainsi réunie le mardi 26 juillet 2022 à 15h00 afin d'ouvrir les candidatures concernant la consultation rappelée plus avant.

OUVERTURE DES ENVELOPPES CANDIDATURES

Les plis sont ouverts par le Président de la Commission, sous contrôle de Maître Philippe DE CASTELLI, Huissier de justice mandaté par l'Office des Transports de la Corse pour assister aux différentes réunions de la CDSP relatives à la présente consultation et en consigner les principales phases de leur déroulement, outre le relevé exhaustif des documents contenus dans chacun des plis.

Contenu de l'enveloppe « *Candidature* » contenue dans les 4 plis déposés par la compagnie Corsica Linéa, candidat n° 1

Chaque pli comporte un support papier et 5 clés USB.

N° du candidat	Candidat	Pièces présentes dans l'enveloppe
1	Corsica Linéa	<p><u>Dossier administratif</u></p> <ul style="list-style-type: none">a) Acte de candidature signé par le candidat répondant seul ou en cas de groupement par l'intégralité des membres et <u>indiquant les lignes pour lesquelles il dépose une offre</u> ;b) Le mandat éventuel accordé à un des membres du groupement pour la signature de l'offre et signé par les membres du groupement ;c) Un extrait <i>k-bis</i> datant de moins de 3 mois à la date limite de remise des candidatures ou tout autre acte démontrant que le signataire des pièces a qualité pour représenter la personne morale concernée ;d) La présentation du candidat seul ou de chacun des membres du groupement ;e) Une déclaration sur l'honneur datée et signée attestant que le candidat : <p>1° Ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L 3123-1 à L 3123-11 du code de la commande publique.</p> <p>Conformément à l'article R. 3123-17 du Code de la commande publique, la convention ne pourra être attribuée au candidat pressenti comme Délégué que sous réserve qu'il produise l'ensemble de tout document attestant qu'il ne fait l'objet d'aucun</p>

		<p>exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L. 3123-1 à L. 3123-14 du Code de la commande publique ;</p> <p>2° Que les renseignements et documents fournis à l'appui de sa candidature sont exacts.</p> <ul style="list-style-type: none"> f) Une copie des certificats fiscaux et sociaux visés aux articles 1 et 2 de l'arrêté du 22 mars 2019 fixant la liste des impôts, taxes, contributions ou cotisations sociales donnant lieu à la délivrance de certificats pour l'attribution des contrats de la commande publique ; g) Une attestation d'assurance couvrant la responsabilité civile professionnelle de l'entreprise pour l'année en cours de validité couvrant les activités objet de la convention ; h) La confirmation de l'adresse unique de courriel du candidat ou du groupement communiqué lors de l'identification sur la plateforme électronique prévue à l'article 4.2. du présent règlement ; i) Preuve du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail ; j) Si le candidat est en procédure de sauvegarde, redressement judiciaire ou liquidation judiciaire, la copie du ou des jugements prononcés à cet effet (ou leurs équivalents pour les candidats étrangers non établis en France) ainsi qu'une note démontrant qu'il est en mesure d'exécuter la convention compte tenu des règles applicables en matière de poursuite des activités dans le cadre de ces situations. <p><u>Dossier technique et professionnel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a) Déclaration des moyens en personnel en précisant : le nombre, leur fonction, la proportion de contrats à durée déterminée et indéterminée et de temps complets ou partiels ; b) Le nombre de navires en précisant leur date de première mise en circulation, leur pavillon, leur immatriculation, leur capacité (PAX et roll) et si le candidat en est propriétaire ou locataire ;
--	--	--

		<p>c) La déclaration des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature ;</p> <p>d) Une liste de références pour l'exploitation de services similaires (montant, date d'exécution, nature des prestations et identité du donneur d'ordre sauf confidentialité) au cours de ces trois dernières années ou de toute autre référence démontrant la capacité à assurer la continuité du service public.</p> <p><u>Dossier financier</u></p> <p>a) Le chiffre d'affaires annuel global et le résultat net sur les trois derniers exercices clos ainsi que la part correspondant aux prestations objet de la convention de délégation de service public ;</p> <p>b) La répartition du capital social de chaque société membre du groupement éventuel ;</p> <p>c) Les bilans ou extraits de bilan des sociétés des trois derniers exercices clos lorsque leur établissement est imposé par la loi.</p>
--	--	--

Lignes pour laquelle/lesquelles le candidat n° 1 a indiqué déposer une offre : Lot, 2, 3, 4 et 5.

La CDSP prend acte de la complétude du dossier de candidature pour chaque pli (support papier et chacune des 5 clés USB remises) au regard des documents exigés par le règlement de la consultation. Elle demande au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse de la candidature conformément aux critères définis dans le règlement de la consultation.

Contenu de l'enveloppe « *Candidature* » contenue dans les deux plis déposés par la compagnie La Méridionale, candidat n° 2

Chaque pli comporte un support papier et 5 clés USB.

N° du candidat	Candidat	Pièces présentes dans l'enveloppe
2	La Méridionale	<u>Dossier administratif</u>

- a) Acte de candidature signé par le candidat répondant seul ou en cas de groupement par l'intégralité des membres et indiquant les lignes pour lesquelles il dépose une offre ;
- b) Le mandat éventuel accordé à un des membres du groupement pour la signature de l'offre et signé par les membres du groupement ;
- c) Un extrait *k-bis* datant de moins de 3 mois à la date limite de remise des candidatures ou tout autre acte démontrant que le signataire des pièces a qualité pour représenter la personne morale concernée ;
- d) La présentation du candidat seul ou de chacun des membres du groupement ;
- e) Une déclaration sur l'honneur datée et signée attestant que le candidat :

1° Ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L 3123-1 à L 3123-11 du code de la commande publique.

Conformément à l'article R. 3123-17 du Code de la commande publique, la convention ne pourra être attribuée au candidat pressenti comme Délégué que sous réserve qu'il produise l'ensemble de tout document attestant qu'il ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L. 3123-1 à L. 3123-14 du Code de la commande publique ;

2° Que les renseignements et documents fournis à l'appui de sa candidature sont exacts.

- f) Une copie des certificats fiscaux et sociaux visés aux articles 1 et 2 de l'arrêté du 22 mars 2019 fixant la liste des impôts, taxes, contributions ou cotisations sociales donnant lieu à la délivrance de certificats pour l'attribution des contrats de la commande publique ;
- g) Une attestation d'assurance couvrant la responsabilité civile professionnelle de l'entreprise pour l'année en cours de validité couvrant les activités objet de la convention ;

- h) La confirmation de l'adresse unique de courriel du candidat ou du groupement communiqué lors de l'identification sur la plateforme électronique prévue à l'article 4.2. du présent règlement ;
- i) Preuve du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail ;
- j) Si le candidat est en procédure de sauvegarde, redressement judiciaire ou liquidation judiciaire, la copie du ou des jugements prononcés à cet effet (ou leurs équivalents pour les candidats étrangers non établis en France) ainsi qu'une note démontrant qu'il est en mesure d'exécuter la convention compte tenu des règles applicables en matière de poursuite des activités dans le cadre de ces situations.

Dossier technique et professionnel

- k) Déclaration des moyens en personnel en précisant : le nombre, leur fonction, la proportion de contrats à durée déterminée et indéterminée et de temps complets ou partiels ;
- l) Le nombre de navires en précisant leur date de première mise en circulation, leur pavillon, leur immatriculation, leur capacité (PAX et roll) et si le candidat en est propriétaire ou locataire ;
- m) La déclaration des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature ;
- n) Une liste de références pour l'exploitation de services similaires (montant, date d'exécution, nature des prestations et identité du donneur d'ordre sauf confidentialité) au cours de ces trois dernières années ou de toute autre référence démontrant la capacité à assurer la continuité du service public.

