

ASSEMBLEA DI CORSICA

ASSEMBLEE DE CORSE

**DELIBERATION N° 19/437 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE
APPRUVENDU A CREAZIONE D'UNA CUMPAGNIA CORSA DI SERVIZIU
PUBLICU MARITTIMU (SEMOP)**

**APPROUVANT LA CREATION D'UNE COMPAGNIE CORSE EN CHARGE
DU SERVICE PUBLIC MARITIME (SEMOP)**

SEANCE DU 29 NOVEMBRE 2019

L'an deux mille dix neuf, le vingt neuf novembre, l'Assemblée de Corse, convoquée le 15 novembre 2019, s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. Jean-Guy TALAMONI, Président de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

Danielle ANTONINI, Guy ARMANET, Véronique ARRIGHI, François BENEDETTI, François BERNARDI, Valérie BOZZI, Pascal CARLOTTI, Jean-François CASALTA, Mattea CASALTA, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Marcel CESARI, Romain COLONNA, Christelle COMBETTE, Jean-Louis DELPOUX, Frédérique DENSARI, Santa DUVAL, Muriel FAGNI, Pierre-José FILIPPETTI, Laura FURIOLI, Pierre GHIONGA, Fabienne GIOVANNINI, Michel GIRASCHI, Francis GIUDICI, Julie GUISEPPI, Xavier LACOMBE, Paul LEONETTI, Jean-Jacques LUCCHINI, Pierre-Jean LUCIANI, Marie-Thérèse MARIOTTI, Paul MINICONI, Jean-Martin MONDOLONI, Paola MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, François ORLANDI, Jean-Charles ORSUCCI, Marie-Hélène PADOVANI, Julien PAOLINI, Paulu Santu PARIGI, Chantal PEDINIELLI, Marie-Anne PIERI, Antoine POLI, Laura Maria POLI, Pierre POLI, Juliette PONZEVERA, Rosa PROSPERI, Joseph PUCCI, Catherine RIERA, Anne-Laure SANTUCCI, Marie SIMEONI, Pascale SIMONI, Jeanne STROMBONI, Julia TIBERI, Anne TOMASI, Petr'Antone TOMASI, Hyacinthe VANNI

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

Mme Vannina ANGELINI-BURESI à Mme Laura Maria POLI
Mme Catherine COGNETTI-TURCHINI à Mme Marie-Hélène PADOVANI
Mme Isabelle FELICIAGGI à Mme Valérie BOZZI
Mme Stéphanie GRIMALDI à M. Pierre-Jean LUCIANI
M. Louis POZZO DI BORGO à M. Guy ARMANET
M. Camille de ROCCA SERRA à Mme Chantal PEDINIELLI

ETAIT ABSENT : M.

François-Xavier CECCOLI

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** le règlement n° 3577/92 du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres,
- VU** la directive n° 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession,
- VU** le Code général des collectivités territoriales, titre II, livre IV, IV^{ème} partie, et notamment ses articles L. 1411-1 à L. 1411-19, L. 1541-1 et suivants et L. 4424-20 et suivants,
- VU** le Code de la commande publique, et notamment ses articles L. 3100-1 et suivants relatifs au contrat de concession,
- VU** le Code des transports,
- VU** les délibérations n° 16/183 AC et 16/272 AC de l'Assemblée de Corse du 6 septembre 2016 donnant autorisation au Président du Conseil Exécutif de Corse et au Président de l'Office 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° 19/179 AC de l'Assemblée de Corse du 27 juin 2019 approuvant les conventions de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre la Corse et le continent pour la période du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020,
- VU** les consultations publiques relatives au périmètre du service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le continent conduites entre le 9 février et le 17 mai 2018 et entre le 19 septembre 2019 et le vendredi 4 octobre 2019,
- VU** le rapport sur les modes de gestion annexé à la présente délibération présentant le périmètre du service public à concéder, les caractéristiques des prestations que devra assurer le concessionnaire et les caractéristiques de la future SEMOP,

- VU** le document de préfiguration comportant les principales caractéristiques de la future SEMOP et le coût prévisionnel de l'opération pour la Collectivité de Corse,
- VU** l'avis de la Commission consultative des services publics locaux se prononçant sur le principe de recours à une concession de service public pour l'exploitation des services de transport maritime et sur le principe de création d'une SEMOP,
- SUR** rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse,
- SUR** rapport de la Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,
- SUR** rapport de la Commission des Finances et de la Fiscalité,

CONSIDERANT que, par délibération du 6 septembre 2016, l'Assemblée de Corse a donné mandat au Président du Conseil Exécutif de Corse pour procéder aux études nécessaires à la mise en œuvre de compagnies régionales sous la forme de SEMOP au titre de l'exploitation,

CONSIDERANT que la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse ont conclu avec la société Corsica Linea des conventions de délégation de service public relatives à la fourniture de services de transport maritime de marchandises et de passagers entre la Corse et le continent pour la période du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020,

CONSIDERANT que des études relatives au besoin de service public ont été réalisées depuis juillet 2017 jusqu'à juin 2019 et, pour consolider le résultat de ces études, les usagers, les opérateurs économiques et les compagnies maritimes ont été invités à exprimer leur vision du périmètre du besoin de service public sous la forme de trois consultations publiques conduites entre février et mai 2018 et en septembre 2019,

CONSIDERANT que, sur la base du résultat des études et des consultations publiques, la carence des opérateurs économiques à répondre à la demande des utilisateurs de services de transport maritime entre la Corse et le continent justifie l'instauration d'un régime conventionnel d'obligations de service public de transport de marchandises et de passagers à compter du 1^{er} janvier 2021 pour une partie des trafics non satisfaits par l'initiative privée et sous le régime unilatéral des obligations de service public,

CONSIDERANT, en conséquence, qu'il est nécessaire, afin d'assurer la continuité territoriale, de mettre en place un régime conventionnel d'obligations de service public après mise en concurrence à partir du 1^{er} janvier 2021 pour

une durée de 7 ans,

CONSIDERANT que la concession de service public apparaît comme le mode de gestion le plus approprié pour répondre à la demande des usagers particuliers et professionnels,

CONSIDERANT que la création d'une société d'économie mixte dont la Collectivité de Corse détiendrait 50,10 % du capital et à qui serait confiée l'exécution du contrat de concession de service public apparaît comme particulièrement adaptée à la maîtrise du schéma de la desserte maritime Corse/continent pour les 7 années à venir tout en associant le savoir-faire du secteur privé,

CONSIDERANT que les caractéristiques des prestations attendues du futur concessionnaire sont précisées dans le rapport annexé à la présente délibération,

CONSIDERANT qu'il convient de sélectionner le futur actionnaire privé de la SEMOP à l'issue d'une procédure de publicité et de mise en concurrence dans les conditions prévues aux articles L. 1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales,

APRES EN AVOIR DELIBERE

A la majorité : 41 voix POUR : les représentants des groupes « Femu a Corsica » (18), « Corsica Libera » (13) et « Partitu di a Nazione Corsa » (10) ; 20 voix CONTRE : les représentants des groupes « Per l'Avvene (10), « Andà per Dumane » (6) et « La Corse dans la République » (4) ; 1 ABSTENTION : M. Pierre GHIONGA, représentant du groupe « La Corse dans la République ».

ARTICLE PREMIER :

APPROUVE le principe de création d'une Société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) en application des articles L. 1541-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales, qui se verra confier l'exploitation des services de transport maritime de marchandises et de passagers entre la Corse et le continent.

ARTICLE 2 :

DECIDE de recourir à un contrat de concession de service public qui sera attribué à la SEMOP pour l'exploitation des services de transport maritime de marchandises et de passagers entre le port de Marseille d'une

part, et les ports de Bastia, Ajaccio, Portivechju, Pruprà et l'Isula d'autre part, pour une durée de 7 ans à compter du 1^{er} janvier 2021.

DECIDE de maintenir le régime conventionnel d'Obligations de Service Public de transport de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et les cinq ports corses.

ARTICLE 3 :

APPROUVE le périmètre et les caractéristiques des prestations que doit assurer le concessionnaire, tels que définis dans le rapport présenté par le Président du Conseil Exécutif de Corse. Etant entendu que ce dernier pourra ultérieurement négocier les termes du contrat de concession à conclure conformément aux dispositions de l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales, dans le respect des exigences posées par l'article L. 3124-1 du Code de la commande publique.

ARTICLE 4 :

AUTORISE le Président du Conseil Exécutif de Corse à :

- lancer la procédure de sélection du ou des opérateurs économiques et d'attribution de la concession de service public selon la procédure prévue aux articles L. 1411-4 et suivants et L. 1541-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales ;
- mener les négociations en vue de la sélection du ou des opérateurs économiques actionnaires et de l'attribution de la concession de service public selon la procédure prévue aux articles L. 1514-4 et suivants et L. 1541-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales ;
- prendre toutes les mesures nécessaires à la conduite de la procédure d'attribution du contrat de concession de service public et à signer tout document ou acte utile à la mise en œuvre de la procédure et à la constitution de la SEMOP.

ARTICLE 5 :

La présente délibération fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Collectivité de Corse.

Aiacciu, le 29 novembre 2019

Le Président de l'Assemblée de Corse,

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping loops and a long, sweeping tail that extends downwards and to the right.

Jean-Guy TALAMONI

ASSEMBLEE DE CORSE

2 EME SESSION ORDINAIRE DE 2019

REUNION DES 28 ET 29 NOVEMBRE 2019

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

**CREAZIONE D'UNA CUMPAGNIA CORSA DI SERVIZIU
PUBLICU MARITTIMU (SEMOP)**

**CRÉATION D'UNE COMPAGNIE CORSE EN CHARGE DU
SERVICE PUBLIC MARITIME (SEMOP)**

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

Commission des Finances et de la Fiscalité

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Le projet de délibération qui vous est soumis est destiné à autoriser le lancement de la procédure de passation d'une concession de service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et les ports corses, pour une durée de 7 ans.

Il est proposé que cette concession de service public s'appuie sur un montage SEMOP : elle serait attribuée à une société d'économie mixte à opération unique dont la Collectivité de Corse sera actionnaire majoritaire.

Pour que votre Assemblée se prononce en toute connaissance de cause sur le principe de la concession de service public, il faut avant tout rappeler le périmètre des conventions actuelles (Partie I).

Pour satisfaire aux exigences européennes en matière d'aides d'État et avant toute conclusion d'une nouvelle délégation de service public, il a fallu réaliser des études et mettre en œuvre un test de marché pour démontrer l'existence d'un besoin de service public en matière de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le continent (Partie II).

Les résultats de ces études et de la consultation publique test conduisent à redéfinir le périmètre du service public. Si le besoin de service public s'oriente principalement vers le transport de marchandises, il existe également un besoin de service public en matière de transport de passagers (Partie III).

Parmi les différentes modalités de gestion d'un service public, la concession de service public reste le mode de dévolution le plus adéquat concernant le transport de marchandises et de passagers. Concernant le transport de passagers, le service peut être assuré dans une très large proportion dans le cadre du régime d'OSP issu de votre délibération n° 18/266 AC du 27 juillet 2018, modifié par la délibération n° 19/128 AC du 25 avril 2019 afin de prendre en compte l'évolution du besoin de service public. Ce régime unilatéral d'OSP est entré en vigueur le 1^{er} octobre 2019 pour une durée de 10 ans, soit jusqu'au 30 septembre 2029 (Parties IV et V).

Les principales caractéristiques de la concession de service public et son attribution à la SEMOP (Partie VI) supposent de prendre en considération la contrainte calendaire liée aux conventions actuelles, qui doivent expirer le 31 décembre 2020 (Partie VII).

SOMMAIRE

PARTIE I : Présentation des conventions actuelles	5
I. Présentation générale	5
II. Fréquences des services	5
III. Horaires	6
IV. Capacités pour chaque traversée (aller et retour)	6
V. Le montant de la compensation financière	7
PARTIE II : Études et consultation publique test sur le périmètre du service public	9
I. Le cadre juridique européen et français du transport maritime	9
I.1 L'intervention publique est autorisée en cas de carence de l'initiative privée	9
I.2 Les modalités d'exécution des sujétions de service public	10
I.3 La coexistence d'un régime unilatéral et conventionnel d'OSP	11
II. L'évolution de la demande de transport entre la Corse et le continent ...12	12
II.1 Les études du besoin de service public (juillet 2017 / octobre 2019)	12
II.2 La consultation publique « test » (septembre 2019)	13
III. Les résultats des études et du test de marché	13
PARTIE III : Caractéristiques du nouveau périmètre du service public	15
I. Le besoin quantitatif de service public	15
II. Le besoin qualitatif de service public	16
PARTIE IV : Modalités d'exécution du service public de transport	16
I. La nécessité de maintenir le régime de DSP	17
II. Le transport de passagers est partiellement inclus dans le périmètre du service public	17
PARTIE V : Étude des différents modes de gestion	18
I. Le mode de gestion internalisé : la régie	18
I.1 Présentation générale des régies	18
I.2 Les règles communes à la régie personnalisée et autonome	19
I.3 Les spécificités de la régie autonome	20
I.4 Les spécificités de la régie personnalisée	21
I.5 Les justifications du recours à la régie	22
II. Le recours à un mode de gestion externalisé	24
II.1 La délégation de service public	25
II.2 Le recours aux marchés publics	30
III. Motifs de choix de la délégation de service public	31
III.1 Étude des avantages et inconvénients de chaque mode de gestion	31
III.2 Conclusion	32
PARTIE VI : Attribution de la concession de service public à une SEMOP	33
I. Projet politique : faire de la SEMOP une compagnie corse de service public maritime	34
II. Une seule SEMOP pour la desserte des cinq ports corses	35
III. Un seul et unique objet social exclusif : exécuter la concession de service public	35
IV. La SEMOP réunira un actionnaire public (CdC) et un actionnaire privé ...36	36
V. La Collectivité de Corse : actionnaire majoritaire de la SEMOP à 50,10 %	37
VI. Une gouvernance équilibrée	38
VII. Le sous-contrat principal qui sera conclu par la SEMOP avec son actionnaire privé	39
VIII. Les critères d'analyse des offres	40

VIII.1	<u>Sélectionner un opérateur apte à répondre à la demande des usagers</u>	40
VIII.2	<u>Sélectionner un actionnaire apte à participer au fonctionnement de la SEMOP</u>	41
IX.	<u>Le coût prévisionnel global de l'opération</u>	41
<u>PARTIE VII : Principales caractéristiques de la future concession de service public</u>		42
I.	<u>Une seule concession de service public pour les 5 lignes</u>	42
II.	<u>Les volumes de marchandises et le nombre de passagers à transporter</u>	42
III.	<u>Les ports à desservir</u>	43
III.1	<u>Port continental</u>	43
III.2	<u>Ports insulaires</u>	45
IV.	<u>Les horaires et les fréquences</u>	45
V.	<u>Les tarifs</u>	46
VI.	<u>La durée de la concession de service public</u>	47
VII.	<u>Les missions du concessionnaire</u>	50
VIII.	<u>La rémunération du concessionnaire</u>	51
IX.	<u>Contrôle du délégataire par l'Office des Transports de la Corse</u>	51
<u>PARTIE VIII : Calendrier</u>		52

PARTIE I : Présentation des conventions actuelles

I. Présentation générale

Actuellement, trois conventions de délégation de service public (DSP) concernant les liaisons entre le port de Marseille et les ports de Bastia, Ajaccio et Ile-Rousse ont été conclues avec la société Corsica Linea pour une durée de 15 mois, pour la période du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020.

Les lots relatifs aux liaisons Porto-Vecchio / Marseille et Propriano / Marseille ayant été déclarés infructueux, une nouvelle procédure d'attribution a été relancée. Les négociations sont achevées à ce jour et elles devraient pouvoir être attribuées à la session de votre Assemblée de décembre 2019, pour une entrée en vigueur des deux contrats au 1^{er} février 2020.

En termes de volumes de marchandises et de nombre de passagers, le périmètre du service public exécuté dans le cadre des conventions en cours est le suivant.

PAX	AJACCIO	BASTIA	PORTO-VECCHIO	PROPRIANO	ILE-ROUSSE
janvier	833	833	208	2 100	208
février	833	833	208	1 700	208
mars	833	833	208	1 100	208
avril	833	833	208	4 800	208
mai	833	833	208	5 200	208
juin	833	833	208	6 600	208
juillet	833	833	208	12 400	208
août	833	833	208	14 500	208

PAX	AJACCIO	BASTIA	PORTO-VECCHIO	PROPRIANO	ILE-ROUSSE
septembre	833	833	208	7 400	208
octobre	833	833	208	5 300	208
novembre	833	833	208	2 600	208
décembre	833	833	208	2 300	208
TOTAL	10 000	10 000	2 500	66 000	2 500

I. Fréquences des services

Lignes	Rotations / Semaine		Note
	Passagers	Fret	
Ajaccio	7	7	
Bastia	7	7	+ 15 rotations supplémentaires par an
Porto-Vecchio	3	3	
Propriano	3	3	
Ile-Rousse	3	3	+ 10 rotations supplémentaires par an

II. Horaires

Pour les cinq ports corses, les horaires répondent aux conditions suivantes :

- Départ entre 18h30 et 20h30
- Arrivée entre 06h00 et 08h00
- Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire.

III. Capacités pour chaque traversée (aller et retour)

Ports de Corse	Capacités passagers (entrée et sortie)	Capacités fret (entrée et sortie)
Bastia	-	<ul style="list-style-type: none"> - Le linéaire offert correspond à au moins 1670 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m - L'ensemble du linéaire est accessible par des rampes qui doivent avoir une hauteur minimum de 4,50 m sous plafond et une charge maximale admissible de 10 tonnes par essieu. - Au moins 40 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées

Ports de Corse	Capacités passagers (entrée et sortie)	Capacités fret (entrée et sortie)
Ajaccio	-	<ul style="list-style-type: none"> - Le linéaire offert correspond à au moins 1 200 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m - L'ensemble du linéaire est accessible par des rampes qui doivent avoir une hauteur minimum de 4,50 m sous plafond et une charge maximale admissible de 10 tonnes par essieu. - Au moins 40 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées
Porto-Vecchio	-	<ul style="list-style-type: none"> - Le linéaire offert correspond à au moins 270 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m - L'ensemble du linéaire est accessible par des rampes qui doivent avoir une hauteur minimum de 4,50 m sous plafond et une charge maximale admissible de 10 tonnes par essieu. - Au moins 15 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées
Propriano	<ul style="list-style-type: none"> - Au moins 60 places en installations couchées dans un minimum de 20 cabines. - Au moins 10 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple) - Au moins 25 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m pour les véhicules des passagers) 	<ul style="list-style-type: none"> - Le linéaire offert correspond à au moins 210 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m. - L'ensemble du linéaire est accessible par des rampes qui doivent avoir une hauteur minimum de 4,50 m sous plafond et une charge minimale admissible de 10 tonnes par essieu. - Au moins 10 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées.

Ports de Corse	Capacités passagers (entrée et sortie)	Capacités fret (entrée et sortie)
Ile Rousse	-	<ul style="list-style-type: none"> - Le linéaire offert correspond à au moins 180 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m - L'ensemble du linéaire est accessible par des rampes qui doivent avoir une hauteur minimum de 4,50 m sous plafond et une charge minimale admissible de 10 tonnes par essieu. - Au moins 10 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées

IV. Le montant de la compensation financière

Le montant de la compensation financière versée aux compagnies délégataires est divisé en trois parties : exploitation, investissement et combustible.

Le montant total conventionné pour chacune des lignes entre octobre 2017 et mai 2019 est le suivant :

Ports de Corse	Montant total de la compensation financière
Ajaccio	43 095 507
Bastia	46 414 599
Porto-Vecchio	20 329 131
Propriano	18 805 271
Ile Rousse	21 563 139

Les caractéristiques principales du régime financier des conventions sont les suivantes :

- compensation financière pour compensation des obligations de service public
- perception des recettes sur les usagers du service sans compensation en cas de chiffre d'affaires réalisé inférieur au prévisionnel
- réduction de la contribution versée pour chaque traversée non réalisée par application d'un montant forfaitaire, en lien avec le montant des charges économisées propres à chaque ligne
- récupération par l'OTC de toute surcompensation, avec un examen du compte de la ligne réalisé, après déduction d'une part des éventuels gains d'efficience
- ajustement automatique des tarifs (et non de la contribution) sur la base de l'évolution du coût du combustible prenant en compte une part fixe (part écologique) qui correspond à la prise de risque du délégataire et une part variable évaluée sur la base de l'évolution semestrielle de l'indice du coût du combustible de référence

- mise en place d'un compte rendu financier annuel dont la structure est détaillée et inclut la présentation de la gestion pour compte de tiers de la taxe transport et la présentation de la déclaration fiscale correspondante
- pénalités applicables selon l'annexe 11 de chacune des conventions
- rémunération au titre des gains d'efficacité potentielle, après contrôle des dépenses effectives, selon trois niveaux de paliers prévus à l'article 33.3.

PARTIE II : Études et consultation publique test sur le périmètre du service public

I. Le cadre juridique européen et français du transport maritime

IV.1 L'intervention publique est autorisée en cas de carence de l'initiative privée

L'article 1^{er} du règlement cabotage du 7 décembre 1992 du Conseil européen¹ consacre le principe de libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre. Il constitue le principal fondement des règles européennes applicables à la desserte maritime entre la Corse et le continent.

Le principe de libre prestation de services maritimes suppose que l'autorité organisatrice des transports n'intervienne pas sur le marché, pour ne pas entraver le libre jeu de la concurrence entre les compagnies maritimes.

Pour autant, et pour la desserte de la Corse particulièrement du fait de son caractère insulaire, le libre jeu de la concurrence peut ne pas suffire à répondre à la demande des utilisateurs en matière de transport de passagers ou de marchandises. Ces utilisateurs peuvent être des particuliers ou des professionnels.

La conclusion d'un contrat de service public, octroyant un droit exclusif à son titulaire, est possible :

- dès lors qu'il existe un besoin de service public qui n'est pas satisfait dans les conditions normales de concurrence par l'initiative privée
- et dès lors qu'aucune autre modalité de desserte moins restrictive de la libre prestation de services n'est possible (régime unilatéral d'OSP).

Le périmètre du besoin de service public doit respecter le règlement cabotage, tel qu'interprété par la jurisprudence et, en particulier, par la Cour dans son arrêt du 20 février 2001, *Analir* (C-205/99) et la communication C(2014) 43 de la Commission européenne relative aux orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime. Ce champ du service public doit être nécessaire et proportionné par rapport à un besoin réel des usagers, effectivement constaté.

¹ 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 États membres, obligatoire en France à compter du 1^{er} janvier 1999.

Le droit français reprend ce cadre d'intervention des autorités publiques. La Collectivité de Corse définit les modalités d'organisation des services de transport maritime afin de garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent (article L. 4424-8 du CGCT).

Dans sa décision du 13 juillet 2012², le Conseil d'État suit la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne en jugeant que « (...) *la conclusion d'un contrat de service public ayant pour objet l'attribution à un opérateur économique de prestations de transport maritime est subordonnée à l'existence d'un besoin réel de service public résultant de l'insuffisance des services de transports réguliers, besoin qui doit être apprécié et constaté pour chaque ligne ou trajet* ».

En conséquence, il appartient à la Collectivité de Corse de démontrer qu'il existe une carence de l'initiative privée concernant la desserte maritime entre la Corse et le continent qui justifie la nécessité de restreindre, dans une certaine mesure, la libre prestation de services en matière de cabotage national :

- soit par l'institution d'un régime d'OSP
- soit par l'attribution d'un contrat de délégation de service public
- soit par le cumul des deux dispositifs (unilatéral et conventionnel).

La Commission européenne s'est prononcée sur la qualification en aide d'État des compensations financières versées par la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse aux délégataires au titre de la convention de délégation de services 2007-2013. Cette convention prévoyait un service de base régulier toute l'année et un service complémentaire limité aux périodes de pointes (été et vacances scolaires)³.

Concernant le service de base, la Commission européenne a considéré qu'il correspondait bien à un besoin de service public satisfaisant aux critères du règlement cabotage.

Cette position a été confirmée par le Tribunal de l'Union européenne, dans ses arrêts du 1^{er} mars 2017 (T-366/13 et 454/13), lequel a néanmoins confirmé l'illégalité des aides financières versées aux délégataires au titre du régime des aides d'État pour le service complémentaire d'été.

IV.2 Les modalités d'exécution des sujétions de service public

Une fois qu'un besoin de service public en matière de transport maritime est identifié, il faut déterminer selon quelles modalités la Collectivité de Corse et l'Office des transports de la Corse peuvent intervenir pour répondre à la demande des utilisateurs.

Il existe deux exceptions au principe de libre prestation des services maritimes :

- les obligations unilatérales de service public

² CE, 13 juillet 2012, *CMN et SNCM*, req. n°355.616

³ SA.22843 2012/C

- les conventions de délégation de service public.

Les obligations de service public sont définies comme des obligations que « *s'il considérait son propre intérêt commercial, l'armateur communautaire en question n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions* » (article 2-4).

L'article 2-3 du règlement cabotage définit le contrat de service public comme « *un contrat conclu entre les autorités compétentes d'un État membre et un armateur communautaire dans le but de fournir au public des services de transport suffisants* ».

L'instauration de l'un ou l'autre de ces mécanismes, qui peuvent se cumuler, doit être justifiée par l'existence d'une carence des compagnies à répondre à la demande des utilisateurs, que cette carence soit quantitative (en nombre de passagers ou en volume de marchandises) ou qualitative (fréquences, tarifs, horaires).

Dans son arrêt *Analir* du 20 février 2001, la Cour de justice des communautés européennes a confirmé que ces deux dispositifs pouvaient se cumuler, lorsque les obligations unilatérales de service public ne permettent pas de répondre de façon suffisante aux besoins existants des utilisateurs (particuliers et professionnels)⁴.

Ainsi, les modalités d'organisation des transports maritimes peuvent prendre la forme :

- soit d'un régime unilatéral d'obligations de service public qui s'applique à toute compagnie désireuse de desservir la Corse à partir du continent
- soit d'une convention de délégation de service public attribuant à un opérateur en particulier le droit de desservir la Corse en contrepartie du versement d'une compensation financière pour sujétions de service public
- soit d'un cumul des 2 régimes.

IV.3 La coexistence d'un régime unilatéral et conventionnel d'OSP

C'est en application de ce cadre juridique européen et français que l'Assemblée de Corse a adopté un dispositif unilatéral d'obligations de service public (OSP) pour la desserte des ports de Corse à partir des ports continentaux de Marseille, Toulon, et Nice, issu de la délibération n° 18/266 AC du 27 juillet 2018, modifié par la délibération n° 19/128 AC du 25 avril 2019 afin de prendre en compte l'évolution du besoin de service public.

Ce régime unilatéral d'OSP est entré en vigueur le 1^{er} octobre 2019 pour une durée de 10 ans, soit jusqu'au 30 septembre 2029.

En parallèle à ce régime unilatéral d'OSP, il existe un régime conventionnel qui prend la forme des trois conventions de délégation de service public (DSP) précédemment évoquées, conclues pour la desserte des ports de Bastia, Ajaccio et Ile-Rousse. Les conventions pour les liaisons Porto-Vecchio / Marseille et Propriano / Marseille entreront en vigueur au 1^{er} février 2020.

⁴ [CJCE, 20 février 2001, Analir, C-205/99.](#)

La demande de transport entre la Corse et le continent durant les cinq dernières années s'est caractérisée par l'augmentation des volumes de marchandises à destination des ports corses, non satisfaite par la capacité du marché et par la capacité suffisante des compagnies privées à répondre à la majeure partie de la demande pour le transport de passagers et de leurs véhicules.

Cette évolution de la demande justifie, pour garantir la continuité territoriale tout en respectant le cadre juridique européen des aides d'État, de modifier le périmètre et les modalités d'exécution du service public, dans l'intérêt des corses et des usagers.

V. L'évolution de la demande de transport entre la Corse et le continent

V.1 Les études du besoin de service public (juillet 2017 / octobre 2019)

L'organisation de la desserte maritime entre la Corse et le continent a fait l'objet de nombreuses évolutions liées au droit européen et national. En réaction aux difficultés rencontrées dans le passé, la Collectivité de Corse a entrepris de restaurer la maîtrise d'un outil essentiel pour l'île.

La délibération du 6 septembre 2016 a donné mandat au Président du Conseil Exécutif afin de mener les études préalables à la mise en place de sociétés à participation publique, en vue de l'investissement en matière d'outil naval et d'exploitation des lignes de continuité territoriale, sur la base d'un rapport exposant les bases de l'organisation souhaitée.

Dans le cadre du mandat donné par l'Assemblée de Corse, l'Office des Transports de la Corse a lancé une consultation en vue de procéder à différentes études destinées à éclairer totalement les élus décideurs mais également les instances nationales et européennes sur la faisabilité technique, juridique et économique du projet.

La maîtrise du schéma de desserte maritime Corse / Continent suppose également d'inscrire ce projet dans le cadre de la redéfinition du périmètre du besoin de service public qui soit conforme au droit européen.

C'est pourquoi ces études ont également consisté :

- dans un premier temps, à identifier un besoin de service public de la desserte maritime entre la Corse et le continent
- dans un deuxième temps, à fixer le niveau de service public nécessaire à la satisfaction des besoins des usagers et auquel il n'était pas satisfait par les compagnies maritimes existantes
- dans un troisième temps, à identifier selon quelle modalité (OSP, DSP ou cumul des deux) il peut être répondu aux besoins des usagers.

En conformité avec le règlement cabotage, la politique décisionnelle de la Commission Européenne et la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union Européenne, il faut démontrer l'existence d'un besoin réel de service public.

De manière schématique, on distingue :

- le besoin quantitatif de service public : qui s'exprime en nombre de passagers (PAX) et en volume de marchandises transportés (en mètre linéaire de fret)
- le besoin qualitatif de service public, qui s'exprime en termes de ports desservis, de tarifs, de types d'usagers particuliers, de fréquences et d'horaires concernant la desserte maritime de la Corse.

Les analyses se sont fondées sur les données provenant de l'Observatoire régional des transports de la Corse (ORTC), des capitaineries, des compagnies maritimes et des gestionnaires portuaires.

Les résultats sont annexés au présent rapport.

V.2 La consultation publique « test » (septembre 2019)

La carence des compagnies maritimes en situation de libre concurrence (« initiative privée ») peut être quantitative (capacités) ou qualitative (exemple : capacité à transporter différents types de marchandises, dont les matières dangereuses, fréquences, horaires, équipement des navires, etc.).

Il faut donc prouver que les besoins en matière de service public ont été dûment pris en compte, soit en effectuant une consultation publique, soit par d'autres moyens appropriés permettant de tenir compte des intérêts des utilisateurs et des prestataires de services.

Le point 2.2. (§14) de la Communication de la Commission européenne du 11 janvier 2012 portant encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public (2012/C 8/03) prévoit la possibilité de mettre en œuvre un test du marché.

