

Concession de Service Public de transport maritime

Corse-Continent 2021-2027

Rapport du Président du Conseil Exécutif à l'Assemblée de Corse

RAPPELS

1 - Suivant délibération n° 16/183 AC en date du 6 septembre 2016, votre Assemblée m' a notamment donné mandat d'engager toutes études et démarches afin de constituer – sous la forme de sociétés d'économie mixte à opération unique (SEMOP) - deux « *compagnies territoriales* » d'exploitation de la desserte maritime entre le continent et les ports principaux de Bastia et d'Ajaccio, d'une part, et les ports secondaires de Propriano, Porto-Vecchio et l'Ile-Rousse, d'autre part.

2 - Sur la base des études relatives au besoin de service public menées entre les mois de juillet 2017 et juin 2019, la délibération n° 19/437 AC en date du 29 novembre 2019 a approuvé le principe de la création d'une seule SEMOP en charge de l'exploitation de ce service de transport maritime de marchandises et de passagers, entre les cinq ports de l'île et le port de Marseille.

L'Assemblée de Corse a, pour ce faire, décidé de recourir à un contrat de concession de service public pour une durée de sept ans, à compter du 1^{er} janvier 2021.

Approuvant le périmètre et les caractéristiques des prestations à assurer telles que définies dans le rapport présenté par l'exécutif, elle m'a parallèlement autorisé :

- A lancer la procédure de sélection du ou des futurs opérateurs économiques devant conduire à l'attribution de la concession selon la procédure de délégation de service public prévue aux articles L 1411-5 et suivants du code général des collectivités territoriales ;

- A mener les négociations s'y rapportant conformément aux articles L 1514-4 et L 1541-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, dans le respect des exigences de l'article L 3124-1 du code de la commande publique ;

La Collectivité de Corse a vocation à détenir 50,10 % du capital social de la future SEMOP, aux côtés d'un actionnaire privé unique, en l'occurrence la société dédiée qu'il appartiendra à l'opérateur retenu de constituer, laquelle en détiendra 49,90%.

Société dédiée qui pourra se voir confier par la SEMOP, via un sous contrat de prestations de services portant sur l'affectation d'espaces capacitaires de navires armés.

Ceci, sans nouvelle mise en concurrence à partir du moment où un projet de sous contrat figure au nombre des pièces constitutives du dossier de consultation des entreprises.

3 - La présente saisine relève des dispositions du I de l'article L 1411-5 du code général des collectivités territoriales, aux termes desquelles :

« Au vu de l'avis de la commission, l'autorité habilitée à signer la convention de délégation de service public peut organiser librement une négociation avec un ou plusieurs soumissionnaires dans les conditions prévues par l'article L. 3124-1 du code de la commande publique. Elle saisit l'assemblée délibérante du choix de l'entreprise auquel elle a procédé. Elle lui transmet le rapport de la commission présentant notamment la liste des entreprises admises à présenter une offre et l'analyse des propositions de celles-ci, ainsi que les motifs du choix de la candidate et l'économie générale du contrat. »

4 – A ce titre, et pour la parfaite information de l'assemblée délibérante, il importe de présenter le déroulement de la consultation **(I)**, puis l'avis motivé émis par la Commission de Délégation de Service Public lors de sa séance du 7 juillet 2020 **(II)**, avant d'expliciter les motifs me conduisant à proposer à l'Assemblée de renoncer purement et simplement à la procédure **(III)** et d'évoquer les conséquences de cette infructuosité **(IV)**.

I - LE DEROULEMENT DE LA CONSULTATION

1 - La procédure d'attribution a été lancée sous la forme d'une procédure ouverte le vendredi 6 décembre 2019, avec une date limite de réception des candidatures et des offres fixée au vendredi 14 février 2020 à 12h00.

A cette date, les services de l'Office des Transports de la Corse ont réceptionné un seul pli, déposé par le groupement « Corsica Linéa – La Méridionale ».

Réunie le 18 février 2020, la Commission de délégation de service public a constaté la complétude du dossier de candidature.

Au vu de l'analyse qu'en ont fait les services techniques de l'Office la Commission a, lors de sa séance du 25 février 2020, déclaré recevable cette candidature et admis ledit groupement à présenter une offre.

Elle a ainsi procédé à l'ouverture de l'enveloppe d'offre, dont elle a acté la complétude, en décidant de se réunir à nouveau le 24 mars 2020 afin d'émettre, au vu du rapport d'analyse de cette offre que le groupement d'assistance à maître d'ouvrage (AMO) avait pour mission d'établir, l'avis requis à l'article L 1411-5 du code général des collectivités territoriales.

Compte tenu du contexte de crise sanitaire, la Commission n'a pu toutefois se tenir à la date initialement prévue, ni même les semaines suivantes du fait notamment du dispositif de confinement imposé pour prévenir la propagation du Covid 19.

La première date utile pour la réunir a été arrêtée au 7 juillet 2020.

2 – Afin de permettre à la Commission de disposer ce jour-là de tous éléments utiles pour formuler l'avis requis à l'article L 1411-5 du code général des collectivités territoriales sur les suites à réserver à la procédure dont elle était saisie, deux rapports lui ont été présentés :

2-1 Un rapport du Directeur Général de l'Office des Transports de la Corse :

L'établissement dudit rapport s'imposait car l'autorité déléguée se devait d'appréhender la procédure en cours en l'inscrivant dans la problématique de la desserte maritime de l'île à compter du 1^{er} janvier 2021, laquelle sera nécessairement impactée par les conséquences de l'épidémie de Covid-19.

Ceci, sans occulter l'existence :

- De l'ouverture par la Commission européenne, le 28 février 2020, d'une procédure formelle d'examen prévue à l'article 108 paragraphe 2 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant les trois conventions de délégation de service public conclues avec la compagnie Corsica Linéa afin d'assurer la desserte, à partir du port de Marseille, de ceux d'Ajaccio, Bastia et l'île Rousse ;
- D'une plainte très récemment enregistrée par la même Commission, relativement à la présente consultation.

L'attention de la Commission de délégation de service public a ainsi été attirée sur les risques qui s'attacheraient – au regard aussi bien du contexte de crise sanitaire modifiant le besoin de service public que des procédures en cours devant la Commission européenne - à la désignation, sur la base du rapport d'analyse de l'offre reçue, de l'opérateur en charge de constituer la société dédiée destinée à devenir l'actionnaire privé de la SEMOP d'exploitation du service de transport maritime entre les cinq ports de l'île et le port de Marseille pour les sept années à venir.

