

**ASSEMBLEA DI CORSICA**

**ASSEMBLEE DE CORSE**

**DELIBERATION N° 20/001 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE  
PORTANT SUR LES CONVENTIONS DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC  
DE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS ENTRE  
LES PORTS DE PORTIVECHJU ET PRUPIA ET LE PORT DE MARSEILLE  
DU 1ER FEVRIER 2020 AU 31 DECEMBRE 2020**

**TRATTENDU DI E CUNVENZIONE DI DELEGAZIONE DI SERVIZIU PUBLICU  
DI TRASPORTU MARITTIMU DI MARCANZIE E DI PASSAGERI TRA I PORTI  
DI PORTIVECHJU E PRUPIA E U PORTU DI MARSIGLIA  
DA U 1MU DI FERRAGHJU DI U 2020 A U 31 DI DICEMBRE DI U 2020**

**SEANCE DU 9 JANVIER 2020**

L'an deux mille vingt, le neuf janvier, l'Assemblée de Corse, convoquée le 26 décembre 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.**

Vannina ANGELINI-BURESI, Danielle ANTONINI, Guy ARMANET, Véronique ARRIGHI, François BERNARDI, Valérie BOZZI, Pascal CARLOTTI, Jean-François CASALTA, Mattea CASALTA, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, François-Xavier CECCOLI, Marcel CESARI, Catherine COGNETTI-TURCHINI, Romain COLONNA, Christelle COMBETTE, Jean-Louis DELPOUX, Frédérique DENSARI, Santa DUVAL, Muriel FAGNI, Isabelle FELICIAGGI, Pierre-José FILIPPUTTI, Laura FURIOLI, Pierre GHIONGA, Fabienne GIOVANNINI, Michel GIRASCHI, Francis GIUDICI, Julie GUISEPPI, Xavier LACOMBE, Paul LEONETTI, Jean-Jacques LUCCHINI, 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, Pierre POLI, Laura Maria POLI-ANDREANI, Juliette PONZEVERA, Louis POZZO DI BORGIO, Rosa PROSPERI, Joseph PUCCI, Catherine RIERA, Camille de ROCCA SERRA, Anne-Laure SANTUCCI, Marie SIMEONI, Jeanne STROMBONI, Julia TIBERI, Anne TOMASI, Petr'Antone TOMASI, Hyacinthe VANNI

**ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :**

M. François BENEDETTI à Mme Rosa PROSPERI  
M. Pierre-Jean LUCIANI à Mme Valérie BOZZI  
Mme Pascale SIMONI à M. Michel GIRASCHI

**ETAIT ABSENTE : Mme**

Stéphanie GRIMALDI

## L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** le règlement n° 3577/92 du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres,
- VU** le Code général des collectivités territoriales, titre II, livre IV, IV<sup>ème</sup> partie, et notamment ses articles L. 1411-4 et L. 4424-20,
- VU** le Code des transports,
- VU** le Code de la commande publique, et notamment ses articles L. 3121-2 et R. 3121-6-3<sup>e</sup>,
- VU** l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession et le décret n° 2016-86 du 1<sup>er</sup> février 2016 relatif aux contrats de concession,
- VU** l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux se prononçant sur le principe du recours à une délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime,
- VU** la délibération n° 18/267 AC de l'Assemblée de Corse du 27 juillet 2018 décidant de recourir à la convention de délégation de service public pour l'exploitation du transport maritime de passagers et de marchandises entre Marseille et les ports de Corse, du 1<sup>er</sup> octobre 2019 au 31 décembre 2020,
- VU** les offres déposées par les compagnies Corsica Linea, La Méridionale et Corsica Ferries au 5 novembre 2018, date limite de dépôt des plis,
- VU** le procès-verbal de la Commission de Délégation de Service Public (CDSP) en date du 12 novembre 2018 (ouverture des plis),
- VU** le courrier du Président du Conseil Exécutif de Corse en date du 13 novembre 2018 rejetant la candidature de la compagnie Corsica Ferries,
- VU** la requête en référé présentée par le candidat évincé tendant à l'annulation de ladite décision de rejet,
- VU** l'ordonnance rendue par le juge des référés du 18 décembre 2018 rejetant la requête de la compagnie Corsica Ferries, ordonnance confirmée par arrêt du Conseil d'Etat en date du 22 mai 2019,

- VU** le procès-verbal de la CDSP en date du 8 janvier 2019 (présentation de l'analyse des offres),
- VU** le procès-verbal de la CDSP en date du 18 janvier 2019 (analyse des offres et compléments d'information communiqués par les candidats),
- VU** le procès-verbal de la CDSP en date du 24 janvier 2019 (analyse des offres et compléments d'information communiqués par les candidats),
- VU** le procès-verbal de la CDSP en date du 12 février 2019 (avis de la CDSP),
- VU** la décision du Président du Conseil Exécutif de Corse en date du 13 février 2019 décidant d'admettre à la négociation la compagnie Corsica Linea au titre des 5 lots de la Consultation et la compagnie La Méridionale au titre des seuls lots 2, 3 et 5,
- VU** la requête en référé présentée par la compagnie La Méridionale à l'encontre des décisions l'évinçant des lots 1 et 4,
- VU** l'ordonnance rendue par le juge des référés du 19 mars 2019 rejetant la requête de la compagnie La Méridionale,
- VU** le rapport du Président du Conseil Exécutif établi conformément aux dispositions de l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales, présentant les motifs de ses choix,
- VU** les projets de contrats de Délégation de Service Public,
- VU** la délibération n° 19/179 AC de l'Assemblée de Corse du 27 juin 2019 :
  - Approuvant le choix de la société Corsica Linea comme délégataire de service public au titre des lots n° 1, 2 et 5 ainsi que le contenu des conventions relatives auxdits lots et autorisant le Président du Conseil Exécutif de Corse à les signer,
  - Décidant de déclarer la procédure d'attribution infructueuse au titre des lots n° 3 et 4,

Et, en conséquence de cette infructuosité, autorisant le Président du Conseil Exécutif de Corse :

- A relancer, sur les mêmes bases que précédemment, la procédure relativement auxdits lots sur la période allant du 1<sup>er</sup> février 2020 au 31 décembre 2020,
- A se rapprocher du délégataire, afin d'envisager la conclusion de concessions provisoires, aux mêmes conditions que les conventions actuelles, destinées à s'appliquer sur la période allant du 1<sup>er</sup> octobre 2019 au 31 janvier 2020 afin de garantir la continuité du service public sur les ports de Portivechju et Pruprià sur la période nécessaire à la désignation des nouveaux délégataires en charge d'assurer le service jusqu'au 31 décembre 2020,

**VU** l'accomplissement des formalités de publication de l'avis d'appel public à la concurrence de la nouvelle consultation,

**VU** les plis déposés avant le 2 septembre 2019, date limite de dépôt, par les compagnies Corsica Ferries, Corsica Linea et La Méridionale,

**VU** le procès-verbal de la Commission de Délégation de Service Public (CDSP) en date du 10 septembre 2019 (ouverture des plis),

**VU** le procès-verbal de la CDSP en date du 17 septembre 2019 (analyse des candidatures), constatant la recevabilité de la candidature de chacune desdites compagnies, leur admission à présenter des offres et l'ouverture de celles-ci,

**VU** les offres présentées par Corsica Ferries et La Méridionale au titre des lots n° 1 et n° 2, ainsi que l'offre présentée par Corsica Linea au titre du seul lot n° 2,

**VU** le procès-verbal de la CDSP en date du 27 septembre 2019 (analyse des offres et avis de la CDSP),

**VU** l'admission aux négociations des compagnies Corsica Ferries et La Méridionale au titre des lots n° 1 et n° 2, ainsi que de la compagnie Corsica Linea au titre du lot n° 2,

**VU** le rapport final d'analyse des offres en date du 30 octobre 2019,

**VU** la délibération n° 19/437 AC de l'Assemblée de Corse du 29 novembre 2019 approuvant la création d'une compagnie corse en charge du service public maritime (SEMOP),

Ensemble, le rapport correspondant du Président du Conseil Exécutif de Corse,

- VU** la note d'analyse établie par le cabinet conseil Odyssée Développement en date du 25 novembre 2019 relative au besoin de service public en desserte maritime Corse / Continent pour l'année 2020,
- SUR** rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse, amendé,
- VU** l'avis n° 2020-02 du Conseil Economique, Social, Environnemental et Culturel de Corse, en date du 8 janvier 2020,
- SUR** rapport conjoint de la Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement et de la Commission des Finances et de la Fiscalité,

### **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) ; 13 voix CONTRE : les représentants des groupes « Per l'Avvene » (10) et « La Corse dans la République » (3) : (BOZZI Valérie, CECCOLI François-Xavier, LUCIANI Pierre-Jean) ; 8 ABSTENTIONS : les représentants des groupes « Andà per Dumane » (6) et « La Corse dans la République » (2) : (Pierre GHIONGA et Isabelle FELICIAGGI).

#### **ARTICLE PREMIER :**

**DECIDE**, au regard des considérations de fait et de droit développées à travers le rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse sus-visé, de déclarer infructueuse et de classer sans suite la procédure d'attribution au titre des lots n° 1 et n° 2.

#### **ARTICLE 2 :**

**AUTORISE** le Président du Conseil Exécutif de Corse à lancer une consultation aux fins d'attribution de concessions provisoires sur la base d'un dossier simplifié (fréquences et horaires actuels, en tenant compte des données de la note d'analyse sus-évoquée), dans le respect des exigences posées par les articles L. 3126-1 et suivants et R. 3126-1 et suivants du Code de la commande publique ;

Ceci, afin d'envisager la conclusion de conventions provisoires destinées à s'appliquer sur la période allant du 1<sup>er</sup> février 2020 au 30 avril 2020, à l'effet de garantir la continuité du service public de desserte des ports de Porto-Vecchio et Propriano sur la période nécessaire à la désignation des nouveaux délégués en charge d'assurer le service jusqu'au 31 décembre 2020.

#### **ARTICLE 3 :**

**HABILITE** d'ores et déjà le Président du Conseil Exécutif de Corse à signer lesdites conventions, compte tenu à la fois :

- De l'impérieuse nécessité de garantir la continuité du service public durant les trois mois qui précéderont l'entrée en vigueur des délégations de service public destinées à couvrir la période de mai à décembre 2020 inclus ;
- De ce que les modalités et les conditions financières par lesquelles la desserte desdits ports a jusqu'à présent été assurée par des opérateurs privés, tout comme les caractéristiques essentielles des contrats provisoires à intervenir (fréquences, horaires) sont connues de l'assemblée délibérante.

**ARTICLE 4 :**

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

Aiacciu, le 9 janvier 2020

Le Président de l'Assemblée de Corse,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized loop followed by a vertical stroke and a horizontal stroke, resembling the letters 'JG'.

Jean-Guy TALAMONI

# **ASSEMBLEE DE CORSE**

1 ERE SESSION EXTRA-ORDINAIRE DE 2020

09 ET 10 JANVIER 2020

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

**CUNVENZIONE DI DELEGAZIONE DI SERVIZIU PUBLICU  
DI TRASPORTU MARITTIMU DI MARCANZIE E DI  
PASSAGERI TRA I PORTI DI PORTIVECHJU E PRUPIA E U  
PORTU DI MARSIGLIA DA U 1MU DI FERRAGHJU  
DI U 2020 A U 31 DI DICEMBRE DI U 2020  
CONVENTIONS DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC  
DE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES ET DE  
PASSAGERS ENTRE LES PORTS DE PORTIVECHJU ET  
PRUPIA ET LE PORT DE MARSEILLE  
DU 1ER FEVRIER 2020 AU 31 DECEMBRE 2020**

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

### Table des matières

<b>I.</b>	<b>Rappel de l'objet de la consultation et de la procédure.....</b>	<b>4</b>
<b>I.1.</b>	<b>Caractéristiques de la consultation.....</b>	<b>4</b>
1.	Objet de la convention.....	4
2.	Une procédure ligne par ligne.....	4
3.	Durée de la convention.....	4
4.	Missions du Délégué.....	4
5.	Consistance de l'offre.....	5
<b>1 -LIGNE MARSEILLE PORTIVECHJU.....</b>	<b>5</b>	
<b>2-LIGNE MARSEILLE PRUPIÀ.....</b>	<b>6</b>	
<b>I.2.</b>	<b>Caractéristiques de la procédure.....</b>	<b>7</b>
6.	Références des publications.....	7
7.	Procédure ouverte.....	8
8.	Date limite de réception des candidatures et des offres.....	8
<b>II.</b>	<b>Les Candidatures.....</b>	<b>9</b>
<b>II.1.</b>	<b>Ordre de réception des plis.....</b>	<b>9</b>
<b>III.</b>	<b>Ouverture des offres initiales, contenu des plis et admission aux négociations.....</b>	<b>10</b>
<b>III.1.</b>	<b>Remise et contenu des plis des offres initiales.....</b>	<b>10</b>
<b>III.2.</b>	<b>Admission aux négociations.....</b>	<b>12</b>
<b>IV.</b>	<b>Méthodologie de notation des offres.....</b>	<b>13</b>
<b>IV.1.</b>	<b>Les notions de méthode de notation des offres, d'offres irrégulières ou inappropriées.....</b>	<b>13</b>
<b>IV.2.</b>	<b>Critères d'attribution.....</b>	<b>13</b>
1.	Critère 1.....	14
2.	Critère 2.....	14
3.	Critère 3.....	15
4.	Critère 4.....	15
<b>V.</b>	<b>Négociations.....</b>	<b>16</b>
<b>V.1.</b>	<b>Calendrier.....</b>	<b>16</b>
<b>V.2.</b>	<b>Examen des offres initiales.....</b>	<b>17</b>
<b>V.2.1.</b>	<b>Lot n° 1 - Marseille - Portivechju.....</b>	<b>17</b>
	Candidat n° 1 - Corsica Ferries.....	17
	Candidat n° 3 - La Méridionale.....	18
<b>V.2.1.</b>	<b>Lot n° 2 - Marseille - Prupia.....</b>	<b>20</b>
	Candidat n° 1 - Corsica Ferries.....	20
	Candidat n° 2 - Corsica Linea.....	21
	Candidat n° 3 - La Méridionale.....	23
<b>V.3.</b>	<b>Examen et analyse des éléments et précisions apportés à l'issu du 1<sup>er</sup> tour des négociations.....</b>	<b>25</b>