L'Office des transports de la Corse a mis en œuvre, entre le lundi 16 septembre et le vendredi 4 octobre 2019, une consultation publique test à destination des compagnies maritimes afin de démontrer l'existence d'un besoin réel de service public. Ce test a également eu vocation à éclairer le contexte économique et logistique de la desserte maritime.

Les compagnies maritimes ont été invitées à s'exprimer sur leurs capacités à satisfaire la demande de transport maritime de passagers et de marchandises en situation de libre concurrence.

Cette consultation test a repris le test qui avait été conduit en avril / mai 2018 :

- après avoir actualisé les données de trafic et en le simplifiant
- en supprimant la référence aux fréquences et aux tarifs.

La consultation test a été publiée sur les supports suivants :

- JOUE : 20 septembre 2019
- BOAMP : 19 septembre 2019
- Site internet de la Collectivité de Corse : 19 septembre 2019
- Journal Corse Matin : 20 septembre 2019

- Journal Le Marin : 26 septembre 2019.

VI. Les résultats des études et du test de marché

Le résultat des études réalisées entre juillet 2017 et septembre 2019 et du test du marché réalisé en septembre 2019 conduit à devoir constater :

- qu'aucune compagnie maritime ne desservant pas la Corse actuellement n'a répondu au test de marché malgré une publication à l'échelle européenne. Sur la base du très faible nombre de réponses, on peut déduire que l'intérêt des opérateurs pour le marché corse est restreint
- MÉTHODE : la méthodologie adoptée par l'OTC en 2018 et en 2019 pour évaluer le besoin de service public se fonde sur les préconisations de la Commission européenne. Elle consiste à calculer la différence entre l'offre capacitaire estimée des compagnies en situation de libre concurrence (hors DSP) et le trafic réalisé ligne par ligne. Les répondants n'ont pas apporté d'éléments de nature à remettre en cause le bien-fondé de cette méthode
- FRET : la méthodologie d'estimation quantitative du besoin de service public en termes de linéaire de fret est validée par les réponses au test de marché. Un besoin de service public existe entre les 5 ports de Corse et le continent français en matière de transport de marchandises. En plus de l'estimation du besoin quantitatif de service public, les éléments apportés par les répondants concernant les remorques permettent d'affiner le dimensionnement de l'outil naval. Une intervention publique sous la forme d'un régime conventionnel d'obligations de service public est justifiée pour pallier la carence de l'initiative privée de transport maritime de fret entre les 5 ports de Corse et le continent français.
- PASSAGERS :
 - o les analyses fournies par les répondants fournissent de précieuses informations sur la demande de transport de passagers entre la Corse et le continent français. Elles ne remettent pas en cause l'estimation quantitative du besoin de service public
 - o un besoin résiduel de service public existe pour tous les ports à hauteur de 25 080 PAX concernant le transport des « convoyeurs » (chauffeurs accompagnant les ensembles routiers)
 - o par ailleurs, Porto-Vecchio d'une part et Propriano d'autre part ne sont pas suffisamment desservis par l'initiative privée. Une intervention publique est justifiée pour pallier la faible carence de l'initiative privée de transport maritime de passagers entre les 5 ports de Corse et le continent français. Il pourrait être satisfait à cette demande dans le cadre d'un régime unilatéral d'OSP mais un tel régime ne suffirait pas à garantir qu'au moins un opérateur maritime desservira tous les ports de Corse, toute l'année, aux horaires et aux fréquences répondant à la demande.

- **SUBSTITUABILITÉ DES PORTS** : si les ports de Toulon et de Nice peuvent accueillir des passagers, seul le port de Marseille peut accueillir la totalité du trafic fret dans de bonnes conditions (linéaires de quais, terre-pleins, connexions logistiques...).

Le besoin de service public soumis au test se décompose comme suit :

Trafic	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	Ile-Rousse	Total
PAX	-	-	51 900	63 000	-	114 900
PAX convoyeurs	8 400	10 570	1 730	2 190	2 190	25 080
ROLL (ml)	563 000	785 000	253 000	66 000	70 000	1 737 000

PARTIE III : Caractéristiques du nouveau périmètre du service public

Le nouveau périmètre du service public de transport maritime entre la Corse et le continent est le suivant. Il vous est demandé de le confirmer.

I. Le besoin quantitatif de service public

En termes de volumes, le nouveau périmètre du service public de transport maritime de marchandises et de passagers est le suivant.

PORT	PAX	FRET ROLL (ml)		Fréquence
	annuel	par traversée	annuel	
AJACCIO	8 400	1 500	563 000	7j/7
BASTIA	10 570	2 000	785 000 + capacité additionnelle 23 300 de	7j/7
PORTO VECCHIO	53 630	860	253 000	3j/7
PROPRIANO	65 190	400	66 000	3j/7
ILE ROUSSE	2 190	450	70 000 + capacité additionnelle de 3 500	3j/7
TOTAL	139 980	-	1 763 800	-

Votre Assemblée pourra constater qu'il existe un besoin quantitatif de service public en matière de transport de marchandises et de passagers entre le port de Marseille d'une part, et les ports d'Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano et Ile-Rousse

d'autre part.

Afin de pallier la demande ponctuelle et les pics de trafic de fret, dont les effets ne sont pas pris en compte par l'analyse capacitaire reposant sur des données mensuelles, il apparaît nécessaire de devoir autoriser le délégataire à proposer des capacités additionnelles à destination et en provenance des ports de Bastia et d'Ile-Rousse. Alors que dans les conventions actuelles, le délégataire peut prendre en compte ces pics de trafic en réalisant des rotations supplémentaires exprimées par année (15 rotations supplémentaires pour Bastia et 10 rotations supplémentaires pour Ile-Rousse), il est proposé qu'à partir du 1^{er} janvier 2021, le futur délégataire soit autorisé à absorber les pics de demande de transport de marchandises par des capacités additionnelles : 23 300 ml pour Bastia et 3 500 ml pour Ile-Rousse.

Le futur mode de gestion qui sera en place à compter du 1^{er} janvier 2021 devrait avoir ce nouveau périmètre pour chacun des ports corses.

VII. Le besoin qualitatif de service public

Contrairement aux obligations de service public, le règlement cabotage du 7 décembre 1992 ne dresse pas une liste limitative du contenu des obligations de service public susceptibles d'être imposées au délégataire.

Elles peuvent comporter des exigences concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à prester le service, les tarifs pratiqués et l'équipage du navire ou encore, la qualité de service ou des considérations environnementales.

Il ressort des résultats des études et du test de marché que le périmètre des sujétions de service public actuel correspond dans une très large mesure à la demande des utilisateurs.

Toutefois et s'agissant des horaires, afin de mieux répondre à la demande de la chaîne économique aval (petites et grandes entreprises clientes des transporteurs routiers qui font transiter leurs marchandises par voie maritime), il apparaît opportun d'étendre la plage horaires de départ et d'arrivée des navires, en la fixant de manière uniforme pour tous les ports, comme suit :

- Départ entre 18h30 et 20h30
- Arrivée entre 06h00 et 08h00
- Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire.

L'analyse et la justification du périmètre exact du service public sont décrites en Partie VI du présent rapport.

Il vous est proposé d'adopter ce périmètre de service public, identifié sur la base du cadre juridique européen et français, tel que précédemment rappelé.

PARTIE IV : Modalités d'exécution du service public de transport

I. La nécessité de maintenir le régime de DSP

Lors de la consultation publique qui a été organisée par l'Office des transports de la

Corse en septembre 2019 (publiée au niveau communautaire, dans la presse spécialisée et dans la presse locale), les compagnies maritimes devaient exprimer le niveau de service qu'elles se proposaient de réaliser spontanément en situation de libre concurrence (sans régime d'OSP, sans DSP avec compensation financière), pour le transport de passagers, de véhicules légers et de marchandises.

Seules 3 compagnies maritimes desservant déjà la Corse ont répondu à cette consultation destinée à évaluer les possibilités pour le marché concurrentiel à réaliser, même partiellement, la desserte de la Corse. Aucune autre compagnie maritime ne s'est montrée intéressée, même dans une situation de libre concurrence. L'initiative privée apparaît donc comme très réduite.

En outre, aucune des trois compagnies maritimes qui ont répondu ne propose spontanément d'exploiter une activité de transport maritime en marché libre, sans régime unilatéral d'OSP.

Il ressort des réponses au test du marché qu'un simple régime unilatéral d'OSP ne saurait suffire à satisfaire la demande des opérateurs économiques en termes de transport de marchandises, et de manière accessoire en termes de transport de passagers.

Le maintien d'un cumul régime unilatéral / conventionnel d'OSP pour le transport de marchandises apparaît nécessaire car un simple régime unilatéral d'OSP ne suffirait pas à répondre à la demande des chargeurs, des opérateurs économiques (chargeurs, moyennes et grandes surfaces, etc).

Concernant le port continental à partir duquel les cinq ports corses continueront d'être desservis, les études démontrent qu'il n'y a pas de substituabilité entre les ports de Marseille et de Toulon. Le port de Marseille est le seul à pouvoir accueillir le volume de marchandises correspondant à la demande.

En conséquence, il vous est proposé de maintenir le régime conventionnel d'obligations de service public de transport de marchandises entre le port de Marseille et les cinq ports corses.

VIII. Le transport de passagers est partiellement inclus dans le périmètre du service public

Compte-tenu des résultats des études et du test du marché, respectant les exigences européennes, il vous est proposé d'inclure le transport de passagers dans le périmètre du service public dans de faibles proportions (25 080 passagers convoyeurs associés au fret et 114 900 passagers commerciaux).

S'agissant des 25 080 passagers convoyeurs, ils sont associés au transport de fret embarqué à bord des navires : les chauffeurs embarquent à bord du navire avec leur ensemble routier et ils réservent une cabine. Le surcoût occasionné par les sujétions de service public étant directement associées au transport de marchandises, il sera compensé par la contribution versée par l'OTC au délégataire.

Concernant Porto-Vecchio et Propriano, le nombre de passagers inclus dans le périmètre du service public (114 900) se déduit de la carence de l'initiative privée pour desservir ces deux ports. S'il est proposé que les charges associées au

transport de ces passagers soient compensées par l'OTC, ce financement s'accompagne de la mise en place d'une comptabilité analytique fine et étroitement contrôlée permettant de ventiler la structuration actuelle des coûts entre passagers et fret.

Les charges associées aux autres catégories de passagers ne seraient pas compensées financièrement par l'OTC.

PARTIE V : Étude des différents modes de gestion

L'étape suivante consiste à analyser les différents modes de gestion d'un service public pour en déduire que mode de gestion serait le plus adapté au transport maritime de marchandises et de passagers entre la Corse et le continent.

On distingue classiquement :

- la gestion internalisée : la régie (directe ou personnalisée via un EPIC local) **(I)**
- la gestion indirecte : la délégation de service public et le marché public **(II)**.

L'étude des avantages et des inconvénients de chacun de ces modes de gestion **(III)** conduit à devoir conclure que la délégation de service public reste le mode de gestion le plus adéquat concernant la desserte maritime Corse / continent **(IV)**.

I. Le mode de gestion internalisé : la régie

La régie peut avoir ou non une personnalité morale distincte de la CdC.

VIII.1 Présentation générale des régies

La gestion en régie directe du service public se définit comme la prise en charge directe du service public de l'activité de service public par la collectivité locale compétente avec ses propres moyens financiers, humains et matériels.

Cependant, le développement des services publics à caractère industriel et commercial a suscité la création d'institutions de gestion spécifiquement adaptées à ces missions disposant d'une autonomie croissante allant pour certaines jusqu'à l'octroi d'une personnalité morale distincte. L'individualisation de l'activité était justifiée par le régime juridique des services publics à caractère industriel et commercial à dominante de droit privé.

La régie revêt ainsi deux acceptions :

- notion fonctionnelle retenue pour désigner le mode de gestion du service public désignée par le terme « *gestion en régie directe* »
- notion organique pour qualifier l'institution de gestion désignée par le terme « *régie statutaire* ».

En application de l'article L. 2221-4 du Code général des collectivités territoriales, la régie peut revêtir deux formes et être dotée :

- soit de la personnalité morale et de l'autonomie financière, il s'agit de la régie « *personnalisée* »

- soit de la seule autonomie financière, il s'agit de la régie « *autonome* ».

La régie personnalisée constitue une personne morale de droit public chargée de gérer un service public, elle ne se confond donc pas, sur le plan juridique, avec la collectivité territoriale qui l'a créée.

Il s'agit d'un « établissement public local » (article L. 2221-10 du CGCT) disposant d'organes d'administration, d'un budget autonome, d'un patrimoine, d'un personnel et répondant à un régime juridique particulier.

La régie autonome se traduit par le fait que les produits et charges doivent figurer dans un budget annexe à celui de la collectivité. Elle est administrée, sous l'autorité de l'autorité exécutive et de l'assemblée délibérante, par un conseil d'exploitation et un directeur désignés dans les mêmes conditions sur proposition de l'autorité exécutive.

VIII.2 Les règles communes à la régie personnalisée et autonome

La régie autonome et la régie personnalisée sont dirigées par un directeur et respectivement administrées par un conseil d'exploitation et un conseil d'administration présidés par un président élu en son sein.

VIII.2.1. L'organe délibérant (le conseil d'exploitation ou le conseil d'administration)

Le nombre et la qualité des membres du conseil d'exploitation ou du conseil d'administration sont fixés dans les statuts par l'assemblée délibérante qui détermine également les conditions de révocation des membres.

Les membres du conseil sont désignés par l'assemblée délibérante sur proposition de l'autorité exécutive.

Le nombre des membres ne peut être inférieur à trois et les représentants de la collectivité doivent détenir la majorité des sièges du conseil. L'organe délibérant peut donc comprendre des membres qui ne sont pas des élus et reconnus pour leur compétence professionnelle dans le domaine d'activité de la régie.

VIII.2.2. Le directeur

Il y a dans chaque régie un directeur désigné (mais non nommé) par l'assemblée délibérante sur proposition de l'autorité exécutive.

Les fonctions de directeur sont incompatibles avec :

- tout mandat électif national ou local recouvrant le champ territorial de la régie
- la fonction de membre au sein du conseil d'administration ou du conseil d'exploitation de la régie
- la prise d'intérêt dans des entreprises en rapport avec la régie, l'occupation d'une fonction dans ces entreprises ou la réalisation de prestations pour leur compte.

Ce mécanisme d'incompatibilités démontre que la collectivité peut confier le fonctionnement de la régie à une personne dotée de fortes compétences dans le secteur d'activités envisagé tout en conservant un droit de regard sur cette gestion quotidienne.

VIII.2.3. Régime financier

La régie personnalisée ainsi que la régie autonome disposent d'un budget propre distinct de celui de la collectivité de rattachement.

Elle dispose d'une dotation initiale dont le montant est déterminé par l'assemblée délibérante de la collectivité de rattachement et qui représente la contrepartie des créances ainsi que des apports en nature ou en espèces effectués par la collectivité, déduction faite des dettes ayant grevé leur acquisition, lesquelles sont mises à la charge de la régie.

VIII.3 Les spécificités de la régie autonome

La régie autonome n'a pas de personnalité juridique distincte de la collectivité de rattachement qui lui sert de support. Aussi, le souci d'individualiser la régie sans la personnaliser conduit à une organisation administrative complexe articulant les organes propres à la régie de ceux propres à la collectivité de rattachement.

VIII.3.1. Le conseil d'exploitation : une compétence à la discrétion de l'organe délibérant de la collectivité de rattachement

Le conseil d'exploitation détient des compétences propres mais joue principalement un rôle consultatif. Il délibère sur les affaires de la régie mais seulement dans la mesure où le pouvoir de décision n'appartient pas à l'assemblée délibérante de la collectivité de rattachement.

Son pouvoir de décision est donc en réalité résiduel, il est à la discrétion de la collectivité de rattachement qui peut l'amputer librement.

Il peut toutefois procéder à toutes mesures d'investigation et de contrôle et il peut présenter à l'autorité exécutive de la collectivité de rattachement toutes propositions utiles.

La consultation du conseil d'exploitation préalablement à toutes les délibérations de l'assemblée de la collectivité de rattachement est obligatoire. Cette consultation s'impose également à l'autorité exécutive pour toutes les questions d'ordre général intéressant le fonctionnement de la régie.

VIII.3.2. Le directeur

Le directeur assure le fonctionnement des services de la régie :

- il prépare le budget
- il procède aux ventes et achats courants

- il nomme et révoque les employés de la régie (uniquement les agents de droit privé).

VIII.3.3. L'assemblée délibérante de la collectivité de rattachement

L'assemblée délibérante de la collectivité de rattachement est en réalité l'autorité délibérante à titre principal. L'article R. 2221-72 du CGCT énumère les attributions de l'assemblée délibérante :

- autorise l'autorité exécutive de la collectivité de rattachement à tenter ou soutenir les actions judiciaires, à accepter les transactions
- vote le budget de la régie et délibère sur les comptes
- délibère sur les mesures à prendre d'après les résultats de l'exploitation à la fin de chaque exercice et, au besoin, en cours d'exercice;
- règle les conditions de recrutement, de licenciement et de rémunération du personnel.

Cependant, comme indiqué antérieurement, cette liste n'est pas limitative puisque l'article R. 2221-64 du CGCT prévoit que l'assemblée délibérante se réserve des catégories d'affaires. Aussi, le statut établi par l'assemblée organise la répartition des compétences de la régie et indique celles que l'assemblée entend se réserver.

VIII.3.4. L'autorité exécutive de la collectivité de rattachement

Cette autorité joue un rôle décisif dans l'organisation de la régie : elle est l'autorité exécutive de la régie. En effet, l'autorité exécutive est le représentant légal de la régie et l'ordonnateur. Elle présente le budget et exécute les décisions de l'assemblée délibérante.

VIII.4 Les spécificités de la régie personnalisée

VIII.4.1. Le Conseil d'administration

Le Conseil d'administration :

- délibère sur toutes les questions intéressant le fonctionnement de la régie
- vote le budget
- décide des acquisitions, aliénations, locations de biens mobiliers ou immobiliers qui appartiennent à la régie
- autorise le directeur à conclure les contrats et marchés et à ester en justice au nom de la régie, etc.

VIII.4.2. Le directeur

Il est nommé par le président du conseil d'administration mais désigné par l'assemblée délibérante de la collectivité de rattachement sur proposition de l'autorité exécutive :

⇒ Il agit sous l'autorité et le contrôle du Président

- ⇒ Il est « *le représentant légal de régie* »
- ⇒ Il assure « *le fonctionnement de la régie* » (article R. 2221-28 du CGCT), ce qui implique qu'il :
 - prend les mesures nécessaires à l'exécution des décisions du Conseil d'administration
 - il est l'ordonnateur de la régie : prescrit l'exécution des recettes et des dépenses et prépare le budget
 - exerce la direction de l'ensemble du service et assure la qualité de supérieur hiérarchique des agents de la régie, sous réserve des dispositions concernant l'agent comptable qui est contrôlé, lui, par les services financiers et du Trésor de l'État
 - recrute et licencie le personnel dans la limite des inscriptions budgétaires
 - il passe en exécution des décisions du CA, tous actes contrats et marchés.

VIII.5 Les justifications du recours à la régie

Plusieurs éléments de contexte peuvent justifier le recours à la régie. Il faut ensuite s'interroger sur le choix entre la régie autonome et personnalisée.

VIII.5.1. Pourquoi recourir à une gestion en régie ?

Le choix éventuel de la création d'une régie peut procéder :

- d'une volonté de la collectivité de définir, gérer et contrôler entièrement le service selon ses exigences
- d'une volonté de développement extrêmement forte du service à tel point que les entreprises privées ne pourraient assumer les éventuels risques qui y sont liés, ou alors à un coût prohibitif
- d'une situation concurrentielle à caractère oligopolistique ne favorisant aucunement les intérêts de la collectivité face à la position dominante des opérateurs privés.

VIII.5.2. Le choix entre la régie autonome et personnalisée

Différents motifs justifient généralement la création d'une régie personnalisée plutôt qu'une régie autonome :

- garantie de transparence renforcée puisque l'établissement public constitue une personne morale distincte de la collectivité de rattachement avec un budget propre
- nécessité d'indépendance par rapport à l'organe délibérant
- souci de faire échapper l'établissement public à la hiérarchie territoriale
- besoin de créer une institution indépendante pour la gestion d'un service ponctuel ou provisoire.

La régie personnalisée présente cependant un inconvénient fiscal important par rapport à la régie autonome : la doctrine fiscale refuse d'admettre au regard de la

règle fiscale que les régies dotées de la personnalité morale puissent être considérées comme des régies. Elles ne bénéficient donc pas de l'exonération d'impôts sur les sociétés⁵ (soit 28 à 33 % du résultat).

VIII.5.3. Un recours peu opportun pour la desserte maritime de la Corse

Le règlement du 7 décembre 1992 impose la libre circulation des prestations de service de transport mais prévoit deux exceptions lorsque les services fournis par le secteur concurrentiel ne sont pas suffisants :

- le contrat de service public
- l'obligation de service public.

La question se pose de savoir si la constitution d'une régie constitue une entrave à la libre circulation des prestations de service de transport.

D'un côté, il peut être considéré que la régie n'entrave pas la libre circulation des prestations de service public qui peuvent toujours être réalisées même sur une liaison couverte par une régie.

Par ailleurs, le législateur français prévoit que la CdC « *peut* » désigner des compagnies maritimes⁶, dans le respect des procédures de publicité et de mise en concurrence, pour l'exploitation de la desserte maritime. Il s'agit donc d'une faculté et non d'une obligation. Par conséquent, la CdC peut recourir à des compagnies maritimes tierces ou à la régie.

D'un autre côté et dans les faits, dans le cadre d'une régie, la collectivité, en l'occurrence la CdC, organise le service de transport maritime et l'exploite avec ses propres moyens. La création de la régie restreint la concurrence puisque la régie n'a pas été sélectionnée à l'issue d'une procédure de mise en concurrence.

Par ailleurs, la mise en place de la régie risque de limiter la concurrence contrairement à la finalité du règlement communautaire du 7 décembre 1992. En effet, d'une part, aucune du moins peu de compagnies auront intérêt à intervenir sur la ou les liaisons gérées en régie. D'autre part, la CdC elle-même aura peu d'intérêt à ce que des compagnies maritimes lui fassent concurrence, son chiffre d'affaires risquant alors de diminuer.

Compte tenu de ces éléments, il apparaît peu opportun de recourir à la régie.

Caractéristiques principales	Observations
------------------------------	--------------

⁵ Instruction DA 4H-1351, 1^{er} mars 1995

⁶ Article L.4424-19 du Code général des collectivités territoriales

Faisabilité juridique/opportunité juridique = risque important	Le recours à la régie ne paraît pas opportun : <ul style="list-style-type: none"> • des compagnies maritimes sont présentes sur le marché • risque d'une faible rentabilité de la régie OU restriction de la concurrence
Modalités de constitution	Pas de difficulté particulière
Durée de la procédure de constitution	6 mois
Risque d'exploitation	A la charge de la collectivité
Maîtrise du service	Gestion totale du service par la collectivité
Régime financier	Comptabilité publique
Savoir-faire du privé	Uniquement à travers le directeur et certains membres de l'organe délibérant (conseil d'exploitation ou d'administration)
Personnel	Droit privé sauf le directeur et le comptable public

IX. Le recours à un mode de gestion externalisé

Le mode de gestion externalisé se caractérise par la réalisation d'une prestation pour le compte de la collectivité par une personne morale distincte.

Les deux principaux modes de gestion externalisés sont la délégation de service public ainsi que le marché public.

Ces deux catégories de contrats ont chacune fait l'objet d'une profonde réforme :

- la délégation de service public avec l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession
- les marchés publics avec l'ordonnance n° 2015-889 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics.

Aujourd'hui, l'ensemble des règles relatives aux concessions de service public et aux marchés publics est codifié dans le Code de la commande publique.

IX.1 La délégation de service public

IX.1.1. Définition de la délégation de service public

La délégation de service public (DSP) est définie par les dispositions de l'article L. 1411-1⁷ du Code général des collectivités territoriales de la manière suivante :

"Une délégation de service public est un contrat de concession au sens de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, conclu par écrit, par lequel une autorité délégante confie la

⁷ Résultant de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession

gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

La part de risque transférée au délégataire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le délégataire ne doit pas être purement nominale ou négligeable. Le délégataire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service.

Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages, de réaliser des travaux ou d'acquérir des biens nécessaires au service public".

Cinq éléments caractérisent une convention de délégation de service public (ou concession de service public) :

- le délégant est une personne morale de droit public
- le contrat a pour objet la gestion d'un service public
- le délégataire bénéficie d'une véritable délégation
- le délégant transfère le risque lié à l'exploitation du service
- le transfert de risque a pour contrepartie le droit d'exploiter le service assorti ou non d'un prix.

Les frontières entre la délégation de service public et le marché public, dont la réglementation a également fait l'objet d'une réforme récente, sont souvent étroites. Aussi, il ressortait de la jurisprudence que les principaux critères permettant de distinguer ces deux contrats étaient l'existence d'un service public et la rémunération qui doit être substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation dans le cadre d'une délégation de service public.

Ces critères ne sont pas fondamentalement remis en cause, mais sont davantage axés sur l'existence d'un risque d'exploitation au moins partiel pesant sur le délégataire, de sorte qu'il n'est pas assuré par le contrat d'assurer la rentabilité de son exploitation.

Dans le cadre d'un marché public, le prestataire est rémunéré sur la base d'un prix global et forfaitaire ou unitaire déconnecté des résultats d'exploitation du service, et qui couvre les charges d'exploitation de l'entreprise sur la base d'une offre de service donnée. Quel que soit le résultat de son activité, le prestataire ne subira pas les conséquences financières et sera rémunéré à hauteur du prix contractuellement défini à l'acte d'engagement.

En revanche, dans le cadre d'une délégation de service public, l'article L. 1411-1 du CGCT impose que le délégataire supporte un risque lié à l'exploitation du service. Le paragraphe 2 de cet article est particulièrement précis sur la notion de risque :

« La part de risque transférée au délégataire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le délégataire ne doit pas être purement nominale ou négligeable. Le délégataire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions

d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service ».

Avant la réforme sur les concessions, l'article L. 1411-1 du CGCT prévoyait que la rémunération « *est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation* ». Cet élément de définition était donc moins précis que la définition actuelle mais pour autant, le critère demeure et ses conditions d'application ne devraient pas être modifiées, du moins à la marge.

Dès lors, il est possible de s'appuyer sur la jurisprudence appliquant l'article L. 1411-1 du CGCT avant la réforme.

Pour apprécier l'existence d'une rémunération substantiellement liée aux résultats de l'exploitation, le juge administratif examine le risque et l'amplitude de variation de ces recettes et donc de la rémunération du délégataire.

En matière de transport, le Conseil d'État a jugé que les compensations tarifaires versées par la collectivité varient selon la fréquentation et relèvent ainsi de la rémunération liée aux résultats de l'exploitation. Par ailleurs, le délégataire assume une part significative du risque d'exploitation dès lors qu'il prend en charge 30 % du déficit d'exploitation⁸.

Il faut donc s'assurer que le risque de variation des recettes, à travers les services réalisés et la fréquentation est réel et que délégataire supporte une part non négligeable du déficit d'exploitation.

IX.1.2. Les différentes catégories de délégation de service public en matière de services

Contrairement au marché public, le régime d'exécution d'une délégation de service public est assez souple. Aussi, les délégations de service public peuvent présenter des caractéristiques différentes en ce qui concerne la répartition des missions et des risques et le mode de rémunération du délégataire.

Sur la base de ces éléments, il est possible d'identifier trois catégories de délégation de service public : l'affermage, la régie intéressée⁹ et la gestion à prix forfaitaire.

L'affermage

Caractéristiques	Collectivité	Entreprise
Missions	Financement et réalisation de l'investissement nécessaire au fonctionnement du service public Mise à disposition de ces investissements à l'exploitant. Dans le cas présent, il pourrait s'agir de la mise à disposition des navires.	Chargée de l'exploitation

⁸ CE, 7 novembre 2008, *Département de la Vendée*, req. n° 291794

⁹ Dans le domaine des prestations de services

Aléa des recettes et/ou charges		Aléas commercial (risque sur les recettes) et industriel (risque sur les charges)
Rémunération de l'exploitant		Redevances sur les usagers Contribution financière de la Collectivité

La régie intéressée

La régie intéressée¹⁰ est un contrat par lequel la Collectivité confie l'exploitation du service à un exploitant (le gégisseur).

CARACTÉRISTIQUES	COLLECTIVITÉ	ENTREPRISE
Missions	Investissement	Exploitation
Aléa des recettes (commercial) et/ou charges (aléa industriel)	Charges d'exploitation sur la base d'un budget d'exploitation établi contractuellement Aléa commercial	Aléa industriel et éventuellement un aléa commercial
Rémunération	Collectivité perçoit les recettes d'exploitation que l'entreprise lui reverse	Prime variable en fonction des résultats sur la base d'un ou plusieurs critères d'intéressement tels que la quantité produite, les recettes, les charges, la qualité de service.

Le principal inconvénient de ce type de contrat est l'implication de la collectivité dans la gestion quotidienne et ses conséquences en termes d'organisation des services, notamment du point de vue économique, technique, juridique et comptable.

Le gégisseur intéressé est regardé comme agissant pour le compte de la collectivité et non pour son propre compte. Dès lors, il doit être considéré comme gérant des deniers publics et non des recettes privées et doit se conformer aux dispositions des articles R. 1617-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales.

La gestion à prix forfaitaire

Caractéristiques	Collectivité de Corse	Entreprise
Missions	Investissement	Exploitation
Aléa des recettes (commercial) et/ou charges (aléa industriel)	Aléa commercial	Aléa industriel

¹⁰ A ne pas confondre avec la notion de régie au titre de la gestion internalisée.

Rémunération		Facturation forfaitaire des charges ainsi que sa rémunération pour la prestation rendue souvent exprimée à travers une prime de gestion forfaitaire Intéressement accessoire
---------------------	--	---

La qualification de délégation de service public est généralement exclue en matière de gestion à prix forfaitaire puisque la rémunération est quasiment déconnectée des résultats de l'exploitation.

IX.1.3. Faisabilité juridique du recours à la délégation de service public pour l'exploitation du service public de desserte maritime de la Corse

La délégation de service public est caractérisée par le service public et le risque d'exploitation. Au cas présent, il ne fait pas de doute que compte tenu de l'objet du service qui est d'assurer la continuité territoriale¹¹, il s'agit bien d'une activité d'intérêt général dont l'organisation par la CdC en fera un service public.

Par ailleurs, l'article L. 4424-19 du Code général des collectivités territoriales indique expressément que « *des obligations de service public sont imposées par la collectivité territoriale de Corse sur certaines liaisons aériennes ou maritimes pour assurer le principe de continuité territoriale* ». Dès lors, pour le législateur, la desserte maritime organisée par la CdC constitue bien un service public.

Le mécanisme contractuel devra par ailleurs transférer le risque d'exploitation auprès de l'opérateur.