Dossier financier

- o) Le chiffre d'affaires annuel global et le résultat net sur les trois derniers exercices clos ainsi que la part correspondant aux prestations objet de

		<p>la convention de délégation de service public ;</p> <p>p) La répartition du capital social de chaque société membre du groupement éventuel ;</p> <p>q) Les bilans ou extraits de bilan des sociétés des trois derniers exercices clos lorsque leur établissement est imposé par la loi.</p>
--	--	--

Lignes pour laquelle/lesquelles le candidat 2 a indiqué déposer une offre : Lots 3 et 4

La CDSP prend acte de la complétude du dossier de candidature pour chaque pli (support papier et chacune des 5 clés USB remises) au regard des documents exigés par le règlement de la consultation. Elle demande au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse de la candidature conformément aux critères définis dans le règlement de la consultation.

Contenu de l'enveloppe « *Candidature* » contenu dans le pli déposé par la compagnie Corsica Linéa et La Méridionale (candidat 3)

Chaque pli comporte un support papier et 5 clés USB.

N° du candidat	Candidat	Pièces présentes dans l'enveloppe
3	Corsica Linéa et La Méridionale	<p><u>Dossier administratif</u></p> <p>a) Acte de candidature signé par le candidat répondant seul ou en cas de groupement par l'intégralité des membres et <u>indiquant les lignes pour lesquelles il dépose une offre</u> ;</p> <p>b) Le mandat éventuel accordé à un des membres du groupement pour la signature de l'offre et signé par les membres du groupement ;</p> <p>c) Un extrait <i>k-bis</i> datant de moins de 3 mois à la date limite de remise des candidatures ou tout autre acte démontrant que le signataire des pièces a qualité pour représenter la personne morale concernée ;</p> <p>d) La présentation du candidat seul ou de chacun des membres du groupement ;</p> <p>e) Une déclaration sur l'honneur datée et signée attestant que le candidat :</p>

		<p>1° Ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L 3123-1 à L 3123-11 du code de la commande publique.</p> <p>Conformément à l'article R. 3123-17 du Code de la commande publique, la convention ne pourra être attribuée au candidat pressenti comme Déléataire que sous réserve qu'il produise l'ensemble de tout document attestant qu'il ne fait l'objet d'aucun exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L. 3123-1 à L. 3123-14 du Code de la commande publique ;</p> <p>2° Que les renseignements et documents fournis à l'appui de sa candidature sont exacts.</p> <ul style="list-style-type: none"> k) Une copie des certificats fiscaux et sociaux visés aux articles 1 et 2 de l'arrêté du 22 mars 2019 fixant la liste des impôts, taxes, contributions ou cotisations sociales donnant lieu à la délivrance de certificats pour l'attribution des contrats de la commande publique ; l) Une attestation d'assurance couvrant la responsabilité civile professionnelle de l'entreprise pour l'année en cours de validité couvrant les activités objet de la convention ; m) La confirmation de l'adresse unique de courriel du candidat ou du groupement communiqué lors de l'identification sur la plateforme électronique prévue à l'article 4.2. du présent règlement ; n) Preuve du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail ; o) Si le candidat est en procédure de sauvegarde, redressement judiciaire ou liquidation judiciaire, la copie du ou des jugements prononcés à cet effet (ou leurs équivalents pour les candidats étrangers non établis en France) ainsi qu'une note démontrant qu'il est en mesure d'exécuter la convention compte tenu des règles applicables en matière de poursuite des activités dans le cadre de ces situations.
--	--	---

		<p><u>Dossier technique et professionnel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> e) Déclaration des moyens en personnel en précisant : le nombre, leur fonction, la proportion de contrats à durée déterminée et indéterminée et de temps complets ou partiels ; f) Le nombre de navires en précisant leur date de première mise en circulation, leur pavillon, leur immatriculation, leur capacité (PAX et roll) et si le candidat en est propriétaire ou locataire ; g) La déclaration des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature ; h) Une liste de références pour l'exploitation de services similaires (montant, date d'exécution, nature des prestations et identité du donneur d'ordre sauf confidentialité) au cours de ces trois dernières années ou de toute autre référence démontrant la capacité à assurer la continuité du service public. <p><u>Dossier financier</u></p> <ul style="list-style-type: none"> d) Le chiffre d'affaires annuel global et le résultat net sur les trois derniers exercices clos ainsi que la part correspondant aux prestations objet de la convention de délégation de service public ; e) La répartition du capital social de chaque société membre du groupement éventuel ; f) Les bilans ou extraits de bilan des sociétés des trois derniers exercices clos lorsque leur établissement est imposé par la loi.
--	--	---

Lignes pour laquelle/lesquelles le candidat 3 a déposé une offre conjointe : Lot 1



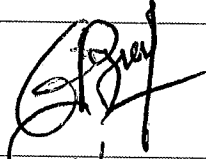
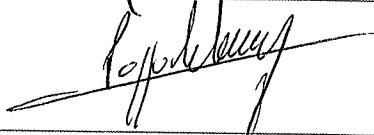
La CDSP prend acte de la complétude du dossier de candidature pour chaque pli (support papier et chacune des 5 clés USB remises) au regard des documents exigés par le règlement de la consultation. Elle demande au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse de la candidature conformément aux critères définis dans le règlement de la consultation.

**PROCES-VERBAL DE LA COMMISSION
DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

OUVERTURE DES CANDIDATURES

26 juillet 2022

SIGNATURES

Nom	Qualité	Emargement
Alexandre VINCIGUERRA	Président de la Commission	
Christelle Combette	Conseillère à l'Assemblée de Corse	
Jean BIANCUCCI	Conseiller à l'Assemblée de Corse	
Louis POZZO DI BORGIO	Conseiller à l'Assemblée de Corse	

Ajaccio, le 26 juillet 2022

**PROCES-VERBAL DE LA COMMISSION
DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

**PRESENTATION DU RAPPORT D'ANALYSE DES OFFRES
AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION (Article L 1411-5 CGCT)**

31 août 2022

Identification de la personne morale de droit public qui passe le marché

Ministère, collectivité territoriale ou établissement concerné :

Office des transports de la Corse
19 Avenue Georges Pompidou
BP 501
20189 AJACCIO Cedex 2

Présentation de l'autorité délégante

Coordonnées

- Collectivité de Corse, représentée par le Président de son conseil exécutif, M. Gilles SIMEONI

Hôtel de Région
22 Cours Grandval - 20 187 AJACCIO
Tél. 04.95.51.64.64 - Fax 04.95.51.66.21

- OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE, représenté par M. Jean-François SANTONI, Directeur général

19, avenue Georges Pompidou
BP 501 - 20186 Ajaccio Cedex
Tél: 04 95 23 71 30 - Fax: 04 95 20 16 31

Procès-verbal de la CDSP : Présentation du RAO / Avis motivé de la Commission – 31 août 2022

COMPOSITION DE LA COMMISSION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

- La composition de la commission de délégation de service public a été fixée par **délibération de l'Assemblée de Corse n° 21/127 AC en date du 22 juillet 2021.**
- Le règlement intérieur de la commission de délégation de service public a été adopté par la **délibération de l'Assemblée de Corse n° 21/132 AC en date du 23 juillet 2021.**

- **Membres à voix délibérative :**

Nom	Prénom	Qualité
VINCIGUERRA	Alexandre	Président de la CDSP
POZZO DI BORGIO	Louis	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
BIANCUCCI	Jean	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
COMBETTE	Christelle	Conseillère à l'assemblée de Corse - Titulaire
TIBERI	Julia	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
BENEDETTI	Paul-Félix	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
COLONNA	Romain	Conseiller à l'assemblée de Corse - Suppléant
FAGNI	Muriel	Conseillère à l'assemblée de Corse - Suppléant
MARCANGELI	Laurent	Conseiller à l'assemblée de Corse - Suppléant
POLI	Pierre	Conseiller à l'assemblée de Corse - Suppléant
BATTESTINI	Serena	Conseillère à l'assemblée de Corse - Suppléant

- **Membres à voix consultative**

Nom	Prénom	Qualité
De Moura	Isabel	Représentant de la DREETS
Kastler	Steve	Représentant de la DREETS

- S'agissant d'une seconde convocation (la CDSP initialement prévue le 23 août 2022 n'ayant pu se tenir faute de quorum) le quorum n'a pas besoin d'être atteint pour la tenue de cette CDSP.