<u>V.3.1. Lot n° 1 - Marseille - Portivechju.....</u>	<u>25</u>
<u>Candidat n° 1 - Corsica Ferries.....</u>	<u>25</u>
<u>Candidat n° 3 - La Méridionale.....</u>	<u>26</u>
<u>V.3.1. Lot n° 2 - Marseille - Prupia.....</u>	<u>26</u>
<u>Candidat n° 1 - Corsica Ferries.....</u>	<u>26</u>
<u>Candidat n° 2 - Corsica Linea.....</u>	<u>27</u>
<u>Candidat n° 3 - La Méridionale.....</u>	<u>28</u>
<u>V.4. Examen et analyse des éléments et précisions apportés à l'issue du 2<sup>nd</sup> tour des négociations.....</u>	<u>29</u>
<u>V.4.1. Lot n° 1 - Marseille - Portivechju.....</u>	<u>29</u>
<u>Candidat n° 1 - Corsica Ferries.....</u>	<u>29</u>
<u>Candidat n° 3 - La Méridionale.....</u>	<u>31</u>
<u>V.4.2. Lot n° 2 - Marseille - Prupia.....</u>	<u>32</u>
<u>Candidat n° 1 - Corsica Ferries.....</u>	<u>32</u>
<u>Candidat n° 2 - Corsica Linea.....</u>	<u>33</u>
<u>Candidat n° 3 - La Méridionale.....</u>	<u>33</u>
<u>V.5. Ajustements du projet de contrat au regard des propositions de modification formulées par les candidats.....</u>	<u>34</u>
<u>VI. Offres finales.....</u>	<u>35</u>
<u>VI.1. Processus de finalisation.....</u>	<u>35</u>
<u>VI.2. Examen et analyse des offres finales.....</u>	<u>35</u>
<u>VI.2.1. Lot n° 1 - Marseille - Portivechju.....</u>	<u>35</u>
<u>VI.2.2. Lot n° 2 - Marseille - Prupia.....</u>	<u>36</u>
<u>VI.2.3. Synthèse de l'examen des offres finales.....</u>	<u>37</u>
<u>VII. Sur l'absence d'incidence sur la procédure de mise en concurrence des informations ayant trait au contenu des offres des candidats, telles que divulguées par le quotidien régional le 28 septembre 2019.....</u>	<u>38</u>
<u>VIII. Propositions de déclaration de classement sans suite des lots n° 1 et n° 2 et conséquences.....</u>	<u>39</u>
<u>VIII.1. L'évolution du besoin de service public.....</u>	<u>39</u>
<u>VIII.2. Le constat.....</u>	<u>43</u>
<u>VIII.3. Les exigences posées par le droit de l'Union Européenne.....</u>	<u>44</u>
<u>VIII.4. Sur la nécessité de classer sans suite la procédure au titre des lots n° 1 et n° 2 .....</u>	<u>45</u>
<u>VIII.5. Sur les conséquences du classement sans suite.....</u>	<u>46</u>

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

### **I.1. Caractéristiques de la consultation**

#### **1. Objet de la convention**

La convention confie l'exploitation du service public de transport maritime de marchandises et de passagers au Délégué au titre de la continuité territoriale entre un ou plusieurs ports de Corse et Marseille.

La convention porte sur une des lignes suivantes :

- Portivechju (lot n° 1)
- Prupia (lot n° 2)

Elle régleme les conditions d'exploitation de ce service ainsi que les rapports entre les parties.

#### **2. Une procédure ligne par ligne**

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

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

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

- Portivechju (lot n° 1)
- Prupia (lot n° 2)

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

#### **3. Durée de la convention**

Sous réserve de sa transmission au contrôle de légalité et à la Commission européenne dans le cas où la convention serait considérée comme attribuant une aide d'État, la convention entre en vigueur à titre prévisionnel le 1<sup>er</sup> février 2020 et expire le 31 décembre 2020.

#### **4. Missions du Délégué**

Conformément aux obligations de service public prévues dans la convention au titre de la continuité territoriale, le Délégué a la charge d'assurer entre un port de Corse et Marseille, tout au long de l'année, des services de transport public maritime de marchandises et de passagers suffisants en termes de continuité, régularité, fréquence, qualité et prix.

Le Déléataire s'engage à :

- Assurer le service public au regard des capacités et fréquences prévues par l'annexe technique n° 1
  - Tenir une comptabilité analytique propre à la présente convention, distinguant notamment dans l'ensemble des coûts ceux affectés au transport de marchandises et ceux affectés au transport de passagers dans l'hypothèse où les navires sont mixtes
  - Procéder à la commercialisation et à la vente des titres de transport
  - Appliquer les tarifs prévus dans la présente convention, 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
  - Ne percevoir de l'OTC aucune surcompensation au titre des obligations de service public imposées par la présente convention
  - Permettre à l'OTC un accès permanent aux données d'exploitation, dans le respect des lois et règlements en vigueur
- Garantir la transparence financière et technique de l'exécution de la convention.

## 5. Consistance de l'offre

Le Déléataire réalise les services de transport public de marchandises et de passagers en respectant les horaires, fréquences et capacités définies en annexe 1 du règlement de consultation.

Cette offre de service doit respecter les exigences minimales suivantes :

### 1 - LIGNE MARSEILLE / PORTIVECHJU

#### Fréquences minimales

- **Passagers** : le transport de passagers 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 Prupia 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 et 08h00
- Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire

#### Capacités minimales

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

- **Passagers** : le service permet le transport de 208 passagers par mois (entrée + sortie) soit 2 500 passagers annuels
- **Marchandises** : le service offre une capacité de transport de 8 000 mètres linéaires par mois (entrée + sortie) soit 160 900 mètres linéaires annuels répartis comme suit :

Mois	Besoin de service public (ml)
Février	10 500
Mars	16 500
Avril	12 900
Mai	16 800
Juin	19 800
Juillet	17 600
Août	15 700
Septembre	14 100
Octobre	12 400
Novembre	8 200
Décembre	8 700
<b>TOTAL ANNUEL</b>	<b>153 200</b>

Pour chaque traversée (aller / retour) :

- 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 4.50m sous plafond et une charge maximale admissible de 10 t par essieu.
- Au moins 15 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées

## 2- LIGNE MARSEILLE / PRUPIÀ

### Fréquences minimales

- **Passagers** : le transport de passagers 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 Portivechju 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** : le service permet le transport (entrée + sortie) de 66 000 passagers annuels répartis comme suit :

Mois	Besoin de service public (PAX)
Février	1 700
Mars	1 100
Avril	4 800
Mai	5 200
Juin	6 600
Juillet	12 400
Août	14 500
Septembre	7 400
Octobre	5 300
Novembre	2 600
Décembre	2 300
<b>TOTAL ANNUEL</b>	<b>63 900</b>

Pour chaque traversée (aller / retour) seront proposées :

- 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)
- **Marchandises** : le service offre une capacité de transport de (entrée +sortie) 96 900 mètres linéaires annuels répartis comme suit :

Mois	Besoin de service public (ml)
Février	6 000
Mars	4 800
Avril	7 400
Mai	8 400
Juin	10 200
Juillet	13 300
Août	11 600
Septembre	9 000

Octobre	7 600
Novembre	7 400
Décembre	5 000
<b>TOTAL ANNUEL</b>	<b>90 700</b>

Pour chaque traversée (aller / retour) :

- 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 4.50m sous plafond et une charge minimale admissible de 10 t par essieu.
- Au moins 10 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées.

## **I.2. Caractéristiques de la procédure**

### **6. Références des publications**

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

<b>Publications</b>	<b>Date de publication</b>
JOUE	11 Juillet 2019
BOAMP	11 Juillet 2019
Le Marin	18 Juillet 2019

### **7. Procédure ouverte**

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

La sélection des candidats admis à présenter une offre, l'examen des offres par la commission compétente et la négociation par le Conseil Exécutif s'effectueront dans des phases différentes conformément aux dispositions de l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales.

### **8. Date limite de réception des candidatures et des offres**

La date limite de réception des candidatures a été fixée au lundi 2 septembre 2019 à 12h00.

## II. Les Candidatures

### II.1. Ordre de réception des plis

Trois candidatures ont été réceptionnées avant la date limite de réception (2 septembre 2019 à 12h00) :

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

L'ouverture des plis par la commission de délégation de service public, en application de l'article L. 1411-5 du CGCT, a eu lieu le 10 septembre 2019.

Le rapport d'analyse des candidatures, proposé à la CDSP en date du 17 septembre 2019, conclu que les candidatures de Corsica Ferries, Corsica Linea et La Méridionale sont recevables et disposent des garanties techniques et financières à assurer la continuité du service public.

Les trois sociétés ci-dessus nommées ont été admises, par délibération de la CDSP du même jour, à présenter leurs offres.

### III. Ouverture des offres initiales, contenu des plis et admission aux négociations

#### III.1. Remise et contenu des plis des offres initiales

La commission de délégation de service public est seule compétente pour ouvrir les plis contenant les candidatures et les offres, en application de l'article L. 1411-5 du CGCT.

Cette commission s'est réunie le 17 septembre 2019, à 14h. Le quorum ayant été atteint à l'ouverture de la séance, au cours des débats et lors du vote, la commission a pu valablement délibérer.

##### 1. Lot n° 1 - Portivechju

Le candidat Corsica Ferries propose le navire Sardinia Vera sur la ligne Marseille-Portivechju. Le navire est détenu en propriété par la compagnie.

Cumul sur la durée de la convention	Corsica Ferries
<b>Recettes</b>	7 324 337 €
<i>Dont Recettes transport</i>	7 245 771 €
<i>Dont Autres Recettes</i>	78 566 €
<b>Charges d'Exploitation</b> *hors <i>carburant et amortissement</i>	6 930 483 €
<b>Carburants</b>	5 078 603 €
<b>Amortissements</b>	137 500 €
<b>Compensation</b>	7 572 249 €
<i>Dont Compensation Exploitation</i>	2 356 145 €
<i>Dont Compensation Carburant</i>	5 078 603 €
<i>Dont Compensation Investissements</i>	137 500 €

Le candidat La Méridionale propose les navires Piana, Girolata et Liverpool Seaways sur la liaison Marseille-Portivechju. Les navires sont détenus en propriété par la compagnie.

Cumul sur la durée de la convention	La Méridionale
<b>Recettes</b>	18 094 408 €
<i>Dont Recettes transport</i>	16 156 426 €
<i>Dont Autres Recettes</i>	1 937 982 €
<b>Charges d'Exploitation</b> *hors <i>carburant et amortissement</i>	21 362 585 €
<b>Carburants</b>	6 134 394 €
<b>Amortissements</b>	4 690 000 €
<b>Compensation</b>	14 733 448 €
<i>Dont Compensation Exploitation</i>	3 909 054 €
<i>Dont Compensation Carburant</i>	6 134 394 €
<i>Dont Compensation Investissements</i>	4 690 000 €

##### 2. Lot n° 2 - Prupia

Le candidat Corsica Ferries propose le navire Corsica Marina II sur la ligne Marseille-Prupia. Le navire est détenu en propriété par la compagnie.



Cumul sur la durée de la convention	Corsica Ferries
<b>Recettes</b>	5 940 951 €
<i>Dont Recettes transport</i>	4 489 503 €
<i>Dont Autres Recettes</i>	1 451 448 €
<b>Charges d'Exploitation</b> *hors <i>carburant et amortissement</i>	7 616 256 €
<b>Carburants</b>	3 834 710 €
<b>Amortissements</b>	137 500 €
<b>Compensation</b>	8 397 515 €
<i>Dont Compensation Exploitation</i>	4 425 305 €
<i>Dont Compensation Carburant</i>	3 834 710 €
<i>Dont Compensation Investissements</i>	137 500 €

Le candidat Corsica Linea propose le navire Méditerranée sur la ligne Marseille-Prupia. Le navire est détenu en propriété par la compagnie.

Cumul sur la durée de la convention	Corsica Linea
<b>Recettes</b>	9 511 320 €
<i>Dont Recettes transport</i>	7 952 970 €
<i>Dont Autres Recettes</i>	1 558 350 €
<b>Charges d'Exploitation</b> *hors <i>carburant et amortissement</i>	19 074 956 €
<b>Carburants</b>	6 002 850 €
<b>Amortissements</b>	1 082 813 €
<b>Compensation</b>	17 221 547 €
<i>Dont Compensation Exploitation</i>	10 135 884 €
<i>Dont Compensation Carburant</i>	6 002 850 €
<i>Dont Compensation Investissements</i>	1 082 813 €

Le candidat La Méridionale propose les navires Kalliste, Girolata et Liverpool Seaways sur la liaison Marseille-Prupia. Les navires sont détenus en propriété par la compagnie.

Cumul sur la durée de la convention	La Méridionale
<b>Recettes</b>	9 631 610 €
<i>Dont Recettes transport</i>	8 457 495 €
<i>Dont Autres Recettes</i>	1 174 115 €
<b>Charges d'Exploitation</b> *hors <i>carburant et amortissement</i>	15 499 842 €
<b>Carburants</b>	4 254 082 €
<b>Amortissements</b>	1 741 667 €
<b>Compensation</b>	12 328 976 €
<i>Dont Compensation Exploitation</i>	6 333 227 €
<i>Dont Compensation Carburant</i>	4 254 082 €
<i>Dont Compensation Investissements</i>	1 741 667 €

## **III.2. Admission aux négociations**

### 1. Lot n° 1 - Portivechju

Les candidats Corsica Ferries et La Méridionale ont été admis aux négociations.

### 2. Lot n° 2 - Prupia

Les candidats Corsica Ferries, Corsica Linea et La Méridionale ont été admis aux négociations.

## **IV. Méthodologie de notation des offres**

### **IV.1. Les notions de méthode de notation des offres, d'offres irrégulières ou inappropriées**

#### 1. Méthode de notation des offres

C'est l'instrument qui permet de mesurer la qualité d'une offre au regard d'un critère donné.

La Collectivité de Corse arrête la méthode de notation qui sera appliquée pour chacun des critères de jugement des offres qui ont été préalablement définis et portés à la connaissance des candidats.

CAA Paris 28 septembre 2018 Sté française de réparation automobile - Req n° 18PA01258

« Le pouvoir adjudicateur définit librement la méthode de notation pour la mise en œuvre de chacun des critères de sélection des offres qu'il a définis et rendus publics ;

que, toutefois, ces méthodes de notation sont entachées d'irrégularité si, en méconnaissance des principes fondamentaux d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures, elles sont par elles-mêmes de nature à priver de leur portée les critères de sélection ou à neutraliser leur pondération et sont, de ce fait, susceptibles de conduire, pour la mise en œuvre de chaque critère, à ce que la meilleure note ne soit pas attribuée à la meilleure offre, ou, au regard de l'ensemble des critères pondérés, à ce que l'offre économiquement la plus avantageuse ne soit pas choisie ; »

#### 2. Les offres irrégulières ou inappropriées

Pour rappel :

Article L. 3124-3 du code de la commande publique : « une offre est irrégulière lorsqu'elle ne respecte pas les conditions et caractéristiques minimales indiquées dans les documents de la consultation ».

