



**DELIBERATION N° 22/050 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE
AUTORISANT LE LANCEMENT DE LA PROCÉDURE D'ATTRIBUTION DES
CONVENTIONS DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION
DES SERVICES DE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES ET DE
PASSAGERS ENTRE LES PORTS DE CORSE ET LE PORT DE MARSEILLE**

**AUTORIZENDU U LANCIAMENTU DI A PRUCIDURA D'ATTRIBUZIONE DI E
CUNVENZIONE DI DELEGAZIONE DI SERVIZIU PUBLICU È A SFRUTTERA DI I
SERVIZII DI TRASPORTU MARITTIMU, DI MARCANZIE È DI PASSAGERI TRÀ I
PORTI DI CORSICA È U PORTU DI MARSIGLIA**

SEANCE DU 28 AVRIL 2022

L'an deux mille vingt deux, le vingt huit avril, l'Assemblée de Corse, convoquée le 14 avril 2022, s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de M. Hyacinthe VANNI, Vice-président de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

Jean-Christophe ANGELINI, Véronique ARRIGHI, Serena BATTESTINI, Paul-Félix BENEDETTI, Jean BIANCUCCI, Didier BICCHIERAY, Jean-Marc BORRI, Vanina BORROMEI, Marie-Claude BRANCA, Paul-Joseph CAITUCOLI, Françoise CAMPANA, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Vannina CHIARELLI-LUZI, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Anna Maria COLOMBANI, Romain COLONNA, Christelle COMBETTE, Frédérique DENSARI, Santa DUVAL, Muriel FAGNI, Petru Antone FILIPPI, Lisa FRANCISCI, Eveline GALLONI D'ISTRIA, Pierre GHIONGA, Jean-Charles GIABICONI, Josepha GIACOMETTI-PIREDDA, Pierre GUIDONI, Xavier LACOMBE, Vanina LE BOMIN, Ghjuvan'Santu LE MAO, Jean-Jacques LUCCHINI, Don Joseph LUCCIONI, Saveriu LUCIANI, Sandra MARCHETTI, Marie-Thérèse MARIOTTI, Georges MELA, Jean-Martin MONDOLONI, Paula MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Paul PANZANI, Marie-Anne PIERI, Véronique PIETRI, Antoine POLI, Pierre POLI, Juliette PONZEVERA, Louis POZZO DI BORGO, Anne-Laure SANTUCCI, Jean-Michel SAVELLI, Joseph SAVELLI, François SORBA, Charlotte TERRIGHI, Hyacinthe VANNI

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

M. Jean-Félix ACQUAVIVA à M. Louis POZZO DI BORGO
Mme Danielle ANTONINI à Mme Muriel FAGNI
M. Jean-Baptiste ARENA à Mme Véronique PIETRI
Mme Valérie BOZZI à M. Pierre GHIONGA
M. Laurent MARCANGELI à M. Jean-Martin MONDOLONI
Mme Marie-Antoinette MAUPERTUIS à M. Hyacinthe VANNI
Mme Chantal PEDINIELLI à Mme Marie-Anne PIERI
M. Paul QUASTANA à M. Paul-Félix BENEDETTI

M. Jean-Louis SEATELLI à Mme Marie-Thérèse MARIOTTI
Mme Julia TIBERI à Mme Vanina LE BOMIN
M. Hervé VALDRIGHI à M. Joseph SAVELLI