Le risque d'exploitation est défini dans la Directive concessions du 26 février 2014 (article 5) :

*« L'attribution d'une concession de travaux ou d'une concession de services implique le transfert au concessionnaire d'un risque d'exploitation lié à l'exploitation de ces travaux ou services, comprenant le **risque lié à la demande, le risque lié à l'offre ou les deux** ».*

Dans le cadre de l'exploitation du service public de desserte maritime de la Corse, le délégataire supportera le risque lié à la demande car ses recettes seront liées à ses prévisions de trafic qui ne sont pas compensées ou couvertes si les objectifs ne sont pas atteints et le risque lié à l'offre car il est le seul responsable de l'évolution de ses coûts de production (pas de mécanisme de couverture sur les charges).

IX.1.4. Modalités de passation de la délégation de service public

Une procédure de publicité et de mise en concurrence préalable à la conclusion de la convention est obligatoire. L'intérêt de la procédure est qu'il est possible de conduire une procédure négociée avec les différents candidats à la délégation de service public.

¹¹ Article L. 4424-18 du Code général des collectivités territoriales

Par ailleurs, l'autorité concédante a le choix entre une procédure restreinte ou une procédure ouverte.

Dans le cadre d'une procédure restreinte, les candidats ne peuvent présenter une offre que si leur candidature a été retenue. Dans le cadre d'une procédure ouverte, les candidats peuvent communiquer en même temps leur candidature et leur offre. Bien évidemment, leur offre ne sera étudiée que si leur candidature est admise.

Le tableau suivant synthétise les caractéristiques de la délégation de service public :

Éléments d'analyse	Observations
Faisabilité juridique/opportunité	Oui
Mode de passation	Procédure négociée
Durée de la procédure de passation	En principe, un an à compter de la publication de l'avis d'appel public à la concurrence sauf urgence justifiant l'application de délais plus courts – auquel il faut ajouter les délais d'information et de pré-notification à la Commission européenne (1,5 mois en moyenne à compter du jour où elle a reçu les documents)
Risque d'exploitation	A la charge du délégataire
Maîtrise du service	Le délégataire a la gestion du service public en toute autonomie, la collectivité contrôle l'exécution.
Régime financier	En principe, le délégataire finance les charges et perçoit les recettes versées par les usagers. Le service de transport maritime étant déficitaire du fait des obligations de service public, la collectivité verse une contribution forfaitaire calculée sur la base d'une estimation des charges et des recettes d'exploitation.
Savoir-faire du privé	Compte-tenu de l'autonomie du délégataire, la collectivité bénéficie de son savoir-faire.

IX.2 Le recours aux marchés publics

Au regard de l'article L. 4424-20 du CGCT alinéa 2, il semble que le législateur ait exclu voire interdit le recours à ce mode contractuel :

« En prenant en considération les priorités de développement économique définies par la Collectivité Territoriale de Corse, l'Office des Transports de la Corse conclut avec les compagnies désignées pour l'exploitation des liaisons mentionnées à l'article L. 4424-19 des conventions de délégation de service public qui définissent les tarifs, les conditions d'exécution et la qualité du service ainsi que les modalités de contrôle ».

Deux interprétations de cet article sont possibles.

Soit l'Office des Transports de Corse (OTC) n'est compétent que pour signer des conventions de délégation de service public, la CdC pouvant signer tout autre contrat.

Soit ni la CdC ni l'OTC ne sont compétents pour signer d'autres conventions que des délégations de service public.

Bien que les travaux parlementaires n'apportent pas d'éclaircissement particulier sur ce point, la seconde interprétation semble la plus appropriée pour deux raisons.

Tout d'abord, il n'y aurait pas de raison que l'OTC ne puisse conclure des marchés publics alors qu'il dispose de la compétence en matière maritime et constitue un établissement public disposant de la personnalité morale.

Ensuite, il appartient bien à l'OTC de répartir la dotation de continuité territoriale entre le transport maritime et aérien, dès lors, il devrait pouvoir signer tout contrat de transport ayant un lien avec le transport maritime et financé par la dotation de continuité territoriale. Dès lors, il n'y a pas de raison particulière justifiant que seule la CdC puisse recourir aux marchés publics.

En réalité, l'interprétation la plus logique serait que l'OTC a compétence pour signer tout contrat relatif au transport maritime dès lors que la CdC a désigné la compagnie maritime.

Certes, une telle interprétation est restrictive puisqu'elle interdit le recours aux marchés publics, cependant, il semble bien s'agir de la volonté du législateur qui a expressément fait référence à la notion de délégation de service excluant de ce fait les marchés publics.

Ce mode de gestion n'est donc pas envisageable au cas présent.

X. Motifs de choix de la délégation de service public

Afin de déterminer le mode de gestion le plus approprié aux besoins des usagers ainsi que de la Collectivité de Corse et de ses capacités, deux approches peuvent être adoptées :

- une méthode d'évaluation appliquée à chaque mode de gestion
- une approche comparative au regard des particularités de la desserte maritime en Corse.

X.1 Étude des avantages et inconvénients de chaque mode de gestion

Cette méthode s'appuie sur une analyse concrète des avantages et inconvénients de chaque mode de gestion pour l'exploitation de la desserte maritime dans le contexte juridique, économique et géographique de la Collectivité de Corse.

X.1.1. La régie

Avantages	Pas de difficulté particulière pour la constitution de la régie
	Durée de constitution d'environ de 6 mois
	Gestion totale du service par la collectivité

	La CdC est l'autorité concédante des ports d'Ajaccio et de Bastia
	La CdC récupère au moins partiellement le bénéfice des rémunérations de structure et marges touchées par l'actuel exploitant. Elle est certaine de ne pas payer au travers de sa contribution plus que le coût réel du service.
Inconvénients	Sans intérêt au regard du marché concurrentiel : <ul style="list-style-type: none"> • plusieurs compagnies maritimes sont présentes sur le marché • risque d'une faible rentabilité de la régie OU restriction de la concurrence
	Comptabilité publique
	Savoir-faire du privé uniquement à travers le directeur et certains membres de l'organe délibérant
	La contribution de la Collectivité est immédiatement impactée par les surcoûts financiers
	Risques entièrement à la charge de la régie et donc de la CdC
	Double emploi avec l'OTC (créé par la loi)
	Nécessité de disposer des moyens matériels et financiers pour gérer la desserte maritime
	Absence d'expérience de la CdC dans l'exploitation opérationnelle du transport de passagers et de marchandises
	Risque d'incompatibilité avec la réglementation européenne

X.1.2. La délégation de service public

Avantages	Savoir-faire du privé
	Risque d'exploitation et financier porté par le délégataire
	Financement des charges par le délégataire
	Bonne lisibilité des rôles respectifs de l'autorité organisatrice et des exploitants dans le cadre de la gestion du service public
	Possibilité d'ouvrir le marché à différentes entreprises
Inconvénients	Maîtrise limitée du service par la CdC
	OTC verse une contribution basée sur une estimation faite par le délégataire
	Le calendrier de la procédure est contraint, la convention devant entrer en vigueur le 1 ^{er} octobre 2019

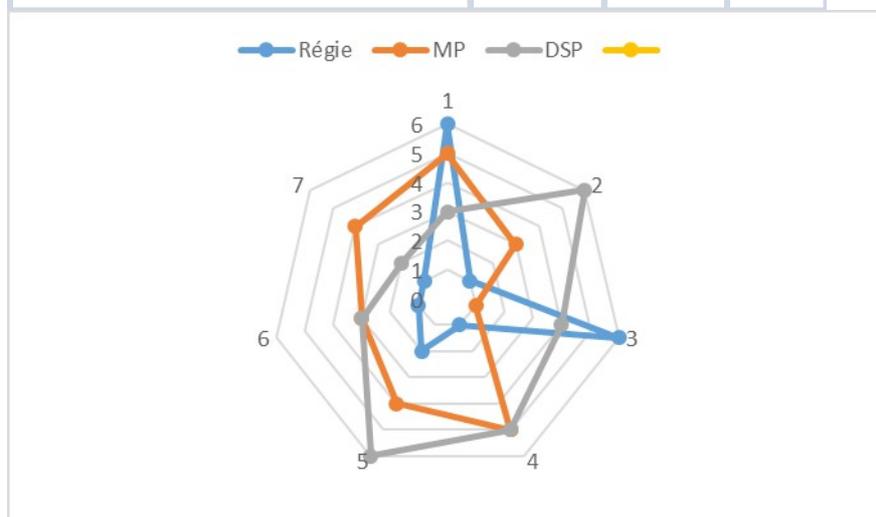
X.2 **Conclusion**

Comme exposé dans le chapitre précédent, chaque mode de gestion présente ses propres caractéristiques et le choix d'un mode résulte en réalité de la volonté ou non de recourir à une gestion internalisée traduisant une maîtrise entière du service et le transfert de l'ensemble des risques sur la collectivité.

Pour les raisons exposées supra (II et III1.2.), le recours à la délégation de service public paraît le mieux adapté, qui plus est dans un contexte de gestion à brève durée, afin de préparer précisément une réflexion approfondie sur les mécanismes les plus appropriés.

Le tableau et le graphique concentrent les différents critères de comparaison permettant d'aboutir au choix du mode de gestion le plus approprié à la Collectivité de Corse pour la desserte maritime :

	Régie	MP	DSP
1 Maitrise du service	6	5	3
2 Risque financier	1	3	6
3 Risque juridique	6	1	4
4 Risque d'exposition	1	5	5
5 Risque métier	2	4	6
6 Risque mode de gestion	1	3	3
7 Risque calendrier	1	4	2
TOTAL	18	25	29



PARTIE V : Attribution de la concession de service public à une SEMOP

I. **Projet politique : faire de la SEMOP une compagnie corse de service public maritime**

La délibération n° 16/183 AC de l'Assemblée de Corse du 6 septembre 2016 a donné mandat au Président du Conseil Exécutif de Corse afin de mener les études préalables à la mise en place de sociétés à participation publique, en vue de l'investissement en matière d'outil naval et d'exploitation des lignes de continuité territoriale. Ces sociétés devaient prendre la forme de sociétés d'économie mixte à opération unique (SEMOP).

Dans le respect du droit de l'Union européenne (régimes des aides d'État et de passation des concessions de services), l'objectif consistait à mettre en place un nouveau modèle de gestion dans lequel la Collectivité de Corse maîtrise mieux la desserte maritime tout en laissant au secteur privé l'exploitation opérationnelle du transport à une structure privée.

Aujourd'hui, le processus de réflexion et d'étude de la faisabilité d'un schéma de desserte maritime axé autour de la création d'une compagnie corse de service public maritime est achevé.

Il est proposé que cette reprise en main de la desserte maritime corse s'articule autour d'une compagnie corse prenant la forme d'une société d'économie mixte à opération unique (ci-après, SEMOP), nouvelle forme de société à capital public / privé issue de la [loi n° 2014-744 du 1^{er} août 2014](#).

Si la SEMOP revêt la forme d'une société anonyme régie par le Code de commerce, le Code général des collectivités territoriales (ci-après, CGCT) prévoit certaines spécificités s'agissant du fonctionnement d'une SEMOP :

- la SEMOP suppose la présence de deux actionnaires minimum dont au moins une collectivité territoriale et un opérateur économique
- la part de capital de la SEMOP détenue par la personne publique est au moins de 34 % et au plus de 85 %
- la personne publique dispose d'au moins 34 % des voix dans les organes délibérants
- la gouvernance garantit la présence de la personne publique puisque la présidence du conseil d'administration est assurée de droit par un représentant de l'actionnaire public
- l'objet de la SEMOP est unique et non modifiable sur toute la durée du contrat
- la durée de la SEMOP est limitée à la durée du contrat et elle est dissoute de plein droit au terme de ce contrat
- aucune prise de participation dans des sociétés commerciales n'est permise.

Au 1^{er} janvier 2021, de nouvelles modalités d'organisation de la desserte maritime Corse / Continent doivent être mises en place. Dans la continuité de votre délibération de septembre 2016, il vous est proposé de réorganiser le schéma de desserte maritime pour les 7 années à venir sur la base d'une SEMOP d'exploitation des services de transport maritime.

Dans ce schéma SEMOP, la sélection du ou des actionnaires opérateurs économiques et l'attribution du contrat de concession à la société d'économie mixte à opération unique sont effectuées par un unique appel public à la concurrence

respectant les procédures applicables aux contrats de concession. Cette mise en concurrence inclut également, le cas échéant, un ou plusieurs sous-contrats que la SEMOP est susceptible de conclure avec d'autres opérateurs.

Ce mode de gestion apparaît comme particulièrement adapté aux objectifs poursuivis par la Collectivité de Corse et à sa volonté d'instaurer un schéma de desserte intégré car il permet l'instauration d'une relation équilibrée entre la Collectivité de Corse et l'opérateur privé qui sera son coactionnaire.

La Collectivité de Corse est actionnaire et dispose d'un fort pouvoir de contrôle sur son coactionnaire, opérateur privé. Autrement dit, la création d'une SEMOP permet de garder un pouvoir de décision fort dans le cadre de la gestion d'un service public, tout en mettant en concurrence des opérateurs privés afin de choisir celui qui deviendra son partenaire dans l'opération.

Dans un tel mode de gestion, chacun joue son rôle : la Collectivité de Corse gère la gouvernance de la société tandis que l'opérateur privé apporte son expertise et sa capacité d'innovation. Le partenariat entre la Collectivité et l'opérateur économique se forge à l'aune d'une communauté d'intérêts et d'apport de compétences complémentaires.

L'opérateur ou groupement d'opérateurs sélectionnés dans le cadre de la mise en concurrence pour l'attribution de la concession constituera une société dédiée *ad hoc* qui deviendra actionnaire privé de la SEMOP avec la Collectivité de Corse.

En tant que délégataire, la SEMOP assumera la responsabilité du bon fonctionnement du service et recevra sa rémunération conformément aux stipulations du contrat de concession de service public et à la troisième partie du Code de la Commande Publique relative aux contrats de concession.

Concernant la marque commerciale de la SEMOP, une procédure de concours va être lancée pour identifier un nom, un logo, une marque à cette société corse.

XI. Une seule SEMOP pour la desserte des cinq ports corses

Initialement, il était envisagé la création de 2 SEMOP : une pour les ports d'Ajaccio et de Bastia, l'autre pour les ports de Porto-Vecchio, Propriano et Ile-Rousse.

Aujourd'hui, il semble plus opportun de créer une seule SEMOP pour la desserte des cinq ports corses afin :

- de réduire les coûts de fonctionnement propres à la structure
- de simplifier le schéma de desserte en évitant la multiplication des acteurs et des interlocuteurs (deux SEMOP supposeraient deux conseils d'administrations, deux directions générales, etc)
- d'optimiser l'équilibre financier de la desserte et permettre une péréquation financière entre les lignes plus fréquentées (Ajaccio / Bastia) et les lignes qui pâtissent d'un déficit de trafic, et donc de recettes susceptibles d'être générées par la SEMOP, en hiver notamment (3 autres lignes).

XII. Un seul et unique objet social exclusif : exécuter la concession de service public

A la différence d'une SEM classique, comme l'est Air Corsica par exemple, la SEMOP maritime aura pour objet unique et exclusif la conclusion et l'exécution du contrat de 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 continent qui sera conclu avec la Collectivité de Corse.

La SEMOP concessionnaire sera constituée pour exécuter le contrat de concession durant toute sa durée, elle disparaîtra de droit à son échéance. La SEMOP ne pourra pas exploiter d'autres activités que la desserte des cinq ports corses à partir du port de Marseille.

Cet objet unique ne pourra pas être modifié pendant toute la durée du contrat de concession de service public.

En revanche, il est proposé d'inclure dans le périmètre du contrat de concession de service public les deux missions complémentaires suivantes :

- réaliser les études prospectives nécessaires à la mise en œuvre des services de transport maritime objet de la présente concession, et notamment celles relatives aux modifications du périmètre et de la consistance des services, à l'adaptation et à l'optimisation de l'outil naval aux contraintes de la desserte maritime ou encore, aux évolutions tarifaires
- réaliser les études de reporting et d'analyse du marché du transport maritime, et de son évolution, incluant les phases amont et aval de la logistique, l'organisation des infrastructures portuaires, les relations entre les acteurs de la desserte.

La SEMOP verra donc son périmètre d'intervention étendu à ces deux missions complémentaires d'études et de recherche et développement concernant le marché de transport maritime pris dans sa globalité.

L'objectif consiste à faire de la SEMOP la clef de voute du schéma de desserte maritime, l'interlocuteur privilégié entre les opérateurs maritimes, les clients finaux (chargeurs routiers, passagers, sous-traitants etc) et la Collectivité de Corse et l'OTC.

Pour lui donner les moyens de cette ambition, il convient de la doter des moyens nécessaires à la prise en compte de l'évolution de la demande et de besoin de service public, au-delà de l'exploitation même des services de transport maritime.

XIII. La SEMOP réunira un actionnaire public (CdC) et un actionnaire privé

La SEMOP revêtira la forme d'une société anonyme régie par le CGCT (articles L. 1541-1 à L. 1541-3) et par le Code de commerce (livre II du Code de commerce).

Elle sera composée de deux actionnaires :

- la Collectivité de Corse sera l'actionnaire public
- une société dédiée, qui sera l'actionnaire privé unique. Cette société dédiée sera spécifiquement créée par l'opérateur ou le groupement d'opérateurs économiques qui sera sélectionné au terme de la mise en concurrence :
 - o que le soumissionnaire déclaré attributaire à l'issue de la procédure de publicité et de mise en concurrence soit un candidat individuel ou un groupement d'opérateurs économiques, il devra obligatoirement constituer cette société *ad hoc* destinée à devenir actionnaire à hauteur de 49,90 % de la future SEMOP et dont l'objet sera exclusivement dédié à cette prise de participation au sein du capital de la SEMOP
 - o la création de la société *ad hoc* est destinée à éviter la multiplicité des intervenants, à faciliter les échanges entre la SEMOP et ses deux actionnaires et à mieux garantir la continuité du service
 - o elle sera créée par l'attributaire entre la date d'attribution du contrat de concession (à titre prévisionnel : juillet 2020) et l'entrée en vigueur du contrat de concession (1^{er} janvier 2021). L'opérateur ou le groupement d'opérateurs économiques sélectionné sera chargé de toutes les diligences visant à créer et immatriculer la SEMOP et la société dédiée au R.C.S. auprès du greffe du Tribunal de Commerce.

XIV. La Collectivité de Corse : actionnaire majoritaire de la SEMOP à 50,10 %

Pour mettre fin à l'instabilité passée des DSP, il est nécessaire de créer les conditions d'un schéma de desserte stable, à travers la création d'une compagnie corse qui soit en capacité de répondre à la demande de transport maritime, tout en associant le savoir-faire des opérateurs privés.

L'intérêt pour la Collectivité de Corse de recourir à une SEMOP où elle est actionnaire majoritaire est de disposer, via sa présence au conseil d'administration, d'une plus grande maîtrise sur les orientations stratégiques du concessionnaire.

Cette plus grande maîtrise du schéma de desserte se manifestera à la fois par sa présence dans les instances dirigeantes de l'opérateur régional et par son intéressement financier aux résultats de l'exploitation.

Bien que l'exploitation opérationnelle des services relèverait toujours de l'opérateur maritime afin de disposer de son expertise, la Collectivité de Corse restera actrice du projet et disposera d'un haut niveau de maîtrise du schéma de desserte. La Collectivité de Corse entend continuer d'exercer la plénitude de ses missions d'autorité déléguée, partie au contrat de concession qui sera conclu avec la SEMOP.

Ses prérogatives de puissance publique continueront de s'appliquer dans ses relations contractuelles avec la SEMOP, indépendamment de sa qualité d'actionnaire majoritaire.

La Collectivité de Corse versera au concessionnaire (SEMOP) une compensation financière en contrepartie d'obligations de service public qui s'imposeront à lui. Ces

compensations financières seront indépendantes du risque d'exploitation qui sera porté par la SEMOP, laquelle devra chercher à atteindre la meilleure rentabilité des services dans le cadre des obligations qui lui seront imposées.

Si la Collectivité de Corse doit exercer un contrôle important sur les choix stratégiques de la SEMOP, elle souhaite encourager ses initiatives et celles de l'opérateur maritime, en instaurant un cadre contractuel à la fois souple et adaptable pour créer les conditions d'un partenariat efficace au service des usagers. Elle entend lui laisser une marge de manœuvre opérationnelle la plus large possible. Le contrôle de la Collectivité de Corse sur l'opérateur ne devra pas la conduire à se substituer à lui dans les choix opérationnels quotidiens d'exploitation et de gestion.

Le partenariat avec l'opérateur privé sera fondé sur la nécessaire conciliation entre le management d'entreprise¹² qui préside à la réussite économique du projet et la satisfaction de l'intérêt général et la préservation de la continuité territoriale, qui répondent à une préoccupation sociétale éminente.

C'est pourquoi, dans le schéma de desserte maritime qu'il vous est proposé de valider, la Collectivité de Corse détiendrait 50,10 % du capital social de la SEMOP et l'actionnaire privé 49,90 %.

Cette quote-part de détention du capital permet à la Collectivité de Corse d'être majoritaire au sein du conseil d'administration car, au sein d'une SEMOP, le nombre de sièges d'administrateur dont dispose chaque actionnaire (CdC / société dédiée) est fixé dans les statuts en proportion du capital détenu.

En détenant 50,10 % du capital social de la SEMOP, la Collectivité de Corse, à travers ses représentants au sein du conseil d'administration, sera en mesure d'influencer directement les décisions stratégiques qui seront prises par la SEMOP en tant que concessionnaire de service public.

Mais à l'inverse, cette « *courte majorité* » détenue par la Collectivité de Corse ne limite pas l'attractivité du dispositif pour les compagnies maritimes car :

- l'opérateur maritime privé, à travers ses représentants au sein du conseil d'administration, disposera d'une minorité de blocage sur certaines décisions, comme par exemple les décisions relatives à l'approbation et la modification du compte d'exploitation prévisionnel annexé au contrat de concession de service public, du plan d'affaires et du budget annuel de la SEMOP, dans une proportion inférieure à un pourcentage (%) à déterminer en cours de négociations.
- la société dédiée, et à travers elle la ou les compagnies maritimes qui en sont actionnaires à 100 %, continue d'exercer, en fait, la maîtrise opérationnelle de l'exploitation des services. L'opérateur continue d'exercer son activité de transport maritime sans être soumise, au quotidien, aux décisions politiques qui nuiraient à la viabilité économique du schéma.

XV. Une gouvernance équilibrée

Il est proposé que la SEMOP soit une société anonyme de type moniste, composée

¹² Prédominance des règles de droit privé pour la comptabilité, les personnels, la fiscalité.

d'un conseil d'administration et d'une direction générale.

Le conseil d'administration serait composé de 11 membres dont 6 pour la Collectivité de Corse et 5 pour l'actionnaire privé (société dédiée).

Le Président du conseil d'administration sera nécessairement un représentant de la Collectivité de Corse (conformément au III de l'article L. 1541-1 du CGCT).

La direction générale de la société sera assumée par une personne physique. Votre Assemblée proposera au conseil d'administration de la SEMOP un candidat aux fonctions de directeur général, au stade de l'attribution de la concession et de la création de la SEMOP (juillet 2020). Le Directeur général sera formellement désigné par le conseil d'administration. L'opérateur économique ne disposera pas de droit de minorité de blocage sur la désignation du Directeur général au sein du conseil d'administration.

Un projet de statuts de la SEMOP et de pacte d'actionnaires seront annexés au dossier de consultation des entreprises lors de la mise en concurrence. Une partie du contenu de ces deux actes sera ouvert à la négociation dans la mesure où la création d'une SEMOP s'accompagne d'une double mise en concurrence :

- la sélection d'un opérateur maritime apte à répondre à la demande des usagers concernant le transport de marchandises et de passagers **et**
- la sélection d'un actionnaire privé apte à prendre une participation au capital de la SEMOP et à consentir des éventuelles avances en compte-courant en cas de besoin.

Sera notamment incluse dans la mise en concurrence la répartition des décisions prises par le conseil d'administration (et non par le Directeur général) :

- entre les décisions qui seront prises à une majorité simple des membres du conseil d'administration, donc sans minorité de blocage de l'actionnaire privé
- et les décisions qui seront prises à une majorité des deux tiers (2/3) des membres du conseil d'administration, donc sur lesquelles l'actionnaire privé disposera d'une minorité de blocage.

Le mode de gouvernance et la composition des instances dirigeantes de la SEMOP sont conçus pour concilier les deux impératifs essentiels du schéma de desserte maritime pour les 7 années à venir : permettre à la Collectivité de Corse de maîtriser l'orientation stratégique de la desserte **et** bénéficier du savoir-faire du secteur privé en rendant le dispositif suffisamment attractif économiquement et en termes de gouvernance et de liberté opérationnelle.

XVI. Le sous-contrat principal qui sera conclu par la SEMOP avec son actionnaire privé

Si la SEMOP est concessionnaire du service public, elle confirmera une partie des services à un autre opérateur, en l'occurrence à la société dédiée qui aura été créée par la compagnie maritime (ou le groupement) sélectionnée à l'issue de la procédure de mise en concurrence, de façon à ne mobiliser que les moyens strictement

nécessaires à l'exécution du service public.

Ce sous-contrat prendra la forme d'un contrat de prestations de services consistant à mettre à la disposition de la SEMOP des espaces capacitaires de navires équipés et armés (avec les marins).

Compte-tenu de l'importance d'un tel contrat d'affrètement d'espaces, il est proposé d'inclure ce sous-contrat qui sera conclu par la SEMOP avec la société dédiée dans la mise en concurrence initiale. C'est pourquoi un projet de sous-contrat sera annexé au DCE et fera partie intégrante des négociations.

Pour les autres sous-contrats que la SEMOP sera susceptible de conclure avec d'autres opérateurs pour l'exécution des services de transport maritime, elle devra les mettre en concurrence. En effet, eu égard en particulier aux règles de gouvernance et de contrôle définies ci-avant et dans les statuts et le pacte d'actionnaires qui seront annexés au DCE, la SEMOP sera considérée comme un pouvoir adjudicateur au sens des dispositions de l'article L. 1211-1 du Code de la commande publique. Elle devra donc mettre en concurrence les autres sous-contrats.

XVII. Les critères d'analyse des offres

Comme indiqué supra, la création d'une SEMOP s'accompagne d'une double mise en concurrence :

- la sélection d'un opérateur maritime apte à répondre à la demande des usagers **et**
- la sélection d'un actionnaire privé apte à directement participer au fonctionnement de la SEMOP, à prendre une participation au capital et à consentir des éventuelles avances en compte-courant en cas de besoin.

XVII.1 Sélectionner un opérateur apte à répondre à la demande des usagers

S'agissant de la sélection d'un opérateur maritime apte à répondre à la demande des usagers, il est proposé de distinguer trois critères d'analyse des offres, reprenant en partie les critères mis en œuvre lors des procédures d'attribution des DSP précédentes :

- un critère financier, évalué sur la base du coût net global pour la Collectivité de Corse de l'opération sur la durée du contrat et sur la cohérence des comptes prévisionnels de la SEMOP
- un critère technique, évalué sur la base de la qualité technique des navires et sur la qualité et la continuité du service.
- Un critère de développement durable, évalué sur la base des actions proposées en matière environnementale, sociale et économique.

S'agissant des actions en matière environnementale, les offres de l'opérateur qui proposeront des mesures tendant à améliorer la qualité de l'air, de l'eau, et de la

biodiversité (détection et évitement des cétacés) seront valorisées.

S'agissant des actions en matière sociale, les offres des opérateurs qui proposeront des mesures en faveur de la formation des salariés (personnels navigants et sédentaires) et en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, dans le cadre de l'exécution de la concession, seront valorisées. La SEMOP devra satisfaire aux exigences sociales et faire respecter ces mêmes règles par ses sous-traitants, telles que garanties par le règlement cabotage de 1992 et par le Code du travail.

Le cadre européen (directive concession de service du 26 février 2014) et le droit interne français n'autorisent pas à aller plus loin dans l'insertion d'un critère social, qui doit nécessairement être en lien avec l'objet du contrat de concession.

Toutefois, il convient de rappeler que dans le cadre du règlement cabotage, lorsque les liaisons se font entre la partie continentale et une île, les questions relatives à l'équipage relèvent de la législation de l'Etat d'accueil, de sorte que dans le cadre de la mise en concurrence, la Collectivité devra se montrer vigilante sur le respect des conditions d'emploi et de travail des personnels et du lien qui en résulte avec les compensations sollicitées.

S'agissant des actions en matière économique, les offres des opérateurs qui proposeront des mesures contribuant au développement territorial et à la richesse produite sur le territoire (indicateur : nombre d'emplois directs générés) et qui permettront de promouvoir et mettre en œuvre des innovations technologiques, dans le cadre de l'exécution de la concession, seront valorisées.

XVII.2 Sélectionner un actionnaire apte à participer au fonctionnement de la SEMOP

Au-delà de l'exploitation même des services maritimes, la procédure de mise en concurrence préalable à la création de la SEMOP permettra de sélectionner un actionnaire privé, c'est à dire un partenaire de la Collectivité de Corse pour la gestion du service public.

A ce titre, les candidats seront jugés sur la qualité de la gouvernance et d'organisation de la SEMOP et le mécanisme de suivi et de pilotage du contrat de concession, ainsi que sur l'efficacité des propositions de modifications du contrat de concession pour garantir la continuité et la qualité du service public.

XVIII. Le coût prévisionnel global de l'opération

Le coût prévisionnel global de l'opération pour la Collectivité de Corse au moment de la constitution de la SEMOP serait décomposé comme suit :

- une prise de participation au capital de la SEMOP, évaluée à titre prévisionnel entre 1,5 et 2,5 millions d'euros
- une compensation financière pour sujétions de service public, évaluée à 570 millions d'euros sur les 7 ans du contrat (valeur euros constants 2019)

Le coût global définitif de l'opération pour la Collectivité de Corse pourra évoluer en fonction des variables suivantes :

- diminution ou augmentation du coût global pour la Collectivité de Corse en fonction des évolutions du coût des combustibles et des mécanismes de couverture qui seront mis en œuvre
- diminution du coût global pour la Collectivité de Corse lié aux ressources qu'elle retirera de son statut d'actionnaire de la SEMOP et d'autorité concédante (partage de bénéfice, dividendes, ...)
- augmentation éventuelle du coût que la Collectivité de Corse pourrait supporter en tant qu'actionnaire de la SEMOP, liée à des pertes d'exploitation.

Les données financières précises dépendront du résultat des négociations (mars / juin 2020).

PARTIE VI : Principales caractéristiques de la future concession de service public

I. Une seule concession de service public pour les 5 lignes

Compte-tenu du fait qu'une SEMOP n'a qu'un seul objet et unique exclusif, exécuter la concession de service public, elle devra exploiter les 5 lignes de transport maritime au départ ou à destination du port de Marseille, à savoir :

- Ajaccio
- Bastia
- Porto-Vecchio
- Propriano
- Ile Rousse.