Article L 3124-4 du code de la commande publique : « une offre est inappropriée lorsqu'elle n'est manifestement pas en mesure, sans modifications substantielles, de répondre aux besoins et aux exigences de l'autorité concédante spécifiés dans les documents de la consultation ».

L'Article L 3124-2 du code de la commande publique dispose pour sa part que : « l'autorité concédante écarte les offres irrégulières ou inappropriées ».

### **IV.2. Critères d'attribution**

Dans le cadre de la procédure ouverte d'attribution des conventions de délégation de service public relatives au transport de marchandises (incluant les matières dangereuses) et de passagers au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et Marseille, la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse ont

définis des critères de jugement afin de déterminer la meilleure offre au regard de l'avantage économique pour la Collectivité territoriale de Corse.

Les critères, classés par ordre décroissant, sont :

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

Pour chaque lot, une synthèse des notations des quatre critères (technique, financier, développement durable et continuité du service public) est réalisée afin d'établir la notation globale de chaque offre.

### **1. Critère 1**

Le critère valeur technique est analysé à travers les deux sous-critères suivants, par ordre décroissant :

- A. La Qualité technique des navires, incluant les adaptations aux besoins des usagers, aux conditions de mer et de navigation, et aux contraintes portuaires. La puissance des machines ainsi que la vitesse des navires en mode dégradé sont aussi considérées.
- B. La Qualité des services aux usagers, pour la garantie du transport dans les meilleures conditions de sécurité et de confort des marchandises d'une part et des passagers d'autre part avec les capacités à transporter les volumes attendus dans le respect des horaires.

### **2. Critère 2**

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

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

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

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

Notons que pour la composante « *compensation carburant* » il convient de retenir le même prix unitaire pour les trois compagnies. Ceci, afin de garantir l'égalité entre les candidats.

Les hypothèses de coût de combustible retenues sont celles fixées dans le courrier du Président du Conseil Exécutif du 7 octobre 2019, en annexe du présent rapport.

En phase d'analyse des offres, les propositions des candidats sont appréciées lot par lot.

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

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

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

Il est ainsi évalué en fonction de :

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

Une échelle de notation proportionnelle au carré est appliquée.

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

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

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

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

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

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

---

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

### **3. Critère 3**

Le critère développement durable est évalué en fonction des propositions d'optimisation des impacts suivants :

- L'impact environnemental, avec les actions menées en faveur :
  - De l'optimisation de la consommation de combustible
  - Du milieu marin
  - De l'optimisation des rejets atmosphériques
  - De la gestion des déchets
  
- De développement économique du territoire.

### **4. Critère 4**

Le critère continuité du service est analysé au regard des arrêts techniques programmés et de l'approche du service social et solidaire.

La méthode de calcul retenue ainsi que le détail de chaque composante de ce critère se trouvent annexés au présent document

NB : Le détail des méthodologies de notation de chaque critère figure en annexe du présent rapport.

## **V. Négociations**

### **V.1. Calendrier**

Les négociations ont eu lieu à l'hôtel Chez Walter, situé à Lucciana sur la RN 193 et, en ce qui concerne la Corsica Ferries pour le second tour, dans la salle 1112 des locaux de la Collectivité de Corse à Bastia.

En effet, cette compagnie a sollicité une modification de la date initialement prévue pour son audition - à savoir le 15 octobre 2019 à 8h00 - du fait de l'indisponibilité ce jour-là de son Président Directeur Général.

C'est ainsi que pour ce qui la concerne, le second tour s'est tenu la veille dans les locaux de la collectivité.

Ceci, pour des questions d'organisation purement matérielles.

A l'instar de la précédente consultation, les négociations ont eu lieu en présence de Maître Michel FILIPPI, Huissier de Justice, lequel a consigné les grandes lignes de leur déroulement ainsi que les éléments que les personnes présentes, aussi bien les représentant et AMO de l'autorité déléguante que les personnes présentes pour le compte des candidats, ont souhaité voir figurer à ses procès-verbaux.

Ceux-ci sont joints en annexe du présent document.

Les négociations se sont déroulées ainsi que suit :

1. 1<sup>er</sup> tour des négociations :
  - 3 octobre 2019 pour les compagnies CORSICA FERRIES (tous lots) et LA MÉRIDIONALE (Lot n° 1)
  - 4 octobre 2019 pour les compagnies CORSICA LINEA (Lot n° 2) et LA MÉRIDIONALE (Lot n° 2)
2. Le 7 octobre 2019, envoi des questionnements écrits aux candidats.
3. 2<sup>nd</sup> tour des négociations :
  - 14 octobre 2019 pour la compagnie CORSICA FERRIES (tous lots)
  - 15 octobre 2019 pour les compagnies CORSICA LINEA (Lot n° 1) et LA MERIDIONALE (tous lots)
4. Date de remise des offres finales :
  - 21 octobre 2019 à 12h00 pour la compagnie CORSICA FERRIES
  - 22 octobre 2019 à 12h00 pour les compagnies CORSICA LINEA et LA MERIDIONALE

## **V.2. Examen des offres initiales**

### **V.2.1. Lot n° 1 - Marseille - Portivechju**

#### **Candidat n° 1 - Corsica Ferries**

##### Observations préalables

La réponse de la compagnie CORSICA FERRIES comporte 11 annexes sur les 14 prévues figurant au DCE ainsi qu'un mémoire financier, un projet de convention et une synthèse de la proposition. Les annexes transmises ne correspondent pas exactement aux annexes du RC.

~~Annexe 1 - Annexe technique de services~~ Programme des services  
~~Annexe 2 - Programme des services~~ Tableau récapitulatif de l'outil naval  
~~Annexe 3 - Outil naval~~ Rapport de sécurité  
~~Annexe 4 - Rapport de sécurité~~ Description des services à bord  
~~Annexe 5 - Description des services aux clients~~ Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles et actions garantissant le service social et solidaire  
~~Annexe 6 - Plan et service social~~ Description du système de protection des cétacés et actions environnementales  
~~Annexe 7 - Développement durable~~ Grille tarifaire  
~~Annexe 8 - Grille tarifaire~~ Compte d'exploitation prévisionnel  
~~Annexe 9 - CEP~~ Détail des volumes de combustibles consommés par mois  
~~Annexe 10 - Combustibles~~ Pénalités  
~~Annexe 11 - Pénalités~~ Données sur le personnel  
~~Annexe 12 - Prestations confiées aux tiers~~ Gains d'efficience NON RENSEIGNEE  
~~Annexe 13 - Données sur le personnel~~ Contrat(s) d'affrètement NON RENSEIGNEE  
~~Annexe 14 - Gains d'efficience~~  
Mémoire Financier  
Projet de convention  
Synthèse de la proposition

#### **Conclusion Critère 1 candidat n° 1 - Corsica Ferries**

L'offre du candidat n° 1 Corsica Ferries apparait, au regard des éléments fournis à ce stade de la procédure, conforme aux spécifications techniques du cahier des charges sur la liaison Marseille-Portivechju.

Néanmoins, il est apparu nécessaire de solliciter du candidat des compléments d'information par questionnaire écrit dans le cadre des négociations.

#### **Conclusion Critère 2 candidat n° 1 - Corsica Ferries**



La compagnie ne présente pas de CEP PAX/Fret sur la ligne, mais uniquement un CEP fret incluant les convoyeurs.

Elle calcule des coûts fixes marginaux liés à l'activité de fret (les convoyeurs n'ayant pas d'incidence significative sur le coût Pax global). En conséquence, il n'est pas possible de contrôler l'application des clés de répartition analytique et la répartition calculée du CEP Pax/Fret. En effet, elle ne présente pas de répartition analytique de son CEP.

La compensation combustible a été calculée sur la base du prix FO/DO compagnie (663,25 € FO). Il est donc nécessaire de fixer un prix unique DO/FO à communiquer aux compagnies pour réajustement de leur offre.

L'amortissement du navire doit être précisé au regard des méthodes habituelles d'affrètement de la compagnie.

La compagnie ne précise pas le calcul du CNE.

### **Conclusion Critère 3 candidat n° 1 - Corsica Ferries**

Comme décrit plus haut le candidat Corsica Ferries présente des actions actuelles et à venir en matière de développement durable sur l'ensemble de sa flotte avec un focus sur un plan de gestion énergétique pour les navires Mega Express.

### **Conclusion Critère 4 candidat n° 1 - Corsica Ferries**

Corsica Ferries assure que le service ne pourra être interrompu par un mouvement social et dans le cas contraire qu'un service minimum sera mis en place.

Aucune proposition alternative n'est suggérée en cas de panne du navire présenté sur la ligne.

### **Candidat n° 3 - La Méridionale**

#### Observations préalables

La réponse comporte les 14 annexes figurant au DCE ainsi que 7 mémoires financiers, un état explicatif du calcul du Coût Net Évité, un Tableau des modifications au projet de convention et une synthèse de la proposition.

- Annexe 1 - Annexe technique de services
- Annexe 2 - Programme des services
- Annexe 3 - Outil naval
- Annexe 4 - Rapport de sécurité
- Annexe 5 - Description des services aux clients
- Annexe 6 - Plan et service social
- Annexe 7 - Développement durable
- Annexe 8 - Grille tarifaire
- Annexe 9 - CEP
- Annexe 10 - Combustibles
- Annexe 11 - Pénalités
- Annexe 12 - Prestations confiées aux tiers
- Annexe 13 - Données sur le personnel

Annexe 14 - Gains d'efficience  
Mémoire Financier - Chapitre 1 Gouvernance  
Mémoire Financier - Chapitre 2 Règles comptables  
Mémoire Financier - Chapitre 3 Recettes et dépenses  
Mémoire Financier - Chapitre 4 Grille tarifaire  
Mémoire Financier - Chapitre 5 Contribution pour l'exécution des OSP  
Mémoire Financier - Chapitre 6 Mécanisme de couverture  
Mémoire Financier - Chapitre 7 - Coût Net Evité  
Coût Net Evité  
Tableau des modifications au projet de convention  
Synthèse de la proposition  
Tableau des modifications Page de garde.

### **Conclusion Critère 1 candidat n° 3 - La Méridionale**

L'offre du candidat n° 2 La Méridionale apparaît, au regard des éléments fournis à ce stade de la procédure, conforme aux spécifications techniques du cahier des charges sur la liaison Marseille-Portivechju.

Néanmoins, il est apparu nécessaire de solliciter du candidat des compléments d'information par questionnement écrit dans le cadre des négociations.

### **Conclusion Critère 2 candidat n° 3 - La Méridionale**

Il a été proposé d'inviter la compagnie à expliquer les écarts sur 11 mois de son offre, par rapport au CEP février 2018 - décembre 2018 de la DSP dite de raccordement.

La compensation combustible a été calculée sur la base du prix FO/DO compagnie (496,61 € DO et 402,29 FO). Il est donc nécessaire de fixer un prix unique DO/FO à communiquer aux compagnies pour réajustement de leur offre.

Le coût du capital du PIANA est forfaitisé à 14 000 € jour, le calcul compagnie présente un montant différent et il est donc nécessaire de demander de préciser ce calcul.

Il est proposé de transmettre à la compagnie le tableau récapitulatif des écarts constatés entre les clés de répartition analytique annoncées et la répartition calculée du CEP Pax/Fret (tableau ci-dessus).

Ceci afin d'inviter le candidat à y apporter les précisions nécessaires.

### **Conclusion Critère 3 candidat n° 3 - La Méridionale**

Toutes les actions menées et à venir par le candidat n° 3 La Méridionale sont caractérisées par une réelle prise en compte de l'amélioration de l'empreinte environnementale tant à terre qu'à bord des navires.

Le développement durable est appréhendé de manière complète.

### **Conclusion Critère 4 candidat n° 3 - La Méridionale**

La Méridionale s'engage sur la fiabilité de la ligne en mettant en avant le dialogue social au sein de l'entreprise dans le respect de la réglementation.

### **I.1.1.Lot n° 2 - Marseille - Prupia**

#### **Candidat n° 1 - Corsica Ferries**

##### Observations préalables

La réponse comporte 11 annexes sur les 14 figurant au DCE ainsi qu'un mémoire financier, un Projet de convention et une synthèse de la proposition.

Les annexes transmises ne correspondent pas exactement aux annexes du RC.

Annexe 1 - ~~Annexe technique de services~~ Programme des services  
Annexe 2 - ~~Programme des services~~ Tableau récapitulatif de l'outil naval  
Annexe 3 - ~~Outil naval~~ Rapport de sécurité  
Annexe 4 - ~~Rapport de sécurité~~ Description des services à bord  
Annexe 5 - ~~Description des services aux clients~~ Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles et actions garantissant le service social et solidaire  
Annexe 6 - ~~Plan et service social~~ Description du système de protection des cétacés et actions environnementales  
Annexe 7 - ~~Développement durable~~ Grille tarifaire  
Annexe 8 - ~~Grille tarifaire~~ Compte d'exploitation prévisionnel  
Annexe 9 - ~~CEP~~ Détail des volumes de combustibles consommés par mois  
Annexe 10 - ~~Combustibles~~ Pénalités  
Annexe 11 - ~~Pénalités~~ Données sur le personnel  
Annexe 12 - ~~Prestations confiées aux tiers~~ Gains d'efficience NON RENSEIGNEE  
Annexe 13 - ~~Données sur le personnel~~ Contrat(s) d'affrètement NON RENSEIGNEE  
Annexe 14 - ~~Gains d'efficience~~  
Mémoire Financier  
Projet de convention  
Synthèse de la proposition

#### **Conclusion Critère 1 candidat n° 1 - Corsica Ferries**

L'offre du candidat n°1 Corsica Ferries apparait, au regard des éléments fournis à ce stade de la procédure, conforme aux spécifications techniques du cahier des charges sur la liaison Marseille-Prupia.

Néanmoins, il est apparu nécessaire de solliciter du candidat des compléments d'information par questionnement écrit dans le cadre des négociations.

#### **Conclusion Critère 2 candidat n° 1 - Corsica Ferries**

La ligne de Prupia disposant d'une OSP PAX et FRET, le CEP proposé PAX/FRET présente une compensation totale supérieure à celle du CEP fret. La compagnie procède à une répartition analytique de ses charges fixes entre ces deux activités.

Les charges présentées sont établies soit sur la base de coûts variables générés par l'activité fret et pax/convoyeurs (frais commerciaux, vivres, approvisionnement,

manutention, frais de port), soit sur la base de coûts fixes répartis entre l'activité fret et pax (frais de personnel, combustible, maintenance).

L'amortissement du navire doit être précisé au regard des méthodes habituelles d'affrètement de la compagnie.