2-2 Le rapport d'analyse de l'offre établi par le groupement d'assistance à maîtrise d'ouvrage :

2-2-1 Les principes régissant l'établissement du rapport

Il importe de rappeler que ledit rapport se devait nécessairement d'être élaboré à l'aune des dispositions du dossier de consultation des entreprises, lequel :

- a) Décrit les besoins que l'autorité délégante aura préalablement définis afin de satisfaire aux exigences de l'article L 3111-1 du code de la commande publique, ci-après reprises :

« La nature et l'étendue des besoins à satisfaire sont déterminées avant le lancement de la consultation en prenant en compte des objectifs de développement durable dans leurs dimensions économique, sociale et environnementale. »

L'objectif étant de permettre aux soumissionnaires de présenter des offres les mieux à même de répondre à ses attentes.

- b) Précise *« les conditions et caractéristiques minimales »* qui devront être respectées tout au long de la procédure et ne pourront, par voie de conséquence, faire l'objet de négociations, à l'inverse des autres prescriptions du dossier de consultation.

Le contexte lié à la situation de crise sanitaire, avérée depuis la seconde quinzaine du mois de mars 2020 avec un état d'urgence sanitaire déclaré le 24 du même mois (Cf Article 4 de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 *« d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19 »*) ne saurait ainsi conduire à remettre en cause les modalités d'analyse d'une offre déposée le 14 février 2020, sur la base d'un besoin défini avant le 6 décembre 2019, date de lancement de la procédure.

Analyse qui ne peut reposer que sur les prescriptions du dossier de consultation des entreprises portées à la connaissance des opérateurs potentiels.

Symétriquement, l'autorité concédante n'est pas plus en mesure de modifier ce besoin, ni le groupement candidat de reconsidérer les composantes de son offre portant sur les conditions et caractéristiques minimales de la concession objet de la mise en concurrence.

2-2-2 L'analyse de l'offre du groupement « Corsica Linea – La Méridionale »

Pour l'AMO :

« Au regard de l'ensemble de ces éléments, notamment de l'analyse du critère financier de l'offre, il ne paraît pas opportun de poursuivre au stade des négociations.

En effet, l'offre déposée par le candidat contient des évaluations inacceptables, qui ne correspondent pas à la trajectoire financière cible visée par la Collectivité de Corse et l'OTC :

- *le montant de compensation pour obligations de service public proposé par le candidat est manifestement trop élevé,*

- la méthode d'évaluation des recettes et des charges figurant au CEP n'est pas cohérente et insuffisamment étayée.

Cette déclaration d'infructuosité apparaît d'autant plus nécessaire qu'une seule offre a été déposée, de sorte que l'autorité concédante n'aurait pas d'autre choix que de déclarer la procédure infructueuse en l'absence d'alternative. »

II - L'AVIS RENDU PAR LA COMMISSION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC LE 7 JUILLET 2020

1 – Lors de sa réunion du 7 juillet 2020, la Commission de Délégation de Service public a tout d'abord :

- Pris acte des développements contenus dans le rapport du Directeur Général de l'Office des Transports de la Corse présenté en séance, ainsi que des notes « *Corse Audit* » du 20 avril 2020 et « *Gecodia* » du mois de juillet 2020.

- o Constaté que l'impact de l'épidémie de Covid-19 conduit à remettre en cause sur les mois à venir l'appréciation du besoin de service public sur la base de laquelle a été finalisé le dossier de consultation des entreprises ;
- o Constaté que cette crise sanitaire était totalement imprévisible, aussi bien pour Collectivité de Corse et l'OTC, que pour le groupement « *Corsica Linéa – La Méridionale* » ;
- o Constaté que l'offre du candidat, présentée en fonction des attentes exprimées par l'autorité délégante à travers les documents de la consultation n'est dès lors plus en adéquation avec les nouveaux besoins à satisfaire ;

Ceci, sans qu'il soit juridiquement envisageable d'adapter le DCE en conséquence, ou de faire évoluer substantiellement ladite offre en phase de négociation pour y répondre ;

- o Constaté que la proposition financière du groupement repose sur des niveaux d'activité prévisionnels qui ne pourront vraisemblablement pas être atteints du fait de la dégradation liée à cette crise ;
- o Constaté le montant élevé de la compensation financière demandée par le candidat ;
- o Constaté l'existence de risques contentieux pour le cas où la procédure actuelle serait menée à son terme ;
- o Pris acte de l'existence de la procédure formelle d'examen ouverte le 28 février 2020 par la Commission européenne concernant les trois conventions de délégation de service public passées avec la compagnie « *Corsica Linéa* » pour assurer, à partir du port de Marseille, la desserte des ports d'Ajaccio, Bastia et l'Île Rousse entre le 1^{er} octobre 2019 et le 31 décembre 2020 ;

- o Pris acte de l'enregistrement, par la Commission européenne, d'une plainte relative à la présente consultation ;
 - o Pris acte du fait que pour l'Office des Transports de la Corse, les incidences de l'épidémie de Covid 19 constituent un facteur d'intérêt général déterminant en faveur du classement sans suite de la procédure ;
- Pris acte des développements contenus dans le rapport d'analyse de l'offre et du support PowerPoint présentés en séance, et constaté que l'offre présente les caractéristiques suivantes au regard des critères de jugement visés dans le règlement de consultation :
- o **S'agissant du critère 1 relatif à la gouvernance de la SEMOP et aux sous-contrats**, le candidat obtient une note de 61/100, soit 21,35 / 35. L'offre du candidat est globalement en adéquation avec les attentes de la CdC / OTC et cohérente avec les autres éléments produits par le candidat, malgré certaines imprécisions qui mériteraient d'être levées :
 - ✚ le candidat s'est conformé aux exigences du cahier des charges et aux objectifs poursuivis par la CdC / OTC en laissant le contrôle des décisions stratégiques au conseil d'administration de la SEMOP, tout en conservant la maîtrise opérationnelle des services. Le niveau d'information de l'OTC mériterait, parfois, d'être amélioré et le mécanisme décisionnel davantage explicité
 - ✚ le dimensionnement de la SEMOP et les moyens proposés sont en adéquation avec les objectifs de l'autorité concédante, à l'exception de la gestion du carburant qui devrait relever des opérateurs directement
 - ✚ la répartition des décisions relevant de la majorité simple ou qualifiée du CA proposée par le candidat constitue le point faible de l'offre car elle est incohérente avec les objectifs de la CdC et le cahier des charges. Les seuils de décisions sont également trop bas et reviennent à attribuer une minorité de blocage à l'opérateur sur la quasi-totalité des décisions.
 - ✚ le processus de création de la société dédiée est cohérent et le planning crédible, en dépit des changements de circonstances liées à la crise sanitaire, laquelle pourrait exiger de revoir les délais de mise en œuvre du processus
 - ✚ la plupart des propositions de modifications du contrat de concession et du sous-contrat principal portent sur des modifications purement rédactionnelles (70% des remarques / suggestions), lesquelles apparaissent dans l'ensemble bien fondées. En revanche, faire gérer le carburant par la SEMOP (en faire un objet de la concession), le mécanisme d'intéressement (sort des 50/75 % du surplus de recettes) et le remplacement de la GAPD par un cautionnement bancaire à 1 000 000 € sont des propositions qui paraissent inacceptables