La concession de service public ne sera pas "allotie" par lignes.

La SEMOP exploitera à titre exclusif les services de transport maritime à destination des 5 ports corses. Elle conclura un seul contrat de concession de service public avec la Collectivité de Corse et l'OTC pour les 5 lignes.

XIX. Les volumes de marchandises et le nombre de passagers à transporter

Les volumes de marchandises et le nombre de passagers à transporter dans le cadre de la future concession de service public correspondent aux résultats de l'analyse des capacités des compagnies maritimes en situation de libre concurrence par rapport à la demande des utilisateurs pour les 3 dernières années.

Il en résulte un besoin quantitatif de service public qui correspond au périmètre futur des services de desserte tels qu'ils devront être exécutés par la SEMOP.

Les données ci-dessous reproduites expriment des capacités entrée et sortie.

Fret (ml)	AJACCIO	BASTIA	PORTO-VECCHIO	PROPRIANO	ILE-ROUSSE
janvier	38 000	48 000	18 000	3 000	9 000
février	47 000	60 000	16 000	5 000	7 000

mars	53 000	75 000	21 000	6 000	8 000
avril	46 000	73 000	21 000	7 000	5 000
mai	63 000	73 000	26 000	7 000	2 000
juin	59 000	79 000	29 000	7 000	6 000
juillet	49 000	83 000	29 000	8 000	8 000
août	31 000	64 000	22 000	6 000	-
septembre	53 000	59 000	20 000	5 000	2 000
octobre	45 000	56 000	19 000	6 000	8 000
novembre	44 000	62 000	17 000	3 000	8 000
décembre	35 000	53 000	15 000	3 000	7 000
TOTAL	563 000	785 000	253 000	66 000	70 000
Capacité additionnelles		23 300			3 500

PAX	AJACCIO	BASTIA	PORTO-VECCHIO	PROPRIANO	ILE-ROUSSE
janvier	570	650	120	1 800	280
février	700	810	3 410	1 670	220
mars	790	1 010	4 340	2 400	250
avril	690	980	5 640	4 530	160
mai	940	980	10 280	6 430	60
juin	880	1 060	10 300	7 330	190
juillet	730	1 120	4 700	11 060	250
août	460	860	350	13 600	-
septembre	790	800	6 040	7 070	60
octobre	670	750	2 930	4 900	250
novembre	660	840	2 020	1 900	250
décembre	520	710	3 500	2 500	220
TOTAL	8 400	10 570	53 630	65 190	2 190

Le besoin de service public PAX comprend des passagers accompagnés ou non de leur véhicule de tourisme pour Porto-Vecchio et Propriano, ainsi que les convoyeurs des ensembles routiers (tous les ports).

XX. Les ports à desservir

XX.1 Port continental

Pour satisfaire aux exigences européennes, la Collectivité de Corse doit justifier le choix du port continental à partir duquel la Corse peut être desservie, au regard de la substituabilité des infrastructures portuaires pour les utilisateurs.

Les études ont démontré que le port de Marseille présente toutes les caractéristiques adaptées à la demande des utilisateurs en matière de marchandises.

Seul le port de Marseille situé à la fois au cœur de l'arc de la rive nord du bassin occidental de la méditerranée et au débouché du couloir rhodanien pour les

échanges avec le nord de l'Europe présente, grâce à ses imposantes capacités portuaires et de services logistiques (hinterland, multiples solutions d'entreposage, services de transport et de manutention, connexions autoroutières et ferroviaires, hub maritime ...), les meilleures caractéristiques et garanties d'un raccordement public optimisé de la Corse au continent européen¹³.

La simple comparaison des routes maritimes par rapport aux routes terrestres pour faire transiter le fret et les passagers du continent vers la Corse et inversement, il apparaît que le passage par le port de Marseille présente les avantages suivants :

- il est en lien direct avec la chaîne logistique amont située à l'ouest de l'étang de Berre. Les entreprises corses de transport et de logistique disposent de peu de capacités de stationnement et elles sont donc contraintes de détenir un nombre important de remorques en raison de l'immobilisation de matériel en conséquence de l'insularité
- il permet de respecter la politique de l'Union Européenne en termes de corridors routiers et d'autoroutes de la mer (débouché de la vallée du Rhône et axe majeur du réseau européen de transports)
- il permet de limiter les risques routiers, et notamment ceux liés aux transferts de matières dangereuses
- il limite les nuisances environnementales en milieu urbain ainsi que l'utilisation de carburants fossiles sur la portion terrestre et portuaire
- il sécurise, par sa taille et sa proximité avec Fos, l'approvisionnement en GNL et autres carburants alternatifs futurs
- il permet de ne pas saturer les infrastructures routières et autoroutières et d'optimiser l'utilisation et le remplissage des flottes de navires.

L'ensemble de ces bénéfices environnementaux, socio-économiques et financiers contribuent à l'efficacité de toute la chaîne logistique et de la desserte par Marseille.

Le port de Marseille constitue pour la Corse l'interface privilégiée avec le continent entre les ports de Gênes et de Barcelone.

A l'inverse, le port de Toulon est dans l'incapacité d'accueillir un volume de marchandises répondant à la demande des utilisateurs car le terminal de centre-ville est occupé à capacité par les trafics passagers (lignes régulières et croisiéristes) et il n'existe qu'un seul poste à quai pour le navire roulier à Brégaillon, qui était occupé trois fois par semaine par la compagnie turque UN-RORO avec priorité d'accostage et dont la proximité avec les installations pyrotechniques de la Base navale interdit le trafic passagers. Cette compagnie a d'ailleurs annoncé l'arrêt de la liaison et son report sur le port de Sète en raison de l'insuffisance des infrastructures disponibles (absence d'entrepôt frigorifiques et faiblesses des liaisons routières et ferroviaires).

Par ailleurs, le choix du port de Marseille comme port continental de départ résulte de l'exigence de continuité territoriale entre la Corse et le continent. Le principe de

¹³ Le trafic fret entre le port de Bastia et celui de Marseille s'établit fin 2017 à 1 030 000 tonnes, il a progressé de 12 % en 10 ans ce qui représente 100 000 tonnes de plus sur la période.

continuité territoriale, composante du principe de continuité du service public, conditionne l'utilisation de la dotation de continuité territoriale (DCT) qui ne peut être affectée qu'à des liaisons entre ports français.

En conséquence, il vous est proposé de définir le port de Marseille comme port continental de départ pour la desserte des 5 ports corses.

XX.2 Ports insulaires

Concernant le transport de marchandises, les études ont confirmé que les cinq ports corses doivent être desservis par la future SEMOP dans le cadre d'une concession de service public en raison d'une carence de l'initiative privée.

Concernant le transport de passagers, les ports de Propriano et de Porto-Vecchio doivent être desservis dans le cadre de la concession de service public.

En effet, on constate qu'aucune compagnie en situation de libre concurrence (hors DSP) ne dessert actuellement Propriano et que l'offre capacitaire sur Porto-Vecchio s'est fortement réduite en 2018, ce qui justifie l'intervention de la Collectivité de Corse pour pallier à cette carence.

XXI. Les horaires et les fréquences

Il ressort des résultats des études et des consultations publiques que la problématique des horaires et des fréquences est structurante pour le transport de marchandises mais qu'elle est plus neutre pour les passagers. Cependant, dans la mesure où les navires qui exploitent des lignes Corse / Continent sont des navires mixtes, les contraintes et exigences horaires propres au transport de marchandises se répercutent sur le transport de passagers.

Il apparait de manière très claire que :

- la durée de navigation doit être rythmée de façon à garantir l'horaire sans devoir pousser les moteurs et la consommation
- les acteurs de la chaîne logistique et les transporteurs routiers souhaitent maintenir les contraintes horaires concernant la desserte des ports corses, éventuellement en prévoyant une heure maximale d'arrivée des navires à 06h00 le matin, tenant compte de la nécessité de livrer les magasins ou chantiers avant leur ouverture
- la contrainte logistique, le respect de la chaîne du froid pour les denrées alimentaires exigent que les marchandises arrivent aux points de livraison avant 09h, heure d'ouverture des grandes et moyennes surfaces. Elle constitue donc la première catégorie d'usagers professionnels utilisant la desserte maritime Corse / continent
- dans la mesure où il existe peu d'entrepôts de stockage en Corse, notamment pour le frais, les marchandises transitent entre le continent et la Corse en flux tendus, sans perspective concrète de flexibilité qui ne correspond pas, en tout état de cause, aux besoins des commerçants et opérateurs économiques locaux tels qu'ils ont été exprimés en réponse à la consultation publique.

En outre, il apparaît nécessaire de devoir autoriser le délégataire à proposer des capacités additionnelles à destination et en provenance des ports de Bastia et d'Île-Rousse afin de prendre en compte les pics de trafic, dont les effets ne sont pas pris en compte par l'analyse capacitaire reposant sur des données mensuelles.

En conséquence, il est préconisé d'établir la grille horaire et de fréquences suivante :

PORT	FRÉQUENCE	HORAIRES
AJACCIO	7j/7	Départ entre 18h00 et 20h30 Arrivée entre 06h00 et 08h00 Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire
BASTIA	7j/7 + capacités additionnelles	
PORTO VECCHIO	3j/7	
PROPRIANO	3j/7	
ILE ROUSSE	3j/7 + capacités additionnelles	

XXII. Les tarifs

Le tarif du transport de marchandises et de passagers ne semble pas devoir être modifié par rapport aux DSP actuellement en cours d'exécution. Ces dernières ont déjà pris en compte l'évolution des conditions économiques du transport et la nécessité de se rapprocher du tarif de l'équivalent routier afin de limiter le préjudice de l'insularité.

Le tarif du mètre linéaire de fret, roulant ou conventionnel, est passé de 40 € à 35 €.

- s'agissant du tarif fret, le calcul par le biais d'un équivalent routier a justifié la baisse du tarif maritime de 40 € à 35 €
- s'agissant du tarif « pax » résident, la grille tarifaire a évolué à la baisse de l'ordre de 25 % sur deux postes : le tarif pour le passage et le tarif pour le VL. Le tarif lié à l'installation reste également inchangé.

Grille tarifaire relative au transport de marchandises

Pour un trajet	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 €
Voiture dite de commerce	
Inférieur à 4 m	146 €
Entre 4 et 4,5 m	160 €
Supérieure à 4,5 m	175 €

Grille tarifaire relative au transport de passagers

		Tarifs résidents corses € HT (maxima)
Aller simple par personne (ou unité)		
Passage	Adulte	26 €
	Enfant	14 €
Installation	Cabine hublot	49 €
	Cabine intérieure	45 €
	Fauteuil	7 €
Véhicule	Inférieur ou égal à 4,5 m	33 €
	Entre 4,5 m et 5 m	37 €
	Supérieur à 5 m	41 €

XXIII. La durée de la concession de service public

Depuis près de 30 ans, la Collectivité de Corse a conclu des conventions de délégation de service public sur la liaison entre le port de Marseille et les ports de Corse et mis parallèlement en place un système unilatéral d'obligations de service public.

Par un jugement du 7 avril 2015, le Tribunal administratif de Bastia a résilié les conventions d'exploitation des services de transport maritime Corse/continent qui avaient été conclues le 24 septembre 2013 avec le Groupement conjoint composé de la SNCM et de la CMN et qui devaient expirer le 31 décembre 2023, avec effet au 30 septembre 2016.

Depuis cette annulation contentieuse, trois catégories de DSP de « courte durée » (entre 15 et 12 mois) se sont succédées :

- **les DSP transitoires, du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017** :
 - par une délibération n° 16/110 AC du 27 mai 2016, votre Assemblée a voté le principe du recours à une délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime entre la Corse et le continent, pour une durée d'un an, du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017
 - par une délibération n° 16/207 AC du 30 septembre 2016, l'Assemblée de Corse a décidé d'attribuer les conventions de délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime au groupement composé des sociétés MCM et de la Compagnie Méridionale de Navigation (CMN ou la Méridionale)
- **les DSP de raccordement, du 1^{er} octobre 2017 au 30 septembre 2019** :
 - afin de tenir compte de l'échéance des conventions transitoires au 30 septembre 2017 et afin de poursuivre les études relatives à la

réorganisation du schéma de desserte maritime autour de la création de compagnies régionales, votre Assemblée a voté par délibération n° 17/007 AC du 26 janvier 2017 le principe du recours à de nouvelles CDSP pour une durée de 20 mois. Il s'agissait de garantir la continuité du service public et permettre la finalisation de la réflexion sur le mode de gestion et de gouvernance pérennes à mettre en place pour les années futures

- une fois la négociation avec les candidats achevée, par délibération n° 17/234 AC du 28 juillet 2017, vous avez décidé d'attribuer au groupement composé des sociétés Corsica Linea et La Méridionale les cinq conventions de délégation de service public pour la desserte maritime de la Corse depuis le port de Marseille, pour une période initiale du 1^{er} octobre 2017 au 31 mai 2019 mais comportant une faculté de prolongation de 4 mois. Cette faculté de prolongation a été mise en œuvre, de sorte que ces conventions de raccordement sont arrivées à expiration le 30 septembre 2019.

- **les DSP de « 15 mois », du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020 :**

- afin de finaliser les études nécessaires à la réorganisation du schéma de desserte maritime autour de la création de compagnies régionales, votre Assemblée a voté par délibération n° 18/267 AC du 27 juillet 2018 le principe du recours à de nouvelles CDSP pour une durée de 15 mois.
- une fois la négociation avec les candidats achevée, par délibération n° 19/179 AC du 26 juin 2019, vous avez décidé d'attribuer à la société Corsica Linea trois des cinq conventions de délégation de service public pour la desserte des ports de Bastia, Ajaccio et Ile-Rousse, pour une période de 15 mois, du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020.
- les lots relatifs aux liaisons Porto-Vecchio / Marseille et Propriano / Marseille ayant été déclarés infructueux, une nouvelle procédure d'attribution a été relancée, pour une entrée en vigueur prévisionnelle de ces deux derniers contrats au 1^{er} février 2020.

Le tableau suivant résume les conventions conclues ces 5 dernières années par la Collectivité de Corse relatives à l'exploitation des services de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le continent, précisant leur durée.

Délibération décidant du recours aux DSP	Délibération n° décidant de l'attribution des DSP	Entrée en vigueur et échéances des conventions	Durée contractuelle des conventions	Durée effective des conventions	Parties à la convention	Montant annuel (M€) de compensation
n° 16/110 AC du 27 mai 2016 (DSP transitoire)	n° 16/207 AC du 30 septembre 2016	01/10/2016 - 30/09/2017	12 mois		CTC / CL-CMN	78 M€

n° 17/007 AC du 26 janvier 2017 (DSP raccordement)	n° 16/207 AC du 30 septembre 2016	01/10/2017 - 30/09/2019	20 mois avec faculté de prolonger de 4 mois	24 mois	CTC / CL- CMN	81,7 M€ (hausse carburant)
n° 18/267 AC du 27 juillet 2018 (DSP de 15 mois)	AJA/BIA/IRS n° 19/179 AC du 27 juin 2019	01/10/2019 - 31/12/2020	15 mois		CDC / CL	78 M€
	PVO/PRO procédure d'attribution en cours	01/02/2020 - 31/12/2020	11 mois		procédure d'attribution en cours	procédure d'attribution en cours

CL : CORSICA linéa

CMN : Compagnie Méridionale de Navigation

Votre Assemblée constatera que la desserte maritime de la Corse est émaillée d'une succession de DSP de courte durée, qui nuisent à la stabilité du système et à son fragile équilibre économique.

C'est la raison pour laquelle il apparaît aujourd'hui nécessaire de stabiliser le schéma en le fondant sur une durée de contrat plus longue.

A l'inverse, le droit européen¹⁴ ne permet pas d'envisager une concession de service public d'une durée trop longue, au risque d'entraîner une distorsion de concurrence.

Afin de limiter autant que possible la distorsion de concurrence que constitue une concession de service public (à caractère exclusif par nature), il convient d'en limiter la durée.

Ici, dans la mesure où une SEMOP est constituée pour une durée limitée, à titre exclusif en vue de la conclusion et de l'exécution d'un contrat de concession, la durée de la SEMOP coïncidera avec celle du contrat de concession qu'elle sera chargée d'exécuter.

Il est proposé que la durée du contrat de concession confié à la SEMOP soit de 7 ans. La SEMOP serait donc constituée pour une durée équivalente.

Cette durée de 7 ans a été définie au regard des données d'exploitation des services et compte tenu de la durée prévisible d'amortissement des investissements nécessaires à l'exécution du contrat (navires nécessaires à l'exploitation des services), avec un retour sur les capitaux investis ou mobilisés.

La durée prévue pour la future concession de service public est donc de 7 ans.

XXIV. Les missions du concessionnaire

¹⁴ A travers le régime des aides d'État, du règlement cabotage du 7 décembre 1992 et de la directive UE concessions du 26 février 2014.

La SEMOP concessionnaire sera tenue d'assurer les missions suivantes :

- exploiter et garantir l'exécution des services de transport maritime au regard des capacités et fréquences visées au contrat de concession et à ses annexes
- appliquer les tarifs prévus dans la concession, dont les tarifs réduits aux usagers répondant à toutes les conditions permettant d'en bénéficier
- mettre en œuvre des dispositions pour assurer au mieux la continuité du service public, et accueillir et informer les clients en cas de perturbations des services
- réaliser les études prospectives nécessaires à la mise en œuvre des services de transport maritime objet de la présente concession, et notamment celles relatives aux modifications du périmètre et de la consistance des services, à l'adaptation et à l'optimisation de l'outil naval aux contraintes de la desserte maritime ou encore, aux évolutions tarifaires
- réaliser les études de reporting et d'analyse du marché du transport maritime, et de son évolution, incluant les phases amont et aval de la logistique, l'organisation des infrastructures portuaires, les relations entre les acteurs de la desserte
- garantir la transparence technique et financière de l'exécution de la concession, y compris celle liée à l'actionnaire privé de la SEMOP et permettre à l'OTC un accès permanent aux données d'exploitation techniques et financières.

Ces missions devront s'effectuer dans le cadre d'obligations de service public ayant pour objet de fournir des services de transport de marchandises et de passagers suffisants en termes :

- de continuité
- de régularité
- de fréquence
- de qualité
- de prix
- de capacité

Ces sujétions de service public qui seront imposées à la SEMOP sont destinées à atténuer les contraintes liées à l'insularité et faciliter ainsi le développement économique de l'île, l'aménagement équilibré du territoire insulaire et le développement des échanges économiques et sociaux entre l'île et la France continentale.

Concernant le transport de marchandises et pour chaque traversée, le délégataire ne devra pas laisser, sauf situation exceptionnelle, de remorques à quai, afin de s'assurer qu'il est satisfait à la demande des usagers professionnels et pour garantir la continuité territoriale.

XXV. La rémunération du concessionnaire

La rémunération du concessionnaire sera constituée :

- des recettes perçues auprès des usagers du service public
- de la compensation financière prévisionnelle prévue dans le compte d'exploitation prévisionnel annexé à la concession de service public et versée par l'Office des Transports de la Corse.

Les recettes perçues auprès des usagers du service public dans le cadre de l'exécution du service incluent les recettes de transports de marchandises, de transport des passagers résidents et les recettes annexes (restauration, etc.). La SEMOP bénéficiera d'un niveau garanti de recettes versées par l'opérateur maritime.

La contribution financière forfaitaire définie dans le compte d'exploitation prévisionnel est calculée sur la base de paramètres préalablement établis de façon objective et transparente. Son montant ne pourra dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public imposées par la convention.

Les conditions de son versement, de son actualisation et de sa révision seront strictement encadrées dans les clauses contractuelles.

Toute surcompensation des obligations de service public devra être reversée à l'Office des Transports de Corse. Le contrat intègre un mécanisme d'évaluation et de contrôle de la surcompensation.

En tout état de cause, le délégataire devra prendre en charge et assumer le risque d'exploitation.

Afin de limiter le risque de volatilité des coûts de combustible il est exigé des opérateurs maritimes de mettre en place un mécanisme de couverture des coûts des combustibles. Les variations du coût de combustible ne seront donc plus répercutées sur les usagers.

XXVI. Contrôle du délégataire par l'Office des Transports de la Corse

Compte tenu des missions qui lui seront confiées, l'Office des Transports de Corse exercera un contrôle régulier de l'exécution du contrat par le délégataire. Ce dernier s'y soumettra en transmettant les informations nécessaires sur l'exécution des prestations qui lui sont confiées, avec un système de pénalités associé en cas de carence.

Par ailleurs, l'autorité délégante pourra accéder à tout site lié à la convention afin d'y effectuer les contrôles permettant de s'assurer de sa bonne exécution.

PARTIE VII : Calendrier

A titre indicatif, le Conseil Exécutif propose le calendrier suivant :

- réunions d'information facultatives des candidats : vendredi 13 décembre 2019 et lundi 13 janvier 2020
- date limite de réception des candidatures et des offres : 14 février 2020
- 1^{er} tour de négociations : mars 2020
- 2^{ème} tour de négociations : début avril 2020
- remise des offres finales : fin avril 2020
- délibération de l'Assemblée de Corse autorisant le Président du Conseil Exécutif de Corse à signer le contrat de concession : juillet 2020
- notification à la Commission européenne : juillet 2020
- mise en place de la SEMOP : septembre-décembre 2020
- début d'exécution du contrat de concession : 1^{er} janvier 2021.

Je vous propose d'en délibérer.

Annexes : rapport de besoin de service public, projet de contrat de concession de service public, cadre de compte d'exploitation prévisionnel et document de préfiguration de la SEMOP

**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 CONTINENT**

**SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE
À OPÉRATION UNIQUE**

DOCUMENT DE PRÉFIGURATION

SOMMAIRE

PREAMBULE.....	2
1. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE LA SEMOP	4
1.1. Forme sociale	5
1.2. Objet social	5
1.3. Durée de la société	5
1.4. Actionnariat	5
1.5. Capital social	6
1.6. Gouvernance	6
1.6.1. Conseil d'administration.....	6
1.6.2. Présidence.....	6
1.6.3. Direction générale	7
1.6.4. Contrôle de la SEMOP par la Collectivité de Corse.....	7
1.7. Règles de dévolution des actifs et du passif lors de la dissolution de la société	7
1.8. Régime des contrats passés par la SEMOP.....	8
2. COUT PREVISIONNEL GLOBAL DE L'OPERATION ET SA DECOMPOSITION.....	9
ANNEXES	9

Préambule

Conformément à l'article L. 4424-18 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), la Collectivité de Corse (ci-après, la CdC) est compétente pour définir "*les modalités d'organisation des transports maritimes et aériens entre l'île et toute destination de la France continentale, en particulier en matière de desserte et de tarifs*". Ces modalités d'organisation du transport maritime sont définies "*sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité*".

Afin d'assurer la mise en œuvre du principe de continuité territoriale, la Collectivité de Corse peut décider de soumettre l'exploitation des services de desserte maritime à certaines obligations de service public (OSP) en cas de carence de l'initiative privée. Ces obligations prennent la forme soit d'un régime unilatéral d'OSP institué par délibération de l'Assemblée de Corse, soit d'une ou de plusieurs conventions de délégation de service public selon les lignes considérées, soit d'un cumul entre ces deux dispositifs.

La mise en œuvre du principe de continuité territoriale est assurée par un établissement public, l'Office des Transports de la Corse (ci-après, OTC).

C'est dans ce contexte que l'Assemblée de Corse a adopté un dispositif unilatéral d'obligations de service public (OSP) issu de la délibération n° 18/266 AC du 27 juillet 2018, modifié par la délibération n° 19/128 AC du 25 avril 2019 afin de prendre en compte l'évolution du besoin de service public. Ce régime unilatéral d'OSP est entré en vigueur le 01^{er} octobre 2019 pour une durée de 10 ans, soit jusqu'au 30 septembre 2029.

En parallèle, des conventions de délégation de service public (DSP) sur les liaisons entre le port de Marseille et les ports de Bastia, Ajaccio et Ile-Rousse ont été conclues pour une durée de 15 mois, pour la période du 1^{er} septembre 2019 au 31 décembre 2020. Les lots relatifs aux liaisons Porto-Vecchio / Marseille et Propriano / Marseille ayant été déclarés infructueux, une nouvelle procédure d'attribution a été relancée, pour une entrée en vigueur de ces deux DSP au 1^{er} février 2020.

Au 1^{er} janvier 2021, les autorités corses souhaitent mettre en œuvre de nouvelles modalités d'organisation de la desserte maritime Corse / continent.

Dans le respect du droit de l'Union européenne (régimes des aides d'État et de passation des concessions de services), l'objectif consiste à mettre en place un nouveau modèle de gestion dans lequel la Collectivité de Corse maîtrise mieux la desserte maritime tout en laissant au secteur privé l'exploitation opérationnelle du transport à une structure privée.

La première étape de ce processus a été initiée par la délibération n° 16/183 AC de l'Assemblée de Corse du 06 septembre 2016, qui a donné mandat au Président du Conseil Exécutif de Corse afin de mener les études préalables à la mise en place de sociétés à participation publique, en vue de l'investissement en matière d'outil naval et d'exploitation des lignes de continuité territoriale.

Aujourd'hui, le processus de réflexion et d'étude de la faisabilité d'un schéma de desserte maritime axé autour de la création d'une compagnie régionale corse est achevé.

Cette reprise en main de la desserte maritime corse s'articule autour d'une compagnie régionale prenant la forme d'une société d'économie mixte à opération unique (ci-après, SEMOP), nouvelle forme de société à capital public / privé issue de la loi n° 2014-744 du 1^{er} août 2014.

Dans ce schéma SEMOP, la sélection du ou des actionnaires opérateurs économiques et l'attribution du contrat à la société d'économie mixte à opération unique mise en place, sont effectuées par un unique appel public à la concurrence respectant les procédures applicables aux contrats de concession, selon la nature du contrat destiné à être conclue.

Ce mode de gestion apparaît comme particulièrement adapté aux objectifs poursuivis par la Collectivité de Corse et à sa volonté d'instaurer un schéma de desserte davantage intégré car il permet l'instauration d'une relation équilibrée entre la Collectivité et le ou les opérateurs actionnaires qui seront ses coactionnaires.

La Collectivité de Corse est actionnaire et dispose d'un fort pouvoir de contrôle sur son coactionnaire, opérateur privé. Autrement dit, la création d'une SEMOP permet aux personnes publiques de garder un pouvoir de décision fort dans le cadre de la gestion d'un service public, tout en mettant en concurrence des opérateurs privés afin de choisir celui ou ceux, d'entre eux, qui deviendra son partenaire dans l'opération.

Dans un tel mode de gestion, chacun joue son rôle : la Collectivité de Corse gère la gouvernance de la société tandis que l'opérateur privé apporte son expertise et sa capacité d'innovation. Le partenariat entre la Collectivité et l'opérateur économique se forge à l'aune d'une communauté d'intérêts et d'apport de compétences complémentaires.

L'opérateur ou groupement d'opérateurs sélectionnés dans le cadre de la mise en concurrence pour l'attribution de la concession ne deviendra pas directement actionnaire de la SEMOP. Que le soumissionnaire déclaré attributaire à l'issue de la procédure de publicité et de mise en concurrence soit un candidat individuel ou un groupement d'opérateurs économiques, il devra obligatoirement constituer une société *ad hoc* destinée à devenir actionnaire à hauteur de 49, 90 % de la future SEMOP et dont l'objet sera exclusivement dédié à cette prise de participation au sein du capital de la SEMOP.

En tant que délégataire, la SEMOP assumera la responsabilité du bon fonctionnement du service et recevra sa rémunération conformément aux stipulations du contrat de concession de service public et à la troisième partie du Code de la Commande Publique relative aux contrats de concession.

Le présent document constitue le document de préfiguration de la SEMOP, établi conformément à l'article L. 1541-2 du code général des collectivités territoriales aux termes duquel :

« III. - En complément des informations obligatoires selon la nature du contrat destiné à être conclu, l'avis d'appel public à la concurrence comporte un document de préfiguration, précisant la volonté de la collectivité territoriale ou du groupement de collectivités territoriales de confier l'opération projetée à une société d'économie mixte à opération unique à constituer avec le candidat sélectionné.

Ce document de préfiguration de la société d'économie mixte à opération unique comporte notamment :

1° Les principales caractéristiques de la société d'économie mixte à opération unique : la part de capital que la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales souhaite détenir ; les règles de gouvernance et les modalités de contrôle dont la collectivité ou le groupement de collectivités souhaite disposer sur l'activité de la société définie, le cas échéant, dans un pacte d'actionnaires ; les règles de dévolution des actifs et passifs de la société lors de sa dissolution ;

2° Le coût prévisionnel global de l'opération pour la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales et sa décomposition ».

1. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE LA SEMOP

Si la SEMOP revêt la forme d'une société anonyme régie par le Code de commerce, le Code général des collectivités territoriales (ci-après, CGCT) prévoit certaines spécificités s'agissant du fonctionnement d'une SEMOP :

- la SEMOP suppose la présence de deux actionnaires minimum dont au moins une collectivité territoriale et un opérateur économique
- la part de capital de la SEMOP détenue par la personne publique est au moins de 34 % et au plus de 85 %
- la personne publique dispose d'au moins 34 % des voix dans les organes délibérants
- la gouvernance garantit la présence de la personne publique puisque la présidence du conseil d'administration est assurée de droit par un représentant de l'actionnaire public
- l'objet de la SEMOP est unique et non modifiable sur toute la durée du contrat

- la durée de la SEMOP est limitée à la durée du contrat et elle est dissoute de plein droit au terme de ce contrat
- aucune prise de participation dans des sociétés commerciales n'est permise.

1.1. Forme sociale

La SEMOP à constituer revêtira la forme d'une société anonyme régie par :

- les dispositions des articles L. 1541-1 à L. 1541-3 du CGCT
- le titre II du livre V du CGCT
- le livre II du Code de commerce.

L'opérateur ou groupement d'opérateurs économiques sélectionné pour être l'actionnaire privé de la SEMOP sera chargé de toutes les diligences visant à créer et immatriculer l'entreprise au R.C.S. auprès du greffe du Tribunal de Commerce compétent, dans les conditions fixées à l'article R. 123-5 du Code de Commerce.

1.2. Objet social

La SEMOP aura pour objet unique et exclusif la conclusion et l'exécution du contrat de 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 continent qui sera conclu avec la Collectivité de Corse.

Cet objet unique ne pourra pas être modifié pendant toute la durée du contrat de concession de service public.

1.3. Durée de la société

La durée de la SEMOP correspondra à la durée du contrat de concession de service public dont elle se verra confier l'exécution. Le contrat de concession de service public qui sera conclu entre la Collectivité de Corse et la SEMOP spécialement créée à cet effet sera d'une durée de 7 (sept) ans à compter du 1^{er} janvier 2021.

La SEMOP sera dissoute de plein droit au terme du contrat de concession de service public.