La compensation combustible a été calculée sur la base du prix FO/DO compagnie (663,25 € FO). Il est donc nécessaire de fixer un prix unique DO/FO à communiquer à la compagnie pour réajustement de son offre.

La compagnie ne précise pas le calcul du CNE.

### **Conclusion Critère 3 candidat n° 1 - Corsica Ferries**

Comme décrit plus haut le candidat Corsica Ferries présente des actions actuelles et à venir en matière de développement durable sur l'ensemble de sa flotte avec un focus sur un plan de gestion énergétique pour les navires Mega Express. Des précisions seront à apporter de sa part quant au type exact de combustible utilisé.

### **Conclusion Critère 4 candidat n° 1 - Corsica Ferries**

Corsica Ferries assure que le service ne pourra être interrompu par un mouvement social et dans le cas contraire qu'un service minimum sera mis en place.

Néanmoins aucune proposition alternative n'est suggérée en cas de panne du navire présenté sur la ligne.

### **Candidat n° 2 - Corsica Linea**

#### **Observations préalables**

La réponse comporte les 14 annexes figurant au DCE ainsi que 9 mémoires financiers, un état explicatif du calcul du Coût Net Évité, un Tableau des modifications au projet de convention, la convention de délégation, une synthèse de la proposition, et 3 documents spécifiques (Satisfaction clients, Horaires et hypothèses de remplissage, Gouvernance).

Annexe 1 - Annexe technique de services

Annexe 2 - Programme des services

Annexe 3 - Tableau descriptif de l'outil naval

Annexe 4 - Rapport de sécurité

Annexe 5 - Description des services aux clients

Annexe 6 - Plan d'info des usagers

Annexe 7 - Plan

Annexe 7 - Note comparaison pavillons français et italien

Annexe 8 - Grille tarifaire

Annexe 9 - CEP - ***Non conforme au modèle du DCE publié (onglet CNE non demandé et absence de l'onglet clés de répartition)***

Annexe 10 - Combustibles

Annexe 11 - Grille des pénalités

Annexe 12 - Prestations confiées aux tiers

Annexe 12 - Déclaration SOCOMA

Annexe 12 - Déclaration SORBA  
Annexe 12 - Kbis SOCOMA  
Annexe 12 - Kbis SORBA  
Annexe 13 - Données sur le personnel  
Annexe 14 - Gains d'efficience  
Synthèse de l'offre  
Mémoire Financier - chapitre 1 - Mécanisme de couverture carburant  
Mémoire Financier - chapitre 1 - Panorama actionnaires  
Mémoire Financier - chapitre 1 - Gouvernance  
Mémoire Financier - chapitre 1 - Kbis CM Holding  
Mémoire Financier - chapitre 2 - Clé imputation analytique - Mazars  
Mémoire Financier - chapitre 2 - Règles comptables  
Mémoire Financier - chapitre 3 - Note descriptive des dépenses et des recettes  
Mémoire Financier - chapitre 4 - Grille tarifaire  
Mémoire Financier - chapitre 5 - Contribution pour exécution des OSP  
Coût Net Evité - **Non conforme au modèle du DCE publié**  
Tableau des modifications du projet de convention  
Convention de délégation  
1. Satisfaction clients  
2. Horaires et hypothèses de remplissage  
3. Gouvernance

### **Conclusion Critère 1 candidat n° 2 - Corsica Linea**

L'offre du candidat n° 2 Corsica Linea apparait, au regard des éléments fournis à ce stade de la procédure, conforme aux spécifications techniques du cahier des charges sur la liaison Marseille-Prupia.

Néanmoins, il est apparu nécessaire de solliciter du candidat des compléments d'information par questionnaire écrit dans le cadre des négociations.

### **Conclusion Critère 2 candidat n° 2 - Corsica Linea**

Le candidat doit fournir une annexe 9 conforme avec l'annexe proposée au RC, afin de permettre l'analyse de son offre sur la cohérence des clés d'imputations et le calcul du coût net évité.

Il a été proposé d'inviter la compagnie à expliquer les écarts sur 11 mois de son offre examinée par rapport au CEP février 2018 - décembre 2018 de la DSP dite de raccordement.

La compensation combustible a été calculée sur la base du prix FO/DO compagnie (525 € DO et 450 FO). Il est donc nécessaire de fixer un prix unique DO/FO à communiquer à la compagnie pour réajustement de son offre.

### **Conclusion Critère 3 candidat n° 2 - Corsica Linea**

Corsica Linea présente des actions actuelles et à venir en matière de développement durable en mettant l'accent sur la diminution de son empreinte carbone, mais aussi sur ses actions menées pour le développement économique du territoire.

Corsica Linea s'engage sur la continuité du service en mettant en avant le dialogue social au sein de l'entreprise dans le respect de la réglementation.

Aucune proposition alternative n'est suggérée en cas d'indisponibilité du navire présenté sur la ligne.

#### **Conclusion Critère 4 candidat n° 2 - Corsica Linea**

Corsica Linea s'engage sur la continuité du service en mettant en avant le dialogue social au sein de l'entreprise dans le respect de la réglementation.

Aucune proposition alternative n'est suggérée en cas d'indisponibilité du navire présenté sur la ligne.

#### **Candidat n° 3 - La Méridionale**

##### Observations préalables :

La réponse comporte les 14 annexes figurant au DCE ainsi que 7 mémoires financiers, un état explicatif du calcul du Coût Net Évité, un Tableau des modifications au projet de convention et une synthèse de la proposition.

- Annexe 1 - Annexe technique de services
- Annexe 2 - Programme des services
- Annexe 3 - Outil naval
- Annexe 4 - Rapport de sécurité
- Annexe 5 - Description des services aux clients
- Annexe 6 - Plan et service social
- Annexe 7 - Développement durable
- Annexe 8 - Grille tarifaire
- Annexe 9 - CEP
- Annexe 10 - Combustibles
- Annexe 11 - Pénalités
- Annexe 12 - Prestations confiées aux tiers
- Annexe 13 - Données sur le personnel
- Annexe 14 - Gains d'efficience
- Mémoire Financier - Chapitre 1 Gouvernance
- Mémoire Financier - Chapitre 2 Règles comptables
- Mémoire Financier - Chapitre 3 Recettes et dépenses
- Mémoire Financier - Chapitre 4 Grille tarifaire
- Mémoire Financier - Chapitre 5 Contribution pour l'exécution des OSP
- Mémoire Financier - Chapitre 6 Mécanisme de couverture
- Mémoire Financier - Chapitre 7 - Coût Net Évité
- Coût Net Évité
- Tableau des modifications au projet de convention
- Synthèse de la proposition
- Tableau des modifications Page de garde.

#### **Conclusion Critère 1 candidat n° 3 - La Méridionale**

L'offre du candidat n° 2 Corsica Linea apparait, au regard des éléments fournis à ce stade de la procédure, conforme aux spécifications techniques du cahier des charges sur la liaison Marseille-Prupia.

Néanmoins, il est apparu nécessaire de solliciter du candidat des compléments d'information par questionnaire écrit dans le cadre des négociations.

### **Conclusion Critère 2 candidat n° 3 - La Méridionale**

L'offre du candidat n° 2 La Méridionale est conforme aux spécifications techniques du cahier des charges sur la liaison Marseille-Prupia.

Il a été proposé d'inviter la compagnie à expliquer les écarts sur 11 mois de son offre, par rapport au CEP février 2018 - décembre 2018 de la DSP dite de raccordement.

La compagnie était co-déléataire sur Prupia pour la DSP de raccordement, et son offre présente par rapport à celle-ci un surcoût (hors combustible) proratisé sur 11 mois de 1 285 300 €, soit + 9 % pour un volume de rotation en hausse de 8 %.

La compensation combustible a été calculée sur la base du prix FO/DO compagnie (496,61 € DO et 402,29 FO). Il est donc nécessaire de fixer un prix unique DO/FO à communiquer à la compagnie pour réajustement de son offre.

Il est proposé à la commission de transmettre à la compagnie le tableau récapitulatif des écarts constatés entre les clés de répartition analytique annoncées et la répartition calculée du CEP Pax/Fret (tableau ci-dessus).

Ceci afin d'inviter le candidat à y apporter les précisions nécessaires.

### **Conclusion Critère 3 candidat n° 3 - La Méridionale**

Toutes les actions menées et à venir par le candidat n° 3 La Méridionale sont caractérisées par une réelle prise en compte de l'amélioration de l'empreinte environnementale tant à terre qu'à bord des navires. Le développement durable est appréhendé de manière complète.

La Méridionale s'engage sur la fiabilité de la ligne en mettant en avant le dialogue social au sein de l'entreprise dans le respect de la réglementation.

### **Conclusion Critère 4 candidat n° 3 - La Méridionale**

La Méridionale s'engage sur la fiabilité de la ligne en mettant en avant le dialogue social au sein de l'entreprise dans le respect de la réglementation.

## I.2. Examen et analyse des éléments et précisions apportés à l'issue du 1<sup>er</sup> tour des négociations

### V.2.2. Lot n° 1 - Marseille - Portivechju

#### Candidat n° 1 - Corsica Ferries

La compagnie Corsica Ferries apporte en cours de négociation, des éléments de réponses aux demandes de précisions soulevées lors de l'examen de l'offre initiale.

La compagnie a notamment expliqué la construction du Compte d'Exploitation Prévisionnel qui inclut les convoyeurs et vise uniquement le transport de fret et exclut les passagers. En conséquence, la répartition analytique des charges de la ligne est affectée en totalité sur le fret.

La compagnie a expliqué les solutions alternatives disponibles en cas de panne du navire présenté sur la ligne.

Pour ce qui est des interrogations ayant trait à la capacité du navire Sardinia Vera positionné sur ce lot à respecter les contraintes horaires telles que fixées à l' « *annexe technique des services* » du DCE, à savoir :

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

Le candidat n'ayant pas été en mesure d'apporter la totalité des réponses aux demandes de précisions formulées lors de son audition, a été informé du fait qu'un courrier lui serait adressé à ce titre à l'issue du premier tour des négociations.

Ce qui a été fait par courrier du Président du Conseil Exécutif en date du 7 octobre 2019 portant une demande élargie, s'agissant du critère 1 « *Valeur technique* » - pour laquelle avaient déjà été réclamés, lors de ladite audition, la hauteur ainsi que la résistance du pont principal du Sardinia Vera (éléments non en possession du candidat ce jour-là) - à la garantie des temps de traversées figurant à son offre.

**L'examen et l'analyse des éléments et précisions apportés par le candidat à l'issue du 1<sup>er</sup> tour des négociations ne traduisent pas d'amélioration par rapport à l'offre initiale malgré l'invitation qui lui avait été faite en ce sens.**

Cumul sur la durée de la convention	Corsica Ferries
<b>Recettes</b>	7 324 337 €
<i>Dont Recettes transport</i>	7 245 771 €
<i>Dont Autres Recettes</i>	78 566 €
<b>Charges d'Exploitation</b> *hors	6 930 483 €
<i>carburant et amortissement</i>	
<b>Carburants</b>	5 078 603 €
<b>Amortissements</b>	137 500 €
<b>Compensation</b>	7 572 249 €
<i>Dont Compensation Exploitation</i>	2 356 145 €
<i>Dont Compensation Carburant</i>	5 078 603 €
<i>Dont Compensation Investissements</i>	137 500 €



### Candidat n° 3 - La Méridionale

La compagnie La Méridionale apporte en cours de négociation, des éléments de réponses aux demandes de précisions soulevées lors de l'examen de l'offre initiale.

La compagnie a sollicité et obtenu une interruption de séance afin d'expliquer les écarts de son offre par rapport à la précédente DSP dite de raccordement sur laquelle elle était co-déléguataire. La méthode analytique et les clés de répartition retenues ont été explicitées.

Le candidat n'ayant pas été en mesure d'apporter la totalité des réponses aux demandes de précisions formulées lors de son audition, a été informé du fait qu'un courrier lui serait adressé à ce titre à l'issue du premier tour des négociations.

Ce qui a été fait par courrier du Président du Conseil Exécutif en date du 7 octobre 2019.

**L'examen et l'analyse des éléments et précisions apportés par le candidat à l'issue du 1<sup>er</sup> tour des négociations ne traduisent pas d'amélioration par rapport à l'offre initiale malgré l'invitation qui lui avait été faite en ce sens.**

<b>Cumul sur la durée de la convention</b>	<b>La Méridionale</b>
<b>Recettes</b>	18 094 408 €
<i>Dont Recettes transport</i>	16 156 426 €
<i>Dont Autres Recettes</i>	1 937 982 €
<b>Charges d'Exploitation *hors carburant et amortissement</b>	21 362 585 €
<b>Carburants</b>	6 134 394 €
<b>Amortissements</b>	4 690 000 €
<b>Compensation</b>	14 733 448 €
<i>Dont Compensation Exploitation</i>	3 909 054 €
<i>Dont Compensation Carburant</i>	6 134 394 €
<i>Dont Compensation Investissements</i>	4 690 000 €

#### I.1.1.Lot n° 2 - Marseille - Prupia

### Candidat n° 1 - Corsica Ferries

La compagnie Corsica Ferries apporte en cours de négociation, des éléments de réponses aux demandes de précisions soulevées lors de l'examen de l'offre initiale.

La compagnie a notamment expliqué la construction du Compte d'Exploitation Prévisionnel qui inclut les convoyeurs et vise uniquement le transport de fret et des passagers prévus dans l'annexe 1 du règlement de consultation.

En conséquence, la répartition analytique des charges de la ligne est affectée en totalité sur le fret et les passagers ainsi définis.

La compagnie a expliqué les solutions alternatives disponibles en cas de panne du navire présenté sur la ligne.

Le candidat n'ayant pas été en mesure d'apporter la totalité des réponses aux demandes de précisions formulées lors de son audition, a été informé du fait qu'un courrier lui serait adressé à ce titre à l'issue du premier tour des négociations.

Ce qui a été fait par courrier du Président du Conseil Exécutif en date du 7 octobre 2019.

**L'examen et l'analyse des éléments et précisions apportés par le candidat à l'issue du 1<sup>er</sup> tour des négociations ne traduisent pas d'amélioration par rapport à l'offre initiale malgré l'invitation qui lui avait été faite en ce sens.**

<b>Cumul sur la durée de la convention</b>	<b>Corsica Ferries</b>
<b>Recettes</b>	5 940 951 €
<i>Dont Recettes transport</i>	4 489 503 €
<i>Dont Autres Recettes</i>	1 451 448 €
<b>Charges d'Exploitation</b> *hors <i>carburant et amortissement</i>	7 616 256 €
<b>Carburants</b>	3 834 710 €
<b>Amortissements</b>	137 500 €
<b>Compensation</b>	8 397 515 €
<i>Dont Compensation Exploitation</i>	4 425 305 €
<i>Dont Compensation Carburant</i>	3 834 710 €
<i>Dont Compensation Investissements</i>	137 500 €

## **Candidat n° 2 - Corsica Linea**

La compagnie Corsica Linea apporte en cours de négociation, des éléments de réponses aux demandes de précisions soulevées lors de l'examen de l'offre initiale.