- ✚ la répartition des responsabilités entre la SEMOP et son co-contractant principal (i.e. Odissea), sous réserve d'une meilleure transparence des flux financiers SEMOP /ODISSEA et de la responsabilité du soutage des navires, semble assez équilibrée. Le mandat de perception des recettes.
- **S'agissant des critères techniques 3 et 4** : l'offre du candidat est globalement en adéquation avec les attentes de la CdC / OTC et cohérente avec les autres éléments produits par le candidat. Le candidat obtient une note de 17,63 / 20 et 7,42 / 10 :
 - ✚ l'offre initiale répond techniquement aux besoins du DCE. La qualité technique des navires est globalement satisfaisante. Les navires proposés sont pour 6 d'entre eux déjà en ligne sur la liaison Corse / continent, et tous les navires existants transportent du fret roulant. Leurs capacités PAX sont largement supérieures aux capacités exprimées dans le DCE. Certains horaires proposés par les candidats (Bastia, Porto-Vecchio, Ile Rousse) pourraient être optimisés au regard des vitesses de certains navires en mode dégradé
 - ✚ la qualité et continuité du service est satisfaisante. Les politiques et mesures proposées par le candidat diffèrent d'une compagnie à l'autre, mais sont identiques pour tous les navires de chaque compagnie.
- **En revanche, le critère financier est valorisé à 9,61 / 35, soit 27,47 / 100** :
 - ✚ le montant des compensations financières d'exploitation et d'investissement présenté par le candidat s'avère disproportionné par rapport aux estimations de l'autorité concédante qui figuraient au cahier des charges, à savoir 570 millions d'euros pour les 7 années de contrat (soit 81,4 millions d'euros par an). Le candidat n'inclut pas les recettes hors DSP dans son CEP, il ne détaille pas les charges de fonctionnement de la société dédiée, il ne justifie pas la rémunération de 1% pour le mandat de recettes, ni la ventilation des charges PAX/FRET, il n'explique pas les augmentations de charges d'entretien-maintenance des navires ni les charges de leur financement
 - ✚ le candidat ne décrit pas suffisamment les coûts de fonctionnement propres à la SEMOP et l'offre est pénalisée par des niveaux de charges très élevés
 - ✚ en l'absence de présentation d'une étude de marché du fret sur la durée de la concession et la présentation d'hypothèses de trafic en baisse par rapport à la situation actuelle et sans évolution sur la durée du contrat, la cohérence de l'offre du candidat est nulle

- ✚ le CEP est globalement cohérent avec les hypothèses retenues par le candidat mais la démarche du candidat entre les choix de clés effectués et le périmètre des produits pris en compte dans son offre (activité PAX) n'est pas satisfaisant
- ✚ les tests de sensibilité sont cohérents dans leurs calculs mais pas dans leurs hypothèses de mise en œuvre.

- **Pris acte des conclusions du rapport d'analyse des offres, aux termes desquelles :**

« Au regard de l'ensemble de ces éléments, notamment de l'analyse du critère financier de l'offre, il ne paraît pas opportun de poursuivre au stade des négociations.

En effet, l'offre déposée par le candidat contient des évaluations inacceptables, qui ne correspondent pas à la trajectoire financière cible visée par la Collectivité de Corse et l'OTC :

- *le montant de compensation pour obligations de service public proposé par le candidat est manifestement trop élevé,*
- *la méthode d'évaluation des recettes et des charges figurant au CEP n'est pas cohérente et insuffisamment étayée.*

Cette déclaration d'infructuosité apparaît d'autant plus nécessaire qu'une seule offre a été déposée, de sorte que l'autorité concédante n'aurait pas d'autre choix que de déclarer la procédure infructueuse en l'absence d'alternative. »

2 - La Commission a ainsi considéré :

- **D'une part**, et au regard des constatations résultant de l'examen du rapport présenté par le Directeur Général de l'OTC ainsi que des notes « *Corse Audit* » du 20 avril 2020 et « *Gecodia* » du mois de juillet 2020, précédemment explicitées, que l'épidémie de Covid 19 ayant conduit à l'intervention de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 déclarant l'état d'urgence sanitaire impactera incontestablement la desserte maritime de l'île pour les mois à venir ;

- Que cette desserte devra ainsi intégrer de nouveaux besoins de service public par rapport à ceux ayant présidé à l'élaboration du DCE, support de la consultation dont la Commission a à connaître, et sur la base duquel le groupement « *Corsica Linéa – La Méridionale* » a présenté son offre ;

- Que du fait de ces circonstances totalement imprévisibles, ladite offre n'est pas à même de répondre aux exigences nées de la crise ;

Ceci, sans que ni l'autorité délégante, ni le candidat, ne disposent d'une latitude suffisante pour y parvenir dans le respect du droit de la commande publique ;

- Qu'à partir du moment où l'offre du groupement « *Corsica Linéa – La Méridionale* » se devait nécessairement d'être analysée par rapport au contenu du dossier de consultation des entreprises, le rapport d'analyse ne pouvait prendre en compte le contexte de crise sanitaire et ses répercussions ;
- Les risques inhérents à la conclusion, dans ce cadre, d'un contrat portant sur la desserte des cinq ports de l'île pour les sept années à venir, aussi bien en termes opérationnels que contentieux ;
- **D'autre part**, que le rapport d'analyse des offres révèle un montant de compensation financière présenté comme manifestement trop élevé ;
- Qu'au vu des éléments ci-dessus, et au premier chef des incidences directes du contexte de crise sanitaire lié à l'épidémie de Covid 19 sur la présente procédure, il apparaît d'intérêt général de renoncer dès à présent à la poursuivre ;

3 - La commission de délégation de service public a, de ce fait, été d'avis de mettre fin à la procédure de consultation lancée en décembre 2019, sans entrer en voie de négociations avec le groupement « *Corsica Linéa – La Méridionale* ».