RAPPEL

Lors de sa séance du 2 août 2022, la Commission de Délégation de Service Public a pris connaissance du rapport d'analyse des candidatures aux termes duquel les trois candidats ayant déposé un pli ont été admis à participer à la suite de la procédure de mise en concurrence, à savoir :

- Le candidat 1 – Corsica Linéa au titre des lots 2, 3, 4 et 5
- Le candidat 2 – La Méridionale au titre des lots 3 et 4
- Le candidat 3 – Groupement « Corsica Linéa – La Méridionale » au titre du lot 1

La CDSP a ensuite demandé au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse des offres présentées par chaque candidat, conformément aux critères définis dans le règlement de la consultation.

PRESENTATION DU RAPPORT D'ANALYSE DES OFFRES

Le rapport d'analyse des offres est présenté par Monsieur Jean-François SANTONI, Directeur Général de l'Office des Transports de la Corse, tandis que les clés USB contenant l'intégralité des offres sont tenues à la libre disposition des membres de la CDSP.

1. **Lot n° 1 – Marseille / Ajaccio**

2. **Lot n° 2 – Marseille / Bastia**

3. **Lot n° 3 – Marseille / Porto-Vecchio**

4. **Lot n° 4 – Marseille / Propriano**

5. **Lot n° 5 – Marseille / Ile Rousse**

Etant ici rappelé qu'aux termes de l'article L 3124-1 du code de la commande publique :

« Lorsque l'autorité concédante recourt à la négociation pour attribuer le contrat de concession, elle organise librement la négociation avec un ou plusieurs soumissionnaires dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat.

La négociation ne peut porter sur l'objet de la concession, les critères d'attribution ou les conditions et caractéristiques minimales indiquées dans les documents de la consultation. »

L'article R 3124-1 du même code disposant pour sa part que :

« Lorsque l'autorité concédante fait usage de la possibilité de négocier prévue à l'article L. 3121-1, elle peut décider de limiter le nombre de soumissionnaires admis à participer à la négociation. Elle procède à la sélection du ou des soumissionnaires en appliquant les critères d'attribution fixés aux articles R. 3124-4 et R. 3124-5. »

Afin de permettre à l'autorité déléguée de se forger une idée plus précise sur certains aspects des offres présentées par les candidats, il est proposé d'admettre à la négociation et de mettre ces derniers en mesure de les améliorer, le questionnement suivant – porté à la connaissance de la CDSP pour sa parfaite information – a été établi.

Lot 1 – Ajaccio

Questions au groupement Corsica linéa/La Méridionale

- ➔ Préciser les modalités d'organisation mise en oeuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- ➔ Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 12,3MEUR (soit 43,7%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, la Collectivité attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations
- ➔ Il ressort de l'offre présentée que le RCAI global est déficitaire à hauteur de -6,8 MEUR, notamment lié à un RCAI sur le périmètre commercial déficitaire à hauteur de 14,4 MEUR. Merci de fournir une analyse juridique confirmant la faisabilité de présenter une offre financièrement déficitaire. Quel est l'intérêt, notamment financier, pour le groupement de présenter une offre financièrement déficitaire ?
- ➔ En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, la Collectivité souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens
- ➔ Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie
- ➔ Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés

- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètement et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise à disposition et d'affrètement des navires
- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montants mentionnés en annexe 9
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'amortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP ?
- Merci de nous fournir un bilan du projet
- Merci de nous fournir le tableau de flux de trésorerie pour l'offre conjointe
- Merci de préciser le niveau de bénéfice raisonnable au niveau de l'offre conjointe ainsi que les modalités de son calcul
- Merci de nous fournir par ailleurs une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) confirmant que le bénéfice présenté correspond bien à un bénéfice raisonnable conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union Européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensation de Service public, tel que repris à l'article 38 du contrat de DSP
- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul)
- Le RCAI étant déficitaire, merci de compléter le compte de résultat par le crédit d'impôt qui génère ce déficit aux bornes du contrat
- La trésorerie est négative tout au long de la période. Comment cela se répercute-t-il sur les comptes globaux de l'entreprise ?
- Dans l'onglet de trésorerie, préciser le poste « autre » dans le flux net de trésorerie liés à l'exploitation (ligne 15 onglet 11).
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes, leur facteur d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les tarifs unitaires et fréquentation pour chaque catégorie de tarif, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : passagers, autos-passagers, autos-commerces
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leur facteur d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), coûts unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : approvisionnements, manutention, maintenance et entretien

Lot 2 – Bastia

Questions à Corsica Linéa

- Quelles sont les caractéristiques techniques du navire GNL 2 envisagé pour un affrètement en 2025 ?
- Préciser les modalités d'organisation mise en oeuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 19,5 MEUR (soit 73,4%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, le concédant attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par

un conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations

- Il ressort de l'offre présentée que le RCAI global est déficitaire à hauteur de 20,6 MEUR, notamment lié à un RCAI sur le périmètre commercial déficitaire à hauteur de 24,9 MEUR. Merci de fournir une opinion juridique confirmant la faisabilité de présenter une offre financièrement déficitaire. Dès lors, quel est l'intérêt, notamment financier, pour l'entreprise de présenter une offre financièrement déficitaire ?
- En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, le concédant souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens.
- Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie.
- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés.
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètement et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise à disposition et d'affrètement des navires
- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montant mentionnés en annexe 9.
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'ammortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP ?
- Merci de nous fournir un bilan du projet
- Pouvez-vous nous justifier la différence du niveau de marge de RCAI SIEG / CA SIEG entre les différents lots sur lesquels le candidat a présenté une offre ?
- Merci de nous fournir par ailleurs une opinion juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) confirmant que le bénéfice présenté correspond bien à un bénéfice raisonnable conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union Européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensation de Service public, tel que repris à l'article 38 du contrat de DSP.
- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial.
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul).
- Le RCAI étant déficitaire, merci de compléter le compte de résultat par le crédit d'impôt que génère ce déficit aux bornes du contrat.
- La trésorerie est négative tout au long de la période. Comment cela se répercute-t-il sur les comptes globaux de l'entreprise ?
- Dans l'onglet de trésorerie, préciser le poste « autre » dans le flux net de trésorerie liés à l'exploitation (ligne 15 onglet 11).
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les tarifs unitaires et fréquentation pour chaque catégorie de tarif, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : passagers, passagers-autos, autos-commerces, autres recettes
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), coûts unitaires, notamment (et pas

exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : frais commerciaux, manutention, vivres pour l'équipage, approvisionnements et maintenance

Lot 3 – Porto Vecchio

Questions à Corsica Linéa

- Préciser les modalités d'organisation mise en oeuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 11,1 MEUR (soit 84,1%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, le concédant attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations
- En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, le concédant souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens.
- Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie.
- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés.
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètements et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise a disposition et d'affrètement des navires
- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montant mentionnés en annexe 9
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'ammortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP ?
- Merci de nous fournir un bilan du projet
- Merci d'intégrer à l'annexe 9 le montant de l'impôt sur les sociétés calculé sur le RCAI du lot.
- Pouvez-vous nous justifier la différence du niveau de marge de RCAI SIEG / CA SIEG entre les différents lots sur lesquels le candidat a présenté une offre ?
- Merci de nous fournir par ailleurs une opinion juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) confirmant que le bénéfice présenté correspond bien à un bénéfice raisonnable conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union Européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensation de Service public, tel que repris à l'article 38 du contrat de DSP.
- Pouvez-vous nous fournir tous les éléments de calculs liés au TRI présenté au chapitre 7 (Compensation pour l'exécution du service et bénéfice raisonnable) du mémoire financier du candidat ?
- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial.
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul).

- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes présentés en annexe, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les tarifs unitaires et fréquentation pour chaque catégorie de tarif, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : autos-passagers, passagers, fret
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), coûts unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : frais commerciaux, frais de ports, vivres pour l'équipage, approvisionnements, maintenance

Questions à la Méridionale

- Préciser les modalités d'organisation mise en oeuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 9,5 MEUR (soit 71,9%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, le concédant attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations
- En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, le concédant souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens.
- Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie.
- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés.
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètement et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise à disposition et d'affrètement des navires
- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montant mentionnés en annexe 9
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'ammortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP ?
- Merci de nous fournir un bilan du projet
- Merci d'intégrer à l'annexe 9 le montant de l'impôt sur les sociétés calculé sur le RCAI du lot.
- Merci d'explicitier le calcul du bénéfice raisonnable devant être équivalent à 3% du montant des charges d'exploitation selon le chapitre 7 du mémoire financier présenté par le candidat alors qu'il semble plutôt ressortir de l'annexe 9 du candidat que celui-ci est de 5,7%, (RCAI SIEG de 5,4 M€ vs des charges d'exploitation de 94,2 M€).
- Merci de nous fournir par ailleurs une opinion juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) confirmant que le bénéfice présenté correspond bien à un bénéfice raisonnable conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union Européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensation de Service public, tel que repris à l'article 38 du contrat de DSP.

- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial.
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul).
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes présentés en annexe, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les tarifs unitaires et fréquentation pour chaque catégorie de tarif, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : autres recettes
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), coûts unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : personnel, frais commerciaux, entretien passagers, approvisionnements, maintenance

Lot 4 – Propriano

Questions à Corsica Linéa

- Préciser les modalités d'organisation mise en oeuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 3,7 MEUR (soit 25,2%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, le concédant attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations
- En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, le concédant souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens.
- Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie.
- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés.
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètement et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise à disposition et d'affrètement des navires
- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montants mentionnés en annexe 9
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'ammortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP ?
- Merci de nous fournir un bilan du projet
- Merci d'intégrer à l'annexe 9 le montant de l'impôt sur les sociétés calculé sur le RCAI du lot.
- Pouvez-vous nous justifier la différence du niveau de marge de RCAI SIEG / CA SIEG entre les différents lots sur lesquels le candidat a présenté une offre ?

- Merci de nous fournir par ailleurs une opinion juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) confirmant que le bénéficiaire présenté correspond bien à un bénéficiaire raisonnable conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union Européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensation de Service public, tel que repris à l'article 38 du contrat de DSP.
- Pouvez-vous nous fournir tous les éléments de calculs liés au TRI présenté au chapitre 7 (Compensation pour l'exécution du service et bénéficiaire raisonnable) du mémoire financier du candidat ?
- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial.
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul).
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes présentés en annexe, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les tarifs unitaires et fréquentation pour chaque catégorie de tarif, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : passagers, autos-passagers, autres recettes
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les coûts unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : personnel, frais commerciaux, manutention, approvisionnements, frais de ports, maintenance.

Questions à la Méridionale

- Préciser les modalités d'organisation mise en oeuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 8,3 MEUR (soit 57,3%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, le concédant attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations
- En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, le concédant souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens.
- Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie.
- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés.
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètement et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise à disposition et d'affrètement des navires
- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montants mentionnés en annexe 9
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'ammortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP ?
- Merci de nous fournir un bilan du projet

- Merci d'intégrer à l'annexe 9 le montant de l'impôt sur les sociétés calculé sur le RCAI du lot.
- Merci d'explicitier le calcul du bénéfice raisonnable devant être équivalent à 2% du montant des charges d'exploitation selon le chapitre 7 du mémoire financier présenté par le candidat alors qu'il semble plutôt ressortir de l'annexe 9 du candidat que celui-ci est de 5,6%, (RCAI SIEG de 4,6 M€ vs des charges d'exploitation de 81,8 M€).
- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial.
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul).
- Explicitier les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes présentés en annexe, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les tarifs unitaires et fréquentation pour chaque catégorie de tarif, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : autos-passagers, autos-commerces, fret
- Explicitier les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), les coûts unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : charges de personnel, frais de ports, approvisionnements, maintenance

Lot 5 – Ile Rousse

Questions à Corsica Linéa

- Préciser les modalités d'organisation mise en oeuvre pour faire face au nombre de cabines PMR
- Le montant de la compensation globale annuelle à verser augmente en moyenne de 3,1 MEUR (soit 24,1%). Pourriez-vous expliciter en détail les différentes causes sous-jacentes de cette évolution ? Par ailleurs, le concédant attend de la part du candidat qu'il formule des propositions d'évolution, sans pour autant dénaturer l'objet et le périmètre du DCE initial, permettant d'aboutir à un montant de compensation convergeant vers celui du prévisionnel 2022. Les propositions d'évolution formulées par le candidat devront être accompagnées d'une analyse juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) sur les possibilités d'évolution de l'offre initiale sur ce point dans le cadre des négociations
- Il ressort de l'offre présentée que le RCAI global est déficitaire à hauteur de 11,1 MEUR, notamment lié à un RCAI sur le périmètre commercial déficitaire à hauteur de 13,1 MEUR. Merci de fournir une opinion juridique confirmant la faisabilité de présenter une offre financièrement déficitaire. Dès lors, quel est l'intérêt, notamment financier, pour l'entreprise de présenter une offre financièrement déficitaire ?
- En cas de meilleure performance qu'anticipée sur la partie commerciale, le concédant souhaiterait l'introduction dans le contrat d'une clause permettant un reversement automatique du périmètre commercial vers le périmètre SIEG. Merci de formuler une proposition en ce sens.
- Pouvez-vous nous préciser où pouvons nous retrouver les coûts de mise à disposition des navires dans l'onglet de trésorerie.
- Dans la mesure où il est proposé d'utiliser la plupart des navires sur plusieurs lots, merci de préciser comment les coûts de mise à disposition et d'affrètement des navires seraient impactés dans les différentes combinaisons de lots gagnés.
- Merci de nous fournir les éléments nous permettant de comprendre l'évolution du niveau de coûts d'affrètement et de mise à disposition des navires par rapport aux prévisionnel 2022 (ainsi que pour les évolutions exercice par exercice) ainsi que de nous fournir les principaux termes et conditions de mise à disposition et d'affrètement des navires