La compagnie s'engage à transmettre pour le second tour des négociations, les explications demandées sur les écarts de son offre par rapport à la précédente DSP dite de raccordement sur laquelle elle était co-délégitaire, ainsi que sur la méthode analytique et les clés de répartition retenues.

La compagnie a expliqué les solutions alternatives disponibles en cas de panne du navire présenté sur la ligne.

Le candidat n'ayant pas été en mesure d'apporter la totalité des réponses aux demandes de précisions formulées lors de son audition, a été informé du fait qu'un courrier lui serait adressé à ce titre à l'issue du premier tour des négociations.

Ce qui a été fait par courrier du Président du Conseil Exécutif en date du 7 octobre 2019.

**L'examen et l'analyse des éléments et précisions apportés par le candidat à l'issue du 1<sup>er</sup> tour des négociations ne traduisent pas d'amélioration par rapport à l'offre initiale malgré l'invitation qui lui avait été faite en ce sens.**

<b>Cumul sur la durée de la convention</b>	<b>Corsica Linea</b>
<b>Recettes</b>	9 511 320 €
<i>Dont Recettes transport</i>	7 952 970 €
<i>Dont Autres Recettes</i>	1 558 350 €
<b>Charges d'Exploitation</b> *hors <i>carburant et amortissement</i>	19 074 956 €
<b>Carburants</b>	6 002 850 €
<b>Amortissements</b>	1 082 813 €
<b>Compensation</b>	17 221 547 €
<i>Dont Compensation Exploitation</i>	10 135 884 €
<i>Dont Compensation Carburant</i>	6 002 850 €
<i>Dont Compensation Investissements</i>	1 082 813 €

### Candidat n° 3 - La Méridionale

La compagnie La Méridionale apporte en cours de négociation, des éléments de réponses aux demandes de précisions soulevées lors de l'examen de l'offre initiale.

La compagnie a sollicité et obtenu une interruption de séance afin d'expliquer les écarts de son offre par rapport à la précédente DSP dite de raccordement sur laquelle elle était co-délégitaire. La méthode analytique et les clés de répartition retenues ont été explicitées.

Le candidat n'ayant pas été en mesure d'apporter la totalité des réponses aux demandes de précisions formulées lors de son audition, a été informé du fait qu'un courrier lui serait adressé à ce titre à l'issue du premier tour des négociations.

Ce qui a été fait par courrier du Président du Conseil Exécutif en date du 7 octobre 2019.

**L'examen et l'analyse des éléments et précisions apportés par le candidat à l'issue du 1<sup>er</sup> tour des négociations ne traduisent pas d'amélioration par rapport à l'offre initiale malgré l'invitation qui lui avait été faite en ce sens.**

<b>Cumul sur la durée de la convention</b>	<b>La Méridionale</b>
<b>Recettes</b>	9 631 610 €
<i>Dont Recettes transport</i>	8 457 495 €
<i>Dont Autres Recettes</i>	1 174 115 €
<b>Charges d'Exploitation</b> *hors <i>carburant et amortissement</i>	15 499 842 €
<b>Carburants</b>	4 254 082 €

<b>Amortissements</b>	1 741 667 €
<b>Compensation</b>	12 328 976 €
<i>Dont Compensation Exploitation</i>	6 333 227 €
<i>Dont Compensation Carburant</i>	4 254 082 €
<i>Dont Compensation Investissements</i>	1 741 667 €

### I.3. Examen et analyse des éléments et précisions apportés à l'issue du 2<sup>nd</sup> tour des négociations

#### V.2.3. Lot n° 1 - Marseille - Portivechju

##### Candidat n° 1 - Corsica Ferries

Par courrier en date du 11 octobre 2019 (Annexé au présent rapport), la compagnie a répondu au questionnement du Président du Conseil Exécutif du 7 précédent.

Elle a confirmé lors de son audition du second tour de négociations le contenu des réponses apportées à travers ladite correspondance.

Pour ce qui est de la garantie des temps de traversées figurant à son offre Corsica Ferries avait, à travers sa réponse écrite du 11 octobre 2019, précisé en substance que son navire, compte tenu notamment de sa vitesse annoncée (18 nœuds) et de la distance séparant les ports de Portivechju et de Marseille, était en mesure de satisfaire aux exigences de la collectivité.

Pour rappel, (cf. annexe 1 du Règlement de Consultation) :

« Les horaires programmés répondent aux conditions suivantes :

- *Départ entre 18h30 et 20h00*
- *Arrivée entre 07h00 et 08h00* »

Il considère en outre que les « règles habituelles de la profession » conduisent à retenir comme heure « effective » de départ « l'heure de débarquement du pilote du navire à l'issue des manœuvres de sortie du port », décalée par rapport à l'heure où sont larguées les amarres, laquelle correspond à « l'heure de départ indiquée sur les billets des passagers ».

Corsica Ferries invoque également le fait que le concessionnaire actuel, le groupement Corsica Linea/La Méridionale effectue la traversée en 14h00 avec un départ à 18h00 - et non à 18h30 - pour une arrivée à 8h00 le lendemain.

Renseignement pris, il s'avère que le service est actuellement exécuté dans le cadre d'une concession provisoire de 4 mois sur la période allant du 01 octobre 2019 au 31 janvier 2020, aux mêmes conditions que la délégation de service publique sur la base de laquelle a été organisé la desserte du port de Portivechju entre le 01 octobre 2017 et le 30 septembre 2019.

Dans ce cadre contractuel, les horaires programmés devaient répondre aux conditions ci-après rappelées :

« *Départ entre 17h00 et 19h00, Arrivée entre 06h30 et 08h00* ».

Il s'ensuit que le groupement Corsica Linea/La Méridionale respecte aujourd'hui parfaitement ces obligations contractuelles.  
Le candidat fait ensuite état du gain de temps de chargement des remorques embarquées sur son navire.

Le candidat fait ensuite état du gain de temps de déchargement des remorques embarquées sur son navire, exclusivement affecté au transport de fret, par rapport à un cargo mixte duquel doivent également débarquer des véhicules de tourisme.

Le bureau d'études « *Odyssée Développement* » a été saisi afin d'approfondir l'étude des volets « garantie des horaires » et « qualité technique » de l'offre du candidat pour pouvoir les analyser en parfaite connaissance de cause.

A travers sa note en date du 16 octobre 2019, annexée au présent rapport, ce bureau d'études indépendant a dans un premier temps décomposé de manière générale une liaison maritime en ses différentes phases, en distinguant notamment :

1) **Les phases de « manœuvre et de navigation à vitesse réduite » :**

- La phase de départ : Enlèvement des rampes au départ du quai et sortie du port avec pilote à bord, débarquement du pilote sur la pilotine ;

- La phase d'arrivée : Embarquement du pilote à l'approche du port de destination, manœuvres d'approche, d'accostage et de pose des rampes pour le débarquement ;

2) **La phase de « navigation en route libre à vitesse de service »,**  
laquelle s'inscrit entre les deux phases précédentes.

« *Odyssée Développement* » s'est ensuite attaché à l'étude de la traversée de la ligne « *Marseille - Portivechju* » objet du lot n° 1 et à la détermination de sa durée globale au vu notamment :

- S'agissant des phases de manœuvre et de navigation à vitesse réduite, des données fournies par les navigants sur la desserte et pilotage de chacun de ces ports ;

-Et, pour ce qui est de la navigation en route libre, de la fiche de spécification du Sardinia Vera remise par le candidat, de l'avis de navigants ainsi que des données du site Marine Traffic se rapportant aux trajets effectués par le Sardinia Vera sur la desserte de ports corses entre fin mai et fin août 2019 ;

Compte tenu des termes de l'annexe des services, laquelle fait simplement état d'horaires « *de départ* » et « *d'arrivée* », sans autres précisions, la durée maximale de la traversée doit, comme l'a fait « *Odyssée Développement* », s'apprécier « *quai à quai* ».

Etant ici observé qu'en vertu de l'article 4 du RC, les candidats pouvaient en cours de consultation « *poser des questions écrites relatives à la compréhension des éléments du dossier de consultation, de la candidature ou de l'offre à remettre* ».

Ni Corsica Ferries, qui a pourtant usé de cette faculté en posant dix questions en phase d'élaboration de son offre initiale, ni aucun des deux autres candidats n'ont interrogé la collectivité délégante sur les modalités de computation de la durée des traversées.

Il résulte de la note d'analyse d'« *Odyssée Développement* » que la durée maximale de la traversée étant ainsi de **13h30** (Départ à 18h30 au plus tôt et arrivée à 8h00 au plus tard), et compte tenu des phases de manœuvre et de navigation à vitesse réduite, « *une vitesse minimale en route libre de 19,6 nœuds est requise, quelles que soient les conditions météorologiques, pour respecter ces horaires.* »

Or, le Sardinia Vera – construit en 1975, il y a 44 ans - est initialement donné pour une vitesse de service de **18 nœuds** et une vitesse en mode dégradé de **17 nœuds**.

A ces vitesses, ce navire effectuerait la traversée en respectivement **14h58** et **15h37**.

**Soit un dépassement de la durée maximale prévue aux documents de la consultation de 01h28 (en vitesse de service) et de 02h07 (en vitesse en mode dégradé).**

En outre, les données fournies par le site Marine Traffic sur les trajets effectués par le Sardinia Vera sur la desserte de ports corses entre fin mai et fin août 2019 font état pour ce navire d'une vitesse moyenne de **15,9 nœuds**.

**Comme le met en exergue « *Odyssée Développement* » en l'état des nombreux éléments d'information recueillis pour l'établissement de sa note d'analyse, le Sardinia Ferries ne peut dès lors matériellement respecter les contraintes horaires imposées par la collectivité délégante sur la ligne Portivechju – Marseille.**

**L'examen et l'analyse des éléments et précisions apportés par le candidat à l'issue du 2<sup>nd</sup> tour des négociations ne traduisent pas d'amélioration par rapport à l'offre initiale malgré l'invitation qui lui avait été faite en ce sens.**

<b>Cumul sur la durée de la convention</b>	<b>Corsica Ferries</b>
<b>Recettes</b>	7 324 337 €
<i>Dont Recettes transport</i>	7 245 771 €
<i>Dont Autres Recettes</i>	78 566 €
<b>Charges d'Exploitation</b> *hors	6 930 483 €
<i>carburant et amortissement</i>	
<b>Carburants</b>	5 078 603 €
<b>Amortissements</b>	137 500 €
<b>Compensation</b>	7 572 249 €
<i>Dont Compensation Exploitation</i>	2 356 145 €
<i>Dont Compensation Carburant</i>	5 078 603 €
<i>Dont Compensation Investissements</i>	137 500 €

Les échanges sur les modifications au projet de convention proposées par le candidat ont conduit à des ajustements mineurs par rapport au document initial, essentiellement liés à la mise en cohérence de la numérotation des annexes au contrat.

### **Candidat n° 3 - La Méridionale**

La compagnie La Méridionale confirme en cours de négociation les éléments transmis dans son courrier du 11 octobre 2019 qui répondait aux précisions et demandes complémentaires du courrier du président du 7 octobre 2019.

La compagnie a affirmé sa volonté d'améliorer son offre finale sur la ligne sur les recettes et charges d'exploitation prévisionnelles. Elle a présenté par poste du Compte d'Exploitation Prévisionnel les améliorations qui seront apportées.

Le Compte d'Exploitation Prévisionnel transmis dans son courrier du 11 octobre 2019 n'intègre pas les modifications présentées oralement. Il présente une augmentation de la compensation carburant (+720 991 €) consécutive à la prise en compte des tarifs unitaires transmis dans le courrier du président du 7 octobre 2019 et une diminution de la compensation d'exploitation (- 69 526 €) consécutive aux corrections apportées lors de l'examen du 1<sup>er</sup> tour des négociations.

**L'examen et l'analyse des éléments et précisions apportés par le candidat à l'issue du 2<sup>nd</sup> tour des négociations ne traduisent pas d'amélioration par rapport à l'offre initiale malgré l'invitation qui lui avait été faite en ce sens.**

Les échanges sur les modifications au projet de convention proposées par le candidat ont conduit à des ajustements mineurs par rapport au document initial, essentiellement liés à la mise en cohérence de la numérotation des annexes au contrat.

<b>Cumul sur la durée de la convention</b>	<b>La Méridionale</b>
<b>Recettes</b>	18 094 408 €
<i>Dont Recettes transport</i>	16 156 426 €
<i>Dont Autres Recettes</i>	1 937 982 €
<b>Charges d'Exploitation</b> *hors	21 295 084 €
<i>carburant et amortissement</i>	
<b>Carburants</b>	6 855 385 €
<b>Amortissements</b>	4 690 000 €
<b>Compensation</b>	15 384 913 €
<i>Dont Compensation Exploitation</i>	3 839 528 €
<i>Dont Compensation Carburant</i>	6 855 385 €
<i>Dont Compensation Investissements</i>	4 690 000 €

### **I.1.2.Lot n° 2 - Marseille - Prupia**

#### **Candidat n° 1 - Corsica Ferries**

La compagnie Corsica Ferries confirme en cours de négociation les éléments transmis dans son courrier du 11 octobre 2019 qui répondait aux précisions et demandes complémentaires du courrier du président du 7 octobre 2019.

La compagnie a notamment confirmé le transport exclusif du fret, des convoyeurs et des passagers prévus dans l'annexe 1 du règlement de consultation.

**L'examen et l'analyse des éléments et précisions apportés par le candidat à l'issue du 2<sup>nd</sup> tour des négociations ne traduisent pas d'amélioration par rapport à l'offre initiale malgré l'invitation qui lui avait été faite en ce sens.**

<b>Cumul sur la durée de la convention</b>	<b>Corsica Ferries</b>
<b>Recettes</b>	5 940 951 €
<i>Dont Recettes transport</i>	4 489 503 €
<i>Dont Autres Recettes</i>	1 451 448 €
<b>Charges d'Exploitation</b> *hors	7 616 256 €
<i>carburant et amortissement</i>	
<b>Carburants</b>	3 834 710 €
<b>Amortissements</b>	137 500 €
<b>Compensation</b>	8 397 515 €
<i>Dont Compensation Exploitation</i>	4 425 305 €
<i>Dont Compensation Carburant</i>	3 834 710 €
<i>Dont Compensation Investissements</i>	137 500 €

Les échanges sur les modifications au projet de convention proposées par le candidat ont conduit à des ajustements mineurs par rapport au document initial, essentiellement liés à la mise en cohérence de la numérotation des annexes au contrat.