III - LA PROPOSITION DE RENONCIATION A POURSUIVRE LA PROCEDURE

1 - Il importe à titre liminaire de rappeler que l'autorité délégante est toujours en mesure de renoncer à l'attribution d'un contrat de concession.

Aux termes de l'article R 3125-4 du code de la commande publique :

« Lorsque l'autorité concédante décide de ne pas attribuer le contrat de concession ou de recommencer la procédure, elle informe, dans les plus brefs délais, les candidats ou soumissionnaires des motifs de sa décision. »

Il ne s'agit toutefois pas là d'un pouvoir purement discrétionnaire, dès lors que la décision doit nécessairement être fondée sur un motif d'intérêt général.

A travers ses conclusions sur l'arrêt du Conseil d'Etat « *Société Le Pagus* » (CE 17 septembre 2018 (Req n°407099 – BJCP n° 122 p 40) le Rapporteur Public Gilles PELLISSIER, après avoir rappelé que :

« L'exigence d'un motif d'intérêt général pour renoncer à conclure un contrat public représente une limite à la liberté contractuelle qui vise à éviter un contournement par l'acheteur public des contraintes de la mise en concurrence qui s'imposent à lui. »

Préconise ainsi de :

« Laisser à l'acheteur public une assez large marge d'appréciation des intérêts généraux qui peuvent le conduire à renoncer à conclure un contrat, dès lors qu'il s'agit bien de considérations d'intérêt général, c'est-à-dire relevant de la gestion publique et étrangères à la personne des candidats. »

En ce sens, la Cour Administrative d'Appel de Lyon a validé l'abandon d'une procédure de délégation de service public dès lors que celle-ci n'a pu aboutir « *à la présentation d'offres répondant aux besoins à satisfaire* » CAA Lyon, 28 déc. 2007 Sté SPIE SA – Req n° 03LY01511 (Contrats-Marchés publ. 2008, comm. 109, obs. E. Delacour).

2 - Dans le cas présent, deux séries de considérations d'intérêt général apparaissent de nature à justifier qu'il soit mis fin à la procédure engagée en novembre 2019, tenant respectivement :

- A l'impact de l'épidémie de Covid-19, avec une absence d'adéquation entre l'offre du groupement candidat et le besoin de service public à satisfaire à compter du 1^{er} janvier 2021 ;
- Au montant de la compensation financière demandé par le groupement « *Corsica Linéa – La Méridionale* » à travers son offre, dont le caractère élevé ne permet pas d'éviter un risque de surcompensation des obligations de service public.

L'impact de l'épidémie de Covid-19 :

L'absence d'adéquation entre l'offre du groupement candidat et le besoin de service public à satisfaire à compter du 1^{er} janvier 2021

Le besoin de service public qui a présidé à l'élaboration du dossier de consultation des entreprises et sur la base duquel le candidat a ainsi dimensionné son offre a radicalement évolué du fait de l'épidémie, dans des proportions non encore quantifiables.

En supposant l'offre de nature à satisfaire aux exigences des documents de la consultation (même s'il n'en va nullement de la sorte ici, ainsi que cela sera explicité par la suite), cette circonstance – totalement imprévisible aussi bien pour l'autorité délégante que pour les opérateurs potentiels - conduit aujourd'hui à la regarder comme insusceptible de répondre efficacement aux nouvelles exigences de la desserte maritime de la Corse.

La « *note sur les incidences financières de la situation de crise sanitaire sur l'offre Corsica Linéa / La Méridionale* » établie par le cabinet d'expertise comptable « *Corse Audit* » en date du 20 avril 2020 met clairement en exergue cette inadéquation à partir de deux séries de constatations, tenant :

- A l'obsolescence des données économiques retenues au stade du lancement de la consultation, avec une impossibilité pour la collectivité d'appréhender à court terme les besoins à satisfaire sur les mois à venir **(a)** ;
- Aux incidences de la crise sur les caractéristiques intrinsèques de la proposition financière du groupement **(b)** ;

Constatations par ailleurs révélatrices des risques contentieux inhérents à l'exécution d'un contrat qui serait conclu dans un tel contexte **(c)**.

a) Les répercussions de la crise sanitaire sur les données économiques ayant servi à la structuration du dossier de consultation des entreprises :

Les documents de la consultation ont été élaborés sur la base de données reposant sur des hypothèses économiques fondamentalement remises en cause par la crise sanitaire (Volume d'activité fret, trafic passagers sur les lignes où le besoin a été identifié) ;

Comme le met en exergue la note « *Corse Audit* » évoquée plus avant :

« La situation Covid 19 impose de reconsidérer la teneur du DCE, l'offre repose sur des considérations ayant perdu toute pertinence.

Il devient difficile de se prononcer sur un compte d'exploitation prévisionnel (CEP) construit sur des hypothèses économiques remises en cause par la crise sanitaire et soumises à un environnement incertain. »

Le cabinet d'expertise comptable soulignant que la crise sanitaire doit conduire à reconsidérer :

« Les volumes d'activité fret prévus,

Le trafic passager dans son ensemble et par conséquence l'équilibre du contrat (le coût des espaces alloués étant construit en tenant compte de l'activité globale pax/fret des compagnies sur les lignes DSP mais également hors DSP) ;

Le respect du calendrier (livraison du nouveau navire, arrêts techniques) et donc des reports de coûts sur la période 2021-2027 ;

Dans le cadre d'une mission « *d'expertise économique de l'impact de la crise Covid 19 sur le transport maritime en Corse* » qui lui a été confiée par l'OTC, le bureau d'études « *Geocodia Economie et Finances* » a été conduit à produire deux notes d'analyse en juillet et août 2020 respectivement intitulées «

« Note d'analyse – Prospective 2020-2022 et impact économique sur le marché de transport » et « Besoin en service public 2020-2021 ».

Ces deux notes sont venues conforter la position de Corse Audit.

Dans sa première note, Geocodia souligne en effet :

« En termes de transport de fret, dans le cadre du scénario central, les projections montrent que les besoins en service public vont très nettement baisser en 2020, le recul du trafic de fret se faisant dans un contexte de maintien des capacités de transport.