La durée de la SEMOP ne pourra être prorogée, sauf en cas de prolongation de la durée du contrat de concession de service public et seulement pour une durée égale à celui-ci.

1.4. Actionnariat

Une SEMOP est constituée *a minima* de deux actionnaires, dont une collectivité territoriale et un opérateur économique.

Dans le cas présent :

- l'actionnaire public sera la Collectivité de Corse, elle détiendra 50,10% du capital

- l'actionnaire opérateur économique sera une société dédiée créée par l'attributaire. Il détiendra 49,90 % du capital de la SEMOP.

Que l'attributaire soit un candidat individuel ou un groupement d'opérateurs économiques, il devra constituer une société *ad hoc* destinée à devenir actionnaire à hauteur de 49,90 % de la future SEMOP et dont l'objet sera exclusivement dédié à cette prise de participation au sein du capital de la SEMOP.

La création de cette société *ad hoc* est destinée à éviter la multiplicité des intervenants, à faciliter les échanges entre la SEMOP et ses deux actionnaires et à mieux garantir la continuité du service.

1.5. Capital social

Le montant du capital social de la SEMOP n'est pas arrêté à ce jour. Il devra être suffisant pour couvrir le fonds de roulement nécessaire au démarrage de l'exploitation des services de transport maritime.

Le montant du capital social sera arrêté au terme de la procédure de consultation conformément au plan de financement de l'opérateur économique retenu.

La Collectivité de Corse détiendra 50,10 % du capital social de la SEMOP.

L'actionnaire privé détiendra 49,90 % du capital social de la SEMOP.

1.6. Gouvernance

La SEMOP sera gouvernée par un conseil d'administration et une direction générale.

1.6.1. Conseil d'administration

Le conseil d'administration sera composé de 11 administrateurs.

L'attribution des sièges d'administrateur dont disposera chaque actionnaire sera fixé dans les statuts, en proportion du capital détenu.

Le nombre de sièges d'administrateurs dont disposera chaque actionnaire est défini comme suit :

- la Collectivité de Corse : 6 administrateurs
- actionnaire opérateur économique : 5 administrateurs.

Il n'est pas prévu qu'un tiers investisseur intervienne dans l'opération.

1.6.2. Présidence

Le président du conseil d'administration sera un représentant de la Collectivité de Corse.

1.6.3. Direction générale

La direction générale de la société sera assumée par une personne physique nommée par le conseil d'administration et portant le titre de directeur général.

L'Assemblée de Corse, sur rapport du Président du Conseil exécutif, propose au conseil d'administration de la SEMOP un candidat aux fonctions de directeur général. L'opérateur économique ne disposera pas de droit de minorité de blocage sur la désignation du Directeur général.

1.6.4. Contrôle de la SEMOP par la Collectivité de Corse

Les modalités de contrôle de la Collectivité de Corse sur l'activité et le fonctionnement institutionnel de la SEMOP seront définies dans le cadre des statuts et d'un pacte d'actionnaires, qui permettront de fixer les prérogatives entre les partenaires pour la prise de décision sur les aspects les plus stratégiques du pilotage de la SEMOP.

Les statuts et le pacte d'actionnaires de la SEMOP pourront prévoir le cas échéant l'existence d'une minorité de blocage au sein du conseil d'administration au bénéfice de l'opérateur économique privé sur une partie des décisions relevant de la compétence du conseil d'administration (voir projet de statuts et de pacte d'actionnaires).

Les modalités de contrôle dont la Collectivité de Corse dispose sur l'exercice par la SEMOP de ses missions et obligations contractuelles seront définies dans le cadre du contrat de concession de service public.

A cet égard, la Collectivité de Corse disposera notamment d'un pouvoir de sanction, de modification du contrat de concession de service public et de résiliation, tant pour faute que pour motif d'intérêt général.

La SEMOP en sa qualité de concessionnaire, fera l'objet d'un contrôle conformément aux dispositions des articles L. 3131-5 et R. 3131-2 et suivants du Code de la commande publique. Elle sera tenue de produire annuellement un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du contrat de concession de service public et une analyse de la qualité des services. Ce rapport permettra en outre d'apprécier les conditions d'exécution du service public.

1.7. Règles de dévolution des actifs et du passif lors de la dissolution de la société

Le contrat de concession de service public dont sera titulaire la SEMOP sera échue le 31 décembre 2027 (date prévisionnelle) et la SEMOP sera dissoute de plein droit à cette même date. Cependant, au-delà de cette date, la personnalité morale de la SEMOP pourra survivre pour les seuls besoins de sa liquidation et ce, jusqu'à la clôture de cette liquidation, sans pouvoir exercer une activité ni souscrire de nouveaux engagements.

Les règles de dévolution des actifs et passif lors de la dissolution de la SEMOP seront définies dans les statuts.

Le partage du boni ou du mali de liquidation sera effectué entre les actionnaires en proportion de leur participation au capital social.

Il sera tenu compte de la qualification des biens concernés dans le cadre de la concession de service public (biens de retour, biens de reprise ou biens propres) :

- les moyens nautiques (outil naval) mis à disposition de la SEMOP ne seront pas considérés comme des biens de retour
- les biens meubles ou immeubles nécessaires au fonctionnement du service public seront des « *biens de retour* » et reviendront gratuitement à la Collectivité de Corse
- les biens, meubles ou immeubles simplement utiles et qui ne sont pas nécessaires au fonctionnement du service public seront des « *biens de reprise* » pouvant faire l'objet d'un rachat par la Collectivité de Corse
- les biens non transférés à la Collectivité de Corse en vertu des stipulations du contrat de concession de service public seront répartis conformément aux dispositions du Code de commerce.

Le règlement du passif s'effectuera selon les règles du droit commun des sociétés anonymes, en application des dispositions du Code de commerce. Le liquidateur sera habilité à payer les créanciers et à répartir le solde disponible.

1.8. Régime des contrats passés par la SEMOP

Eu égard en particulier aux règles de gouvernance et de contrôle définies ci-avant et dans les statuts et le pacte d'actionnaires, la SEMOP sera considérée comme répondant à la définition d'un pouvoir adjudicateur au sens des dispositions de l'article L. 1211-1 du Code de la commande publique.

Dans le cadre de la présente procédure, les contrats conclus par la SEMOP, le cas échéant avec son actionnaire opérateur économique pour l'exécution du contrat de concession de service public, seront dispensés de nouvelle procédure de publicité et de mise en concurrence dès lors que ledit actionnaire opérateur économique aura d'ores-et-déjà été sélectionné au terme de la procédure de publicité et de mise en concurrence.

De même, les contrats conclus par la SEMOP le cas échéant avec les opérateurs économiques sur les capacités desquels les actionnaires opérateurs économiques ont justifié s'appuyer, dans les conditions définies par l'avis de concession, pour l'exécution du contrat de concession de service public, seront dispensés au même titre de nouvelle procédure de publicité et de mise en concurrence.

Enfin, la Collectivité de Corse souhaite que l'intégralité des risques d'exploitation technique et commerciale portés par la SEMOP soit reportée en transparence dans ces sous-contrats afin que l'autorité déléguée dispose d'un niveau d'information suffisant sur ces risques.

En tout état de cause, l'actionnaire privé opérateur économique devra systématiquement inclure dans les sous-contrats des clauses garantissant la continuité du service public de transport maritime et des clauses d'irresponsabilité de la Collectivité de Corse.

2. COUT PREVISIONNEL GLOBAL DE L'OPERATION ET SA DECOMPOSITION

Le coût prévisionnel global de l'opération pour la Collectivité de Corse au moment de la constitution de la SEMOP est décomposé comme suit :

- une prise de participation au capital de la SEMOP, évaluée à titre prévisionnel entre 1,5 et 2,5 millions d'euros
- une compensation financière pour sujétions de service public, évaluée à 570 millions d'euros sur la durée du contrat (valeur euros constants 2019)

Le coût global définitif de l'opération pour la Collectivité de Corse pourra évoluer en fonction des variables suivantes :

- diminution ou augmentation du coût global pour la Collectivité de Corse en fonction des évolutions du coût des combustibles et des mécanismes de couverture qui seront mis en œuvre
- diminution du coût global pour la Collectivité de Corse lié aux ressources qu'elle retirera de son statut d'actionnaire de la SEMOP et d'autorité concédante (partage de bénéfice, dividendes, ...)
- augmentation éventuelle du coût que la Collectivité de Corse pourrait supporter en tant qu'actionnaire de la SEMOP, liée à des pertes d'exploitation
- diminution du coût global à l'issue du contrat résultant du retour éventuel de certains biens et, le cas échéant, d'une part du boni de liquidation.

ANNEXES

Néant

CONCESSION DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS AU TITRE DE LA CONTINUITE TERRITORIALE ENTRE LES PORTS DE CORSE ET LE CONTINENT

PROJET DE CONTRAT

A l'attention des candidats

Ce document est à compléter par le candidat dans le cadre de la remise de son offre. Il s'agit d'un « projet » susceptible de modifications en cours de procédure à l'initiative soit du candidat, soit de la Collectivité de Corse.

Légende :

 [à compléter]	Surlignage vert	à compléter par le Candidat
 [xxx]	Surlignage jaune	indications à destination du candidat, visant à préciser les attentes de la Collectivité de Corse
 [xxx]	Surlignage violet	sera complété par la Collectivité de Corse ultérieurement

ENTRE LES SOUSSIGNÉS

LA COLLECTIVITE DE CORSE, dont le siège est Hôtel de Région, 22 Cours Grandval à Ajaccio (20187), représentée par le Président du Conseil Exécutif de Corse, Monsieur Gilles SIMEONI, autorisé par délibération n° xx/xx AC de l'Assemblée de Corse en date du [à compléter].

*Ci-après désignée indifféremment
la « CdC » ou la « Collectivité de Corse » ou « l'Autorité concédante »,*

ET

L'OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE, domicilié 19 avenue Georges Pompidou, BP 501 à Ajaccio Cedex (20186), représenté par son Président, Madame Vanina BORROMEI

*Ci-après désigné
« l'OTC »*

d'une part,

ET

LA SOCIETE [xxxx]

*Ci-après désignée indifféremment
le « Concessionnaire »,
d'autre part*

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	6
TITRE I DÉFINITION ET INTERPRÉTATIONS	9
ARTICLE 1 DEFINITIONS	9
ARTICLE 2 INTERPRÉTATIONS	10
TITRE II NATURE, OBJET, PÉRIMÈTRE ET DURÉE DU CONTRAT	12
ARTICLE 3 NATURE DU CONTRAT	12
ARTICLE 4 OBJET DU CONTRAT	12
4.1 <i>Le transport de marchandises et de passagers entre les ports de Corse et le continent</i>	12
4.2 <i>La réalisation d'études relatives à l'évolution du service public (recherche & développement)</i>	12
ARTICLE 5 DOCUMENTS CONTRACTUELS	13
ARTICLE 6 IDENTIFICATION DES PARTIES	13
6.1 <i>L'Autorité concédante</i>	13
6.2 <i>Le Concessionnaire</i>	13
ARTICLE 7 EXECUTION DU SERVICE PAR LE CONCESSIONNAIRE	13
7.1 <i>Liberté du Concessionnaire dans l'exploitation du Service</i>	13
7.2 <i>Sous-contrats inclus dans la mise en concurrence initiale</i>	14
7.3 <i>Recours à un Prestataire</i>	15
7.4 <i>Cession du Contrat</i>	15
7.5 <i>Changement dans l'actionnariat du Concessionnaire</i>	16
7.6 <i>Actions détenues par la Collectivité de Corse</i>	16
7.7 <i>Société dédiée</i>	17
7.8 <i>Relations avec les autorités portuaires</i>	17
ARTICLE 8 OBLIGATION DE L'AUTORITE CONCEDANTE	17
ARTICLE 9 DUREE ET ENTREE EN VIGUEUR DU CONTRAT	17
TITRE III PERSONNELS	18
ARTICLE 10 REGLEMENTATION APPLICABLE	18
ARTICLE 11 DROIT SOCIAL	18
ARTICLE 12 RECOURS A UN PERSONNEL QUALIFIE	18
TITRE IV RESPONSABILITÉ - ASSURANCES	18
ARTICLE 13 RESPONSABILITES	18
13.1 <i>Principe</i>	18
13.2 <i>Limitation de responsabilité</i>	19
ARTICLE 14 ASSURANCES	19
ARTICLE 15 GARANTIES	20
15.1 <i>Garantie à première demande</i>	20
15.2 <i>Garantie maison mère de l'actionnaire privé du Concessionnaire</i>	21
15.3 <i>Pénalités pour absence de production et non reconstitution des garanties</i>	22
TITRE V MODALITÉS D'EXPLOITATION DU SERVICE	22
ARTICLE 16 OBLIGATION GENERALES DU CONCESSIONNAIRE	22
16.1 <i>Garantir la continuité du service public</i>	22
16.2 <i>Respecter les normes législatives et réglementaires</i>	22
ARTICLE 17 CONSISTANCE DE L'OFFRE	23
ARTICLE 18 DEFINITION DE L'OUTIL NAVAL	24
ARTICLE 19 GESTION DE L'OUTIL NAVAL	24

ARTICLE 20	SECURITE ET SURETE DES NAVIRES	24
ARTICLE 21	ACCESSIBILITE	25
ARTICLE 22	OPTIMISATION ENVIRONNEMENTALE	25
ARTICLE 23	PROTECTION DES CETACES	25
ARTICLE 24	CONTINUITÉ DU SERVICE.....	25
24.1	<i>Principe.....</i>	25
24.2	<i>Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Concessionnaire</i>	25
24.3	<i>Le service social et solidaire</i>	27
24.4	<i>Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur les services</i>	27
ARTICLE 25	INFORMATION DES USAGERS	27
25.1	<i>Principe.....</i>	27
25.2	<i>Mise à disposition d'une ligne téléphonique</i>	27
ARTICLE 26	POLITIQUE COMMERCIALE ET DE COMMUNICATION	28
ARTICLE 27	GRILLE TARIFAIRE	29
27.1	<i>Principes généraux</i>	29
27.2	<i>Les tarifs marchandises et voiture de commerce</i>	29
27.3	<i>Tarifs passagers.....</i>	30
27.4	<i>Tarifs passagers non résident.....</i>	31
ARTICLE 28	BASE DE DONNEES SUR LES HORAIRES ET CARACTERISTIQUES DU RESEAU REGIONAL	31
ARTICLE 29	CONCESSION DES RESULTATS ET DES LOGICIELS.....	32
29.1	<i>Principe.....</i>	32
29.2	<i>Droits de la CdC.....</i>	32
ARTICLE 30	PROTECTION DES DONNEES A CARACTERE PERSONNEL	32
30.1	<i>Objet.....</i>	32
30.2	<i>Durée</i>	33
30.3	<i>Nature et finalité du traitement.....</i>	33
30.4	<i>Obligations et droits.....</i>	34
30.4.1	<i>Droit d'information des personnes concernées</i>	35
30.4.2	<i>Exercice des droits des personnes.....</i>	35
30.4.3	<i>Notification des violations de données à caractère personnel</i>	35
30.4.4	<i>Aide du sous-traitant dans le cadre du respect par le responsable de traitement de ses obligations ...</i>	35
30.4.5	<i>Sort des données.....</i>	36
30.4.6	<i>Délégué à la protection des données</i>	36
30.4.7	<i>Registre des catégories d'activités de traitement</i>	36
30.4.8	<i>Documentation.....</i>	37
30.4.9	<i>Obligation du responsable de traitement vis-à-vis du sous-traitant</i>	37
TITRE VI	CONDITIONS FINANCIÈRES	37
ARTICLE 31	PRINCIPES GENERAUX	37
ARTICLE 32	COMPTES D'EXPLOITATION PREVISIONNELS	38
ARTICLE 33	RECETTES PERÇUES DIRECTEMENT PAR LE CONCESSIONNAIRE.....	38
33.1	<i>Principes</i>	38
33.2	<i>Mécanisme de reversement des recettes par le titulaire du sous-contrat principal de services</i>	39
ARTICLE 34	CHARGES D'EXPLOITATION.....	39
ARTICLE 35	COMPENSATION FINANCIERE VERSEE PAR L'OTC	39
35.1	<i>Calcul de la contribution.....</i>	39
35.2	<i>Réfaction pour traversées non réalisées</i>	41
35.3	<i>Contrôle de surcompensation.....</i>	41
35.4	<i>Modalités de facturation et de versement</i>	42
ARTICLE 36	COMPTE DE TIERS	43
ARTICLE 37	IMPOTS ET TAXES	43
ARTICLE 38	NON ASSUJETTISSEMENT A LA TVA	43
ARTICLE 39	MECANISME DE COUVERTURE DES COUTS DU COMBUSTIBLE	43
TITRE VII	MODIFICATION DE LA CONCESSION	44
ARTICLE 40	CLAUSE DE RENCONTRE	44

ARTICLE 41	CLAUDE DE RENDEZ-VOUS AU 30 JUIN 2024	44
ARTICLE 42	MODIFICATION A LA DEMANDE DU CONCESSIONNAIRE	44
ARTICLE 43	MODIFICATION A LA DEMANDE DE L'AUTORITE CONCEDANTE.....	45
TITRE VIII	TRANSPARENCE, SUIVI ET CONTROLE DE L'EXÉCUTION DU CONTRAT	46
ARTICLE 44	CONCERTATION ET COORDINATION ENTRE LES PARTIES	46
ARTICLE 45	INFORMATION DE L'OTC.....	46
45.1	<i>Objet</i>	46
45.2	<i>Contrôle des documents</i>	47
45.3	<i>Contrôle des données financières</i>	47
45.4	<i>Taxe transport</i>	48
ARTICLE 46	RAPPORT DU CONCESSIONNAIRE.....	48
ARTICLE 47	TABLEAUX DE BORD MENSUELS.....	50
ARTICLE 48	PUBLICATION DES DONNEES ESSENTIELLES.....	50
TITRE IX	SANCTIONS.....	50
ARTICLE 49	PENALITES.....	50
49.1	<i>Principes</i>	50
49.2	<i>Procédure</i>	51
49.3	<i>Pénalités imputables au titulaire d'un sous-contrat</i>	51
ARTICLE 50	MISE EN REGIE PROVISoire.....	51
TITRE X	FIN DU CONTRAT	52
ARTICLE 51	CAS DE FIN DU CONTRAT.....	52
51.1	<i>Expiration du terme du Contrat</i>	52
51.2	<i>Résiliation pour motif d'intérêt général ou en cas de force majeure</i>	52
51.3	<i>Résiliation pour faute du Concessionnaire</i>	53
ARTICLE 52	LIQUIDATION OU REDRESSEMENT JUDICIAIRE DU CONCESSIONNAIRE	53
TITRE XI	LITIGES	54
ARTICLE 53	REGLEMENT DES LITIGES.....	54
ARTICLE 54	COMPETENCES JURIDICTIONNELLES.....	54
LISTE DES ANNEXES	55	
ANNEXE 1 – ANNEXE TECHNIQUE DES SERVICES.....	55	
ANNEXE 2 – PROGRAMME DES SERVICES.....	55	
ANNEXE 3 – TABLEAU RECAPITULATIF DE L'OUTIL NAVAL.....	55	
ANNEXE 4 – RAPPORT DE SECURITE.....	55	
ANNEXE 5 – DESCRIPTION DES SERVICES A BORD	55	
ANNEXE 6 – PLAN D'INFORMATION DES USAGERS EN CAS DE PERTURBATIONS PREVISIBLES ET ACTIONS GARANTISSANT LE SERVICE SOCIAL ET SOLIDAIRE.....	55	
ANNEXE 7 – DESCRIPTION DU SYSTEME DE PROTECTION DES CETACES ET ACTIONS ENVIRONNEMENTALES.....	55	
ANNEXE 8 – TARIFS DES SERVICES.....	55	
ANNEXE 9 – COMPTE D'EXPLOITATION PREVISIONNEL.....	56	
ANNEXE 10 – DETAIL DES VOLUMES CONTRACTUELS DE COMBUSTIBLES CONSOMMES PAR MOIS	56	
ANNEXE 11 - PENALITES	56	
ANNEXE 12 – PRESTATIONS CONFIEES AUX TIERS	56	
ANNEXE 13 – DONNEES SUR LE PERSONNEL.....	56	
ANNEXE 14 – GRILLE DES SURCHARGES ET SOUS-CHARGES COMBUSTIBLES	56	
ANNEXE 15 – GAINS D'EFFICIENCE.....	56	
ANNEXE 16 – STATUTS.....	56	
ANNEXE 17 - PACTE D'ACTIONNAIRES.....	56	
ANNEXE 18 – SOUS-CONTRATS CONCLUS PAR LA SEMOP	56	
ANNEXE 19 – GARANTIE A PREMIERE DEMANDE ET GARANTIE MAISON-MERE.....	56	

PRÉAMBULE

Conformément à l'article L. 4424-18 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), la Collectivité de Corse (ci-après, la CdC) est compétente pour définir "*les modalités d'organisation des transports maritimes et aériens entre l'île et toute destination de la France continentale, en particulier en matière de desserte et de tarifs*". Ces modalités d'organisation du transport maritime sont définies "*sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité*".

Afin d'assurer la mise en œuvre du principe de continuité territoriale, la Collectivité de Corse peut décider de soumettre l'exploitation des services de desserte maritime à certaines obligations de service public (OSP) en cas de carence de l'initiative privée. Ces obligations prennent la forme soit d'un régime unilatéral d'OSP institué par délibération de l'Assemblée de Corse, soit d'une ou de plusieurs conventions de délégation de service public selon les lignes considérées, soit d'un cumul entre ces deux dispositifs.

La mise en œuvre du principe de continuité territoriale est assurée par un établissement public, l'Office des Transports de la Corse (ci-après, OTC).

C'est dans ce contexte que l'Assemblée de Corse a adopté un dispositif unilatéral d'obligations de service public (OSP) issu de la délibération n° 18/266 AC du 27 juillet 2018, modifié par la délibération n° 19/128 AC du 25 avril 2019 afin de prendre en compte l'évolution du besoin de service public. Ce régime unilatéral d'OSP est entré en vigueur le 01^{er} octobre 2019 pour une durée de 10 ans, soit jusqu'au 30 septembre 2029.

En parallèle, des conventions de délégation de service public (DSP) sur les liaisons entre le port de Marseille et les ports de Bastia, Ajaccio et Ile-Rousse ont été conclues pour une durée de 15 mois, pour la période du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020. Les lots relatifs aux liaisons Porto-Vecchio / Marseille et Propriano / Marseille ayant été déclarés infructueux, une nouvelle procédure d'attribution a été relancée, pour une entrée en vigueur de ces deux DSP au 1^{er} février 2020.

Au 1^{er} janvier 2021, de nouvelles modalités d'organisation de la desserte maritime Corse / continent seront mises en place.

Dans le respect du droit de l'Union européenne (régimes des aides d'État et de passation des concessions de services), l'objectif consiste à mettre en place un nouveau modèle de gestion dans lequel la Collectivité de Corse maîtrise mieux la desserte maritime tout en laissant au secteur privé l'exploitation opérationnelle du transport à une structure privée.

La première étape de ce processus a été initiée par la délibération n° 16/183 AC de l'Assemblée de Corse du 06 septembre 2016, qui a donné mandat au Président du Conseil Exécutif de Corse afin de mener les études préalables à la mise en place de sociétés à participation publique, en vue de l'investissement en matière d'outil naval et d'exploitation des lignes de continuité territoriale.

Cette reprise en main de la desserte maritime corse s'articule autour d'une compagnie régionale prenant la forme d'une société d'économie mixte à opération unique (ci-après, SEMOP), nouvelle forme de société à capital public / privé issue de la loi n° 2014-744 du 1^{er} août 2014.

Dans ce schéma SEMOP, la sélection du ou des actionnaires opérateurs économiques et l'attribution du contrat à la société d'économie mixte à opération unique mise en place sont effectuées par un unique appel public à la concurrence respectant les procédures applicables aux contrats de concession.

Ce mode de gestion apparaît comme particulièrement adapté aux objectifs poursuivis par la Collectivité de Corse et à sa volonté d'instaurer un schéma de desserte intégré car il permet l'instauration d'une relation équilibrée entre la Collectivité et l'opérateur privé qui est son coactionnaire. L'attributaire a constitué une société *ad hoc* qui est devenue l'actionnaire privé de la SEMOP et dont l'objet est exclusivement dédié à cette prise de participation au sein du capital.

C'est dans ce contexte que, par délibération en date du [xxx], la Collectivité de Corse a approuvé le principe d'une concession de service public devant être confiée à une société d'économie mixte à opération unique (ci-après « SEMOP ») prévue par la loi n° 2014-744 du 1^{er} juillet 2014 (articles L. 1541-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales) dont le capital serait détenu par la Collectivité de Corse à hauteur de 50, 10 % et par un opérateur économique sélectionné après mise en concurrence à hauteur de 49, 90 %.

Sur le fondement de cette délibération, l'Office des transports de la Corse a lancé une consultation selon la procédure prévue aux articles L. 1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales et conformément aux dispositions du Code de la commande publique en relatives aux concessions.

A l'issue de la procédure de mise en concurrence, initiée par un avis d'appel public à la concurrence envoyé à la publication le [xxx], l'offre de [xxx] a été retenue. Une société ad hoc a été créée, sous la dénomination [à compléter].

La Collectivité de Corse et [à compléter par le nom de la société attributaire] ont créé une SEMOP sous la dénomination sociale [à compléter par la dénomination sociale de la SEMOP], qui conclut avec la Collectivité de Corse le présent Contrat.

La Collectivité de Corse a pour objectif principal la pérennisation et la sécurisation du transport maritime de marchandises et de passagers depuis et à destination de la Corse.

La mise en œuvre de cet objectif se traduit par les moyens d'action suivants :

- la continuité territoriale entre la Corse et le continent doit être garantie à travers toutes ses composantes : opérationnelle, financière et juridique :
 - o le maintien de la continuité territoriale doit être garanti par l'existence d'un opérateur maritime apte à répondre à la demande des usagers en matière de transport de marchandises et de passagers entre la Corse et le continent
 - o l'exploitation des services doit être économiquement viable, sur toute l'année, et pérenne dans le temps. La société devra s'adapter aux fluctuations de la demande, à chaque période d'année d'exploitation et sur toute la durée du futur contrat de concession. Elle devra également respecter les normes environnementales, en utilisant un mode de propulsion le mieux adapté à l'évolution des normes
 - o la continuité territoriale doit être sécurisée juridiquement, notamment au regard du régime des aides d'État (droits européen et français).

- la Collectivité de Corse souhaite créer les conditions d'un schéma de desserte stable, à travers la création d'un opérateur maritime régional pérenne, qui soit en capacité de répondre à la demande de transport de marchandises
 - o dès sa délibération du 6 septembre 2016, l'Assemblée de Corse a envisagé la création d'une société d'économie mixte à opération unique (« SEMOP »), régie par les articles L. 1541-1 et suivants du CGCT. Cette forme de société permet de concilier à la fois des objectifs de service public et de continuité territoriale et de développement commercial¹
 - o cette société est créée par la Collectivité de Corse avec un actionnaire opérateur privé. La SEMOP a pour objet social unique et exclusif la conclusion et l'exécution du présent Contrat de concession de service public. La SEMOP Concessionnaire est constituée pour exécuter le Contrat pour toute sa durée, prolongations éventuelles comprises, et disparaîtra de droit à son échéance
 - o l'intérêt pour la Collectivité de Corse de recourir à cette structure est de disposer, via sa présence au conseil d'administration, d'une plus grande maîtrise sur les orientations stratégiques de l'opérateur. Cette plus grande maîtrise du schéma de desserte se manifeste à la fois par sa présence dans les instances dirigeantes de l'opérateur régional et par son intéressement financier aux résultats de l'exploitation
- bien que l'exploitation des services relève d'un opérateur maritime afin de disposer de son expertise, la Collectivité de Corse reste actrice du projet et elle dispose d'un haut niveau de maîtrise du schéma de desserte
- la Collectivité de Corse entend continuer d'exercer la plénitude de ses missions d'autorité délégante, partie au contrat de concession qui est conclu avec la SEMOP. Ses prérogatives de puissance publique continueront de s'appliquer dans ses relations contractuelles avec elle, indépendamment de sa qualité d'actionnaire majoritaire de la SEMOP
- la Collectivité de Corse continuera de verser une compensation financière en contrepartie d'obligations de service public qui s'imposeront à l'opérateur. Ces compensations financières seront indépendantes du risque d'exploitation qui sera porté par l'opérateur, lequel devra chercher à atteindre la meilleure rentabilité des services dans le cadre des obligations qui lui seront imposées
- le respect des règles européennes et françaises relatives aux aides d'État est une priorité pour la Collectivité de Corse, dans le contrôle qu'elle exercera sur l'opérateur en qualité d'autorité délégante. Elle exercera un contrôle étroit des règles de calcul et de versement des compensations financières pour sujétions de service public. Cette condition est un préalable nécessaire à la stabilité et à la pérennité du futur schéma de desserte maritime ainsi qu'à sa sécurisation juridique

¹ L'article L. 1541-2 du CGCT précise que la sélection du ou des actionnaires opérateurs économiques et l'attribution du contrat à la SEMOP mise en place sont effectuées par un unique appel public à la concurrence respectant les procédures applicables aux contrats de concession ou aux marchés publics, selon la nature du contrat destiné à être conclu entre la collectivité territoriale et la SEMOP.

- si la Collectivité de Corse entend exercer un contrôle important sur les choix stratégiques du futur opérateur maritime, elle souhaite encourager ses initiatives, en instaurant un cadre contractuel à la fois souple et adaptable pour créer les conditions d'un partenariat efficace au service des usagers. Elle entend lui laisser une marge de manœuvre opérationnelle la plus large possible et le contrôle de la Collectivité de Corse sur l'opérateur ne devra pas la conduire à se substituer à lui dans les choix opérationnels quotidiens d'exploitation
- le partenariat avec l'opérateur privé est fondé sur la nécessaire conciliation entre le management d'entreprise qui préside à la réussite économique du projet et la satisfaction de l'intérêt général et à la préservation de la continuité territoriale, qui répond à une préoccupation sociétale éminente.

TITRE I DÉFINITION ET INTERPRÉTATIONS

Article 1 Définitions

Les termes ci-après utilisés en lettres capitales dans le présent contrat sont définis comme suit :

« **ANNÉE CIVILE** » désigne, sauf exception stipulée par le contrat, toute année commençant le 1^{er} janvier et s'achevant le 31 décembre.

« **ANNEXE(S)** » : désigne une annexe du contrat. Les annexes ont valeur contractuelle et font partie intégrante du présent contrat.

« **ARTICLE** » : désigne un article du présent Contrat

« **AUTORITÉ CONCÉDANTE** » : désigne la Collectivité de Corse

« **CONCESSIONNAIRE** » : désigne le titulaire du présent Contrat de concession

« **CONTRAT** » ou « **CONCESSION** » : désigne le présent Contrat de concession

« **DATE CONTRACTUELLE DE MISE EN SERVICE** » : désigne la date à laquelle le Concessionnaire s'engage à exploiter les services de transport maritime telle que cette date est définie à l'Article 9.