### **Candidat n° 2 - Corsica Linea**

La compagnie Corsica Linea n'a pas répondu aux précisions et demandes complémentaires du courrier du président du 7 octobre 2019.

En conséquence, la compagnie n'a pas appliqué les modifications de tarifs carburant demandées dans le courrier du Président du 7 octobre 2019.

**Aucun élément nouveau n'a ainsi été apporté par la compagnie au stade du 2<sup>nd</sup> tour des négociations.**

Les échanges sur les modifications au projet de convention proposées par le candidat ont conduit à des ajustements mineurs par rapport au document initial, essentiellement liés à la mise en cohérence de la numérotation des annexes au contrat.

### **Candidat n° 3 - La Méridionale**

La compagnie La Méridionale confirme en cours de négociation les éléments transmis dans son courrier du 11 octobre 2019 qui répondait aux précisions et demandes complémentaires du courrier du président du 7 octobre 2019.

La compagnie a affirmé sa volonté d'améliorer son offre finale sur la ligne sur les recettes et charges d'exploitation prévisionnelles. Elle a présenté par poste du Compte d'Exploitation Prévisionnel les améliorations qui seront apportées.



Le Compte d'Exploitation Prévisionnel transmis dans son courrier du 11 octobre 2019 n'intègre pas les modifications présentées oralement. Il présente une augmentation de la compensation carburant (+508 678 €) consécutive à la prise en compte des tarifs unitaires transmis dans le courrier du président du 7 octobre 2019 et une diminution de la compensation d'exploitation (- 103 464 €) consécutive aux corrections apportées lors de l'examen du 1<sup>er</sup> tour des négociations.

Les échanges sur les modifications au projet de convention proposées par le candidat ont conduit à des ajustements mineurs par rapport au document initial, essentiellement liés à la mise en cohérence de la numérotation des annexes au contrat.

<b>Cumul sur la durée de la convention</b>	<b>La Méridionale</b>
<b>Recettes</b>	9 631 610 €
<i>Dont Recettes transport</i>	8 457 495 €
<i>Dont Autres Recettes</i>	1 174 115 €
<b>Charges d'Exploitation</b> *hors carburant et amortissement	15 399 392 €
<b>Carburants</b>	4 762 760 €
<b>Amortissements</b>	1 741 667 €
<b>Compensation</b>	12 734 190 €
<i>Dont Compensation Exploitation</i>	6 229 763 €
<i>Dont Compensation Carburant</i>	4 762 760 €
<i>Dont Compensation Investissements</i>	1 741 667 €

## **I.2. Ajustements du projet de contrat au regard des propositions de modification formulées par les candidats**

Outre la mise en cohérence de la numérotation des annexes au contrat, les propositions de modification formulées par les candidats et évoquées avec ces derniers lors du 2<sup>nd</sup> tour des négociations ont conduit principalement à retenir la nouvelle rédaction de l'article 33.3 « *Contrôle de surcompensation* », ci-après :

*« Afin de s'assurer que la compensation financière versée par l'OTC au Déléguataire ne conduit pas à une surcompensation des obligations de service public au-delà d'un bénéfice raisonnable – soit le résultat net après contribution qui apparaît dans le CEP présenté en annexe 9, l'OTC réalise un contrôle du calcul de la compensation.*

*Le reversement de l'éventuel surplus au profit de l'OTC s'opèrera dans les conditions prévues à l'article 39.2 de la présente convention. »*

## VI. Offres finales

### I.4. Processus de finalisation

A l'issu du second tour, organisé respectivement les 14 et 15 octobre 2019, les candidats ont été invités dans un courrier du Président de l'exécutif du 15 octobre 2019 à remettre leur offre définitive aux dates limites suivantes, (cf. article 9 du Règlement de Consultation) :

- 21 octobre 2019 à 12h00 pour la compagnie CORSICA FERRIES
- 22 octobre 2019 à 12h00 pour les compagnies CORSICA LINEA et LA MERIDIONALE

Les offres ont été remises dans les délais impartis par chaque candidat sous contrôle de Maître Filippi, huissier de justice.

### I.5. Examen et analyse des offres finales

#### VI.1.1. Lot n° 1 - Marseille - Portivechju

##### ➤ Candidat n° 1 : Corsica Ferries

**Adossée au seul Sardinia Vera, l'offre présentée par Corsica Ferries au titre du lot n° 1 se révèle, après approfondissement des contraintes techniques liées au respect des plages horaires imparties et des caractéristiques de ce navire, irrégulière car ne respectant pas les exigences du règlement de la consultation s'agissant du 1<sup>er</sup> critère « Valeur technique » de jugement des offres.**

Ceci, au regard à la fois :

- De la « *qualité technique* » de l'outil naval proposé, évaluée notamment en fonction de « *la puissance des machines et la vitesse du navire en mode dégradé* » ;
- Ainsi que de la « *qualité des services aux usagers* », appréciée notamment par rapport à l'aptitude du candidat à « garantir le respect des horaires ».

Pour rappel :

Aux termes de l'article L 3124-3 du code de la commande publique : « *une offre est irrégulière lorsqu'elle ne respecte pas les conditions et caractéristiques minimales indiquées dans les documents de la consultation.* »

En vertu de l'article 3124-2 « *l'autorité déléguée écarte les offres irrégulières ou inappropriées* ».

Par ailleurs, la compagnie CORSICA FERRIES présente une compensation financière de 7 572 249 € sur 11 mois.

**Le montant de la compensation financière proposée n'a pas évolué.**

➤ **Candidat n° 3 : La Méridionale**

La compagnie LA MERIDIONALE présente une compensation financière de 14 677 819 € sur 11 mois et obtient une note totale de 80 points sur 100 décomposée comme suit entre les différents critères :

- Critère 1 – Valeur technique 38 points sur 40
- Critère 2 – Compensation financière 14 points sur 30
- Critère 3 – Développement durable 18 points sur 20
- Critère 4 – Continuité de service public 10 points sur 10

**Le montant de la compensation financière proposée a été amélioré de 55 629 €.**

Pour rappel, à période identique (du mois de février 2020 à décembre 2020 inclus) le montant de la précédente consultation ayant entraîné l'infructuosité du lot, était de 15 481 701 euros.

**I.2.1.Lot n° 2 - Marseille - Prupia**

➤ **Candidat n° 1 : CORSICA FERRIES**

La compagnie CORSICA FERRIES présente une compensation financière de 8 397 515 € sur 11 mois et obtient une note totale de **86 points sur 100** décomposée comme suit entre les différents critères :

- Critère 1 - Valeur technique 28 points sur 40
- Critère 2 - Compensation financière 30 points sur 30
- Critère 3 - Développement durable 18 points sur 20
- Critère 4 - Continuité de service public 10 points sur 10

**Le montant de la compensation financière proposée n'a pas évolué.**

➤ **Candidat n° 2 : CORSICA LINEA**

La compagnie CORSICA LINEA présente une compensation financière de 17 713 993 € sur 11 mois et obtient une note totale de **59 points sur 100** décomposée comme suit entre les différents critères :

- Critère 1 - Valeur technique 28 points sur 40
- Critère 2 - Compensation financière 7 points sur 30
- Critère 3 - Développement durable 14 points sur 20
- Critère 4 - Continuité de service public 10 points sur 10

**Le montant de la compensation financière proposée a augmenté de 492 446 €.**

➤ **Candidat n° 3 : LA MERIDIONALE**

La compagnie LA MERIDIONALE présente une compensation financière de 11 981 012 € sur 11 mois et obtient une note totale de **76 points sur 100** décomposée comme suit entre les différents critères :

- Critère 1 - Valeur technique 30 points sur 40
- Critère 2 - Compensation financière 17 points sur 30
- Critère 3 - Développement durable 18 points sur 20
- Critère 4 - Continuité de service public 10 points sur 10

**Le montant de la compensation financière proposée a été amélioré de 347 964 €.**

### I.2.2.Synthèse de l'examen des offres finales

Le tableau ci-après reprend la synthèse des compensations financières proposées par les compagnies pour chacun des lots pour lesquels elles ont été retenues. La notation sur une base 100 totalise les notations des quatre critères d'évaluation des offres.

Compte tenu du caractère irrégulier de l'offre de la compagnie CORSICA FERRIES sur le lot n°1, aucune note n'a été attribuée à ce candidat à ce titre.

Pour rappel :

Article L. 3124-2 du Code de la commande publique : « *L'autorité concédante écarte les offres irrégulières ou inappropriées* ».

	Compensation financière	Notation obtenue sur 100
<b>Lot n° 1 - Portivechju</b>		
CORSICA FERRIES	7 572 249 €	Offre irrégulière
LA MERIDIONALE	14 677 819 €	80
<b>Lot n° 2 - Prupjà</b>		
CORSICA FERRIES	8 397 515 €	86
CORSICA LINEA	17 713 993 €	59
LA MERIDIONALE	11 981 012 €	76

## **II. Sur l'absence d'incidence sur la procédure de mise en concurrence des informations ayant trait au contenu des offres des candidats, telles que divulguées par le quotidien régional le 28 septembre 2019**

La publication, dans l'édition du 28 septembre 2019 du quotidien régional, du montant des compensations financières proposées sur chacun des lots par les candidats ainsi que la divulgation de la composition de leurs outils navals respectifs n'a pas porté atteinte au principe d'égalité entre eux, dès lors que cette situation n'a pas été de nature à conférer à l'un quelconque de ceux-ci un avantage concurrentiel dans le cadre des négociations.

Ceci à partir du moment où, tout d'abord, les montants de compensation proposés par les candidats n'ont connu aucun bouleversement, ni même de modifications susceptibles d'avoir été générées par le contenu de cet article de presse.

Ainsi, s'agissant du lot n°1, le montant initial de la compensation financière proposé par Corsica Ferries (7 572 249 euros), n'a pas évolué en cours de négociation pour demeurer identique au niveau de son offre finale.

Dans le même ordre d'idées, le montant de la compensation financière proposé par le second candidat à l'attribution du lot n° 1, La Méridionale, est passé de 14 733 448 euros (offre initiale) à 14 677 819 euros (offre finale).

Ce dernier montant, qui a évolué à la baisse de façon très marginale, restant nettement supérieur à la proposition initiale de Corsica Ferries.

Il en va de même pour ce qui est du lot n° 2 avec, pour Corsica Ferries, un montant de compensation financière constant de 8 397 515 euros tandis que les offres concurrentes présentent les évolutions suivantes :

- Offre Corsica Linea : le montant de compensation financière évolue légèrement à la hausse, pour passer de 17 221 547 euros à 17 713 993 euros ;
- Offre La Méridionale : le montant de compensation financière baisse de 12 328 976 euros à 11 981 012 euros, toujours nettement supérieur, comme précédemment, à la compensation proposée par Corsica Ferries.

Pour ce qui est ensuite de la divulgation de la composition de l'outil naval de chacun des candidats à l'attribution des lots 1 et 2, celle-ci n'a pas non plus eu d'incidence en faveur de l'une quelconque des compagnies dès lors notamment que les navires proposés par celles-ci au niveau de leurs offres initiales respectives se retrouvent sans modification aucune au stade de leurs offres finales.

Il résulte des développements qui précèdent qu'en l'absence de rupture d'égalité entre les candidats aussi bien au niveau du lot n° 1 que du lot n° 2, rien ne justifie une quelconque mesure corrective ni, a fortiori, la reprise de l'ensemble de la procédure de consultation.



### III. Propositions de déclaration de classement sans suite des lots n° 1 et n°2 et conséquences

#### VI.2. L'évolution du besoin de service public

Il est apparu postérieurement à la mise en ligne du DCE relatif audit lot (10-07-2019) mais également à la date limite de remise des offres, fixée au 2 septembre 2019, que le besoin de service public lié à la desserte, aussi bien du port de Portivechju que celui de Prupia, avait évolué depuis les études à partir desquelles cette consultation a été élaborée et lancée.

En effet, un premier document de travail en date du 12 septembre 2019 établi par le groupement d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage intervenant dans le cadre de la mise en place du nouveau schéma de desserte maritime prévu pour le 1<sup>er</sup> janvier 2021, objet de la délibération du 29 novembre 2019 identifiait, à cette échéance :

- Un besoin nouveau de service public résiduel en termes de passagers à échéance 2021 sur la ligne Marseille - Portivechju ;
- Un besoin à réajuster en matière de fret sur les lignes Marseille - Portivechju et Marseille- Prupia ;

Ces données étaient alors regardées comme à « *confirmer ou infirmer* » par le test de marché qui allait être lancé dans le prolongement de cette première approche.

Ledit test marché, élaboré tout comme le précédent (février 2018) sur la base des préconisations la Commission Européenne, a été publié le 16 septembre suivant.

Trois opérateurs y ont répondu : La Méridionale, Corsica Ferries et Corsica Linea, ces deux dernières compagnies ayant reconnu la pertinence de la méthodologie qui a présidé à son élaboration.

Les réponses obtenues ont confirmé les tendances qui se dégagèrent au mois de septembre précédent.

Les résultats et leur analyse ont été exposés aux services de la Commission Européenne le 12 novembre 2019 à l'occasion de la présentation du nouveau schéma de desserte maritime, dont ils relevaient.

**C'est au regard de ces nouvelles données, révélées par les études réalisées au titre de ce nouveau schéma, qu'il est apparu évident de solliciter du bureau d'études qui en avait la charge, la société Odysée Développement, une analyse du besoin sur 2020, année concernée par la consultation objet du présent rapport.**

Finalisée le 25 novembre 2019, la « *note d'analyse des besoins de service public au titre de l'année 2020* » remise par Odysée Développement, conduit aux mêmes constatations.

**Ces nouveaux besoins étaient ainsi inconnus de la collectivité non seulement à la date de lancement de la consultation, mais tout au long de celle-ci.**

Si les besoins dont s'agit avaient été révélés durant la phase de consultation elle-même, un additif/rectificatif au DCE qui en intégrait les incidences aurait pu être porté à la connaissance des candidats, corrélativement à la prolongation de la date limite de réception des plis, afin de permettre à ces derniers de le prendre en considération et d'ajuster leurs offres en conséquence.

Ceci, aussi bien en termes d'outil naval que sur le plan financier.

Tel n'a toutefois pas été le cas.

**La collectivité se doit dès lors de les prendre en considération à compter du moment où elle en a connaissance, fin novembre 2019, à une date ainsi postérieure à la fois à la date limite de réception des offres, mais également à celle de finalisation du rapport final d'analyse des offres, le 30 octobre 2019.**

Et, par là même, à un stade où les offres respectives des différents candidats au titre des lots n° 1 et 2 avaient ainsi déjà été déposées, négociées et analysées définitivement, sur la base d'un DCE qui ne pouvait toutefois traduire, ainsi que cela a précédemment été développé, le réel besoin de service public à satisfaire.