La reprise à partir de 2021 sera forte mais le besoin estimé resterait sur cette année nettement inférieur à l'évaluation faite fin 2019. Ce n'est qu'en 2022 que le retour au niveau estimé dans le cadre de la procédure SEMOP serait retrouvé, hormis pour L'Île-Rousse qui conserverait un besoin inférieur de 9 % à celui estimé dans le cadre de la procédure SEMOP pour 2020. »

En outre, et dans sa note d'août 2020, Geocodia retient que :

« Dans le cadre du scénario central, la modélisation montre un impact majeur sur 2020 et 2021 pour les flux de fret entre la Corse et le continent français. Après une chute de près de 18 % en 2020, la reprise touristique ferait remonter le total de près de 20 %. Le volume transporté reviendrait en 2022 au niveau des flux observés en 2019 (...).

Les évolutions projetées pour le flux de fret montrent que la volatilité des flux serait très fort pour 2020-2021 dans tous les scénarii. L'exercice de prospective permet de définir un intervalle pour 2020 de [-22%/an ; -12%/an], avec une cible à -16%/an. Pour 2021, la reprise touristique, même modérée, permet de tabler sur une évolution entre +15%/an et +24%/an. Le scénario est celui qui présente la plus forte volatilité. Les évolutions se normalisent en 2022. »

b) Les répercussions de la crise sanitaire sur les caractéristiques intrinsèques de la proposition financière du groupement « Corsica Linéa – La Méridionale » :

Corse Audit relève tout d'abord que :

« La crise remet en cause à la fois :

Les garanties apportées dans l'offre par les opérateurs sur leur solidité financière et donc sur leur capacité à surmonter les effets de la situation de crise sanitaire apparue postérieurement à la date limite de dépôt des offres, totalement imprévisible pour les candidats ;

Et, par voie de conséquence, leur capacité à respecter des engagements pris dans un contexte et au regard de données devenues totalement obsolètes ;

(...)

Compte tenu de ce qui précède l'analyse de l'offre du candidat au titre du critère 2 (« Valeur financière de l'offre », pondéré à 35%) ne pourra manifestement pas éclairer l'autorité déléguée sur la cohérence et la pertinence de propositions financières dont la fiabilité est radicalement remise en cause par le bouleversement économique que génère la crise sanitaire, dans des proportions qu'il sera impossible d'appréhender correctement dans les semaines à venir et à tout le moins avant la finalisation d'un contrat qui a vocation à prendre effet au 1^{er} janvier 2021. »

Corse Audit observe ensuite que l'appréciation de la valeur financière de l'offre – laquelle doit notamment être jugée au regard des compensations financières d'exploitation et d'investissement liées à l'exécution des obligations de service public (à l'exclusion des coûts combustibles) ainsi que des coûts de fonctionnement propres à la SEMOP – s'effectuera *« entre autres sur la base de l'analyse des comptes prévisionnels de la SEMOP avec la cohérence des résultats des tests de sensibilité ».*

Ces derniers conduisant *« à simuler le compte d'exploitation prévisionnel de la SEMOP avec des hypothèses de trafic revues à la hausse ou à la baisse avec pour objectif d'évaluer la solidité et la robustesse de la structure des candidats ».*

Connaissance prise de l'offre du candidat, le cabinet d'expertise comptable souligne à cet égard que :

« La position du groupement consiste donc à considérer le risque maximal assumé à -10 % d'activité, et la contrepartie de cet engagement vise à conserver le bénéfice du loyer versé jusqu'à + 15 % d'évolution du trafic (soit 276 373 ML). La bonification de 5 points (+10 à + 15%, soit 92 124 ML) constitue le prix de risque de l'engagement à garantir une baisse d'activité de 10%. »

Ainsi, « le groupement s'engageait sur un risque acceptable de variabilité de l'activité à -10% et pas au-delà ».

Or, Corse Audit note que :

« Le contexte Covid 19 par son caractère exceptionnel, ne permet pas d'anticiper sur l'année en cours et les périodes post 2020 le niveau de dégradation attendu. La marge de -10% correspondant à un environnement dégradé maximum acceptable, ne correspond plus à la dégradation probable du secteur maritime dans ce contexte de récession mondiale. »

Compte tenu de ce que la dégradation de l'activité de transport maritime sur les mois à venir sera très vraisemblablement supérieure aux hypothèses envisagées par le candidat pour élaborer son offre, l'analyse de sa proposition financière ne peut dès lors permettre d'apprécier pleinement « la solidité et la robustesse financière » du groupement ni, par voie de conséquence, sa capacité à faire économiquement face aux nouvelles contraintes générées par la crise sanitaire.

c) Les risques contentieux liés à l'exécution d'un contrat conclu dans le contexte actuel

On ne peut occulter, comme conséquence directe des deux points ci-dessus, les risques contentieux liés à l'exécution d'un contrat conclu dans un tel contexte.

Contentieux que ne manqueraient pas d'engager :

- Non seulement l'opérateur retenu en cas d'atteinte à l'économie de la concession, avec pour l'autorité déléguée le risque de devoir l'indemniser du préjudice subi ;
- Mais également les tiers dans l'hypothèse où, dans le cadre des négociations qui précèderaient sa finalisation et sa signature :
 - Les caractéristiques minimales de la concession, telles qu'exposées à travers le dossier de consultation, s'en trouveraient modifiées ;
 - Et/ou que les « améliorations » qu'apporterait le groupement candidat à sa proposition initiale conduiraient – pour le cas où elles se révéleraient substantielles – à regarder celle-ci comme une « offre nouvelle et, par voie de conséquence, irrecevable car présentée postérieurement à la date limite de dépôt fixée par le règlement de la consultation.

Sur le montant de la compensation financière demandé par le candidat
--

Le candidat – au terme de son offre initiale – a demandé un montant de compensation financière pour obligations de service public d'un montant total HT de **776 528 018 €** pendant l'exécution de la convention (7 ans).

Le montant de la compensation se décompose comme suit :

- Compensation d'exploitation :
 - Compensation d'exploitation au titre de la mission d'affrètement ;
 - Compensation financière au titre des frais de fonctionnement de la société dédiée ;
 - Compensation financière au titre du mandat de perception de recettes.

- Compensation d'investissement.

Pour apprécier le niveau de compensation d'exploitation demandé par le groupement candidat, une comparaison a été effectuée avec les derniers coûts de référence disponibles pour un service de transport maritime similaire. Or, la comparaison de l'offre du groupement candidat et la reconstitution des coûts fait apparaître une augmentation.

La même démarche a été entreprise concernant le montant de la compensation investissement, les montants présentés par le groupement candidat ayant été comparés aux coûts actuels reconstitués. Or, et là encore, la comparaison de l'offre du groupement candidat et la reconstitution des coûts fait apparaître une augmentation.