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** le règlement n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime),
- VU** le code général des collectivités territoriales, titre II, livre IV, IV^{ème} partie, et notamment ses articles L. 1411-4, L. 1411-5 et L. 4424-20,
- VU** le code de la commande publique, et notamment ses articles L. 3111-1 et R. 3125-4,
- VU** le code des transports,
- VU** la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de Covid-19 et notamment son titre II,
- VU** la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,
- VU** la loi n° 2021-689 du 31 mai 2021 relative à la gestion de la sortie de crise sanitaire,
- VU** la loi n° 2021-1040 du 5 août 2021 relative à la gestion de la crise sanitaire,
- VU** la loi n° 2021-1465 du 10 novembre 2021 portant diverses dispositions de vigilance sanitaire,
- VU** l'ordonnance n° 2020-391 du 1^{er} avril 2020 visant à assurer la continuité du fonctionnement des institutions locales et de l'exercice des compétences des collectivités territoriales et des établissements publics locaux afin de faire face à l'épidémie de Covid-19,
- VU** le décret n° 2021-699 du 1^{er} juin 2021 prescrivant les mesures générales nécessaires à la gestion de la sortie de crise sanitaire, modifié,
- VU** la délibération n° 16/183 AC de l'Assemblée de Corse du 6 septembre 2016 donnant autorisation au Président du Conseil exécutif de Corse pour mener les procédures aux fins de constitution de compagnies territoriales d'investissement et d'exploitation de la desserte maritime entre la Corse et le continent,
- VU** la délibération n° 16/272 AC de l'Assemblée de Corse du 24 novembre 2016 donnant autorisation au Président du Conseil exécutif de Corse et au président de l'Offices des Transports de la Corse pour

mener les procédures aux fins de constitution de compagnies territoriales d'investissement et d'exploitation de la desserte maritime entre la Corse et le continent,

VU la délibération n° 18/266 AC de l'Assemblée de Corse du 27 juillet 2018 approuvant les obligations de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre les ports de Marseille, Toulon, Nice et les ports de Corse, modifiée par la délibération n° 19/128 AC de l'Assemblée de Corse du 25 avril 2019 afin de prendre en compte l'évolution du besoin de service public,

VU la délibération n° 18/267 AC de l'Assemblée de Corse du 27 juillet 2018 décidant de recourir à la convention de délégation de service public pour l'exploitation du transport maritime de passagers et de marchandises entre Marseille et les ports de Corse, du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020,

VU la délibération n° 19/179 AC de l'Assemblée de Corse du 27 juin 2019 :

- Approuvant le choix de la société Corsica Linea comme délégataire de service public au titre des lots n° 1 (ligne Ajacciu-Marseille), 2 (ligne Bastia-Marseille) et 5 (ligne L'Isula-Marseille) sur la période allant du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020 ainsi que le contenu des conventions relatives auxdits lots et autorisant le Président du Conseil Exécutif de Corse à les signer,

Ensemble, les conventions de concession conclues avec la compagnie Corsica Linea le 6 septembre 2019,

- Décidant de déclarer la procédure d'attribution infructueuse au titre des lots n° 3 (ligne Portivechju-Marseille) et 4 (ligne Prupia-Marseille),

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

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

VU la délibération n° 19/437 AC de l'Assemblée de Corse du 29 novembre 2019 :

- Approuvant :
- La création d'une compagnie corse en charge du service public

maritime sous la forme d'une Société d'Economie Mixte à Opération Unique (SEMOP) et décidant de recourir à un contrat de concession de service public qui sera attribué à celle-ci pour une durée de sept ans à compter du 1^{er} janvier 2021,

- Le périmètre et les caractéristiques des prestations à la charge du concessionnaire,
- Autorisant le Président du Conseil exécutif de Corse à lancer la procédure de sélection et prendre toutes mesures nécessaires pour la mener à son terme,

Ensemble :

- Le rapport sur les modes de gestion présentant le périmètre du service public à concéder, les caractéristiques des prestations à la charge du concessionnaire,
- Le document de préfiguration comportant les principales caractéristiques de la future SEMOP ainsi que le coût prévisionnel de l'opération pour la Collectivité de Corse,

VU le lancement, le 6 décembre 2019, de la procédure d'attribution du contrat de concession objet de la délibération n° 19/437 AC de l'Assemblée de Corse du 29 novembre 2019 susvisée,

VU la délibération n° 20/001 AC de l'Assemblée de Corse du 8 janvier 2020 :

- Décidant de déclarer infructueuse et de classer sans suite la procédure de désignation des futurs délégataires en charge de l'exploitation des lignes Marseille-Portivechju et Marseille-Prupia entre le 1^{er} février 2020 au 31 décembre 2020 ;
- Autorisant le Président du Conseil exécutif de Corse à lancer une consultation aux fins d'attribution de concessions provisoires sur la base d'un dossier simplifié sur la période allant du 1^{er} février 2020 au 30 avril 2020 ;

Ceci, afin de garantir la continuité du service public de desserte des ports de Portivechju et Prupia sur la période nécessaire à la désignation des nouveaux délégataires en charge d'assurer le service jusqu'au 31 décembre 2020 ; Habilitant le Président du Conseil exécutif de Corse à signer lesdites conventions, compte tenu de l'impératif de continuité du service et du fait que les caractéristiques essentielles de celles-ci sont connues de l'organe délibérant.