#### **1) S'agissant en premier lieu du lot n° 1 (Marseille - Portivecchu)**

- **La consultation a été lancée sur la base des capacités minimales de transport (entrée + sortie) ci-après (Cf. Annexe 1 « Annexe technique des services » du DCE) :**

- Marchandises : 160 900 mètres linéaires annuels répartis comme suit :

<b>Mois</b>	<b>Besoin de service public (ml)</b>
janvier	7 700
février	10 500
mars	16 500
avril	12 900
mai	16 800
juin	19 800
juillet	17 600
août	15 700
septembre	14 100
octobre	12 400
novembre	8 200
décembre	8 700
<b>TOTAL ANNUEL</b>	<b>160 900</b>

- Passagers (Convoyeurs affectés au trafic fret) : **2 500** passagers annuels, sur la base de 208 passagers par mois.

- **Les besoins révélés par la note d'analyse du 25 novembre 2019 sont les suivants :**



- Marchandises (en ml) :

Mois	FRET
JANVIER	16 000
FEVRIER	14 000
MARS	18 000
AVRIL	18 000
MAI	23 000
JUIN	25 000
JUILLET	25 000
AOUT	19 000
SEPTEMBRE	17 000
OCTOBRE	17 000
NOVEMBRE	15 000
DECEMBRE	13 000
<b>TOTAL</b>	<b>220 000</b>

- Passagers et convoyeurs :

MOIS	CONVOYEURS	PASSAGERS CONVOYEURS) (HORS
JANVIER	130	-
FEVRIER	110	3 300
MARS	140	4 200
AVRIL	140	5 500
MAI	180	10 200
JUIN	200	10 100
JUILLET	200	4 500
AOUT	150	200
SEPTEMBRE	130	6 000
OCTOBRE	130	2 900
NOVEMBRE	120	2 000
DECEMBRE	100	3 400
<b>TOTAL</b>	<b>1 730</b>	<b>52 300</b>

## 2 Pour ce qui est en second lieu du lot n° 2 (Marseille - Prupià)

- **La consultation a été lancée sur la base des capacités minimales de transport (entrée + sortie) ci-après** (Cf. Annexe 1 « *Annexe technique des services* » du DCE) :

- Marchandises : Capacité minimales de transport (entrée + sortie) de

96 900 mètres linéaires annuels, répartis comme suit :

Mois	Besoin de service public (ml)
janvier	6 200
février	6 000
mars	4 800
avril	7 400
mai	8 400
juin	10 200
juillet	13 300
août	11 600
septembre	9 000
octobre	7 600
novembre	7 400
décembre	5 000
<b>TOTAL ANNUEL</b>	<b>96 900</b>

- Passagers : Capacités minimales de transport (entrée + sortie) de 66 000 passagers annuels (y compris les convoyeurs) répartis comme suit :

Mois	Besoin de service public (PAX)
janvier	2 100
février	1 700
mars	1 100
avril	4 800
mai	5 200
juin	6 600
juillet	12 400
août	14 500
septembre	7 400
octobre	5 300
novembre	2 600
décembre	2 300

Mois	Besoin de service public (PAX)
<b>TOTAL ANNUEL</b>	<b>66 000</b>

- Les besoins révélés par la note d'analyse du 25 novembre 2019 sont les suivants :

- Marchandises (en ml) :

MOIS	FRET
JANVIER	3 000
FEVRIER	5 000
MARS	6 000
AVRIL	7 000
MAI	7 000
JUIN	7 000
JUILLET	8 000
AOUT	6 000
SEPTEMBRE	5 000
OCTOBRE	6 000
NOVEMBRE	3 000
DECEMBRE	3 000
<b>TOTAL</b>	<b>66 000</b>

- Passagers et convoyeurs :

MOIS	CONVOYEURS	PASSAGERS (HORS CONVOYEURS)
JANVIER	100	1 700
FEVRIER	170	1 400
MARS	200	2 100
AVRIL	230	4 100
MAI	230	5 900
JUIN	230	6 800
JUILLET	260	10 300
AOUT	200	12 800
SEPTEMBRE	170	6 600
OCTOBRE	200	4 500
NOVEMBRE	100	1 800
DECEMBRE	100	2 300

<b>TOTAL</b>	<b>2 190</b>	<b>60 300</b>
--------------	--------------	---------------

### **VI.3. Le constat**

Il ressort ainsi des données ci-dessus que tout comme à échéance 2021, le besoin de service public évolue sur l'année 2020, avec sur la ligne Marseille - Portivechju un nouveau besoin quantitatif en termes de passagers (hors convoyeurs) à satisfaire, à hauteur de **52 300 PAX**.

Besoin qui ne pouvait être pris en compte dans le cadre de la consultation qui vient de s'achever à partir du moment où le DCE n'intégrait d'exigences - en l'état des seules études en possession de la collectivité au moment de son lancement - qu'en matière de transport de fret.

Ni, a fortiori, faire l'objet d'une convention de DSP qui serait conclue sur ces nouvelles bases, sauf à méconnaître les règles fondamentales du droit de la commande publique, et au premier chef les principes de transparence et de mise en concurrence.

Parallèlement, les besoins de service public en termes de fret ont varié aussi bien sur les deux lignes à attribuer :

- A la hausse sur le port de Portivechju, avec un besoin de **220.000 ml** sur 2020 alors qu'il était jusqu'alors de **160.900 ml**, soit un différentiel de **59.100 ml**, correspondant à une augmentation de **36,7 %** ;
- A la baisse sur le port de Prupia, avec un besoin de **66.000 ml** sur 2020 contre **96.900 ml** auparavant, soit un différentiel de **30.900 ml**, correspondant à une baisse de **31,9 %** ;

Là encore, le DCE sur la base duquel les candidats ont élaboré leurs offres reposait sur des données qui ont, depuis lors, perdu leur pertinence fait radicalement obstacle à la passation :

- Au titre du lot n° 1, d'une convention insusceptible de répondre pleinement aux attentes du marché ;
- Au titre du lot n° 2, d'un contrat reposant en grande partie sur un besoin de service public sur dimensionné ;

### **VI.4. Les exigences posées par le droit de l'Union Européenne**

Comme l'a souligné le Professeur Fabrice PICOD, Directeur du Centre de Droit Européen de l'Université Paris 2 à travers sa note du 1<sup>er</sup> mars 2018 « *Desserte maritime de la Corse - Bilan d'étape* » :

*« Dans ses différentes prises de position consécutives aux arrêts du Tribunal de l'Union européenne en date du 1<sup>er</sup> mars 2017 dans les affaires T-454/13 et T-366/13, la Commission européenne a fait valoir un certain nombre d'exigences concernant l'exploitation de la desserte maritime de la Corse dans le cadre d'un service public.*

*Ses exigences sont fondées sur les articles 107 TFUE relatif aux aides d'Etat et sur l'article 106, paragraphe 2, TFUE sur les entreprises en charge d'un service d'intérêt économique général, tels qu'ils ont été interprétés par la jurisprudence de la Cour de justice et le Tribunal de l'Union européenne et mis en œuvre dans des actes « d'encadrement » adoptés par les institutions de l'Union européenne, notamment par la Commission européenne.*

**La première exigence concerne l'étude de marché et le besoin de service public.**

*Les éléments requis par la Commission sont déterminants aux fins de mesurer l'état de fonctionnement du marché et les besoins éventuels de recours au service public, étant observé que ce dernier ne peut être mis en place voire maintenu que s'il répond, dans un secteur tel que le service du transport de personnes et des marchandises, à une réelle nécessité au regard des carences des services proposés par les entreprises du secteur privé.*

*A cet égard, il est nécessaire d'établir précisément, à partir de données chiffrées, les besoins de la population et des entreprises en termes de flux et de points de desserte.*

*(...)*

**La deuxième exigence concerne le test de marché**

*Conformément à une orientation récente de la Commission européenne, telle que prévue dans l'encadrement SIEG, il conviendrait de procéder à une consultation des opérateurs ainsi que des utilisateurs réels et potentiels.*

*La consultation ne devrait pas porter sur les besoins du service public puisque celui-ci est présumé non nécessaire par la Commission européenne dans ce secteur d'activité économique.*

*Ce n'est qu'en cas de carence ou d'insuffisance du secteur privé que le service public, qualifié de SIEG, doit être envisagé.*

*Celui-ci ne pourra être mis en œuvre, conformément à la jurisprudence du Tribunal de l'Union européenne sus-rappelée, que s'il est nécessaire et proportionné aux besoins établis.*

**La troisième exigence concerne le choix de la mesure la moins restrictive pour le marché.**

*A partir de l'étude de marché et du test de marché qui auront été effectués, les autorités publiques devront établir une analyse concernant l'adéquation, l'adéquation conditionnelle ou l'inadéquation de l'offre proposée par les entreprises du secteur concurrentiel aux besoins qui ont été exprimés et qui ont été évalués, aussi bien pour les marchandises que pour les personnes.*

*Une telle analyse doit tenir compte de toute l'offre identifiée et de toute la demande évaluée pour l'ensemble des périodes de l'année.*

*Il serait en effet déraisonnable de considérer que l'adéquation est avérée si le*

*service n'est pas assuré de manière continue tout au long de l'année. »  
Si une variation de l'intensité du trafic est admissible en fonction des périodes de l'année est admissible, compte tenu des pics de la demande au cours de certains mois de l'année, une cessation de l'activité ou une rupture de l'activité ne saurait être admise en raison de l'exigence fondamentale de continuité territoriale.*

*Un service minimum, d'une intensité suffisante, à définir en conséquence, doit être assuré. »*

#### **VI.5. Sur la nécessité de classer sans suite la procédure au titre des lots n° 1 et n° 2**

Il importe de répondre pleinement aux besoins nouvellement identifiés ou ajustés, auxquels les offres actuelles ne peuvent valablement satisfaire.

Attribuer, en pareilles circonstances, les lots dont s'agit aurait pour conséquences non seulement de ne pas satisfaire, sur le plan opérationnel, à des besoins clairement identifiés, mais également de fragiliser juridiquement la garantie de réalisation du service aux conditions financières des conventions qui seraient conclues sur la base de ces offres.

Ceci en exposant la collectivité, en cours d'exécution des contrats, à une rupture de leur équilibre économique.

Situation qui ne peut être prévenue et anticipée qu'à partir du moment où le risque supporté par le délégataire a été précisément évalué, et ses incidences intégrées aux documents de la consultation.

**Les éléments de fait et de droit ci-dessus justifient ainsi incontestablement le classement sans suite de la procédure et sa relance sur la base d'un DCE tirant toutes conséquences de la note d'analyse besoins de service public au titre de l'année 2020 en date du 25 novembre 2019, évoquée plus avant.**

En outre, et pour ce qui est du lot n°1, le montant de compensation financière proposé par La Méridionale -seul candidat ayant présenté une offre régulière- au niveau de son offre finale, soit 14 677 819 euros sur 11 mois est surévalué au regard du montant de compensation de la DSP 2017-2019 (11 609 205 euros sur 12 mois) et à l'évolution du périmètre défini par la délibération n° 18/267 AC de l'assemblée de Corse du 27 juillet 2018.

S'agissant du lot n° 2, si l'offre de Corsica Ferries s'est révélée la meilleure au regard des exigences posées par le DCE à partir duquel elle a été élaborée, la nécessité de reconsidérer en les ajustant les besoins à satisfaire sur l'année 2020 aussi bien en termes de passagers que de marchandises ne permet pas, pour les raisons précédemment explicitées, d'envisager aujourd'hui de contractualiser avec cet opérateur.

#### **VI.6. Sur les conséquences du classement sans suite**

Il est indispensable d'assurer la continuité du service entre le 1<sup>er</sup> février 2020, date d'expiration de la convention en cours, et le 31 décembre 2020 dès lors que le futur schéma de desserte maritime objet des délibérations des 06 septembre 2016 et 29 novembre 2019, a vocation à être mis en place au 01 janvier 2021.

- La nécessité de relancer une nouvelle procédure de Consultation sur chacun de ces lots

Il est proposé de relancer la nouvelle Consultation sur la base d'un nouveau dossier de consultation adossé aux besoins révélés et/ou ajustés par la note d'analyse en date du 25 novembre 2019.

Les futurs délégataires pourront être désignés dans les quatre mois à venir, avec un début d'exécution des contrats au plus tard au 01 mai 2020.

Les contrats seraient alors conclus pour une durée de 8 mois, jusqu'au 31 décembre 2020.

- La nécessité de conclure des conventions provisoires dans l'attente de l'issue de la consultation à engager

Les contrats de concession provisoires, conclus en application des dispositions des Articles L. 3121-2 et R. 3121-6 - 3<sup>e</sup> du Code de la Commande Publique avec le groupement délégataire sortant pour assurer la continuité du service public de desserte maritime des ports de Portivechju et Prupia à partir du port de Marseille du fait de la déclaration d'infructuosité de la précédente consultation, telle que décidée par l'Assemblée le 27 juin 2019, viendront à terme le 1<sup>er</sup> février 2020.

Sans pouvoir être légalement prolongés.

Compte tenu de l'intérêt général attaché à la continuité du service public de desserte maritime des ports de Portivechju et Prupia à partir du port de Marseille sur la période allant du 1<sup>er</sup> février au 30 avril 2020, il est proposé de conclure des conventions provisoires satisfaisant aux exigences des articles L. 3126-1 et suivants et R. 3126-1 et suivants du Code de la commande publique.

En effet, le seuil de procédure formalisée applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, soit 5 350 000 € HT par contrat, se révèle supérieur aux compensations financières susceptibles d'être versées aux opérateurs sur la période considérée.

Lesdites conventions provisoires seront attribuées sur la base d'un dossier simplifié reprenant les fréquences et horaires de desserte actuels en tenant compte, s'agissant du besoin de service public à satisfaire aussi bien en termes de marchandises que de passagers, des données contenues dans la note d'analyse en date du 25 novembre 2019.

Les contrats dont s'agit seront ainsi conclus pour une durée de trois mois, nécessaire à l'aboutissement de la procédure de consultation ci-dessus.

## Evolution du besoin de service public de desserte maritime Corse / continent pour l'année 2020

### METHODOLOGIE

Le besoin de service public sur chaque ligne a été estimé en octobre 2018 lors de la consultation en vue de la convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de passagers et de marchandises au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le port de Marseille – 2019-2020 (« DSP 15 mois ») sur une base 2019.