- Merci également de nous fournir des données détaillées sur l'assiette de coût des navires exercice par exercice afin de reboucler avec les montant mentionnés en annexe 9.
- Pourriez-vous nous communiquer (i) la valeur d'origine des navires, (ii) la date de leurs acquisitions, (iii) la durée d'amortissement de ces navires, (iv) leurs valeurs nettes comptables ainsi que leurs valeurs actuelles?
- Pouvez-vous nous communiquer une chronique de valeurs prévisionnelles des navires en vertu de l'article 50 (Sort particulier des navires) du contrat de DSP ?
- Merci de nous fournir un bilan du projet, tel que prévu au titre du RC.
- Pouvez-vous nous justifier la différence du niveau de marge de RCAI SIEG / CA SIEG entre les différents lots sur lesquels le candidat a présenté une offre ?
- Merci de nous fournir par ailleurs une opinion juridique (via une réponse formalisée par un conseil juridique externe) confirmant que le bénéfice présenté correspond bien à un bénéfice raisonnable conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union Européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensation de Service public, tel que repris à l'article 38 du contrat de DSP.
- Pouvez-vous nous fournir tous les éléments de calculs liés au TRI présenté au chapitre 7 (Compensation pour l'exécution du service et bénéfice raisonnable) du mémoire financier du candidat ?
- Justifier les clés d'imputation utilisées pour répartir les charges entre les périmètres SIEG et commercial.
- Justifier les montants de réfaction proposés (donner la méthode de calcul).
- Le RCAI étant déficitaire, merci de compléter le compte de résultat par le crédit d'impôt que génère ce déficit aux bornes du contrat.
- La trésorerie est négative tout au long de la période. Comment cela se répercute-t-il sur les comptes globaux de l'entreprise ?
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de recettes, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), tarifs unitaires, notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : passagers, autos-passagers, autos-commerces
- Expliciter les hypothèses sous-jacentes aux différents postes de charges, leur facteurs d'évolution (par rapport à l'année 2022 ainsi qu'exercice par exercice), notamment (et pas exclusivement) en ce qui concerne les postes suivants : manutention, vivres pour l'équipage, approvisionnements, maintenance

AVIS DE LA COMMISSION

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 ;**

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 Linéa) 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**

La compensation moyenne annuelle demandée par le groupement Corsica Linea – La Méridionale s'élève à 40,4 M€, soit 43,7% de plus que la compensation estimée pour l'année 2022.

Les composantes de la compensation liées à l'exploitation et au carburant portent cette hausse : respectivement +202,5% et +70,7%.

Le montant de compensation demandé par le candidat est donc insatisfaisant, car largement supérieur au montant prévisionnel 2022. Si une partie de cette augmentation se justifie (augmentation du prix du carburant, nouvelles normes écologiques en matière de carburants), des explications plus fines de la part du candidat sont attendues concernant la hausse globale observée.

L'offre du candidat est jugée non satisfaisante, car présentant un niveau de compensation largement supérieur au montant prévisionnel 2022 (+43,7%) sans pour autant que le niveau de justification d'une telle augmentation soit suffisamment détaillé.

Les charges d'exploitation (en particulier la maintenance et l'entretien, la manutention et les approvisionnements) ainsi que les coûts de mise à disposition/d'affrètement estimé par le candidat sont sensiblement supérieurs aux prévisions (respectivement 18,3% et 17,2% supérieurs), alors que les recettes prévisionnelles sont à peu près en ligne avec les estimations et suivent ainsi une hausse plus mesurée de +4,7%. Cela se traduit par un déficit sur le volet commercial sur la période 2023-2030 de 14,4 M€. Malgré la compensation importante demandée qui permet de dégager un

Procès-verbal de la CDSP : Présentation du RAO / Avis motivé de la Commission – 31 août 2022

bénéfice sur le volet SIEG sur la même période de 7,6 M€, le RCAI global reste déficitaire (-6,8 M€ sur la période).

- **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 Linéa) 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 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.

- **Corsica Linea sur les lots n° 2, 3, 4 et 5 ;**

Concernant le Lot 2 – Marseille / Bastia

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 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 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.

Concernant le Lot 3 – Marseille : Porto Vecchio

Corsica Linéa 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 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.

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.

Concernant le Lot 4 – Marseille / Propriano

Corsica Linéa 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**

Procès-verbal de la CDSP : Présentation du RAO / Avis motivé de la Commission – 31 août 2022

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.

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.

Concernant le Lot 5 – Marseille / Ile Rousse

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.

Procès-verbal de la CDSP : Présentation du RAO / Avis motivé de la Commission – 31 août 2022

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 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.

- **La Méridionale sur les lots n°3 et n° 4.**

Concernant le Lot 3 – Marseille / Porto-Vecchio

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

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.

Concernant le Lot 4 – Marseille / Propriano

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 considérée 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 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 titre de ce critère.

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.

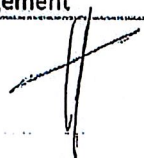



Elle prend par ailleurs acte des questions qu'il est proposé d'adresser aux candidats ci-dessus afin de permettre à l'autorité délégante de disposer d'une idée plus précise sur certains aspects de leurs offres et de mettre les compagnies en mesure de les améliorer.

**PROCES-VERBAL DE LA COMMISSION
DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

**PRESENTATION DU RAPPORT D'ANALYSE DES OFFRES
AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION (Article L 1411-5 CGCT)**

31 août 2022

SIGNATURES

Nom	Qualité	Emargement
Alexandre VINCIGUERRA	Président de la Commission	
Christelle Combette	Conseillère à l'Assemblée de Corse	
Jean BIANCUCCI	Conseiller à l'Assemblée de Corse	
Paul-Félix BENEDETTI	Conseiller à l'Assemblée de Corse	
Kastler Représentant de la DREETS Voix consultative	Steve	

Ajaccio, le 31 août 2022

**PROCES-VERBAL DE LA COMMISSION
DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

PRESENTATION DU RAPPORT D'ANALYSE DES OFFRES FINALES

23 novembre 2022

*Identification de la personne morale de droit public qui passe le
marché*

Ministère, collectivité territoriale ou établissement concerné :

Office des transports de la Corse
19 Avenue Georges Pompidou
BP 501
20189 AIACCIU Cedex 2

Présentation de l'autorité délégante

Coordonnées

- Collectivité de Corse, représentée par le Président de son conseil exécutif,
M. Gilles SIMEONI

Hôtel de Région
22 Cours Grandval - 20 187 AIACCIU
Tél. 04.95.51.64.64 - Fax 04.95.51.66.21

- OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE, représenté par M. Jean-
François SANTONI, Directeur général

19, avenue Georges Pompidou
BP 501 - 20186 Aiacciu Cedex
Tél: 04 95 23 71 30 - Fax: 04 95 20 16 31

**COMPOSITION DE LA COMMISSION DE DELEGATION DE SERVICE
PUBLIC**

- La composition de la commission de délégation de service public a été fixée par **délibération de l'Assemblée de Corse n° 21/127 AC en date du 22 juillet 2021.**
- Le règlement intérieur de la commission de délégation de service public a été adopté par la **délibération de l'Assemblée de Corse n° 21/132 AC en date du 23 juillet 2021.**

- **Membres à voix délibérative**

Nom	Prénom	Qualité
VINCIGUERRA	Alexandre	Président de la CDSP
POZZO DI BORGO	Louis	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
BIANCUCCI	Jean	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
COMBETTE	Christelle	Conseillère à l'assemblée de Corse - Titulaire
TIBERI	Julia	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
BENEDETTI	Paul-Félix	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
COLONNA	Romain	Conseiller à l'assemblée de Corse - Suppléant
FAGNI	Muriel	Conseillère à l'assemblée de Corse - Suppléant
MARCANGELI	Laurent	Conseiller à l'assemblée de Corse - Suppléant
POLI	Pierre	Conseiller à l'assemblée de Corse - Suppléant
BATTESTINI	Serena	Conseillère à l'assemblée de Corse - Suppléant