Ainsi, le montant des compensations financières d'exploitation et d'investissement présenté par le candidat s'avère très supérieur aux estimations de l'autorité concédante qui figuraient aux cahiers des charges (570 millions d'euros pour les 7 années de contrat soit 81,4 millions d'euros par an).

Dès lors, la présence d'un seul candidat, au regard des montants proposés par ce dernier, ne permet pas d'éviter un risque de surcompensation des obligations de service public.

IV – LES CONSEQUENCES DE L'INFRUCTUOSITE

La renonciation à la présente procédure doit conduire l'OTC à la relance d'une nouvelle consultation.

Toutefois, eu égard aux impacts de l'épidémie de Covid-19 tels que précédemment exposés, il est indispensable pour l'Office de disposer préalablement de l'ensemble des données nécessaires à la définition du nouveau besoin de service public¹

Compte tenu des contraintes matérielles et procédurales liées au lancement et au déroulement de la nouvelle consultation, les futures concessions ne pourront prendre effet avant le 1^{er} janvier 2022.

Les conventions actuelles venant à terme au 31 décembre 2020 il convient, afin d'assurer la continuité du service public de desserte des cinq ports insulaires à partir du port de Marseille de conclure avec les concessionnaires sortants des concessions provisoires pour une durée d'un an.

¹ Ont en effet été diligentées par l'OTC deux études dont les conclusions sont attendues pour le dernier trimestre 2020 : l'OTC demeure en attente des conclusions définitives du rapport du cabinet Geocodia ainsi que d'une étude commandée au cabinet Catram.

1. Les conditions de recours à une concession provisoire sont remplies

Aux termes de l'article R. 3121-6 du Code de la commande publique :

« en cas d'urgence résultant de l'impossibilité dans laquelle se trouve l'autorité concédante publique, indépendamment de sa volonté, de continuer à faire assurer le service concédé par son cocontractant ou de l'assurer elle-même, à la condition, d'une part, que la continuité du service soit justifiée par un motif d'intérêt général et, d'autre part, que la durée de ce nouveau contrat de concession n'excède pas celle requise pour mettre en œuvre une procédure de passation ».

Le Code de la commande publique est ainsi venu codifier des décisions du Conseil d'Etat autorisant le recours à des concessions provisoires, dont le recours est strictement encadré – tant par l'article susvisé que par la jurisprudence².

Tout d'abord, une autorité concédante ne peut, en aucun cas, se prévaloir de la situation d'urgence à laquelle elle a contribué par action ou par inaction. Ainsi, l'autorité concédante qui, par sa propre inertie, s'est placée dans une situation d'urgence ne pourra se prévaloir de cette dérogation pour réparer les conséquences de ses négligences.

Ensuite, le recours à une concession provisoire conclue de gré à gré n'est possible dès lors que *« le motif d'intérêt général permettant, à titre dérogatoire, de conclure un contrat provisoire (...) doit tenir à des impératifs de continuité de service public ».*

Ainsi, seul l'intérêt général tenant exclusivement à des impératifs liés à la continuité de service public constitue un motif justifiant le recours à une concession provisoire. A titre d'illustration, le Conseil d'Etat a jugé qu'un motif d'intérêt général lié à un risque de perte de redevances ne constitue pas un motif valable.

Il convient de souligner que le risque de continuité doit être apprécié au cas par cas au regard du service en cause et des alternatives existantes pour déterminer l'existence d'un risque sérieux d'interruption du service.

Sur ce point, le rapporteur public Gilles Pellissier a retenu – dans ses conclusions lues sous la décision du Conseil d'Etat du 5 février 2018 – que la continuité de tout service *« ne constitue pas nécessairement un intérêt général suffisant pour justifier une dérogation aussi importante aux règles de la commande publique »*, tout risque d'interruption du service ne suffisant pas à justifier la passation d'une concession de gré à gré, l'autorité concédante devant établir *« qu'en raison de l'objet du service, son interruption portera à l'intérêt général une atteinte d'une gravité particulière »*.

Ce dernier a considéré que seuls les services *« dont la continuité est nécessaire au bon fonctionnement des administrations et à la satisfaction des besoins essentiels des administrés nous paraissent participer de l'intérêt général que la dérogation que vous avez instituée vise à sauvegarder en toutes circonstances »*.

Enfin, et dans l'hypothèse où l'urgence résulte bien d'un fait extérieur à l'autorité concédante et où l'intérêt général tenant à la continuité du service est suffisamment caractérisé, la durée de la concession provisoire ne doit pas excéder la durée requise pour mettre en œuvre une

² CE, 4 avril 2016, *Cnté d'agglomération du centre de la Martinique*, n° 396191, au rec ; CE, 14 février 2017, *Société manutention portuaire d'Aquitaine*, n° 405157, au rec ; CE, 5 février 2018, *Société Clear Channel et Société Exterion Media*, n° 416581, aux tables.

procédure de publicité et de mise en concurrence, si la personne publique entend poursuivre l'exécution de la concession de service ou, au cas contraire, lorsqu'elle a la faculté de le faire, pour organiser les conditions de sa reprise en régie ou pour en définir la consistance.

A toutes fins utiles, il convient de souligner que le recours à une concession provisoire est possible lorsque le montant est supérieur au seuil européen³.

Dans le cas d'espèce, les conditions de recours à des concessions provisoires sont remplies.

En effet :

- La situation dans laquelle se trouve l'OTC n'est pas due à une situation qu'elle a elle-même créée ;
- La continuité des lignes susvisées constitue bien un motif d'intérêt général justifiant le recours à des concessions provisoires ; et
- La durée des concessions provisoires doit être strictement limitée par la durée requise pour mettre en œuvre une procédure de publicité et de mise en concurrence.

A cet égard, la durée d'un an retenue est pleinement justifiée.

En effet, il convient de préciser que les rapports définitifs Catram et Geocodia doivent être remis avant la fin de l'année 2020. Sur cette base, l'OTC sera en mesure de lancer une procédure de consultation pour la passation de concessions prenant en compte la redéfinition du besoin de service public.

La durée estimée de ces procédures est de six mois.

A l'issue de cette procédure et après attribution, les concessions seront notifiées à la Commission européenne dans le cadre de son contrôle en matière d'aides d'Etat.

Par voie de conséquence, la durée d'un an des concessions est dès lors justifiée et strictement limitée par la durée nécessaire à l'OTC afin de remettre en concurrence lesdites lignes et satisfaire aux exigences de la Commission européenne.