En utilisant la dernière année complète disponible soit 2018, ce besoin de service public a été actualisé afin d'obtenir la valeur 2020 pour chaque liaison.

La présente note vise à comparer ces deux estimations.

### AJACCIO

#### Marchandises

*Tableau 1 Besoin de service public fret (ml) Ajaccio / continent*

<b>Mois</b>	<b>2019 « 15 mois »</b>	<b>2020</b>
janvier	35 200	36 000
février	37 200	44 000
mars	51 000	50 000
avril	27 500	43 000
mai	53 000	59 000
juin	57 100	56 000
juillet	46 500	46 000
août	37 400	30 000
septembre	46 000	50 000



<b>Mois</b>	<b>2019 « 15 mois »</b>	<b>2020</b>
octobre	37 700	42 000
novembre	45 000	41 000
décembre	28 300	33 000
<b>TOTAL ANNUEL</b>	<b>501 900</b>	<b>530 000</b>

## Passagers

*Tableau 2 Besoin de service public PAX Ajaccio / continent*

<b>Mois</b>	<b>2019 « 15 mois »</b>	<b>2020</b>
janvier	833	570
février	833	700
mars	833	790
avril	833	680
mai	833	930
juin	833	890
juillet	833	730
août	833	470
septembre	833	790
octobre	833	660
novembre	833	650
décembre	833	520
<b>TOTAL ANNUEL</b>	<b>10 000</b>	<b>8 380</b>

## BASTIA

### Marchandises

*Tableau 3 Besoin de service public fret (ml) Bastia / continent*

<b>Mois</b>	<b>2019 « 15 mois »</b>	<b>2020</b>
janvier	58 900	47 000
février	60 700	60 000
mars	72 000	75 000
avril	65 200	73 000
mai	81 100	73 000
juin	81 700	78 000
juillet	75 400	83 000
août	70 300	64 000
septembre	61 200	59 000
octobre	51 400	55 000
novembre	71 100	61 000
décembre	45 500	53 000

<b>Mois</b>	<b>2019 « 15 mois »</b>	<b>2020</b>
<b>TOTAL ANNUEL (hors capacités additionnelles)</b>	<b>794 500</b>	<b>781 000</b>
<b>Capacités additionnelles</b>	<i>15 traversées</i>	<b>23 300</b>
<b>TOTAL ANNUEL</b>		<b>804 300</b>

## Passagers

*Tableau 4 Besoin de service public PAX Bastia / continent*

<b>Mois</b>	<b>2019 « 15 mois »</b>	<b>2020</b>
janvier	833	640
février	833	810
mars	833	1 020
avril	833	990
mai	833	990
juin	833	1 060
juillet	833	1 120
août	833	870
septembre	833	800
octobre	833	750
novembre	833	830
décembre	833	720
<b>TOTAL ANNUEL</b>	<b>10 000</b>	<b>10 600</b>

## PORTO VECCHIO

### Marchandises

*Tableau 5 Besoin de service public fret (ml) Porto Vecchio / continent*

<b>Mois</b>	<b>2019 « 15 mois »</b>	<b>2020</b>
janvier	7 700	16 000
février	10 500	14 000
mars	16 500	18 000
avril	12 900	18 000
mai	16 800	23 000
juin	19 800	25 000
juillet	17 600	25 000
août	15 700	19 000
septembre	14 100	17 000
octobre	12 400	17 000
novembre	8 200	15 000
décembre	8 700	13 000

<b>Mois</b>	<b>2019 « 15 mois »</b>	<b>2020</b>
<b>TOTAL ANNUEL</b>	<b>160 900</b>	<b>220 000</b>

## Passagers

*Tableau 6 Besoin de service public PAX Porto Vecchio / continent*

<b>Mois</b>	<b>2019 « 15 mois »</b>	<b>2020</b>
janvier	208	130
février	208	3 410
mars	208	4 340
avril	208	5 640
mai	208	10 380
juin	208	10 300
juillet	208	4 700
août	208	350
septembre	208	6 130
octobre	208	3 030
novembre	208	2 120
décembre	208	3 500
<b>TOTAL ANNUEL</b>	<b>2 500</b>	<b>54 030</b>

## PROPRIANO

### Marchandises

*Tableau 7 Besoin de service public fret (ml) Propriano / continent*

<b>Mois</b>	<b>2019 « 15 mois »</b>	<b>2020</b>
janvier	6 200	3 000
février	6 000	5 000
mars	4 800	6 000
avril	7 400	7 000
mai	8 400	7 000
juin	10 200	7 000
juillet	13 300	8 000
août	11 600	6 000
septembre	9 000	5 000
octobre	7 600	6 000
novembre	7 400	3 000
décembre	5 000	3 000
<b>TOTAL ANNUEL</b>	<b>96 900</b>	<b>66 000</b>

## Passagers

Tableau 8 Besoin de service public PAX Propriano / continent

<b>Mois</b>	<b>2019 « 15 mois »</b>	<b>2020</b>
janvier	2 100	1 800
février	1 700	1 570
mars	1 100	2 300
avril	4 800	4 330
mai	5 200	6 130
juin	6 600	7 030
juillet	12 400	10 560
août	14 500	13 000
septembre	7 400	6 770
octobre	5 300	4 700
novembre	2 600	1 900
décembre	2 300	2 400
<b>TOTAL ANNUEL</b>	<b>66 000</b>	<b>62 490</b>

## ILE ROUSSE

### Marchandises

Tableau 9 Besoin de service public fret (ml) Ile Rousse / continent

<b>Mois</b>	<b>2019 « 15 mois »</b>	<b>2020</b>
janvier	4 700	8 000
février	4 900	6 000
mars	6 900	7 000
avril	1 700	5 000
mai	3 200	2 000
juin	4 700	5 000
juillet	3 400	7 000
août	2 800	-
septembre	4 800	2 000
octobre	4 400	7 000
novembre	1 100	7 000
décembre	3 200	6 000
<b>TOTAL ANNUEL (hors capacités additionnelles)</b>	<b>45 800</b>	<b>62 000</b>
<b>Capacités additionnelles</b>	<b>10 traversées</b>	<b>3 500</b>
<b>TOTAL ANNUEL</b>		<b>65 500</b>

## Passagers

Tableau 10 Besoin de service public PAX Ile Rousse / continent

Mois	2019 « 15 mois »	2020
janvier	208	280
février	208	210
mars	208	250
avril	208	180
mai	208	70
juin	208	180
juillet	208	250
août	208	-
septembre	208	70
octobre	208	250
novembre	208	250
décembre	208	210
<b>TOTAL ANNUEL</b>	<b>2 500</b>	<b>2 200</b>

## RECAPITULATIF

### Besoin de service public fret (ml)

Estimation	AJACCIO	BASTIA	PORTO VECCHIO	PROPRIANO	ILE ROUSSE
2019 « 15 mois »	501 900	794 500	160 900	96 900	45 800
2020	530 000	804 300	220 000	66 000	65 500
%	+6%	+1%	+37%	-32%	+43%

### Besoin de service public PAX

Estimation	AJACCIO	BASTIA	PORTO VECCHIO	PROPRIANO	ILE ROUSSE
2019 « 15 mois »	10 000	10 000	2 500	66 000	2 500
2020	8 380	10 600	54 030	62 490	2 200
%	-16%	+6%	+2061%	-5%	-12%

## CONCLUSION

Les différences quantitatives liées au fret proviennent de l'inclusion de données de trafic plus récentes et des choix armatoriaux de l'initiative privée hors DSP (notamment sur Porto Vecchio).

Les différences pour les PAX viennent d'un traitement spécifique des convoyeurs ligne par ligne et à l'émergence d'un besoin de service public pour les passagers conventionnels concernant Porto Vecchio dû aux choix armatoriaux.

Date d'actualisation : 25 novembre 2019

# Desserte maritime de la Corse

## Bilan d'étape

Par

Fabrice Picod

Professeur à l'Université Paris 2 Panthéon-Assas

Chaire Jean Monnet

Directeur du centre de droit européen

Dans ses différentes prises de position consécutives aux arrêts du Tribunal de l'Union européenne en date du 1<sup>er</sup> mars 2017 dans les affaires T-454/13 et T-366/13, la Commission européenne a fait valoir un certain nombre d'exigences concernant l'exploitation de la desserte maritime de la Corse dans le cadre d'un service public.

Ses exigences sont fondées sur les articles 107 TFUE relatif aux aides d'Etat et sur l'article 106, paragraphe 2, TFUE sur les entreprises en charge d'un service d'intérêt économique général, tels qu'ils ont été interprétés par la jurisprudence de la Cour de justice et le Tribunal de l'Union européenne et mis en œuvre dans des actes « d'encadrement » adoptés par les institutions de l'Union européenne, notamment par la Commission européenne.

### **La première exigence concerne l'étude de marché et le besoin de service public.**

Les éléments requis par la Commission sont déterminants aux fins de mesurer l'état de fonctionnement du marché et les besoins éventuels de recours au service public, étant observé que ce dernier ne peut être mis en place voire maintenu que s'il répond, dans un secteur tel que le service du transport de personnes et des marchandises, à une réelle nécessité au regard des carences des services proposés par les entreprises du secteur privé.

A cet égard, il est nécessaire d'établir précisément, à partir de données chiffrées, les besoins de la population et des entreprises en termes de flux et de points de desserte. Corrélativement, il importe d'identifier les entreprises qui sont en mesure, à l'heure actuelle, d'assurer les dessertes en leurs différents points de départ et d'arrivée et d'envisager, dans la mesure du possible, l'offre à venir, dans les cinq années qui viennent, qui pourrait se présenter à partir des indices qui sont à votre disposition. De tels éléments du présent et du futur proche devraient être mis en rapport avec des données chiffrées se rapportant au moins aux trois dernières années écoulées.

De manière plus précise, il convient de justifier la prise de position des autorités françaises et de la collectivité territoriale de Corse au sujet des questions de substituabilité ou de non-substituabilité des ports de Toulon et de Marseille qui sont peu espacés et du caractère particulier du port de Nice. Il est très important, aux yeux de la Commission européenne, d'apprécier l'aptitude des différents

ports français à répondre aux besoins de la population et des entreprises qui souhaitent accéder au territoire de la Corse en ses différents points et, corrélativement, à accueillir les flux de personnes et de marchandises en provenance de la Corse. Ces éléments d'appréciation nécessitent de prendre en considération de manière précise et concrète les infrastructures des différents ports, leurs facilités d'accès, les coûts afférents à leur accès ou/et à l'utilisation des services liés à la desserte.

### **La deuxième exigence concerne le test de marché**

Conformément à une orientation récente de la Commission européenne, telle que prévue dans l'encadrement SIEG, il conviendrait de procéder à une consultation des opérateurs ainsi que des utilisateurs réels et potentiels.

La consultation ne devrait pas porter sur les besoins du service public puisque celui-ci est présumé non nécessaire par la Commission européenne dans ce secteur d'activité économique. Ce n'est qu'en cas de carence ou d'insuffisance du secteur privé que le service public, qualifié de SIEG, doit être envisagé. Celui-ci ne pourra être mis en œuvre, conformément à la jurisprudence du Tribunal de l'Union européenne sus-rappelée, que s'il est nécessaire et proportionné aux besoins établis.

La consultation doit donc porter sur l'étendue exacte de l'offre en termes de capacité matérielle et humaine, de moyens de communication et de promotion de l'offre, à partir d'éléments concrets qui résultent de l'activité passée et actuelle des entreprises sur le marché. Il ne devrait pas être exclu de tenir compte d'entreprises non encore présentes sur le marché qui seraient susceptibles d'offrir leurs services dès lors que l'offre est sérieuse et réaliste. Ainsi, il conviendrait de tenir compte, le cas échéant, de l'offre d'entreprises établies dans d'autres Etats membres de l'Union, tels que l'Italie, qui seraient susceptibles de se prévaloir de la libre prestation des services de transport reconnue par le traité FUE et les actes de droit dérivé de l'Union européenne.

La consultation devrait également consister à mesurer précisément les besoins de la population et des entreprises qui utilisent les dessertes et qui sont susceptibles de les utiliser. Il y a évidemment lieu de consulter tout autant les personnes établies en Corse que celles établies dans les autres parties du territoire de la France et, dans un esprit de perfection, des personnes établies dans des Etats membres voisins de la France qui sont susceptibles d'utiliser les dessertes. Toute la difficulté d'une telle consultation est d'établir un périmètre réaliste et à un échantionnage crédible des utilisateurs potentiels. Les questions posées devraient se rapporter, selon nous, à la fréquence d'utilisation de la desserte, aux types de besoins ressentis, au confort et aux services souhaités, à la rapidité de la desserte et aux prix susceptibles d'être consentis par les utilisateurs.

### **La troisième exigence concerne le choix de la mesure la moins restrictive pour le marché.**

A partir de l'étude de marché et du test de marché qui auront été effectués, les autorités publiques devront établir une analyse concernant l'adéquation, l'adéquation conditionnelle ou l'inadéquation de l'offre proposée par les entreprises du secteur concurrentiel aux besoins qui ont été exprimés et qui ont été évalués, aussi bien pour les marchandises que pour les personnes.



Une telle analyse doit tenir compte de toute l'offre identifiée et de toute la demande évaluée pour l'ensemble des périodes de l'année. Il serait en effet déraisonnable de considérer que l'adéquation est avérée si le service n'est pas assuré de manière continue tout au long de l'année. Si une variation de l'intensité du trafic est admissible en fonction des périodes de l'année est admissible, compte tenu des pics de la demande au cours de certains mois de l'année, une cessation de l'activité ou une rupture de l'activité ne saurait être admise en raison de l'exigence fondamentale de continuité territoriale. Un service minimum, d'une intensité suffisante, à définir en conséquence, doit être assuré.

S'il apparaît que les entreprises du secteur privé sont dans l'incapacité d'assurer la desserte correspondant aux besoins ressentis (c'est également l'intérêt de la consultation), il y a lieu d'envisager le recours à l'intervention publique au moyen d'un contrat de service public dans lequel les obligations de service public seraient clairement et précisément définies.

Bien évidemment, l'entreprise ou les entreprises en charge du service public ne devraient pas être cantonnées à l'exercice des activités non rentables, notamment dans la saison creuse de l'année, mais devraient être en mesure d'exercer pleinement leur activité tout au long de l'année, sans préjudice de l'activité fournie par les entreprises du secteur concurrentiel. Cette conception du service d'intérêt économique général trouve son fondement dans une jurisprudence bien établie de la Cour de justice, et notamment dans son arrêt *Corbeau* au sujet du service postal.

C'est sur de telles bases que la desserte maritime de la Corse devrait pouvoir être envisagée conformément aux exigences du droit de l'union européenne.

Fait à Paris, le 1<sup>er</sup> mars 2018

Fabrice Picod