- **Membres à voix consultative**

Nom	Prénom	Qualité
De Moura	Isabel	Représentant de la DIRRECTE
Kastler	Steve	Représentant de la DREETS

- Le quorum est atteint, la commission peut valablement délibérer (**Le quorum doit être atteint non seulement à l'ouverture de la séance mais encore lors des débats et du vote de la commission**)

RAPPEL

Lors de sa réunion du 2 août 2022, la Commission de Délégation de Service Public a pris connaissance du rapport d'analyse des candidatures aux termes duquel les trois candidats ayant déposé un pli ont été admis à participer à la suite de la procédure de mise en concurrence, à savoir :

- Le candidat 1 – Corsica Linea au titre des lots 2, 3, 4 et 5
- Le candidat 2 – La Méridionale au titre des lots 3 et 4
- Le candidat 3 – Groupement « Corsica Linea – La Méridionale » au titre du lot 1

La CDSP a ensuite demandé au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse des offres présentées par chaque candidat, conformément aux critères définis dans le règlement de la consultation.

Lors de sa réunion du 31 août 2022, la Commission de Délégation de Service Public a pris connaissance du rapport d'analyse des offres. Après avoir débattu et délibéré, la CDSP a émis l'avis requis par l'article L. 1411-5 du CGCT, à travers lequel elle a estimé que :

« 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 ».

Le Président du Conseil Exécutif a estimé devoir suivre l'avis de la CDSP et en a informé les candidats en leur adressant les questionnements nécessaires au bon déroulement des négociations.

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.

Les offres finales ont été remises le 10 novembre 2022.

PRESENTATION DU RAPPORT D'ANALYSE DES OFFRES FINALES

Le rapport d'analyse des offres est présenté par Monsieur Jean-François SANTONI, Directeur Général de l'Office des Transports de la Corse.

Lot n° 1 – Marseille / Ajaccio

		Offre finale – Groupement	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 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 (notamment tenant compte de l'augmentation importante des cours du carburant).	13
	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	5

		que la partie commerciale reste légèrement déficitaire.	
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 / Porti-Vechju

		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 son âge, et de son système propulsif, présente des caractéristiques inférieures à celles des navires plus récents initialement	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 périmètre des services à bord. Le candidat présente ainsi une qualité technique des navires conforme aux	18

		présentés par le candidat.		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 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 qu'elles sont imposées par l'annexe 1.	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
	Qualité des services aux usagers professionnels	Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée	9	Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien	9

	et particuliers (10 %)	concernant la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers.		détaillée concernant la qualité des services aux usagers professionnels et particuliers.	
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
	Robustesse du plan d'affaires prévisionnel	La baisse de certains postes de charges conjuguée à des prévisions de hausse des recettes permettent d'abaisser le montant de la	4	La baisse de la plupart des postes de charges conjuguée à des prévisions de hausse des recettes permettent	7,5

	du candidat (10 %)	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.		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.	
	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			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 services à bord. Le candidat présente ainsi une qualité technique des navires conforme aux prescriptions de la présente	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 navires et le périmètre des services à bord. Le candidat présente ainsi une qualité technique des navires	18

		consultation et convainc de la bonne 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 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	9	Pas d'amélioration depuis l'offre initiale qui était complète et bien détaillée concernant la qualité des services aux	9

		professionnels et particuliers.		usagers professionnels et particuliers.	
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 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).	18	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.	13
	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 conservé.	7,5	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	2,5

		Néanmoins, l'équilibre économique est en grande partie assuré par une augmentation des tarifs et non par une optimisation des charges.		global du contrat est conservé, mais 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 investissement	2,9	3,5	+0,6	+20,0%
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 / L'Isula

		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	14

		usagers tels qu'ils sont exprimés dans le cahier des charges.	
	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%


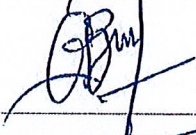


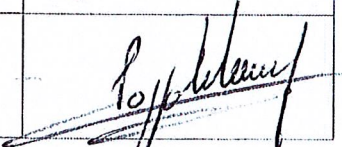
La Commission prend acte de la présentation qui lui est faite du résultat de la phase de négociations et du rapport des offres finales.

**PROCES-VERBAL DE LA COMMISSION
DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

**PRESENTATION DU RAPPORT D'ANALYSE DES OFFRES
FINALES**

23 NOVEMBRE 2022

SIGNATURES

Nom	Qualité	Emargement
M. Alexandre VINCIGUERRA	Conseiller exécutif, représentant le Président de la CDSP	
M. Jean BIANCUCCI	Conseiller à l'assemblée de Corse Titulaire	
Mme Christelle COMBETTE	Conseillère à l'assemblée de Corse Titulaire	
Mr Paul-Felix BENEDETTI	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire	
M. Louis POZZO DI BORGIO	Conseiller à l'assemblée de Corse Titulaire	

Aiacciu, le 23 novembre 2022

AVIS DE LA COMMISSION

Vu le rapport d'analyse des offres finales ;

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

La CDSP se prononce favorablement sur :

- le choix du groupement « Corsica Linea – La Méridionale » comme délégataire du service public au titre du lot n° 1 (Ligne Aiacciu-Marseille).
- le choix de la compagnie Corsica Linea comme délégataire du service public au titre du lot n° 2 (Ligne Bastia-Marseille).
- le choix de la compagnie La Méridionale comme délégataire du service public au titre du lot n° 3 (Ligne Porti-Vechju -Marseille).
- le choix de la compagnie Corsica Linea comme délégataire du service public au titre du lot n° 4 (Ligne Prupia -Marseille).
- le choix de la compagnie Corsica Linea comme délégataire du service public au titre du lot n° 5 (Ligne L'Isula -Marseille).



**DELIBERATION N° 22/050 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE
AUTORISANT LE LANCEMENT DE LA PROCÉDURE D'ATTRIBUTION DES
CONVENTIONS DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION
DES SERVICES DE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES ET DE
PASSAGERS ENTRE LES PORTS DE CORSE ET LE PORT DE MARSEILLE**

**AUTORIZENDU U LANCIAMENTU DI A PRUCIDURA D'ATTRIBUZIONE DI E
CUNVENZIONE DI DELEGAZIONE DI SERVIZIU PUBLICU È A SFRUTTERA DI I
SERVIZII DI TRASPORTU MARITTIMU, DI MARCANZIE È DI PASSAGERI TRÀ I
PORTI DI CORSICA È U PORTU DI MARSIGLIA**

SEANCE DU 28 AVRIL 2022

L'an deux mille vingt deux, le vingt huit avril, l'Assemblée de Corse, convoquée le 14 avril 2022, s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de M. Hyacinthe VANNI, Vice-président de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

Jean-Christophe ANGELINI, Véronique ARRIGHI, Serena BATTESTINI, Paul-Félix BENEDETTI, Jean BIANCUCCI, Didier BICCHIERAY, Jean-Marc BORRI, Vanina BORROMEI, Marie-Claude BRANCA, Paul-Joseph CAITUCOLI, Françoise CAMPANA, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Vannina CHIARELLI-LUZI, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Anna Maria COLOMBANI, Romain COLONNA, Christelle COMBETTE, Frédérique DENSARI, Santa DUVAL, Muriel FAGNI, Petru Antone FILIPPI, Lisa FRANCISCI, Eveline GALLONI D'ISTRIA, Pierre GHIONGA, Jean-Charles GIABICONI, Josepha GIACOMETTI-PIREDDA, Pierre GUIDONI, Xavier LACOMBE, Vanina LE BOMIN, Ghjuvan'Santu LE MAO, Jean-Jacques LUCCHINI, Don Joseph LUCCIONI, Saveriu LUCIANI, Sandra MARCHETTI, Marie-Thérèse MARIOTTI, Georges MELA, Jean-Martin MONDOLONI, Paula MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Paul PANZANI, Marie-Anne PIERI, Véronique PIETRI, Antoine POLI, Pierre POLI, Juliette PONZEVERA, Louis POZZO DI BORGO, Anne-Laure SANTUCCI, Jean-Michel SAVELLI, Joseph SAVELLI, François SORBA, Charlotte TERRIGHI, Hyacinthe VANNI