« **DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR** » : désigne la date d'entrée en vigueur de la Concession telle que définie à l'Article 9 du Contrat.

« **DATE EFFECTIVE DE MISE EN SERVICE** » désigne la date à laquelle les services sont exploités par le Concessionnaire

« **FORCE MAJEURE** » : désigne un événement extérieur aux Parties, imprévisible et dont les effets compromettent de manière irrésistible l'exécution du présent Contrat

« **JOUR** » : désigne un jour calendaire, étant précisé que, pour tout délai prévu à la présente Concession, si le dernier jour se trouve être un samedi, un dimanche ou un jour férié en France, ledit délai est reporté au jour ouvré suivant

« **JOUR OUVRÉ** » : désigne tout jour à l'exception des samedis, dimanches et jours fériés en France

« **MISE EN SERVICE EFFECTIVE** » désigne la date de début de l'exploitation des services par le Concessionnaire à la Date Effective de Mise en Exploitation

« **PARTIE(S)** » : désigne soit individuellement soit collectivement la Collectivité de Corse et le Concessionnaire

« **COMPTE D'EXPLOITATION PRÉVISIONNEL** » désigne le plan d'affaires de la SEMOP sur la durée du contrat présentant l'ensemble des produits et des charges du Contrat de concession et notamment les montants des compensations financières pour obligation de service public qui ont valeur contractuelle

« **SERVICES** » : désigne le fait de réaliser une prestation de transport maritime de marchandises ou de passagers entre la Corse et le continent (quel que soit le sens de navigation)

« **TITRE** » : désigne un titre du présent Contrat de concession

[à compléter par le candidat]

Article 2 Interprétations

Sauf stipulation contraire dans le présent Contrat :

- les documents contractuels comprennent le présent Contrat et ses annexes
- en cas de divergence ou de contradiction entre les stipulations du présent Contrat et ses Annexes, le présent Contrat prévaut
- les renvois à une convention ou autre document comprennent ses annexes ainsi que les modifications ou avenants dont la convention ou le document a fait l'objet
- les documents contractuels doivent être interprétés sur la base des objectifs poursuivis par l'Autorité concédante et rappelés en Préambule, des principes du droit applicable aux contrats de concession de service public et des règles générales applicables aux contrats administratifs
- si l'une quelconque des stipulations du Contrat était nulle ou inapplicable, en partie ou en totalité, les autres stipulations continueraient à s'appliquer. En outre, les Parties s'engagent, lors de négociations de bonne foi, à remplacer les stipulations devenues inapplicables ou nulles par d'autres stipulations dont les effets seront comparables. En tout état de cause le non remplacement des stipulations nulles ou inapplicables n'affectera ni la validité des dispositions restantes, ni la partie valide d'une stipulation en partie invalide, qui conserveront leur effet dans la mesure où la loi le permet ;
- la désignation des titres, articles et annexes a pour seul but d'en faciliter la lecture et ne saurait être invoquée en vue de leur interprétation

- les termes définis à l'Article 1 sont employés indifféremment au singulier ou au pluriel lorsque le sens ou le contexte l'exigent
- toutes les références faites à une personne comprennent ses successeurs, ayants droit ou toute autre personne venant aux droits et obligations de cette personne, de quelque manière que ce soit sans préjudice des modalités particulières selon laquelle intervient cette succession
- les renvois à des articles, titres ou annexes sans indication complémentaire s'entendent comme des renvois à des articles, titres ou annexes du présent Contrat.

TITRE II NATURE, OBJET, PÉRIMÈTRE ET DURÉE DU CONTRAT

Article 3 Nature du contrat

Il s'agit d'un contrat de concession de service public conclu en vertu des dispositions des articles L. 1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales et des dispositions du Code de la commande publique relatives aux contrats de concession.

Le Concessionnaire assume un risque lié à l'exploitation des Services, la part de risque transférée étant entendue au sens du second alinéa de l'article L. 1121-1 du Code de la commande publique.

L'exploitation des Services s'effectue aux frais et risques du Concessionnaire.

Article 4 Objet du contrat

Le présent Contrat a pour objet l'exécution des obligations de service public relatives au transport maritime de marchandises et de passagers par le Concessionnaire au titre de la continuité territoriale entre les ports d'Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano et Ile-Rousse d'une part, et le port de Marseille d'autre part.

4.1 Le transport de marchandises et de passagers entre les ports de Corse et le continent

Dans le cadre de l'exécution du service public concédé, le Concessionnaire se voit en particulier confier, pour la durée du Contrat, les missions suivantes :

- exploiter et garantir l'exécution des services de transport maritime au regard des capacités et fréquences visées à l'Annexe 2 – Programme des services
- appliquer les tarifs visés à l'Annexe 8 – Tarifs des services, dont les tarifs réduits aux usagers répondant à toutes les conditions permettant d'en bénéficier
- mettre en œuvre des dispositions pour assurer au mieux la continuité du service public, et accueillir et informer les clients en cas de perturbations des services
- garantir la transparence technique et financière de l'exécution de la concession, y compris celle liée à l'actionnaire privé de la SEMOP et permettre à l'Autorité concédante et à l'OTC un accès permanent aux données d'exploitation techniques et financières.

Le Concessionnaire aura l'exclusivité de l'exploitation du service concédé dans le périmètre fixé par le Contrat.

4.2 La réalisation d'études relatives à l'évolution du service public (recherche & développement)

En parallèle à l'exploitation des services de transport maritime visés à l'Article 4.1, le Concessionnaire se voit confier les missions suivantes :

- réaliser les études prospectives nécessaires à la mise en œuvre des services de transport maritime objet de la présente concession, et notamment celles relatives aux modifications du périmètre et de la consistance des services, à l'adaptation et à l'optimisation de l'outil naval aux contraintes de la desserte maritime ou encore, aux évolutions tarifaires

- réaliser les études de reporting et d'analyse du marché du transport maritime, et de son évolution, incluant les phases amont et aval de la logistique, l'organisation des infrastructures portuaires, les relations entre les acteurs de la desserte.

Article 5 Documents contractuels

Les documents contractuels liant les Parties sont constitués du présent Contrat, de ses Annexes et de leurs modifications éventuelles.

Les stipulations du présent Contrat prévalent sur les stipulations d'une Annexe en cas de contradiction.

Article 6 Identification des Parties

6.1 L'Autorité concédante

La Collectivité de Corse est l'Autorité concédante et dispose des pouvoirs de contrôle, de direction, de modification, de sanction et de résiliation du présent Contrat.

L'Office des Transports de la Corse est également l'autorité contractante. Il contrôle l'exécution du Contrat et il est habilité par la Collectivité de Corse à prononcer les sanctions prévues par le présent Contrat à l'encontre du Concessionnaire.

Il verse au Concessionnaire la compensation financière prévue à l'Article 35 du présent Contrat.

6.2 Le Concessionnaire

Le Concessionnaire communique à l'OTC dans les quinze jours de la notification du Contrat 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 le présent Contrat.

En cas de changement de représentant, le Concessionnaire en informe sans délai l'OTC.

Article 7 Exécution du service par le Concessionnaire

7.1 Liberté du Concessionnaire dans l'exploitation du Service

Sous réserve du strict respect du Contrat et de ses Annexes, le Concessionnaire dispose d'une liberté entière pour l'organisation et l'exploitation du service public, sans préjudice cependant des droits de suivi et de contrôle par l'Autorité Concédante et de toutes prescriptions que celle-ci pourrait, à tout moment du Contrat, imposer en considération de la préservation de l'intérêt général et des principes de continuité, d'égalité des usagers et de mutabilité du service public concédé.

7.2 Sous-contrats inclus dans la mise en concurrence initiale

Le Concessionnaire peut conclure des sous-contrats avec son actionnaire et/ou un (ou plusieurs) affilié(s) afin de lui (leur) confier des prestations relevant de l'objet de la Concession, sous réserve de l'accord préalable exprès de l'Autorité Concédante obtenu au cours de la procédure de mise en concurrence pour l'attribution du présent Contrat.

A la signature du présent Contrat, le Concessionnaire est autorisé à conclure le(s) sous-contrat(s) suivant(s), lesquels sont réputés acceptés par le Concédant :

- XXX
- XXX

L'Autorité Concédante autorise le Concessionnaire à mettre en œuvre ses obligations dans le cadre des sous-contrats figurant en Annexe 18 - **Sous-contrats conclus par la SEMOP**.

[Le candidat est invité à lister le(s) sous-contrat(s) qu'il envisage de conclure avec un ou plusieurs de ses actionnaires et/ou affiliés, en précisant l'objet de ce(s) sous-contrat(s) et les principales prestations en résultant ainsi que l'identité du (des) sous-contractant(s)].

Les sous-contrats conclus directement par le Concessionnaire ne relèvent pas de la loi n° 75-1334 du 31 décembre 1975 relative à la sous-traitance.

Ces sous-contrats ont été inclus par l'actionnaire du Concessionnaire dans son offre, dans le cadre de la procédure d'appel public à la concurrence prévue au I de l'article L. 1541-2 du Code général des collectivités territoriales pour l'attribution du présent Contrat.

Sauf accord spécifique de l'Autorité Concédante, les contrats de prestation ne pourront être conclus pour une durée supérieure à celle du Contrat. Les contrats de prestations prendront fin de plein droit en même temps que le présent Contrat, quelle qu'en soit la cause. Le Concessionnaire devra obligatoirement faire figurer cette dernière disposition sur les documents contractuels le liant à des tiers, sauf dérogation expresse et préalable de l'Autorité Concédante.

Le Concessionnaire aura l'obligation de délivrer copie des documents cités au paragraphe précédent à l'Autorité Concédante en même temps que les rapports annuels.

Les mouvements financiers générés par les activités confiées à des prestataires doivent obligatoirement figurer dans les résultats financiers annuels fournis par le Concessionnaire à l'Autorité Concédante tel qu'il est prévu au Contrat.

Les prestataires ne peuvent eux-mêmes sous-traiter les prestations confiées par le Concessionnaire sans information préalable et expresse de celui-ci et de l'Autorité Concédante.

En tout état de cause, le Concessionnaire doit faire son affaire de tout différend trouvant son origine dans l'exécution des contrats avec les prestataires et sous-traitants en cause.

Les sous-contrats sont conclus dans le respect du principe de transparence.

Le Concessionnaire fait son affaire de la rémunération de ses sous-contractants et des éventuels litiges pouvant en découler.

Dans tous les cas de figure, le Concessionnaire reste entièrement responsable à l'égard de l'Autorité Concédatrice de la bonne exécution des prestations ou services confiés à des tiers en exécution du présent Contrat.

7.3 Recours à un Prestataire

Le Concessionnaire peut recourir à un ou plusieurs Prestataires afin de faire exécuter une partie des services objet du présent Contrat.

Dès lors que Prestataire a été mis en concurrence dans le cadre de la procédure d'attribution du présent Contrat, le Concessionnaire est autorisé à recourir à ce Prestataire pour exécuter une partie des services objet du Contrat.

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 en cas d'indisponibilité d'un navire décrit au tableau récapitulatif de l'outil naval visé à l'Annexe 3.

Le recours à un prestataire extérieur répondant à un ou plusieurs des cas d'exclusion prévus par les articles L. 2141-7 et suivants du Code de la commande publique est interdit.

Le Concessionnaire transmet à l'OTC l'Annexe 12 du présent Contrat 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 les articles L. 2141-7 et suivants du Code de la commande publique susvisés.

L'absence de réponse de l'OTC dans un délai de quinze 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 Concessionnaire demeure personnellement responsable de l'exécution de toutes les obligations résultant du présent Contrat.

7.4 Cession du Contrat

Toute cession, partielle ou totale, du Contrat par le Concessionnaire est interdite.

Le Concessionnaire accepte la cession totale du Contrat par l'Autorité Concédante résultant d'un transfert de la compétence qui fait l'objet du Contrat conclu avec le Concessionnaire au bénéfice d'une autre collectivité territoriale ou d'un autre groupement de collectivités territoriales.

7.5 Changement dans l'actionariat du Concessionnaire

Toute modification dans l'actionariat du Concessionnaire doit faire l'objet d'une information préalable et expresse de l'Autorité Concédante.

Les actions du Concessionnaire sont inaliénables au profit d'un tiers au Concessionnaire pendant une période de cinq (5) années à compter de l'immatriculation au registre du commerce et des sociétés. Au-delà de la période ci-dessus mentionnée, et pour autant que le nouvel actionnaire présente des garanties de respectabilité et de solvabilité au moins équivalentes à celles de l'actionnaire sortant, les actionnaires ont la possibilité de céder librement leurs actions sous réserve de maintien d'une quote-part du capital social au moins égale à 50 % de leur quote-part du capital initial.

Par dérogation aux stipulations ci-dessus, l'Autorité Concédante pourra à tout moment libérer les actionnaires de leurs obligations de maintenir leur participation dans le capital du Concessionnaire.

Par ailleurs, les actions ne sont aliénables que dans la limite du respect des dispositions législatives et réglementaires, et notamment des dispositions des articles L. 1541-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales et du droit de la commande publique relatives notamment à la cession de contrat. L'aliénation des actions n'est possible que dans la mesure où elle ne peut remettre en cause la validité du Contrat que le Concessionnaire doit exécuter. Si une aliénation des actions était considérée comme une modification substantielle du Contrat interdite en application des principes régissant la commande publique, elle ne pourra en aucun cas avoir lieu.

7.6 Actions détenues par la Collectivité de Corse

Les actions détenues par la Collectivité de Corse ne peuvent être cédées qu'en vertu d'une délibération de l'Assemblée de Corse.

Conformément à l'article L. 1541-3 du Code général des collectivités territoriales, en cas de transfert de la compétence qui fait l'objet du Contrat conclu avec le Concessionnaire de la collectivité territoriale actionnaire au bénéfice d'une autre collectivité territoriale ou d'un autre groupement de collectivités territoriales, la collectivité territoriale lui cède ses actions, à leur valeur nominale, à la date à laquelle le transfert de la compétence est devenu exécutoire. La collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales bénéficiaire de la cession est substitué au cédant dans tous les actes, délibérations, contrats et décisions en lien avec l'objet de la société d'économie mixte à opération unique.

En toute hypothèse, les transferts d'actions ne pourront remettre en cause les principes de répartition convenus entre les Parties dans le cadre des statuts et du pacte d'actionnaires).

7.7 Société dédiée

[Le candidat formule ses propositions relatives aux obligations qui s'imposeront à la société dédiée (objet social, comptabilité, moyens propres etc), à ses liens juridiques et financiers avec son ou ses actionnaires (voir guide de rédaction du mémoire juridique et organisationnel, note 2), aux garanties apportées par sa maison-mère et à la stabilité de son actionariat].

7.8 Relations avec les autorités portuaires

Le Concessionnaire 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 8 Obligation de l'Autorité concédante

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 Collectivité de Corse est l'autorité organisatrice du transport maritime entre la Corse et toute destination de la France continentale.

L'OTC verse au Concessionnaire une compensation financière destinée à compenser les obligations de service public qui lui sont imposées.

Il contrôle que le montant de la contribution versée au Concessionnaire au titre du présent Contrat n'entraîne aucune surcompensation, hormis le bénéfice de gains d'efficience.

Il ordonne le reversement de toute surcompensation majorée d'intérêts de retard.

Article 9 Durée et entrée en vigueur du Contrat

Le Contrat est conclu pour une durée de sept (7) ans à compter du 1^{er} janvier 2021.

Sous réserve de sa transmission au contrôle de légalité ainsi que sa notification à la Commission européenne dans le cas où il serait considéré comme attribuant une aide d'État, le présent Contrat entre en vigueur le 1^{er} janvier 2021 et expire le 31 décembre 2027.

La durée du Contrat est justifiée par :

- les recettes tirées de l'exploitation du service concédé
- la durée d'amortissement des investissements réalisés ou financés par le Concessionnaire, lesquels devront être entièrement amortis à l'expiration du Contrat.

L'Autorité Concédante publie, dans les dix (10) jours suivant la notification un avis mentionnant à la fois la conclusion du Contrat et les modalités de sa consultation afin de faire courir les délais de recours.

TITRE III PERSONNELS

Article 10 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 (État du pavillon).

Article 11 Droit social

Le Concessionnaire veille au respect de l'ensemble des règles de droit social applicables afin de garantir l'exécution des services objet du présent Contrat. A ce titre, il est notamment responsable de l'application des règles relatives à l'hygiène et la sécurité du travail concernant son personnel.

Article 12 Recours à un personnel qualifié

Le Concessionnaire affecte à l'exécution du service du personnel qualifié et approprié aux besoins définis par le présent Contrat et à leurs évolutions. Le personnel dispose des titres, certificats et qualifications exigés par la réglementation applicable.

S'il y a lieu, la reprise du personnel s'effectue dans les conditions prévues par l'article L. 1224-1 du Code du Travail.

TITRE IV RESPONSABILITÉ - ASSURANCES

Article 13 Responsabilités

13.1 Principe

Le Concessionnaire est responsable des dommages qui, du fait ou à l'occasion de l'exécution du présent Contrat pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à l'Autorité concédante ou l'OTC.

Le Concessionnaire assume notamment les risques encourus à l'égard des usagers et répond des dommages résultant du non-respect des obligations mises à sa charge, 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 du présent Contrat, 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 Concessionnaire 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 au sens de la jurisprudence administrative

- 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.

13.2 Limitation de responsabilité

Le Concessionnaire 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 Concessionnaire 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 Concessionnaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels et 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 14 Assurances

Le Concessionnaire 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.

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 Concessionnaire 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 Concessionnaire. Le Concessionnaire renonce de son côté à tout recours au titre de la franchise éventuelle en cas de sinistre.

Le Concessionnaire communique à l'OTC la copie des polices d'assurance souscrites au titre du présent Contrat un mois après sa notification, ainsi que lors de leur éventuel renouvellement.

Le Concessionnaire 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.

Dans l'hypothèse où le Concessionnaire met en œuvre une partie de ses obligations dans le cadre des sous-contrats figurant en Annexe 18 - **Sous-contrats conclus par la SEMOP** et inclus dans son offre pour l'attribution du présent Contrat, les stipulations précédentes s'appliquent à l'actionnaire opérateur économique titulaire du sous-contrat. Le Concessionnaire s'assure que le titulaire du sous-contrat satisfait à l'ensemble des obligations stipulées dans le présent Article.

Article 15 Garanties

15.1 Garantie à première demande

Afin de garantir l'ensemble de ses obligations contractuelles, le Concessionnaire s'engage à fournir dans le mois suivant la date d'entrée en vigueur du Contrat une garantie à première demande d'un montant de **[à proposer par le candidat]** délivrée par un établissement bancaire ou financier agréé dont une copie est annexée au Contrat (Annexe 19 – Garantie à première demande).

La garantie prendra fin un (1) an après le terme du Contrat.

Cette garantie est affectée à la garantie de bonne exécution des obligations mises à la charge du Concessionnaire au titre du présent Contrat et pourra être mise en jeu notamment dans les cas suivants :

- couvrir les coûts liés aux services qui n'auraient pas été réalisés par le Concessionnaire, ou qui auraient été réalisés partiellement
- couvrir les pénalités dues par le Concessionnaire en application du Contrat
- couvrir les dépenses faites en raison de mesures prises aux frais du Concessionnaire pour assurer la continuité des services
- couvrir les dépenses faites en raison des mesures prises aux frais du Concessionnaire pour la reprise de l'exploitation du service public en cas de mise en régie provisoire ou de mesures conservatoires

- couvrir les frais d'assurances dont l'Autorité Concédante aurait à s'acquitter dans l'hypothèse d'une couverture insuffisante ou d'absence de couverture par rapport aux obligations du Concessionnaire en matière d'assurance, telles que décrites à l'Article 14
- et de manière générale couvrir toutes les conséquences financières imputables à un défaut de réalisation des obligations prévues au Contrat par le Concessionnaire.

Le Concessionnaire s'engage irrévocablement à accepter pendant la durée d'exécution du Contrat à ce que l'établissement bancaire ou financier verse à l'Autorité Concédante les sommes dues à première demande de celle-ci, dès production de la lettre de mise en demeure de régler adressée au Concessionnaire.

Toutes les fois qu'une somme quelconque aura été prélevée sur cette garantie, le Concessionnaire devra la compléter à son niveau initial dans un délai de quinze (15) jours maximums.

15.2 Garantie maison mère de l'actionnaire privé du Concessionnaire

En garantie de l'ensemble des obligations qui lui incombent en vertu de la Concession, le Concessionnaire fournit également une garantie de la (ou des) maison(s)-mère(s) de l'Actionnaire privé du Concessionnaire visant à garantir la bonne exécution de ses obligations pendant toute la durée du Contrat.

Cette garantie figure en Annexe 19 – **Garantie à première demande**.

Le(s) signataire(s) s'engage(ent) à apporter au Concessionnaire tous les moyens humains, financiers et techniques nécessaires pour garantir la continuité du service public, ainsi que toutes les obligations définies dans la Concession, et, ce, pendant toute sa durée.

Le(s) signataire(s) s'engage(ent) en outre de façon irrévocable et inconditionnelle à demeurer parfaitement et entièrement solidaire(s) des engagements qui incombent au Concessionnaire tout au long de l'exécution de la Concession.

En cas de manquement du Concessionnaire à l'une de ses obligations de faire au titre de la Concession, le(s) signataire(s) s'engage(ent) à se substituer à celui-ci afin d'assurer la prompte et complète exécution des obligations définies par la Concession.

Ainsi, sur simple demande écrite et motivée de l'Autorité Concédante et sans délais, la (ou les) maison(s)-mère(s) se substitue(ent) au Concessionnaire sans pouvoir opposer à l'Autorité Concédante un quelconque motif autre que ceux que le Concessionnaire serait en droit de faire valoir auprès de l'Autorité Concédante en sa qualité de co-contractant.

Le candidat matérialise dans son offre ses propositions et modèles en matière de :

- **garantie de bonne exécution des obligations de service public qui seront mises à la charge du Concessionnaire. Il détaille les montants et les modalités de mainlevée de la garantie**

- **garantie apportées par l'actionnaire privé pour garantir son injection de fonds propres**
- **garantie de substitution de la maison-mère en cas de défaillance ou de procédure collective de l'actionnaire privé.**

15.3 Pénalités pour absence de production et non reconstitution des garanties

Sans préjudice des stipulations relatives à la résiliation pour faute, l'Autorité Concédante peut infliger au Concessionnaire, sans mise en demeure préalable :

- une pénalité de retard stipulée à l'**Annexe 11 - Pénalités** en cas de non fourniture de tout ou partie des garanties mentionnées au présent TITRE IV dans les délais impartis
- une pénalité de retard stipulée à l'**Annexe 11 - Pénalités**, en cas de non reconstitution à son niveau initial de la garantie à première demande dans le délai imposé à l'Article 15.1.

TITRE V MODALITÉS D'EXPLOITATION DU SERVICE

Article 16 Obligation générales du Concessionnaire

16.1 Garantir la continuité du service public

Le Concessionnaire a la charge d'assurer, tout au long de l'année, les services de transport public maritime de marchandises et de passagers suffisants en termes de continuité, régularité, fréquence, qualité et prix.

Le Concessionnaire est entièrement responsable de l'exécution de ses missions au titre du présent Contrat, tant à l'égard de l'Autorité Concédante que des usagers et des tiers.

En qualité de professionnel compétent, le Concessionnaire doit prendre toutes mesures utiles afin d'assurer la qualité et la continuité du service public délégué. En cas d'incident, il met tout en œuvre pour intervenir rapidement et rétablir la continuité du service.

En cas de traversée réalisée avec un retard supérieur à 2 heures sur l'horaire prévu, 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, l'Autorité concédante applique la pénalité visée à l'**Annexe 11 - Pénalités**.

16.2 Respecter les normes législatives et réglementaires

L'ensemble des missions confiées au Concessionnaire sera mené dans le respect continu des dispositions législatives et réglementaires applicables, existantes et à venir, et notamment celles relatives à l'activité de transport maritime, à la prévention et à la protection de l'environnement, à l'hygiène et à la sécurité des personnels et des tiers.

Ces obligations ressortent notamment des réglementations relatives :

- aux aides d'État : articles 107 et 108 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, communication de la Commission 2012/C 8/03 constituant l'encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public et la communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général 2012/C 8/02
- aux transports, issue notamment du droit de l'Union Européenne (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 États membres) et du Code des Transports
- à l'environnement, issue notamment de la Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL) et des articles L. 218-2 et suivants du Code de l'environnement
- à la réglementation générale (notamment sociale et fiscale), ayant un impact sur l'exécution des services à sa charge.

Tout manquement au respect de la réglementation en vigueur pouvant compromettre l'exécution du Contrat peut donner lieu à l'application de pénalités à l'encontre du Concessionnaire défaillant et, en cas de manquements graves et répétés, à sa résiliation aux torts exclusifs du Concessionnaire sans aucune indemnité, dans les conditions prévues à l'article 51.3 du présent Contrat.

Toute surcompensation est de nature à exposer le Concessionnaire à des demandes de récupération, tant au regard du droit national que du droit de l'Union européenne.

Article 17 Consistance de l'offre

Le Concessionnaire réalise les services de transport public maritime de marchandises et de passagers en respectant les horaires, fréquences et capacités définies à l'Annexe 2 – **Programme des services** du présent Contrat entre le port de Marseille et les ports de Corse mentionnés à l'Article 4 du présent Contrat.

Cette offre de service respecte les exigences minimales fixées à l'Annexe 2 – **Programme des services** pour chacun des ports de Corse concerné.

Les services sont effectués sans escale intermédiaire entre le port de départ et celui d'arrivée, à l'exception des périodes au cours desquelles les services normaux peuvent être perturbés par des conflits, des arrêts techniques programmés ou des problèmes techniques imprévus, et sous réserve d'accord entre les parties.

Les marchandises dangereuses de catégorie 1 ou 2 sont transportées au moins une fois par semaine uniquement à destination du port habilité par l'État.

Les ports de Toulon et de Nice pourront également être utilisés à titre exceptionnel comme ports de substitution dans le cas où le port de Marseille n'est pas accessible. Dans ce cas, le Concessionnaire informe sans délai l'OTC des mesures prises à ce titre.

Concernant le transport de marchandises et pour chaque traversée, le Concessionnaire 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 satisfait à la demande des usagers professionnels et pour garantir la continuité territoriale.

En cas d'augmentation imprévue du trafic et après avoir obtenu l'autorisation expresse et écrite de l'OTC, le Concessionnaire peut exploiter des capacités supplémentaires dans le cadre des services objet de la présente Concession, dans la limite des volumes visés à l'annexe 1 du présent Contrat.

Article 18 Définition de l'outil naval

Les navires affectés aux services remplissent les conditions de qualité de service, de normes de sécurité et environnementales définies par la réglementation, le présent Contrat et ses annexes 3 et 5.

Les navires sont soit la propriété du Concessionnaire, soit affrétés.

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.

A la fin du Contrat, les navires ne constituent ni des biens de reprise, ni des biens de retour.

Article 19 Gestion de l'outil naval

Le Concessionnaire assure seul l'exploitation de l'ensemble de la 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.

Article 20 Sécurité et sûreté des navires

Le Concessionnaire 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 Concessionnaire 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 passagers.

Le Concessionnaire 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 au 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 – **Rapport de sécurité** du présent Contrat.

Article 21 Accessibilité

Les navires affectés à l'exécution du présent Contrat, ainsi que les services réalisés par le Concessionnaire 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 du présent Contrat.

Article 22 Optimisation environnementale

Le Concessionnaire 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 – **Description du système de protection des cétacés et actions environnementales** du présent Contrat. Il assure le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

Article 23 Protection des cétacés

Le Concessionnaire met en œuvre le dispositif de protection des cétacés figurant à l'annexe 7 du présent Contrat en recourant tant à des moyens matériels et équipements (acoustique,...) qu'à des moyens humains (observateur embarqué, formation,...).

Article 24 Continuité du service

24.1 Principe

Le Concessionnaire met en œuvre l'ensemble des moyens à sa disposition pour assurer au mieux la continuité du service public de transport maritime de marchandises et de passagers qui lui est confié par la présente convention, sans porter atteinte aux droits du personnel garantis par la réglementation applicable, et afin de limiter les conséquences de la perturbation des services sur les usagers.

24.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Concessionnaire

Toute cessation concertée du travail par le personnel Concessionnaire est précédée d'un préavis adressé par une organisation syndicale représentative au Concessionnaire 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.

 Cloix
Mendès-Gil



Le Concessionnaire 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.

24.3 Le service social et solidaire

Il appartiendra au Concessionnaire 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 1 300 mètres linéaires par jour sur le port de Bastia.

Le Concessionnaire concerné met en œuvre un plan d'information des usagers figurant à l'annexe 6 du présent Contrat en cas de perturbations prévisibles. Ce plan d'information doit permettre aux usagers de connaître l'impact de la perturbation sur le service de transport maritime.

24.4 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur les services

Le Concessionnaire informe l'OTC de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution des services prévus dans la présente convention.

Le Concessionnaire 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 Concessionnaire lui communique sous quinze jours un bilan détaillé des mesures mises en œuvre pour pallier l'impact de ces perturbations sur l'exécution du présent Contrat.

Dans le cadre du rapport annuel prévu à l'Article 46 du présent Contrat, le Concessionnaire établit un récapitulatif des perturbations et indique précisément les incidences financières des mesures qu'il a mises en œuvre.

Article 25 Information des usagers

25.1 Principe

Il appartient au Concessionnaire d'assurer la conception, la mise à jour, la production et la diffusion des supports d'information destinés aux usagers professionnels et particuliers à compter du 1^{er} janvier 2021.

25.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique

Le Concessionnaire met à disposition, auprès de sa clientèle à compter du 1^{er} janvier 2019, 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 des services.

Ce numéro de téléphone figure sur les supports d'information susvisés.

Article 26 Politique commerciale et de communication

Le Concessionnaire met en œuvre des actions commerciales ayant pour objet de rendre attractif le service public de transport maritime pour les usagers et de limiter son coût.

La Collectivité de Corse est propriétaire des marques n°[à compléter] déposées respectivement le [à compléter] pour les classes de produits et de services visées dans l'enregistrement, ci-après les « Marques ».

Il est convenu que la Collectivité de Corse autorise, au moyen d'une licence exclusive, le Concessionnaire à représenter et à reproduire les Marques, notamment sur Internet, et à concéder des sous-licences d'exploitation dès lors que cela est nécessaire à l'exécution du Contrat pendant toute sa durée.

Sont interdites toute représentation et reproduction des Marques par le Concessionnaire en dehors de l'exécution du Contrat sans accord préalable écrit de l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire s'engage, en outre, à signaler immédiatement à la Collectivité de Corse, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, toutes les atteintes aux droits sur les Marques par un tiers dont il pourrait avoir connaissance, et notamment de l'existence de toute marque concurrente dont il aurait connaissance, susceptible de faire naître une confusion dans l'esprit du public avec les Marques.