VU la délibération n° 20/070 AC de l'Assemblée de Corse du 24 avril 2020, approuvant le choix de la société La Méridionale comme délégataire de service public pour l'exploitation des lignes Portivechju - Marseille et Prupia - Marseille sur la période allant du 1^{er} mai 2020 au 31 décembre 2020 ainsi que le contenu des conventions relatives auxdites lignes et autorisant le Président du Conseil exécutif de Corse à les signer ;

Ensemble, les conventions de concession conclues avec la compagnie La Méridionale le 29 avril 2020,

VU la délibération n° 20/136 AC de l'Assemblée de Corse du 25 septembre 2020 renonçant à la procédure de sélection du ou des futurs opérateurs économiques devant conduire à l'attribution de la concession de l'exploitation du service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre la Corse et le continent dans le cadre d'une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP), pour les années 2021 à 2027 incluses ;

Ladite délibération prenant par ailleurs acte de la possibilité de recourir à la conclusion avec les actuels titulaires des contrats de délégation de service public en cours d'exécution à des concessions provisoires, destinées à couvrir la période allant du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2021 et invitant le Président du Conseil exécutif de Corse, compte tenu des différentes procédures en cours devant la Commission européenne, à produire un rapport présentant et analysant les plus récentes observations de cette dernière ;

Ceci, afin de permettre à l'Assemblée de se prononcer en parfaite connaissance de cause sur les modalités d'organisation de la desserte maritime de la Corse pour la période du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2021.

VU le rapport d'information du Président du Conseil exécutif à l'Assemblée de Corse relatif à la continuité du service maritime à compter du 1^{er} janvier 2021 entre le port de Marseille et les ports de Corse, établi en exécution de la délibération n° 20/136 AC du 25 septembre 2020 sus visée,

VU la délibération n° 20/164 AC de l'Assemblée de Corse du 5 novembre 2020 décidant de prolonger les concessions en cours pour une durée de deux mois, correspondant à la période nécessaire pour relancer une consultation,

VU la délibération n° 20/166 AC de l'Assemblée de Corse du 5 novembre 2020 décidant du lancement d'une procédure de mise en concurrence pour la passation de concessions alloties comme précédemment pour une durée de 22 mois afin de garantir la desserte maritime de l'île jusqu'au 31 décembre 2022,

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

VU la délibération n° 21/119 AC de l'Assemblée de Corse du 22 juillet 2021 approuvant le cadre général d'organisation et de déroulement des séances publiques de l'Assemblée de Corse,

- VU** la délibération n° 22/014 AC de l'Assemblée de Corse du 28 janvier 2022 prenant acte du rapport d'information du Président du Conseil exécutif à l'Assemblée de Corse relatif à la desserte maritime continent/Corse,
- VU** les consultations publiques conduites, d'une part, auprès des usagers entre le 7 décembre 2021 et le 7 janvier 2022, et d'autre part, auprès des compagnies maritimes entre le 19 janvier et le 22 février 2022,
- VU** les conventions de concessions provisoires, non datées, conclues sans publicité ni mise en concurrence préalable avec le groupement « *Corsica Linéa - La Méridionale* », délégataire sortant, afin d'assurer la continuité du service public sur les ports de Portivechju et Pruprà entre le 1^{er} octobre 2019 et le 31 janvier 2020,

CONSIDÉRANT que, afin d'identifier l'existence ou non d'un besoin de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le continent français à compter du 1^{er} janvier 2023, un test de marché a été diligenté par la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse (OTC) à partir du 7 décembre 2021,

CONSIDÉRANT que sur la base des résultats de ce test de marché, de l'analyse des données historiques relatives à la desserte maritime de la Corse, des situations observées dans d'autres îles de la Méditerranée, et des projections de l'offre et de la demande, la Collectivité de Corse et l'OTC ont identifié le besoin de service public à satisfaire,