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

M. Jean-Félix ACQUAVIVA à M. Louis POZZO DI BORGO
Mme Danielle ANTONINI à Mme Muriel FAGNI
M. Jean-Baptiste ARENA à Mme Véronique PIETRI
Mme Valérie BOZZI à M. Pierre GHIONGA
M. Laurent MARCANGELI à M. Jean-Martin MONDOLONI
Mme Marie-Antoinette MAUPERTUIS à M. Hyacinthe VANNI
Mme Chantal PEDINIELLI à Mme Marie-Anne PIERI
M. Paul QUASTANA à M. Paul-Félix BENEDETTI

M. Jean-Louis SEATELLI à Mme Marie-Thérèse MARIOTTI
Mme Julia TIBERI à Mme Vanina LE BOMIN
M. Hervé VALDRIGHI à M. Joseph SAVELLI

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** le règlement n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime),
- VU** le code général des collectivités territoriales, titre II, livre IV, IV^{ème} partie, et notamment ses articles L. 1411-4, L. 1411-5 et L. 4424-20,
- VU** le code de la commande publique, et notamment ses articles L. 3111-1 et R. 3125-4,
- VU** le code des transports,
- VU** la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de Covid-19 et notamment son titre II,
- VU** la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,
- VU** la loi n° 2021-689 du 31 mai 2021 relative à la gestion de la sortie de crise sanitaire,
- VU** la loi n° 2021-1040 du 5 août 2021 relative à la gestion de la crise sanitaire,
- VU** la loi n° 2021-1465 du 10 novembre 2021 portant diverses dispositions de vigilance sanitaire,
- VU** l'ordonnance n° 2020-391 du 1^{er} avril 2020 visant à assurer la continuité du fonctionnement des institutions locales et de l'exercice des compétences des collectivités territoriales et des établissements publics locaux afin de faire face à l'épidémie de Covid-19,
- VU** le décret n° 2021-699 du 1^{er} juin 2021 prescrivant les mesures générales nécessaires à la gestion de la sortie de crise sanitaire, modifié,
- VU** la délibération n° 16/183 AC de l'Assemblée de Corse du 6 septembre 2016 donnant autorisation au Président du Conseil exécutif de Corse pour mener les procédures aux fins de constitution de compagnies territoriales d'investissement et d'exploitation de la desserte maritime entre la Corse et le continent,
- VU** la délibération n° 16/272 AC de l'Assemblée de Corse du 24 novembre 2016 donnant autorisation au Président du Conseil exécutif de Corse et au président de l'Offices des Transports de la Corse pour

mener les procédures aux fins de constitution de compagnies territoriales d'investissement et d'exploitation de la desserte maritime entre la Corse et le continent,

VU la délibération n° 18/266 AC de l'Assemblée de Corse du 27 juillet 2018 approuvant les obligations de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre les ports de Marseille, Toulon, Nice et les ports de Corse, modifiée par la délibération n° 19/128 AC de l'Assemblée de Corse du 25 avril 2019 afin de prendre en compte l'évolution du besoin de service public,

VU la délibération n° 18/267 AC de l'Assemblée de Corse du 27 juillet 2018 décidant de recourir à la convention de délégation de service public pour l'exploitation du transport maritime de passagers et de marchandises entre Marseille et les ports de Corse, du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020,

VU la délibération n° 19/179 AC de l'Assemblée de Corse du 27 juin 2019 :

- Approuvant le choix de la société Corsica Linea comme délégataire de service public au titre des lots n° 1 (ligne Ajacciu-Marseille), 2 (ligne Bastia-Marseille) et 5 (ligne L'Isula-Marseille) sur la période allant du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020 ainsi que le contenu des conventions relatives auxdits lots et autorisant le Président du Conseil Exécutif de Corse à les signer,

Ensemble, les conventions de concession conclues avec la compagnie Corsica Linea le 6 septembre 2019,

- Décidant de déclarer la procédure d'attribution infructueuse au titre des lots n° 3 (ligne Portivechju-Marseille) et 4 (ligne Pruprà-Marseille),

Et, en conséquence de cette infructuosité, autorisant le Président du Conseil exécutif de Corse :

- A relancer, sur les mêmes bases que précédemment, la procédure relativement auxdits lots sur la période allant du 1^{er} février 2020 au 31 décembre 2020,
- A se rapprocher du délégataire, afin d'envisager la conclusion de concessions provisoires, aux mêmes conditions que les conventions actuelles, destinées à s'appliquer sur la période allant du 1^{er} octobre 2019 au 31 janvier 2020 afin de garantir la continuité du service public sur les ports de Portivechju et Pruprà sur la période nécessaire à la désignation des nouveaux délégataires en charge d'assurer le service jusqu'au 31 décembre 2020.

VU la délibération n° 19/437 AC de l'Assemblée de Corse du 29 novembre 2019 :

- Approuvant :
- 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 décidant de recourir à un contrat de concession de service public qui sera attribué à celle-ci pour une durée de sept ans à compter du 1^{er} janvier 2021,

- Le périmètre et les caractéristiques des prestations à la charge du concessionnaire,
- Autorisant le Président du Conseil exécutif de Corse à lancer la procédure de sélection et prendre toutes mesures nécessaires pour la mener à son terme,

Ensemble :

- Le rapport sur les modes de gestion présentant le périmètre du service public à concéder, les caractéristiques des prestations à la charge du concessionnaire,
- Le document de préfiguration comportant les principales caractéristiques de la future SEMOP ainsi que le coût prévisionnel de l'opération pour la Collectivité de Corse,

VU le lancement, le 6 décembre 2019, de la procédure d'attribution du contrat de concession objet de la délibération n° 19/437 AC de l'Assemblée de Corse du 29 novembre 2019 susvisée,

VU la délibération n° 20/001 AC de l'Assemblée de Corse du 8 janvier 2020 :

- Décidant de déclarer infructueuse et de classer sans suite la procédure de désignation des futurs délégataires en charge de l'exploitation des lignes Marseille-Portivechju et Marseille-Prupia entre le 1^{er} février 2020 au 31 décembre 2020 ;
- Autorisant le Président du Conseil exécutif de Corse à lancer une consultation aux fins d'attribution de concessions provisoires sur la base d'un dossier simplifié sur la période allant du 1^{er} février 2020 au 30 avril 2020 ;

Ceci, afin de garantir la continuité du service public de desserte des ports de Portivechju et Prupia sur la période nécessaire à la désignation des nouveaux délégataires en charge d'assurer le service jusqu'au 31 décembre 2020 ; Habilitant le Président du Conseil exécutif de Corse à signer lesdites conventions, compte tenu de l'impératif de continuité du service et du fait que les caractéristiques essentielles de celles-ci sont connues de l'organe délibérant.