2. Présentation des caractéristiques des concessions provisoires

Il convient de souligner que cinq concessions seront conclues au titre des cinq lignes maritimes nécessaires à la desserte de la Corse avec les compagnies actuellement en charge de leur exploitation :

- La société CORSICA LINEA pour les lignes :
 - Ajaccio-Marseille
 - Bastia-Marseille
 - Ile Rousse –Marseille

³ Sur ce point, dans ses conclusions lues sous la décision, le rapporteur public Gilles Pellissier a souligné que « par sa formulation générale, la règle que vous avez instituée s'applique a priori à toutes les concessions de service, y compris celles soumises, en raison de leur valeur, à la directive européenne » dès lors « la dérogation aux règles de mise en concurrence que vous avez dégagée, si elle n'est certes pas prévue par la directive, n'est pas incompatible avec elle dans la mesure où elle est réservée aux cas exceptionnels où l'intérêt général supérieur le justifie absolument et dans la seule mesure de cette justification ».

- La société La Méridionale pour les lignes :
 - Ligne Porto-Vecchio-Marseille
 - Ligne Propriano-Marseille.

2.1. Le périmètre de ces cinq concessions sera le suivant

a. Concernant la ligne Bastia-Marseille

Fréquences minimales :

- **Convoyeurs** : le transport de convoyeurs est assuré dans chaque sens, quotidiennement (7j/7) et toute l'année
- **Marchandises** : le transport de marchandises est assuré dans chaque sens, quotidiennement (7j/7) et toute l'année
- **30 rotations supplémentaires** (60 traversées). Il s'agit de rotations que l'autorité concédante peut mettre en œuvre au regard des nécessités d'exécution du service public sur cette ligne.

Horaires :

Les horaires programmés répondent aux conditions suivantes :

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

Capacités minimales :

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

- **Convoyeurs:**

Mois	Besoin de service public Passagers	Besoin de service public Convoyeurs
Janvier	-	700
Février	-	700
Mars	-	800
Avril	-	800
Mai	-	1 000
Juin	-	700
Juillet	-	1 200
Août	-	700
Septembre	-	700
Octobre	-	700
Novembre	-	700
Décembre	-	700
TOTAL	0	9 400

- le service permet le transport de 9 400 convoyeurs annuels.

Pour chaque traversée:

- Au moins 16 places en installations couchées dans un minimum de 16 cabines

- **Marchandises :**

Mois	Besoin de service public Marchandise en Mètres Linéaires
Janvier	57 200
Février	55 000
Mars	68 600
Avril	64 100
Mai	68 400
Juin	67 400
Juillet	77 000
Août	56 000
Septembre	55 500
Octobre	53 300
Novembre	60 100
Décembre	54 300
TOTAL	736 900

- le service offre une capacité minimale de transport de 736 900 mètres linéaires annuels

Pour chaque traversée:

- Le linéaire offert correspond à au moins 1 100 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 4.50m sous plafond et une charge maximale admissible de 10 t par essieu.
- Au moins 40 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées

b. Concernant la ligne Ajaccio- Marseille

Fréquences minimales :

- **Convoyeurs** : le transport de convoyeurs est assuré dans chaque sens, quotidiennement (7j/7) et toute l'année
- **Marchandises** : le transport de marchandises est assuré dans chaque sens, quotidiennement (7j/7) et toute l'année

- **10 rotations supplémentaires** (20 traversées). Il s'agit de rotations que l'autorité concédante peut mettre en œuvre au regard des nécessités d'exécution du service public sur cette ligne.

Horaires :

Les horaires programmés répondent aux conditions suivantes :

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

Capacités minimales :

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

- **Convoyeurs :**

Mois	Besoin de service public Passagers	Besoin de service public Convoyeurs
Janvier	-	700
Février	-	600
Mars	-	800
Avril	-	700
Mai	-	800
Juin	-	700
Juillet	-	1 100
Août	-	800
Septembre	-	700
Octobre	-	800
Novembre	-	800
Décembre	-	700
TOTAL	0	9 200

- le service permet le transport de 9 200 convoyeurs annuels

Pour chaque traversée :

- Au moins 14 places en installations couchées dans un minimum de 14 cabines

- **Marchandises :**

Mois	Besoin de service public Marchandise en Mètres Linéaires
Janvier	31 600
Février	33 500
Mars	42 600
Avril	39 200
Mai	49 100

Juin	48 100
Juillet	59 200
Août	41 200
Septembre	40 900
Octobre	41 800
Novembre	35 500
Décembre	29 900
TOTAL	492 600

- le service offre une capacité de transport de 492 600 mètres linéaires annuels

Pour chaque traversée :

- Le linéaire offert correspond à au moins 750 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 4.50m sous plafond et une charge maximale admissible de 10 t par essieu.
- Au moins 40 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées
-

c. Concernant la ligne Marseille – L'Ile Rousse

Fréquences minimales

- **Convoyeurs** : le transport de convoyeurs est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine et toute l'année
- **Marchandises** : le transport de marchandises est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine toute l'année.
- **Matières dangereuses** : les marchandises dangereuses de catégorie 1 ou 2 sont transportées au moins une fois par semaine à destination de l'Ile Rousse
- **10 rotations supplémentaires** (20 traversées). Il s'agit de rotations que l'autorité concédante peut mettre en œuvre au regard des nécessités d'exécution du service public sur cette ligne.

Horaires

Les horaires programmés doivent répondre aux conditions suivantes :

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

Capacités minimales :

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

- **Convoyeurs :**

Mois	Besoin de service public Passagers	Besoin de service public Convoyeurs
Janvier	-	200
Février	-	500
Mars	-	400
Avril	-	300
Mai	-	300
Juin	-	300
Juillet	-	400
Août	-	400
Septembre	-	300
Octobre	-	300
Novembre	-	200
Décembre	-	300
TOTAL	0	3 900

- le service permet le transport de 3 900 convoyeurs annuels

Pour chaque traversée :

- Au moins 15 places en installations couchées dans un minimum de 15 cabines

- **Marchandises :**

Mois	Besoin de service public Marchandise en Mètres Linéaires
Janvier	6 400
Février	10 800
Mars	9 300
Avril	7 500
Mai	6 000
Juin	3 500
Juillet	4 600
Août	400
Septembre	3 000
Octobre	6 400
Novembre	5 400
Décembre	6 100
TOTAL	69 400

- le service offre une capacité de transport de 69 400 mètres linéaires annuels

Pour chaque traversée :

- Le linéaire offert correspond à au moins 235 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 4.50m sous plafond et une charge minimale admissible de 10 t par essieu.
- Au moins 10 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées

d. Concernant la ligne Marseille – Propriano

Fréquences minimales :

- **Passagers et/ou convoyeurs** : le transport de passagers et/ou convoyeurs est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine et toute l'année
- **Marchandises** : le transport de marchandises est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine toute l'année
- Les services pourront se faire un jour sur deux en alternance avec PortoVecchio dans une logique d'amélioration de la desserte du sud de la Corse.