La Collectivité de Corse pourra, à sa seule discrétion et si elle le juge opportun, engager, à ses frais, toutes actions ou procédures à l'encontre du contrefacteur pour faire sanctionner l'atteinte portée à la ou les Marques.

Le Concessionnaire ne peut en aucun agir sur le fondement de l'article L. 716-5 alinéa 1 du Code de la propriété intellectuelle pour faire sanctionner une quelconque atteinte aux Marques.

[Le candidat propose une clause relative aux obligations qui s'imposeront au Concessionnaire en termes de stratégie de communication qui sera mise en œuvre afin de promouvoir la marque du service public et la SEMOP comme "compagnie régionale de transport maritime corse"].

Article 27 Grille tarifaire

27.1 Principes généraux

Les tarifs s'entendent en euros 2021 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 Concessionnaire pour le financement des mesures de sûreté issues du Code ISPS ou des réglementations applicables en la matière, ou celles qu'ils supportent directement à ce titre exclusif sur justificatif

Toute modification de la grille tarifaire est soumise à l'accord préalable de l'OTC qui dispose d'un délai de sept jours pour faire part de sa décision. Le silence vaut accord.

27.2 Les tarifs marchandises et voiture de commerce

Les tarifs de fret ci-dessous sont des tarifs maxima, valables toute l'année, pour toutes les lignes et pour toute la capacité disponible du navire.

Pour un trajet	Tarifs fret (€ HT)
Le mètre linéaire de fret roulant ou conventionnel	35
Le mètre linéaire « Export » ou « Matière première » ¹⁾	20
Le mètre linéaire "Export plus"¹⁾	15
Voiture dite de commerce	
Inférieur à 4 m	146
Entre 4 et 4,5 m	160
Supérieure à 4,5 m	175

¹⁾ voir définition en fin d'article

La grille tarifaire présentée ci-dessus, 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, le passage du premier conducteur est compris dans le tarif ci-dessus.

Le prix du mètre linéaire est identique pour les trajets Continent - Corse et Corse – Continent, sous réserve de l'application du tarif Export défini ci-dessous.

Ce tarif ne comprend pas les éléments suivants :

- suppléments (branchement frigorifique, marchandises dangereuses, sur-hauteur et sur-largeur,...),
- frais de dossiers,
- tarifs complémentaires du voyage (tarifs cabine, repas et chauffeurs 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.

Une justification de la répercussion des tarifs "*export*" et "*matières premières*" pratiquée sur les entreprises productrices est apportée par le Concessionnaire dans son rapport annuel visé à l'article 46 du présent Contrat.

Les "*voitures de commerce*" sont des véhicules neufs ou destinés à la location à titre professionnel.

27.3 Tarifs passagers

Les obligations de service public relatives aux tarifs des passagers s'appliquent aux résidents corses qui justifient d'une des deux conditions suivantes :

- disposer d'une habitation principale et effective en Corse (déterminée au regard de la majeure partie de l'année écoulée) pour un aller-retour au départ de la Corse pour une durée de séjour hors de Corse inférieure ou égale à 60 jours (article 4B du Code général des impôts et II A du BOI-IR-CHAMP-10-20160728)
- les étudiants âgés de 27 ans au plus et toute personne scolarisée sur le continent dont l'un des parents a son habitation principale et effective en Corse.

Le Concessionnaire 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 Concessionnaire auprès des passagers bénéficiant du tarif résident corse. Le Concessionnaire s'expose à des pénalités en cas de mise en œuvre du tarif résident corse sans contrôle préalable.

Les tarifs applicables aux résidents corses sont les suivants :

<i>Aller simple par personne (ou unité)</i>	<i>Tarifs résidents corses €</i>	
<i>Passage</i>	<i>Adulte</i>	26
	<i>Enfant</i>	14
<i>Installation</i>	<i>Cabine hublot</i>	49
	<i>Cabine intérieure</i>	45
	<i>Fauteuil</i>	7
<i>Véhicule (1)</i>	<i>Inférieur ou égal à 4,5 m</i>	33
	<i>Entre 4,5 m et 5 m</i>	37

	Supérieur à 5 m	41
--	-----------------	----

(1) Véhicule de moins de 2 mètres de hauteur

Le tarif enfant s'applique aux mineurs âgés de moins de 12 ans.

Le résident corse bénéficie des mêmes avantages tarifaires que les personnes ne résidant pas en Corse.

Les titres de transport bénéficiant du tarif résident sont remboursables et modifiables sans condition.

Un tarif « résident contraint » est mis en place sur une capacité d'au moins 30% de la capacité minimale imposée par l'annexe 1 sur chaque ligne (sur la base des trafics annuels définis en annexe 1 appréciés sur toute la durée de la convention) et pour chaque catégorie tarifaire susvisée.

Ce tarif est inférieur de 30% par rapport au tarif résident. Les titres vendus à ce titre sont non modifiables et non remboursables et ne sont applicables que s'ils sont payés 45 jours au moins avant le départ et pour un séjour inférieur ou égal à 7 jours hors de Corse. Le détail des tarifs contraints est présenté en Annexe 8 – Tarif.

Dans les limites indiquées ci-dessus, s'agissant des tarifs passagers résidents corses, le Concessionnaire 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.

27.4 Tarifs passagers non résident

Les tarifs appliqués aux passagers qui ne résident pas en Corse sont déterminés par le Concessionnaire.

Article 28 Base de données sur les horaires et caractéristiques du réseau régional

Les données horaires, le système de tarification du Concessionnaire ainsi que toute autre information offerte au public sont de nature publique au regard de la directive européenne n°2003/98 2003/98/C du 17 novembre 2003 concernant la réutilisation des informations du secteur public et des dispositions de l'article L. 321-1 du Code des relations entre le public et l'administration. Le Concessionnaire garantit une liberté d'accès et d'utilisation de ces données (articles L. 321-1 et suivants du Code des relations entre le public et l'administration).

Dans ce cadre et conformément à l'article 1^{er} de loi n°2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique, le Concessionnaire remet à l'OTC dans les trente jours suivant sa demande, sous peine de pénalités, 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 29 Concession des résultats et des logiciels

29.1 Principe

Sous réserve des droits des tiers, le Concessionnaire concède, à titre non exclusif, à la CdC, au moins huit mois avant la date d'échéance ou de la résiliation effective du Contrat 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 du présent Contrat, tels que, notamment, les bases de données, les informations, les rapports, les études et qui (ii) sont utiles à l'exécution du service public de transport maritime.

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'29.1.

Cette concession autorise l'Autorité Concédante à :

(i) réutiliser librement les résultats propres à l'exploitation du réseau et des services, sous réserve du respect des dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment en vue de leur mise à disposition à des fins de réutilisation, à titre gracieux ou onéreux

(ii) publier les résultats tels que définis à l'Article 29.1, après en avoir informé le Concessionnaire, 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 Concessionnaire concerné.

De manière générale, le Concessionnaire 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 Concessionnaire doit assister raisonnablement l'OTC et la CdC par ses conseils techniques et le concours temporaire de son personnel spécialisé, ainsi que par la communication de tous procédés de fabrication et savoir-faire qui auront pu être utilisés par lui pour la réalisation des prestations et qui seraient nécessaires à l'utilisation des résultats 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.

Article 30 Protection des données à caractère personnel

30.1 Objet

Le Concessionnaire constitue un fichier des clients du service de transport maritime de marchandises et de passagers.

Pendant toute la durée du contrat de concession, le Concessionnaire utilise et procède à la mise à jour de la base de données constituées desdites données.

Le Concessionnaire respecte les dispositions européennes, législatives et réglementaires relatives aux libertés individuelles et à la protection de la vie privée, et notamment :

- le 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, transposé par la loi n° 2018-493 relative à la Protection des Données Personnelles
- la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public.

Sous réserve de respecter la confidentialité du fichier, l'OTC peut demander au Concessionnaire 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 est transmis à l'OTC sur simple demande de cette dernière dans le délai imparti sous peine de pénalités visées à l'**Annexe 11 - Pénalités**.

La Collectivité de Corse responsable du traitement se réserve le droit de procéder à toute vérification qui lui paraîtrait utile pour constater le respect des obligations précitées par l'actionnaire privé du Concessionnaire et par les titulaires de sous-contrats conclus pour l'exécution des obligations issues du présent Contrat.

Au sens du Règlement Général sur la Protection des Données Personnelles :

- le responsable du traitement visé à l'article 4, 7) du RGPD est la Collectivité de Corse
- le sous-traitant visé à l'article 4, 8) du RGPD est le Concessionnaire
- le sous-traitant du sous-traitant visé à l'article 28.2 du RGPD est l'éventuel sous-traitant ou cocontractant auquel pourrait faire appel le Concessionnaire dans l'exercice de sa mission.

Conformément aux dispositions de l'article 28 du règlement susvisé, le présent Contrat précise la durée du traitement, sa nature, ses finalités, les données concernées par le traitement ainsi que les obligations et les droits du responsable.

30.2 Durée

Les présentes stipulations relatives à la protection des données à caractère personnel entre en vigueur à compter de la notification du présent Contrat, soit au 1^{er} janvier 2021 pour une durée de 6 mois suivant le terme de la concession.

30.3 Nature et finalité du traitement

Le sous-traitant est autorisé à traiter pour le compte du responsable de traitement les données à caractère personnel nécessaires pour assurer les missions objet du présent Contrat.

Les opérations réalisées sur les données résident dans :

- la constitution et le suivi d'un fichier des clients
- le suivi des réservations de titres de transports par les clients
- le suivi des créances irrécouvrables des clients
- le suivi des réclamations des clients.

Pour réaliser ce traitement des données, le Concessionnaire s'engage à respecter l'ensemble des prescriptions issues du Règlement Général sur la Protection des données et de la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment de ses articles 34 et 35.

Les personnes concernées sont essentiellement les usagers du service public de la desserte maritime entre la Corse et le continent.

30.4 Obligations et droits

Le sous-traitant s'engage :

- à traiter les données uniquement pour les seules finalités qui font l'objet de la sous-traitance
- à garantir la confidentialité des données à caractère personnel traitées dans le cadre du présent Contrat
- à respecter la confidentialité
- à recevoir la formation nécessaire en matière de protection des données à caractère personnel
- à prendre en compte, s'agissant de ses outils, produits, applications ou services, les principes de protection des données dès la conception et de protection des données par défaut
- plus globalement, à respecter les dispositions spécifiques présentées à l'article 28.1 du Règlement Général sur la Protection des Données Personnelles.

Le Concessionnaire peut faire appel à un sous-traitant (ci-après le sous-traitant ultérieur) pour réaliser certaines missions dans le cadre de l'exécution du présent Contrat. Conformément aux dispositions de l'article 28.2 du Règlement Général sur la Protection des Données Personnelles, celui-ci peut également être sous-traitant des données à caractère personnel.

Dans ce cas, le Concessionnaire informe préalablement et par écrit le responsable de traitement, à savoir l'Autorité Concédante, de tout changement envisagé concernant l'ajout ou le remplacement d'autres sous-traitants. Cette information doit indiquer clairement les activités de traitement sous-traitées, l'identité et les coordonnées du sous-traitant et les dates du contrat de sous-traitance. Le responsable de traitement dispose d'un délai minimum de 21 jours à compter de la date de réception de cette information pour présenter ses objections. Cette sous-traitance ne peut être effectuée que si le responsable de traitement n'a pas émis d'objection pendant le délai convenu.

Le sous-traitant ultérieur est tenu de respecter les obligations du présent Contrat pour le compte et selon les instructions du responsable de traitement. Il appartient au sous-traitant initial de s'assurer que le sous-traitant ultérieur présente les mêmes garanties suffisantes quant à la mise en œuvre de mesures techniques et organisationnelles appropriées de manière à ce que le traitement réponde aux exigences du règlement européen sur la protection des données. Si le sous-traitant ultérieur ne remplit

pas ses obligations en matière de protection des données, le sous-traitant initial demeure pleinement responsable devant le responsable de traitement de l'exécution par l'autre sous-traitant de ses obligations.

30.4.1 *Droit d'information des personnes concernées*

Le sous-traitant, au moment de la collecte des données, doit fournir aux personnes concernées, par les opérations de traitement, l'information relative aux traitements de données qu'il réalise. La formulation et le format doit être convenue avec le responsable de traitement avant la collecte de données.

30.4.2 *Exercice des droits des personnes*

Dans la mesure du possible, le sous-traitant doit aider le responsable de traitement à s'acquitter de son obligation de donner suite aux demandes d'exercice des droits des personnes concernées : droit d'accès, de rectification, d'effacement et d'opposition, droit à la limitation du traitement, droit à la portabilité des données, droit de ne pas faire l'objet d'une décision individuelle automatisée (y compris le profilage).

30.4.3 *Notification des violations de données à caractère personnel*

Le sous-traitant notifie au responsable de traitement toute violation de données à caractère personnel dans un délai maximum de 24 heures après en avoir pris connaissance.

Cette notification est accompagnée de toute documentation utile afin de permettre au responsable de traitement si nécessaire, de notifier cette violation à l'autorité de contrôle compétente. Cette notification de violation adressée par le sous-traitant au responsable de traitement devra décrire notamment la nature de la violation de données à caractère personnel y compris, si possible, les catégories et le nombre approximatif de personnes concernées par la violation et le nombre [précis ou à défaut] approximatif d'enregistrements de données à caractère personnel concernés ; elle devra également communiquer le nom et les coordonnées du délégué à la protection des données ou d'un autre point de contact auprès duquel des informations supplémentaires peuvent être obtenues.

30.4.4 *Aide du sous-traitant dans le cadre du respect par le responsable de traitement de ses obligations*

Le sous-traitant s'engage à mettre en œuvre au titre des mesures techniques et organisationnelles, toutes actions garantissant un niveau de sécurité adapté au risque y compris :

- la pseudonymisation et le chiffrement des données à caractère personnel
- les moyens permettant de garantir la confidentialité, l'intégrité, la disponibilité et la résilience constante des systèmes et des services de traitement
- les moyens permettant de rétablir la disponibilité des données à caractère personnel et l'accès à celles-ci dans les délais appropriés en cas d'incident physique ou technique
- une procédure visant à tester, à analyser et à évaluer régulièrement l'efficacité des mesures techniques et organisationnelles pour assurer la sécurité du traitement.

30.4.5 *Sort des données*

Au terme de la prestation de services relatifs au traitement de ces données, le sous-traitant s'engage :

- à ne prendre aucune copie des documents et supports d'informations confiés, à l'exception de celles nécessaires pour les besoins de l'exécution de sa prestation, objet du présent contrat
- à ne pas utiliser les documents et informations traités à des fins autres que celles spécifiées au présent contrat
- à ne pas divulguer ces documents ou informations à d'autres personnes, qu'il s'agisse de personnes privées ou publiques, physiques ou morales
- à prendre toutes mesures permettant d'éviter toute utilisation détournée ou frauduleuse des fichiers informatiques en cours d'exécution du contrat
- à prendre toutes mesures, notamment de sécurité matérielle, pour assurer la conservation des documents et informations traités tout au long de la durée du présent contrat.

Au terme de la prestation de services relatifs au traitement de ces données soit dans les 6 mois qui suivent l'expiration du présent contrat de concession, le sous-traitant s'engage à renvoyer toutes les données à caractère personnel au responsable de traitement. Le renvoi doit s'accompagner de la destruction de tous les fichiers manuels ou informatisés stockant les informations saisies, de toutes les copies existantes de travail et de sauvegarde dans les systèmes d'information du sous-traitant.

30.4.6 *Délégué à la protection des données*

Le sous-traitant communique au responsable de traitement le nom et les coordonnées de son délégué à la protection des données, s'il en a désigné un conformément à l'article 37 du règlement européen sur la protection des données.

30.4.7 *Registre des catégories d'activités de traitement*

Le sous-traitant doit tenir par écrit un registre de toutes les catégories d'activités de traitement effectuées pour le compte du responsable de traitement comprenant :

- le nom et les coordonnées du responsable de traitement pour le compte duquel il agit, des éventuels sous-traitants et, le cas échéant, du délégué à la protection des données
- les catégories de traitements effectués pour le compte du responsable du traitement
- le cas échéant, les transferts de données à caractère personnel vers un pays tiers ou à une organisation internationale y compris l'identification de ce pays tiers ou de cette organisation internationale et, dans le cas des transferts visés à l'article 49, paragraphe 1, deuxième alinéa du règlement européen sur la protection des données, les documents attestant de l'existence de garanties appropriées
- dans la mesure du possible, une description générale des mesures de sécurités techniques et organisationnelles y compris en autres, selon les besoins :
 - o la pseudonymisation et le chiffrement des données à caractère personnel
 - o des moyens permettant de garantir la confidentialité, l'intégrité, la disponibilité et la résilience constante des systèmes et des services de traitement
 - o des moyens permettant de rétablir la disponibilité des données à caractère personnel et l'accès à celles-ci dans les délais appropriés en cas d'incident physique ou technique

- une procédure visant à tester, à analyser et à évaluer régulièrement l'efficacité des mesures techniques et organisationnelles pour assurer la sécurité du traitement.

30.4.8 *Documentation*

Le sous-traitant met à la disposition du responsable de traitement la documentation nécessaire pour démontrer le respect de toutes ses obligations et pour permettre la réalisation d'audits y compris des inspections, par le responsable de traitement ou un autre auditeur qu'il a mandaté et contribuer à ces audits.

30.4.9 *Obligation du responsable de traitement vis-à-vis du sous-traitant*

Le responsable de traitement s'engage à :

- documenter par écrit toute instruction concernant le traitement des données par le sous-traitant
- veiller, au préalable et pendant toute la durée du traitement, au respect des obligations prévues par le règlement européen sur la protection des données de la part du sous-traitant
- superviser le traitement y compris réaliser les audits et les inscriptions auprès du sous-traitant.

TITRE VI CONDITIONS FINANCIÈRES

Article 31 Principes généraux

Le Concessionnaire 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'Autorité concédante ou de l'OTC 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.

En contrepartie des obligations de service public mises à la charge du Concessionnaire, 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.

Ces obligations de service public concernent la capacité des bateaux, la fréquence des rotations (**Annexe 1 – Annexe technique des services**), la qualité des navires et des services (**Annexe 3 – Tableau récapitulatif de l'outil naval** et **Annexe 5 – Description des services à bord**) et la tarification des services aux usagers (**Annexe 8 – Tarifs des services**).

Le Concessionnaire s'engage financièrement vis-à-vis de l'OTC sur l'exploitation prévisionnelle qu'il a proposée. Le compte d'exploitation prévisionnel figure à l'**Annexe 9 – Compte d'exploitation prévisionnel** du présent Contrat.

L'estimation des charges et des recettes prévisionnelles repose sur des paramètres plausibles et observables.

La rentabilité réelle de la Concession pour le Concessionnaire est encadrée par le mécanisme défini à l'article 35.3 du présent Contrat pour éviter la surcompensation financière des obligations de service public au-delà de l'atteinte d'un bénéfice raisonnable par le Concessionnaire.

Article 32 Comptes d'exploitation prévisionnels

L'équilibre économique de la Concession est présenté dans un compte d'exploitation prévisionnel qui constitue l'**Annexe 9 – Compte d'exploitation prévisionnel**.

Ce compte d'exploitation prévisionnel détermine les prévisions d'activité et économiques d'exécution de la Concession, aux risques et périls du Concessionnaire.

Les montants sont exprimés en euros hors taxes valeur janvier 2021.

Conformément à l'Article 46, le Concessionnaire 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 Concessionnaire, si l'analyse réalisée par l'OTC démontre que ce niveau est supérieur à celui nécessaire pour couvrir le coût des obligations de service public et un bénéfice raisonnable au sens de l'Encadrement SIEG.

Article 33 Recettes perçues directement par le Concessionnaire

33.1 Principes

Le Concessionnaire perçoit l'ensemble des Recettes d'Exploitation résultant de l'exécution des missions confiées par le présent Contrat, soit directement, soit par mandat confié l'opérateur économique sélectionné après mise en concurrence.

Les Recettes d'Exploitation sont constituées de trois catégories :

1. les recettes liées au transport de marchandises en application de la grille tarifaire définie à l'article 27.2 du présent Contrat
2. les recettes liées au transport de passagers en application de la grille tarifaire définie à l'article 27.3 du présent Contrat
3. les recettes annexes, issues notamment des services particuliers fournis aux usagers du service public, particuliers et professionnels (restauration, bagages, jeux, etc.) par le Concessionnaire de sa propre initiative.

33.2 Mécanisme de reversement des recettes par le titulaire du sous-contrat principal de services

En cas de conclusion d'un sous-contrat visé à l'article 7.2, le Concessionnaire perçoit du titulaire du sous-contrat le montant minimum garanti de Recettes d'Exploitation, correspondant au montant inscrit à l'**Annexe 9 – Compte d'exploitation prévisionnel**.

L'engagement de Recettes d'Exploitation est calculé sur les tarifs contractuels définis à l'**Annexe 8 – Tarifs des services**. L'engagement contractuel sera revu en cas de modification de la grille tarifaire définie à l'article 27.

L'opérateur économique assume le risque financier lié à un niveau de Recettes d'Exploitation inférieur à son engagement contractuel, dans les conditions fixées à l'Article 41.

En cas de Recettes d'Exploitation plus élevées que le montant contractuel, le surplus de Recettes d'Exploitation est partagé entre le Concessionnaire et l'opérateur économique, selon les règles suivantes :

- entre **[X et Y % à compléter par le candidat]** de recettes réelles supplémentaires par rapport à l'engagement de recettes, le surplus de recettes de cette tranche est conservé intégralement par l'opérateur économique
- entre **[Y et Z % à compléter par le candidat]** de recettes réelles supplémentaires par rapport à l'engagement de recettes, le surplus de recettes de cette tranche est partagé à 50/50 entre l'opérateur économique et le concessionnaire
- au-delà de **[Z % à compléter par le candidat]** de recettes réelles supplémentaires par rapport à l'engagement de recettes, le surplus de recettes de cette tranche est reversé intégralement au Concessionnaire.

Article 34 Charges d'exploitation

Le Concessionnaire supporte l'ensemble des charges liées à l'exécution du présent Contrat, constituées :

- des charges **de fonctionnement** propres de la SEMOP
- des charges **d'exploitation** du service public concédé, constituée notamment :
 - o des rémunérations de l'opérateur économique au titre du (des) sous-contrat(s)
 - o de la rémunération de l'opérateur économique au titre du mandat.

Article 35 Compensation financière versée par l'OTC

35.1 Calcul de la contribution

Conformément aux articles L. 2224-1 et L. 2224-2 du CGCT, chaque année, l'OTC verse au Concessionnaire une compensation financière **(CF)** en raison des obligations de service public qui lui sont imposées en matière de desserte, fréquence, régularité, continuité, tarification et qualité.

La compensation financière **(CF)** versée par l'OTC est constituée de trois composantes :

- une compensation au titre des charges d'exploitation **(CFE)**, correspondant aux charges d'exploitation résultant de la réalisation des obligations de services publics (hors charges de carburant), nettes des recettes générées par ces mêmes obligations. Son calcul est détaillé en annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel
- une compensation au titre des charges d'investissement **(CFI)** correspondant aux charges financières des navires utilisés par le Concessionnaire pour la réalisation du service public correspondant à la quote-part des espaces réservés au service public
- une compensation au titre des charges de carburant **(CFC)** correspondant aux charges de carburant supportées par le Concessionnaire au titre du présent Contrat et dont les montants sont présentés en annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel.

Les compensations au titre des charges d'investissements **(CFI)** et au titre des charges de carburant **(CFC)** ne font pas l'objet d'une indexation.

La compensation au titre des charges d'exploitation (CFE), fait l'objet d'une indexation annuelle au 1^{er} janvier par l'application de la formule K définie ci-dessous :

$$K = 0,15 + \left[\text{pondération xxx à compléter par le candidat} \right] \times \frac{ICHTrev-TSo}{ICHTrev-TSn} + \left[\text{pondération xxx à compléter par le candidat} \right] \times \frac{FSD3o}{FSD3n}$$

- ICHTrev-TS est l'indice du coût horaire du travail révisé publié par l'Insee.
- FSD3 est l'indice frais et service divers, modèle de référence numéro 3.
Les valeurs de base des indices retenus sont les moyennes des valeurs connues au 1^{er} novembre des sur les 12 derniers mois.
- ICHTrev-TSo = [valeur XXX]
- FSD3 = [valeur XXX]

Les valeurs actualisées des indices retenus pour l'indexation d'une année n sont les moyennes des valeurs connues au 1^{er} novembre de l'année n-1 au cours des 12 derniers mois (du 31/10 n-1 au 01/10 n-2).

Au cas où l'un de indices ci-dessous ne serait plus publié, le concessionnaire et l'OTC se mettent d'accord par simple échange de lettres, sur son remplacement par un indice équivalent correspondant publié pour la même catégorie de charges. Le Concessionnaire indique à l'OTC la valeur et le mode de calcul du coefficient de raccordement entre l'ancien et le nouvel indice. Ces nouveaux indices prennent effet dans un délai d'un mois à partir de la date à laquelle le concessionnaire a informé l'OTC, sauf en cas de refus de celui-ci signifié au concessionnaire dans le même délai et justifié par des observations motivées.

35.2 Réfaction pour traversées non réalisées

L'absence de réalisation d'une traversée donne lieu à une réfaction de la compensation correspondant à l'économie réalisée par le Concessionnaire en raison de la non-réalisation du service (charges variables économisées – recettes perdues).

Ces réflexions ne sont pas exclusives des pénalités prévues à l'Article 49.

La réfaction est de :

- **30 000 €** pour la ligne Ajaccio – Continent
- **30 000 €** pour la ligne Bastia - Continent
- **12 000 €** pour la ligne Porto Vecchio - Continent
- **12 000 €** pour la ligne Propriano - continent
- **8 000 €** pour la ligne Ile Rousse – continent.

35.3 Contrôle de surcompensation

Afin de s'assurer que la compensation financière versée par l'OTC au Concessionnaire ne conduit pas à une surcompensation des obligations de service public au-delà d'un bénéfice raisonnable, l'OTC réalise un contrôle du calcul de la compensation.

Le Concessionnaire 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.

Cependant, afin d'inciter le Concessionnaire à la réalisation de gains d'efficacité (ceux résultant d'une meilleure efficacité productive ou d'une amélioration des recettes commerciales), le Concessionnaire conserve une part des bénéfices réalisés au-delà de la rentabilité prévisionnelle qui a fondé le calcul des montants de compensation.

En cas de résultat net de la SEMOP supérieur au résultat net prévisionnel, le surplus de résultat net est partagé entre le Concessionnaire et l'OTC selon les règles suivantes :

- entre **[X et Y % à compléter par le candidat]** points de résultat net supplémentaire par rapport au résultat net prévisionnel, le surplus de résultat net pour cette tranche est conservé intégralement par le concessionnaire
- entre **[Y et Z % à compléter par le candidat]** points de résultat net supplémentaire par rapport au résultat net prévisionnel, le surplus de résultat net pour cette tranche est partagé à 50/50 entre l'OTC et le concessionnaire
- au-delà de **[Z % à compléter par le candidat]** points de résultat net supplémentaire par rapport au résultat net prévisionnel, le surplus de résultat net pour cette tranche est reversé intégralement à l'OTC

Pour la comparaison du résultat net prévisionnel au résultat net réel, l'analyse sera réalisée en retraçant ou neutralisant les impacts :

- des événements exceptionnels ayant impacté la gestion du service (en charges et en recettes)

- des évolutions des charges de combustibles liées au marché et aux conditions des contrats de couverture
- des impacts financiers des évolutions de la réglementation fiscale et sociale applicable au concessionnaire

Le montant en résultant s'ajoute au résultat net consolidé du Concessionnaire dans la limite précitée, le surplus étant reversé à l'OTC.

Afin de vérifier l'absence de surcompensation des obligations de service public, l'OTC fait réaliser tous les deux ans, sur la base des comptes de la SEMOP et de l'opérateur économique, un audit financier indépendant dont l'objet est d'évaluer si le montant de la compensation perçue par le concessionnaire est conforme aux règles de l'Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public.

L'audit devra permettre d'établir le bénéfice réel de la SEMOP et de l'opérateur économique et de le comparer avec le bénéfice raisonnable, au sens de l'Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public, qu'exigerait une entreprise moyenne s'interrogeant sur l'opportunité de fournir le service d'intérêt économique général pendant toute la durée du mandat, en tenant compte du niveau de risque.

Dans le cas où le bénéfice réel (y compris les gains résultant des incitations à l'efficacité) de la SEMOP et de l'opérateur économique serait supérieur au bénéfice raisonnable, le surplus de compensation correspondant serait reversé à l'OTC.

35.4 Modalités de facturation et de versement

La contribution est facturée par le Concessionnaire suivant les modalités suivantes :

S'agissant de la contribution au titre des charges d'exploitation (CFEn) :

- acomptes mensuels facturés au **XX** de chaque mois correspondant à 95 % du 1/12ème du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel indexé par application de la formule prévue à l'article 35.1
- solde facturé à la remise du rapport annuel des services corrigé des réfections et des pénalités, ainsi que des éventuelles surcompensations.

S'agissant de la contribution au titre des charges d'investissement (CFIn) :

- acomptes mensuels facturés au **XX** de chaque mois correspondant au 1/12ème du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée.

S'agissant de la contribution au titre des charges de carburant (CFCn) :

- acomptes mensuels facturés au **XX** de chaque mois correspondant au 1/12ème du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

S'agissant du 1^{er} acompte versé au Concessionnaire pour le mois de janvier 2021, son montant correspondra aux appels de compensation des mois de janvier et février 2021. Par conséquent, il n'y aura pas de versement d'acompte pour le mois de février 2021.

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 Compte de tiers

Le Concessionnaire tient un compte séparé pour les tiers.

Notamment, la perception et le reversement de la taxe transports figurent dans ce compte.

Article 37 Impôts et taxes

Le Concessionnaire supporte l'ensemble des taxes, impôts et redevances liés aux prestations effectuées.

Article 38 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.

Article 39 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 applicable pour toute la durée du présent Contrat.

Le mécanisme de couverture fait l'objet d'un contrat dont les stipulations sont négociées jusqu'au 31 décembre 2020, pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2021. Le contrat de couverture est renouvelé tous les deux (2) ans.

[Le candidat propose une modification / un complément à cette stipulation afin de préciser les modalités de conclusion et d'application du mécanisme de couverture carburant, en intégrant le fait que la SEMOP sera pouvoir adjudicateur].

Les variations du coût du combustible ne sont pas répercutées sur les tarifs aux usagers.

Le coût unitaire du combustible pris en compte dans le Compte d'Exploitation Prévisionnel et le mécanisme associé sont détaillés en **Annexe 10 – Détail des volumes contractuels de combustibles consommés par mois**.