VU la délibération n° 20/070 AC de l'Assemblée de Corse du 24 avril 2020, approuvant le choix de la société La Méridionale comme délégataire de service public pour l'exploitation des lignes Portivechju - Marseille et Prupia - Marseille sur la période allant du 1^{er} mai 2020 au 31 décembre 2020 ainsi que le contenu des conventions relatives auxdites lignes et autorisant le Président du Conseil exécutif de Corse à les signer ;

Ensemble, les conventions de concession conclues avec la compagnie La Méridionale le 29 avril 2020,

VU la délibération n° 20/136 AC de l'Assemblée de Corse du 25 septembre 2020 renonçant à la procédure de sélection du ou des futurs opérateurs économiques devant conduire à l'attribution de la concession de l'exploitation du service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre la Corse et le continent dans le cadre d'une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP), pour les années 2021 à 2027 incluses ;

Ladite délibération prenant par ailleurs acte de la possibilité de recourir à la conclusion avec les actuels titulaires des contrats de délégation de service public en cours d'exécution à des concessions provisoires, destinées à couvrir la période allant du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2021 et invitant le Président du Conseil exécutif de Corse, compte tenu des différentes procédures en cours devant la Commission européenne, à produire un rapport présentant et analysant les plus récentes observations de cette dernière ;

Ceci, afin de permettre à l'Assemblée de se prononcer en parfaite connaissance de cause sur les modalités d'organisation de la desserte maritime de la Corse pour la période du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2021.

VU le rapport d'information du Président du Conseil exécutif à l'Assemblée de Corse relatif à la continuité du service maritime à compter du 1^{er} janvier 2021 entre le port de Marseille et les ports de Corse, établi en exécution de la délibération n° 20/136 AC du 25 septembre 2020 sus visée,

VU la délibération n° 20/164 AC de l'Assemblée de Corse du 5 novembre 2020 décidant de prolonger les concessions en cours pour une durée de deux mois, correspondant à la période nécessaire pour relancer une consultation,

VU la délibération n° 20/166 AC de l'Assemblée de Corse du 5 novembre 2020 décidant du lancement d'une procédure de mise en concurrence pour la passation de concessions alloties comme précédemment pour une durée de 22 mois afin de garantir la desserte maritime de l'île jusqu'au 31 décembre 2022,

VU la délibération n° 21/022 AC de l'Assemblée de Corse du 25 février 2021 approuvant 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,

VU la délibération n° 21/119 AC de l'Assemblée de Corse du 22 juillet 2021 approuvant le cadre général d'organisation et de déroulement des séances publiques de l'Assemblée de Corse,

- VU** la délibération n° 22/014 AC de l'Assemblée de Corse du 28 janvier 2022 prenant acte du rapport d'information du Président du Conseil exécutif à l'Assemblée de Corse relatif à la desserte maritime continent/Corse,
- VU** les consultations publiques conduites, d'une part, auprès des usagers entre le 7 décembre 2021 et le 7 janvier 2022, et d'autre part, auprès des compagnies maritimes entre le 19 janvier et le 22 février 2022,
- VU** les conventions de concessions provisoires, non datées, conclues sans publicité ni mise en concurrence préalable avec le groupement « *Corsica Linéa - La Méridionale* », délégataire sortant, afin d'assurer la continuité du service public sur les ports de Portivechju et Prupia entre le 1^{er} octobre 2019 et le 31 janvier 2020,

CONSIDÉRANT que, 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 à compter du 1^{er} janvier 2023, un test de marché a été diligenté par la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse (OTC) à partir du 7 décembre 2021,

CONSIDÉRANT que sur la base des résultats de ce test de marché, de l'analyse des données historiques relatives à la desserte maritime de la Corse, des situations observées dans d'autres îles de la Méditerranée, et des projections de l'offre et de la demande, la Collectivité de Corse et l'OTC ont identifié le besoin de service public à satisfaire,

CONSIDÉRANT que, 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 concessions - une par port insulaire à desservir - pour une durée de 7 ans, du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2029 était nécessaire afin de garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent français,

CONSIDÉRANT que la délégation de service public apparaît en effet comme le mode de gestion le plus approprié pour répondre à la demande des usagers, particuliers et professionnels,

CONSIDÉRANT que les caractéristiques des prestations attendues des futurs délégataires, lesquels seront désignés dans les conditions prévues aux articles L. 1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, sont précisées à travers le rapport du Président du Conseil exécutif de Corse annexé à la présente,

SUR rapport du Président du Conseil exécutif de Corse,

VU l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux du 25 avril 2022,

VU l'avis n° 2022-16 du Conseil Économique, Social, Environnemental et Culturel de Corse, en date du 26 avril 2022,

SUR rapport de la Commission du Développement Économique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,

SUR rapport de la Commission des Finances et de la Fiscalité,

APRES EN AVOIR DELIBERE

A la majorité,

Ont voté POUR (32) : Mmes et MM.

Jean-Félix ACQUAVIVA, Danielle ANTONINI, Véronique ARRIGHI, Jean BIANCUCCI, Jean-Marc BORRI, Paul-Joseph CAITUCOLI, Françoise CAMPANA, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Vannina CHIARELLI-LUZI, Anna Maria COLOMBANI, Romain COLONNA, Frédérique DENSARI, Muriel FAGNI, Petru Antone FILIPPI, Lisa FRANCISCI, Eveline GALLONI D'ISTRIA, Jean-Charles GIABICONI, Ghjuvan'Santu LE MAO, Don Joseph LUCCIONI, Jean-Jacques LUCCHINI, Sandra MARCHETTI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Paula MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Paul PANZANI, Juliette PONZEVERA, Louis POZZO DI BORGO, Anne-Laure SANTUCCI, Joseph SAVELLI, François SORBA, Hervé VALDRIGHI, Hyacinthe VANNI

Ont voté CONTRE (7) : Mmes et MM.

Jean-Baptiste ARENA, Serena BATTESTINI, Paul-Félix BENEDETTI, Marie-Claude BRANCA, Josepha GIACOMETTI-PIREDDA, Véronique PIETRI, Paul QUASTANA

Se sont abstenus (17) : Mmes et MM.

Didier BICCHIERAY, Valérie BOZZI, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Christelle COMBETTE, Santa DUVAL, Pierre GHIONGA, Pierre GUIDONI, Xavier LACOMBE, Marie-Thérèse MARIOTTI, Laurent MARCANGELI, Georges MELA, Jean-Martin MONDOLONI, Chantal PEDINIELLI, Marie-Anne PIERI, Jean-Michel SAVELLI, Jean-Louis SEATELLI, Charlotte TERRIGHI

N'ont pas pris part au vote (7) : Mmes et MM.

Jean-Christophe ANGELINI, Vanina BORROMEI, Vanina LE BOMIN, Saveriu LUCIANI, Antoine POLI, Pierre POLI, Julia TIBERI

ARTICLE PREMIER :

DÉCIDE 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, d'une part, les ports d'Ajacciu, Bastia, Portivechju, Prupjà et L'Isula, 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.

ARTICLE 2 :

APPROUVE les caractéristiques des prestations que doit assurer chaque délégataire, telles que définies à travers le rapport et ses annexes présentés par le Président du Conseil exécutif de Corse, étant précisé que ce dernier pourra

ultérieurement en négocier les conditions précises conformément aux dispositions de l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales.

ARTICLE 3 :

AUTORISE le Président du Conseil exécutif de Corse à prendre toutes dispositions nécessaires à la conduite de la procédure d'attribution des concessions de service public.

ARTICLE 4 :

La présente délibération fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Collectivité de Corse.

Aiacciu, le 28 avril 2022

La Présidente de l'Assemblée de Corse,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Maupertuis', with a horizontal line underneath.

Marie-Antoinette MAUPERTUIS