Horaires :

Les horaires programmés doivent répondre aux conditions suivantes :

- Départ entre 18h30 et 20h00
- Arrivée entre 07h00 et 08h00
- Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire

Capacités minimales :

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

- **Passagers et/ou convoyeurs** :

Mois	Besoin de service public Passagers	Besoin de service public Convoyeurs
Janvier	1 600	60
Février	1 400	80
Mars	1 500	80
Avril	3 600	100
Mai	4 300	100
Juin	5 000	100
Juillet	8 100	150
Août	10 200	150
Septembre	5 700	100
Octobre	3 300	100
Novembre	1 700	100
Décembre	2 000	80
TOTAL	48 400	1 200

- le service permet le transport de 49 600 passagers et/ou convoyeurs annuels

Pour chaque traversée :

- Au moins 247 places en installations couchées dans un minimum de 75 cabines.
- Au moins 80 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple)
- Au moins 70 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m pour les véhicules des passagers)

- **Marchandises :**

Mois	Besoin de service public Marchandise en Mètres Linéaires
Janvier	3 970
Février	5 390
Mars	5 440
Avril	6 130
Mai	6 080
Juin	6 430
Juillet	8 960
Août	6 190
Septembre	5 300
Octobre	4 910
Novembre	3 290
Décembre	3 410
TOTAL	65 500

- le service offre une capacité de transport de 65 500 mètres linéaires annuels

- Pour chaque traversée :
- Le linéaire offert correspond à au moins 255 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 4.50m sous plafond et une charge minimale admissible de 10 t par essieu.
- Au moins 20 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées.

e. Concernant la ligne Marseille-Porto-Vecchio

Fréquences minimales :

- **Passagers et/ou convoyeurs :** le transport de passagers et/ou convoyeurs est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine et toute l'année

- **Marchandises** : le transport de marchandises est assuré dans chaque sens, 3 fois par semaine toute l'année
- Les services peuvent se faire un jour sur deux en alternance avec Propriano dans une logique d'amélioration de la desserte du sud de la Corse.

Horaires

Les horaires programmés répondent aux conditions suivantes :

- Départ entre 18h30 et 20h00
- Arrivée entre 07h00 h et 08h00
- Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire

Capacités minimales :

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

- **Passagers et/ou convoyeurs :**

Mois	Besoin de service public Passagers	Besoin de service public Convoyeurs
Janvier	200	200
Février	1 100	200
Mars	1 200	200
Avril	6 300	200
Mai	2 200	300
Juin	-	300
Juillet	2 600	300
Août	4 500	400
Septembre	500	300
Octobre	1 600	300
Novembre	1 300	200
Décembre	2 300	200
TOTAL	23 800	3 100

- le service permet le transport de 26 900 passagers et/ou convoyeurs annuels
Pour chaque traversée :
- Au moins 143 places en installations couchées dans un minimum de 50 cabines
- Au moins 40 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple)
- Au moins 37 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m pour les véhicules des passagers)

- **Marchandises :**

Mois	Besoin de service public Marchandise en Mètres Linéaires
Janvier	10 500
Février	12 300
Mars	15 600
Avril	16 200

Mai	17 800
Juin	17 000
Juillet	20 000
Août	14 400
Septembre	13 600
Octobre	14 100
Novembre	12 200
Décembre	11 300
TOTAL	175 000

- le service offre une capacité de transport de 175 000 mètres linéaires annuels
Pour chaque traversée :
- Le linéaire offert correspond à au moins 635 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 4.50m sous plafond et une charge maximale admissible de 10 t par essieu.
- Au moins 20 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées

2.2. Le montant de compensation pour chaque concession est de :

a. Concernant la ligne Bastia-Marseille

Le montant maximal de compensation est de 20.199.776 €, intégrant la totalité des rotations supplémentaires susceptibles d'être réalisées.

b. Concernant la ligne Ajaccio- Marseille

Le montant maximal de compensation est de 23.783.295 €, intégrant la totalité des rotations supplémentaires susceptibles d'être réalisées.

c. Concernant la ligne Marseille-l 'Ile Rousse

Le montant maximal de compensation est de 10.906.539 €, intégrant la totalité des rotations supplémentaires susceptibles d'être réalisées.

d. Concernant la ligne Marseille-Propriano

Le montant maximal de compensation est de 13.909.003 €, intégrant le coût de l'arrêt technique réglementaire de l'outil naval.

e. Concernant la ligne Marseille Porto-Vecchio

Le montant maximal de compensation est de 16.761.157 €, intégrant le coût de l'arrêt technique réglementaire de l'outil naval.

* * * * *

Au regard de ce qui précède, je vous propose :

- De décider de renoncer à la procédure de sélection du ou des futurs opérateurs économiques devant conduire à l'attribution de la concession de l'exploitation du service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre la Corse et le continent dans le cadre d'une Société d'Economie Mixte à Opération Unique (SEMOP), pour les années 2021 à 2027 incluses ;

Et, en conséquence de cette infructuosité :

- De m'autoriser à conclure avec les actuels titulaires des contrats de délégation de service public en cours d'exécution sur les cinq lignes à partir desquelles est assurée la desserte maritime de l'Ile, à savoir:
 - Ligne Ajaccio-Marseille : La société CORSICA LINEA
 - Ligne Bastia-Marseille : La société CORSICA LINEA
 - Ligne Ile Rousse –Marseille : La société CORSICA LINEA
 - Ligne Porto-Vecchio-Marseille : La société LA MERIDIONALE
 - Ligne Propriano-Marseille : La société LA MERIDIONALE

Des concessions provisoires aux conditions telles que précédemment présentées, destinées à couvrir la période allant du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2021.

Ceci, afin de garantir la continuité du service public de desserte des cinq ports insulaires sur la période nécessaire à la désignation des nouveaux délégataires en charge d'assurer le service entre le 1^{er} janvier 2022 et le 31 décembre 2024 et à la mise en œuvre des futures concessions.