TITRE VII MODIFICATION DE LA CONCESSION

Article 40 Clause de rencontre

Si les conditions économiques et techniques d'exécution du présent Contrat, résultant d'évènements non prévisibles à la date de sa signature et extérieurs au Concessionnaire sont de nature à remettre en cause l'équilibre financier du présent Contrat, l'Autorité concédante et le Concessionnaire se rencontrent dans les meilleurs délais à l'initiative de la partie la plus diligente, afin de définir en tant que de besoin les modifications à apporter au présent Contrat.

Les stipulations du présent article n'impliquent pas un droit à modifier le Contrat mais permettent l'ouverture de la procédure de modification décrite ci-après.

Article 41 Clause de rendez-vous au 30 juin 2024

Sans pouvoir remettre en cause son économie générale, les Parties se rencontrent obligatoirement dans un délai de six (6) mois précédant l'expiration du contrat de couverture carburant visé à l'article Article 39 pour réexaminer les conditions d'exécution du présent Contrat, et notamment :

- les conditions d'exécution des obligations de service public, la réalisation des objectifs permettant les gains d'efficience ainsi que la méthode de ventilation des coûts entre les charges affectées au fret et celles affectées aux passagers afin d'éviter tout risque de surcompensation
- le coût du carburant, compte-tenu des volumes de carburant consommés ou du prix unitaire à la tonne pratiqué sur le marché
- le niveau de recettes perçues sur les usagers. Si à l'année n+1, le montant des recettes annexes est inférieur de plus de **xxx à compléter par le candidat %** au montant des recettes annexes prévisionnelles figurant dans le compte prévisionnel établi par le Concessionnaire (Annexe 9 – Compte d'exploitation prévisionnel)
- l'application de la directive européenne 2012/33/UE du Parlement et du conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.

Les stipulations du présent article n'impliquent pas, automatiquement, un droit à modifier le Contrat mais en cas de changement des conditions d'exécution techniques et/ou financières, les Parties concluent un avenant.

Article 42 Modification à la demande du Concessionnaire

Le Concessionnaire peut proposer à l'Autorité Concédante toute modification qu'il juge utile afin d'améliorer ou optimiser les missions qui lui incombent au titre de la Concession.

Dans ce cadre, il transmet à l'Autorité Concédante un mémoire faisant apparaître :

- l'objet, les motifs de la demande
- la description de la ou des modifications de la consistance des services (Annexe 2 – Programme des services)
- les conséquences induites sur le Compte d'Exploitation Prévisionnel, sur ses engagements de performance (Annexe 9 – Compte d'exploitation Prévisionnel)
- les modifications portant sur les éléments de rémunération du Concessionnaire.

L'Autorité Concédante émet un avis motivé sur la modification proposée par le Concessionnaire dans un délai d'un (1) mois suivant la réception du mémoire précité.

En cas d'accord, l'Autorité Concédante décide de la formalisation de cette modification, *via* un avenant.

En l'absence de réponse de l'Autorité Concédante dans le délai imparti ou en cas de refus exprès de la part de ce dernier, le Concessionnaire renonce à la modification envisagée.

Article 43 Modification à la demande de l'Autorité Concédante

L'Autorité Concédante peut demander au Concessionnaire de modifier la consistance des services si ces modifications sont justifiées par un motif d'intérêt général.

L'Autorité Concédante remet au Concessionnaire une note d'orientation présentant sommairement les modifications qu'il sollicite.

Le Concessionnaire dispose d'un délai de trente (30) jours pour préparer un rapport sommaire évaluant l'impact de la modification envisagée par l'Autorité Concédante sur l'exécution de la Concession.

Au vu de ce rapport sommaire, l'Autorité Concédante peut demander au Concessionnaire la production d'un rapport détaillé évaluant précisément les conséquences techniques, juridiques et financières de la modification proposée.

Si au vu de ce rapport détaillé l'Autorité Concédante décide de la mise en œuvre de la modification, un avenant est conclu entre les Parties.

Pour l'application du présent article, l'OTC peut prendre l'initiative d'une rencontre avec le Concessionnaire. Il adresse une convocation au Concessionnaire au moins sept jours à l'avance en y joignant les documents nécessaires à la tenue de ladite réunion. Le Concessionnaire est tenu de se conformer à cette convocation sous peine de pénalité prévue à l'Annexe 11 du présent Contrat.

En cas de différend entre les parties, les stipulations de l'Article 53 s'appliquent.

TITRE VIII TRANSPARENCE, SUIVI ET CONTROLE DE L'EXÉCUTION DU CONTRAT

Article 44 Concertation et coordination entre les parties

Un comité de suivi se réunit trimestriellement pour examiner les tableaux de bord mensuels. Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC
- d'un représentant de chacune des autorités portuaires concernées
- des référents mentionnés à l'article 6.2 Article 6, d'un responsable technique, d'un responsable financier du Concessionnaire et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande d'un du Concessionnaire.

La convocation est transmise au Concessionnaire quinze jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisé du Concessionnaire sans présentation d'un motif valable sept jours avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'Article 49 du présent Contrat.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la CdC et au Concessionnaire dans un délai d'une semaine à compter de la réunion. La CdC et le Concessionnaire 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 45 Information de l'OTC

45.1 Objet

La CdC et l'OTC disposent d'un droit de contrôle et d'information permanent sur l'exécution technique et financière du présent Contrat par le Concessionnaire ainsi que sur la qualité du service rendu aux usagers.

Ce contrôle comprend notamment :

- un droit d'accès à l'information sur la gestion des services concédés
- le pouvoir de prendre toutes les mesures prévues par le présent Contrat lorsque le Concessionnaire ne se conforme pas à ses obligations
- le pouvoir de s'assurer que le Concessionnaire ne perçoit aucune surcompensation.

La mise en œuvre de ce droit de contrôle ne doit pas conduire l'Autorité Délégante à s'immiscer dans la gestion du service, ni porter atteinte au secret des affaires en n'assurant pas la confidentialité des données et documents transmis par le Concessionnaire sous les réserves prévues par la présente convention. 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 européenne ou nationale.

Le Concessionnaire justifie à tout moment du respect de ses obligations légales ou réglementaires.

Le Concessionnaire fournit à l'Autorité Concédante les documents et justificatifs demandés sous un format commun exploitable (word ou équivalent) et rendant possibles des extractions.

Dans le cadre de l'exercice de ce droit de contrôle, l'Autorité Concédante peut se faire assister d'experts techniques et financiers de son choix.

45.2 Contrôle des documents

La CdC et l'OTC peuvent demander la communication de tout justificatif et document se rapportant directement à l'exécution du présent Contrat et qu'ils estiment nécessaires à leur bonne information sans toutefois que ledit contrôle ait pour effet d'exonérer le Concessionnaire concerné de ses responsabilités.

Le Concessionnaire facilite l'accomplissement du contrôle. Il dispose d'un délai de quinze jours à compter de la réception de la demande pour communiquer les justificatifs exigés par l'OTC ou la CdC.

A cet effet, le Concessionnaire doit notamment :

- autoriser à tout moment l'accès aux établissements, bureaux administratifs, installations et navires affectés à l'exécution des services concédés aux personnes mandatées par l'Autorité Concédante
- répondre à toute demande d'information de l'Autorité Concédante consécutive à une réclamation d'usagers ou de tiers
- justifier auprès de l'Autorité Concédante des informations qu'il aura fournies, notamment dans le cadre des rapports annuels, par la production de tout document technique ou comptable utile pour leur vérification
- veiller à l'homogénéité et à la cohérence des rapports et des données transmises d'une année sur l'autre
- désigner un ou plusieurs représentants compétents pour répondre aux questions posées par l'Autorité Concédante.

Le non-respect de ces obligations fait l'objet de pénalités décrites à l'Article 49.

Le Concessionnaire ne peut pas refuser à la CdC ou à l'OTC ou à leur représentant la copie des informations sollicitées.

Les documents transmis par le Concessionnaire sont librement exploitables par l'OTC et des extractions peuvent en être réalisées.

Le droit d'accès et de contrôle garanti par le présent article s'étend aux justificatifs et documents détenus par l'opérateur économique sélectionné après mise en concurrence pour l'attribution du présent Contrat. L'opérateur économique ne peut pas refuser à la CdC ou l'OTC ou à leur représentant la copie des informations sollicitées.

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 Concessionnaire sans que ce dernier ne puisse opposer le secret industriel et commercial. Le Concessionnaire facilite le déroulement de l'audit.

La CdC et l'OTC, informent le Concessionnaire du lancement d'une mission d'audit 15 jours avant le commencement du contrôle des données financières.

Les résultats de l'audit sont communiqués au Concessionnaire afin de recueillir ses observations. Les résultats de l'audit ne peuvent pas être communiqués sans faire état des éventuelles remarques et observations du Concessionnaire.

Le droit de contrôle garanti par le présent article s'étend aux données détenues par l'opérateur économique sélectionné après mise en concurrence pour l'attribution du présent Contrat. L'opérateur économique ne peut pas refuser à la CdC ou l'OTC ou à leur représentant la mise en œuvre de l'audit.

Ce droit de contrôle s'étend également à la société ad hoc spécifiquement créée pour devenir actionnaire privé du Concessionnaire en cas d'attribution du présent Contrat à un groupement d'entreprises.

45.4 Taxe transport

S'agissant de la taxe transport, le Concessionnaire remet à l'autorité délégante un état estimatif trimestriel et sa déclaration annuelle auprès des services fiscaux.

Article 46 Rapport du Concessionnaire

Au plus tard le 1^{er} mars 2022, le Concessionnaire produit un compte-rendu d'exécution des services 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 du présent Contrat. Pour l'établissement de ce compte, l'imputation des charges s'effectue par affectation directe pour les charges directes et selon des critères internes issus de la comptabilité analytique ou selon une clé de répartition dont les modalités sont précisées dans le rapport pour les charges indirectes, notamment les charges de structure

Le Concessionnaire joint une note de comparaison et d'explication des écarts entre les produits et les charges réels et prévisionnels.

Le Concessionnaire 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 de celles utilisées pour établir l'offre du Concessionnaire dans le cadre de la procédure d'attribution du présent Contrat.

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 du présent Contrat

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 Concessionnaire 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. Le nombre de traversées réalisées par chaque navire dans l'année d. Récapitulatifs des opérations de maintenance par navire e. 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

2° Une annexe financière détaillant les éléments suivants pour chaque ligne :

1	Recettes	<ul style="list-style-type: none"> a. Détail des recettes issues de la vente de titres aux chargeurs professionnels, par distinction de chaque tarif (tarif fret, tarif export, tarifs matières premières) et aux usagers particuliers, par distinction de chaque tarif (résident corse, non-résident) b. Détail de la fréquentation selon les mêmes critères c. Autres recettes rattachées (publicité, services annexes) ; d. Contribution de la Collectivité
---	----------	--

		e. Grille tarifaire appliquée au cours de l'année n sur le modèle de l'annexe 8
2	Charges	a. Fiscalité b. Coûts en capital
3	Résultat avant impôt	
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 Concessionnaire 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 prix unitaires des combustibles (quotidiens et mensuels) et consommations (Annexe 10 – Détail des volumes contractuels de combustibles consommés par mois).

Article 48 Publication des données essentielles

Sans que le Concessionnaire ne puisse s'y opposer et dans les conditions des articles L. 3131-1 et suivants du Code de la commande publique, l'Autorité concédante rend accessibles les données essentielles du Contrat sous un format ouvert et librement réutilisable telles que visées à l'arrêté du 22 mars 2019 relatif aux données essentielles dans la commande publique.

TITRE IX SANCTIONS

Article 49 Pénalités

49.1 Principes

En cas d'irrégularités ou d'inexécutions avérées des clauses du présent Contrat, la CdC applique les pénalités visées à l'Annexe 11 - **Pénalités** sans mise en demeure préalable, à l'issue d'un délai de quinze jours à compter de la notification du décompte des pénalités au Concessionnaire qui dispose de ce délai pour faire part de ses observations.

49.2 Procédure

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 Concessionnaire.

Au regard des observations présentées par le Concessionnaire, 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 Concessionnaire 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 35.1 Calcul de la contribution du présent Contrat et si le solde n'est pas suffisant par paiement direct.

Leur paiement n'exonère pas le Concessionnaire de son éventuelle responsabilité civile ou pénale vis-à-vis des abonnés et des tiers.

Les pénalités et les gains d'efficience poursuivent le même objectif à savoir une exploitation respectant les obligations du Contrat et garantissant la qualité de service.

En revanche, les deux mécanismes se distinguent en ce que les pénalités constituent une sanction et les gains d'efficience un mécanisme tendant à intéresser le Concessionnaire à la qualité du service.

49.3 Pénalités imputables au titulaire d'un sous-contrat

[Dans tous les cas où, dans le cadre de l'exécution du Contrat, le Concessionnaire se trouverait débiteur de pénalités du fait d'un manquement ou d'une négligence de l'Opérateur Économique dans l'exécution opérationnelle de ses prestations au titre d'un sous-contrat, le candidat est invité à formuler ses propositions rédactionnelles afin de transférer cette charge pécuniaire vers cet Opérateur Économique tiers au présent Contrat].

Article 50 Mise en régie provisoire

En cas de faute grave du Concessionnaire, et notamment si la continuité et la qualité des services, à travers notamment l'indisponibilité d'un ou de plusieurs navires, viennent à être compromises ou si les services ne sont exécutés que partiellement, l'Autorité Concédante peut prendre toutes les mesures nécessaires aux frais et risques du Concessionnaire et notamment décider la mise en régie provisoire des services concernés.

Cette mise en régie provisoire est précédée d'une mise en demeure, sauf circonstances exceptionnelles.

TITRE X FIN DU CONTRAT

Article 51 Cas de fin du contrat

Le Contrat prend fin :

- à son terme normal prévu à l'Article 9
- en cas de résiliation pour motif d'intérêt général ou pour force majeure, selon les modalités prévues à l'article 51.2
- en cas de résiliation pour faute du Concessionnaire, selon les modalités prévues à l'article 51.3.

51.1 Expiration du terme du Contrat

Dans le cas où le Contrat expire par survenance du terme prévu à l'Article 9 :

- les biens de retour non financés initialement par l'Autorité concédante sont restitués automatiquement à l'Autorité concédante, en bon état d'entretien et de fonctionnement compte tenu de leur âge et de leur destination, dans les conditions financières prévues par l'Article 57. Si des biens de retour ne sont pas amortis au terme normal du Contrat, ils sont repris par l'Autorité concédante à concurrence de leur valeur nette comptable non amortie.
- les biens de reprise pourront être repris par l'Autorité concédante dans les conditions stipulées à l'Article 57.2
- les biens propres seront, le cas échéant, repris par l'Autorité concédante après accord avec le Concessionnaire sur les conditions de cette reprise
- L'Autorité concédante est subrogée au Concessionnaire dans tous ses droits et obligations envers les tiers relatifs à l'exécution du service.

Les Parties établiront contradictoirement un procès-verbal de transfert.

Les navires dont le sort n'aurait pas été réglé par ailleurs ne constituent ni des biens de reprise, ni des biens de retour.

51.2 Résiliation pour motif d'intérêt général ou en cas de force majeure

L'Autorité Concédante peut à tout moment résilier unilatéralement, totalement ou partiellement, le présent Contrat pour un motif d'intérêt général ou en cas d'une force majeure, dans les conditions de la jurisprudence administrative.

La résiliation est notifiée au Concessionnaire par lettre recommandée avec accusé de réception ou par tout moyen permettant d'en donner une date certaine, en respectant un délai de préavis d'un (1) mois avant la prise d'effet de la résiliation.

Les biens de retour nécessaires à l'exécution du Contrat sont restitués automatiquement à l'Autorité concédante, qui pourra décider de reprendre également des biens de reprise.

L'indemnité de résiliation correspond au manque à gagner subi par le Concessionnaire. Il est égal à 50 % de la valeur actuelle nette des résultats net après contribution prévisionnels figurant en **Annexe 9 – Compte d'exploitation prévisionnel** du Contrat et restant à courir entre la date de résiliation et l'échéance normale du Contrat, actualisés à partir du coût moyen pondéré du capital du Concessionnaire soit **[à compléter par le candidat]** %.

Cette indemnité est versée dans un délai de quarante-cinq jours à compter de la prise d'effet de la résiliation. A défaut, il sera fait application de l'Article 35.4, dernier alinéa.

51.3 Résiliation pour faute du Concessionnaire

En cas de faute grave ou répétée du Concessionnaire, l'Autorité concédante peut prononcer la résiliation pour faute du présent Contrat.

La résiliation peut, notamment, être prononcée dans les cas suivants :

- manquements graves ou répétés au présent Contrat
- 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 du Contrat sans autorisation expresse et préalable de l'Autorité Concédante 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 jours.

Le Concessionnaire dispose d'un délai de quinze jours au moins 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 Concessionnaire défaillant par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

La résiliation pour faute du Concessionnaire ne donne lieu au versement par l'Autorité concédante ou l'OTC d'aucune indemnité au Concessionnaire défaillant.

L'Autorité concédante peut demander l'indemnisation par le Concessionnaire du préjudice qu'elle subit du fait de la résiliation pour faute du Contrat, y compris pour couvrir les frais de passation d'un nouveau Contrat et le surcout subi par l'Autorité concédante jusqu'au terme normal du Contrat.

Article 52 Liquidation ou redressement judiciaire du Concessionnaire

En cas de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire du Concessionnaire, le Contrat est résilié de plein droit après une mise en demeure de prendre parti sur la poursuite de la convention adressée

par l'Autorité Concédante 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 Concessionnaire.

TITRE XI LITIGES

Article 53 Règlement des litiges

Toute contestation entre l'Autorité Concédante et le Concessionnaire résultant de l'application du Contrat ou des documents qui y sont annexés fait l'objet d'une tentative de conciliation amiable par l'intermédiaire d'une personne désignée d'un commun accord par l'Autorité Concédante et par le Concessionnaire. La charge financière de cette mission est partagée également 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 pour les parties de s'entendre à l'expiration de ce délai, la désignation du conciliateur est faite par le Président du Tribunal administratif de Bastia.

L'avis rendu par le conciliateur ne lie pas les parties.

En cas d'échec de la conciliation, dans un délai de trois mois, chacune des deux Parties pourra porter le différend devant le Tribunal administratif de Bastia.

Article 54 Compétences juridictionnelles

Les difficultés, contestations ou conflits qui pourraient naître de l'exécution du Contrat et tout autre acte rattaché à l'exécution des services, sont de la compétence exclusive du Tribunal administratif de Bastia.

Fait à Ajaccio, en trois exemplaires originaux, le [date à compléter]

Pour le Conseil Exécutif de Corse
Le Président

Pour l'Office des Transports de la Corse
Le Président

Pour le Concessionnaire

[Dénomination de la SEMOP xxxxxxxxx]

LISTE DES ANNEXES

A l'attention des candidats

Légende des Annexes :

Surlignage vert

Les Annexes surlignées en vert sont à produire par le candidat dans son Offre.

Surlignage bleu

Les Annexes surlignées en bleu sont à produire par le Concessionnaire à compter de l'entrée en vigueur du Contrat et selon la stipulation contractuelle à laquelle l'Annexe se réfère.

Surlignage jaune

Les Annexes surlignées en jaunes sont produites par l'Autorité Concédante et jointes au DCE.

Ont valeur contractuelle les documents suivants :

Annexe 1 – Annexe technique des services

Annexe 2 – Programme des services

Annexe 3 – Tableau récapitulatif de l'outil naval

Annexe 4 – Rapport de sécurité

Annexe 5 – Description des services à bord

Annexe 6 – Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles et actions garantissant le service social et solidaire

Annexe 7 – Description du système de protection des cétacés et actions environnementales

Annexe 8 – Tarifs des services

Annexe 9 – Compte d'exploitation prévisionnel

Annexe 10 – Détail des volumes contractuels de combustibles consommés par mois

Annexe 11 - Pénalités

Annexe 12 – Prestations confiées aux tiers

Annexe 13 – Données sur le personnel

Annexe 14 – Grille des surcharges et sous-charges combustibles

Annexe 15 – Gains d'efficience

Annexe 16 – Statuts

Annexe 17 - Pacte d'actionnaires

Annexe 18 - Sous-contrats conclus par la SEMOP

Annexe 19 – Garantie à première demande et garantie maison-mère

COMPTÉ D'EXPLOITATION PRÉVISIONNEL SEMOP											
COMPTÉ D'EXPLOITATION	Cumul 7 ans	Moyenne 7 ans	2021 #N/D	2022 #N/D	2023 #N/D	2024 #N/D	2025 #N/D	2026 #N/D	2027 #N/D	Total 2021-2027	Liquidation
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES TRANSPORT MARITIME		#N/D									
Recettes FREI											
Recettes AUTO											
Recettes PAX											
Recettes hôtellerie		#N/D									
Autres recettes											
[à détailler]											
[à détailler]											
TOTAL COMPENSATIONS POUR OSP		#N/D									
Compensation investissement											
Compensation exploitation											
Compensation combustible											
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES		#N/D	#N/D	#N/D	#N/D	#N/D	#N/D	#N/D	#N/D	#N/D	#N/D
<i>Δ de CA annuel, de</i>											
ACHATS											
Eau											
Électricité											
[à détailler]											
SERVICES EXTÉRIEURS											
Locations de matériels											
Nettoyage des locaux											
Gardiennage surveillance											
Enlèvement des ordures											
Sous-contrat d'affrètement											
[à détailler]											
ENTRETIEN / MAINTENANCE											
Entretien / maintenance des bâtiments											
Autres											
[à détailler]											
FRAIS GÉNÉRAUX											
Fournitures de bureau											
Assurance											
Véhicules											
Communication - Publicité											
Voyages et déplacement											
Frais de réception											
Frais postaux											
Télécommunications											
Honoraires											
Services bancaires											
Certifications											
Autres											
[à détailler]											
VALEUR AJOUTÉE											
% de CA											
FRAIS DE PERSONNEL											
Rémunérations											
Charges sociales											
[à détailler]											
[à détailler]											
IMPÔTS ET TAXES											
CVAE											
CFE											
Taxes foncières											
Impôts et taxes sur la masse salariale											
Autres impôts											
[à détailler]											
EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION											
% de CA											
AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION											
Reprise de provisions											
Transfert de charges											
AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION											
Rémunération du mandataire											
[à détailler]											
[à détailler]											
[à détailler]											
DOTATIONS AUX PROVISIONS											
[à détailler]											
[à détailler]											
DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS											
[à détailler]											
[à détailler]											
RESULTAT D'EXPLOITATION											
% de CA											
PRODUITS FINANCIERS											
[à détailler]											
[à détailler]											
CHARGES FINANCIÈRES											
[à détailler]											
[à détailler]											
RESULTAT FINANCIER											
% de CA											
PRODUITS EXCEPTIONNELS											
Reprise de subventions											
[à détailler]											
CHARGES EXCEPTIONNELLES											
[à détailler]											
[à détailler]											
RESULTAT EXCEPTIONNEL											
% de CA		#N/D	#N/D	#N/D	#N/D	#N/D	#N/D	#N/D	#N/D	#N/D	#N/D
Impôts sur les sociétés		#N/D									
Crédits d'impôt											
RESULTAT NET		#N/D									
<i>En % du CA</i>		#N/D									

CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT	Cumul 7 ans	Moyenne 7 ans	2021 #N/D	2022 #N/D	2023 #N/D	2024 #N/D	2025 #N/D	2026 #N/D	2027 #N/D	Total 2021-2027	Liquidation
Résultat net											
(+) Dotations aux amortissements incorporels											
(+) Dotations aux amortissements corporels											
(+) Dotations aux amortissements financiers											
(+) Dotations aux provisions R&C											
(+) Dotations aux provisions d'exploitation											
(+) Dotations aux provisions financières											
(+) Dotations aux provisions exceptionnelles											
(+) Valeur comptable des actifs cédés											
(-) Reprises provisions R&C											
(-) Reprise provisions d'exploitation											
(-) Reprises financières											
(-) Reprises exceptionnelles											
(-) Produit de cession d'actif											
(-) Subventions d'investissement virées au CR											
CAF											
<i>En % du CA</i>											

BILAN ACTIF	2021 #N/D	2022 #N/D	2023 #N/D	2024 #N/D	2025 #N/D	2026 #N/D	2027 #N/D	Liquidation
Immobilisations incorporelles								
Immobilisations corporelles								
Immobilisations financières								
ACTIF NET IMMOBILISE								
Stocks								
Créances clients								
Autres créances								
Trésorerie								
ACTIF CIRCULANT								
TOTAL ACTIF								

BILAN PASSIF	2021 #N/D	2022 #N/D	2023 #N/D	2024 #N/D	2025 #N/D	2026 #N/D	2027 #N/D	Liquidation
Capital social								
Réserves								
Report à nouveau								
Résultat de l'exercice								
Subventions d'investissement								
CAPITAUX PROPRES								
Provisions pour risques								
Provisions pour charges								
PROVISIONS								
Emprunts bancaires								
Comptes courants d'associés								
DETTES FINANCIÈRES								
Dettes fournisseurs								
Dettes fiscales et sociales								
PASSIF CIRCULANT								
TOTAL PASSIF								

FONDS DE ROULEMENT	2021 #N/D	2022 #N/D	2023 #N/D	2024 #N/D	2025 #N/D	2026 #N/D	2027 #N/D
BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT							
TRÉSORERIE							

PLAN DE FINANCEMENT	Cumul 7 ans	Moyenne 7 ans	2021 #N/D	2022 #N/D	2023 #N/D	2024 #N/D	2025 #N/D	2026 #N/D	2027 #N/D	Total 2021-2027	Liquidation
VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT											
CAF											
Augmentation des capitaux propres											
Apport en capital											
Subventions d'investissement concédant											
Subventions d'investissement autres personnes publiques											
Cessions d'éléments de l'actif immobilisé											
Immobilisations incorporelles											
Immobilisations corporelles											
Immobilisations financières											
Augmentation des dettes financières											
Apports en comptes courants											
Nouveaux emprunts											
TOTAL DES RESSOURCES DURABLES (A)											
Dividendes											
Réduction des capitaux propres											
Acquisitions d'éléments de l'actif immobilisé											
Immobilisations incorporelles											
Immobilisations corporelles											
Immobilisations financières											
Remboursement des dettes financières											
Remboursement comptes courants											
Remboursement emprunt bancaire											
TOTAL DES EMPLOIS DURABLES (B)											
VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT (A-B)											

VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	2021 #N/D	2022 #N/D	2023 #N/D	2024 #N/D	2025 #N/D	2026 #N/D	2027 #N/D
Augmentation des stocks							
Augmentation des créances clients							
Augmentation des créances							
Diminution des passifs circulants							
TOTAL DES AUGMENTATIONS DU BFR (C)							
Diminution des stocks							
Diminution des créances clients							
Diminution des créances							
Augmentation des passifs circulants							
TOTAL DES DIMINUTIONS DE BFR (D)							
VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT (C-D)							

VARIATION DE LA TRÉSORERIE	2021 #N/D	2022 #N/D	2023 #N/D	2024 #N/D	2025 #N/D	2026 #N/D	2027 #N/D
Variation du FR							
-Variation du BFR							
VARIATION DE LA TRÉSORERIE							
TRÉSORERIE FIN D'ANNÉE							

TRI ACTIONNAIRES										
#VALEUR !										
TRI FONDS PROPRES / QUASI FONDS PROPRES GLOBAUX	#N/D 7 ans	#N/D 7 ans	2021 #N/D	2022 #N/D	2023 #N/D	2024 #N/D	2025 #N/D	2026 #N/D	2027 #N/D	#N/D
Apport en capital actionnaire 1	0									
Apport en capital actionnaire 2	0									
Apports en comptes courants actionnaire 1	0									
Apports en comptes courants actionnaire 2	0									
Remboursement apport en capital actionnaire 1	0									
Remboursement apport en capital actionnaire 2	0									
Remboursement apport en CC actionnaire 1	0									
Remboursement apport en CC actionnaire 2	0									
Rémunération des comptes courants	0									
Dividendes	0									
Trésorerie à la liquidation	0									
autres	0									
autres	0									
TOTAL FLUX			0	0	0	0	0	0	0	0

TRI DES FONDS PROPRES GLOBAUX	Err :523
--------------------------------------	----------

Euros constants	2021												Total 2021
	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	
Personnel navigant													0
Personnel sédentaire (à terre)													0
Total coûts de personnel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Frais commerciaux fret													0
Frais commerciaux passagers													0
Frais commerciaux autos													0
Total frais commerciaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Manutention													0
Frais de ports													0
Entretien passagers													0
Vivres (à commercialiser)													0
Approvisionnements													0
Communication													0
Assurances													0
Informatique													0
Impôts et taxes													0
Frais de structure compagnie maritime													0
Total charges d'exploitation	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FO 3,5 %													0
FO 1 %													0
FO 0,5%													0
DO 0,1%													0
GNL													0
Total charges combustibles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Maintenance et entretien de navires													0
Charges de financement des navires													0
Total charges investissement	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total charges sous-contrat d'affrètement	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
REMUNERATIONS VERSEES AU TITRE DU	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Au titre de l'exploitation	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges d'exploitation	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Marge du transporteur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Marge du transporteur sur l'exploitation	5%												
Au titre des combustibles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges de combustibles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Marge du transporteur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Marge du transporteur sur les combustibles	5%												
Au titre des investissements	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges d'investissement	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Coût moyen pondéré du capital	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
REMUNERATIONS VERSEES AU TITRE DU	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL REMUNERATIONS COMPAGNIE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Détail mensuel sous-contrat

Compte de résultat prévisionnel - EUR constants								Total
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
<i>Personnel navigant</i>								0
<i>Personnel sédentaire (à terre)</i>								0
Total coûts de personnel	0							
<i>Frais commerciaux fret</i>								0
<i>Frais commerciaux passagers</i>								0
<i>Frais commerciaux autos</i>								0
Total frais commerciaux	0							
Manutention								0
Frais de ports								0
Entretien passagers								0
Vivres (à commercialiser)								0
Approvisionnements								0
Communication								0
Assurances								0
Informatique								0
Impôts et taxes								0
Frais de structure compagnie maritime								0
Total charges d'exploitation	0							
FO 3,5 %								0
FO 1 %								0
FO 0,5%								0
DO 0,1%								0
GNL								0
Total charges combustibles	0							
Maintenance et entretien de navires								0
Charges de financement des navires								0
Total charges investissement	0							
Total charges sous-contrat d'affrètement	0							
REMUNERATIONS VERSEES AU TITRE DU	0							
Au titre de l'exploitation	0							
Charges d'exploitation	0	0	0	0	0	0	0	0
Marge du transporteur	0	0	0	0	0	0	0	0
Marge du transporteur sur l'exploitation	5%							
Au titre des combustibles	0							
Charges de combustibles	0	0	0	0	0	0	0	0
Marge du transporteur	0	0	0	0	0	0	0	0
Marge du transporteur sur les combustibles	5%							
Au titre des investissements	0							
Charges d'investissement	0	0	0	0	0	0	0	0
Coût moyen pondéré du capital	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
REMUNERATIONS VERSEES AU TITRE DU	0							
TOTAL REMUNERATIONS COMPAGNIE	0							