CONSIDÉRANT que, après avoir étudié les différentes approches envisageables pour répondre au besoin de service public identifié, la Collectivité de Corse et l'OTC ont conclu que l'attribution, après mise en concurrence, de cinq concessions - une par port insulaire à desservir - pour une durée de 7 ans, du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2029 était nécessaire afin de garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent français,

CONSIDÉRANT que la délégation de service public apparaît en effet comme le mode de gestion le plus approprié pour répondre à la demande des usagers, particuliers et professionnels,

CONSIDÉRANT que les caractéristiques des prestations attendues des futurs délégataires, lesquels seront désignés dans les conditions prévues aux articles L. 1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, sont précisées à travers le rapport du Président du Conseil exécutif de Corse annexé à la présente,

SUR rapport du Président du Conseil exécutif de Corse,

VU l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux du 25 avril 2022,

VU l'avis n° 2022-16 du Conseil Économique, Social, Environnemental et Culturel de Corse, en date du 26 avril 2022,

SUR rapport de la Commission du Développement Économique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,

SUR rapport de la Commission des Finances et de la Fiscalité,

APRES EN AVOIR DELIBERE

A la majorité,

Ont voté POUR (32) : Mmes et MM.

Jean-Félix ACQUAVIVA, Danièle ANTONINI, Véronique ARRIGHI, Jean BIANCUCCI, Jean-Marc BORRI, Paul-Joseph CAITUCOLI, Françoise CAMPANA, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Vannina CHIARELLI-LUZI, Anna Maria COLOMBANI, Romain COLONNA, Frédérique DENSARI, Muriel FAGNI, Petru Antone FILIPPI, Lisa FRANCISCI, Eveline GALLONI D'ISTRIA, Jean-Charles GIABICONI, Ghjuvan'Santu LE MAO, Don Joseph LUCCIONI, Jean-Jacques LUCCHINI, Sandra MARCHETTI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Paula MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Paul PANZANI, Juliette PONZEVERA, Louis POZZO DI BORGIO, Anne-Laure SANTUCCI, Joseph SAVELLI, François SORBA, Hervé VALDRIGHI, Hyacinthe VANNI

Ont voté CONTRE (7) : Mmes et MM.

Jean-Baptiste ARENA, Serena BATTESTINI, Paul-Félix BENEDETTI, Marie-Claude BRANCA, Josepha GIACOMETTI-PIREDDA, Véronique PIETRI, Paul QUASTANA

Se sont abstenus (17) : Mmes et MM.

Didier BICCHIERAY, Valérie BOZZI, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Christelle COMBETTE, Santa DUVAL, Pierre GHIONGA, Pierre GUIDONI, Xavier LACOMBE, Marie-Thérèse MARIOTTI, Laurent MARCANGELI, Georges MELA, Jean-Martin MONDOLONI, Chantal PEDINIELLI, Marie-Anne PIERI, Jean-Michel SAVELLI, Jean-Louis SEATELLI, Charlotte TERRIGHI

N'ont pas pris part au vote (7) : Mmes et MM.

Jean-Christophe ANGELINI, Vanina BORROMEI, Vanina LE BOMIN, Saveriu LUCIANI, Antoine POLI, Pierre POLI, Julia TIBERI

ARTICLE PREMIER :

DÉCIDE de recourir à des conventions de service public « *ligne par ligne* » pour l'exploitation des services de transport maritime de marchandises et de passagers entre, d'une part, les ports d'Ajacciu, Bastia, Portivechju, Prupjà et L'Isula, et, d'autre part, le port de Marseille lesquelles conventions seront conclues pour une durée de 7 ans à compter du 1^{er} janvier 2023, pour venir à terme le 31 décembre 2029.

ARTICLE 2 :

APPROUVE les caractéristiques des prestations que doit assurer chaque délégataire, telles que définies à travers le rapport et ses annexes présentés par le Président du Conseil exécutif de Corse, étant précisé que ce dernier pourra

ultérieurement en négocier les conditions précises conformément aux dispositions de l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales.

ARTICLE 3 :

AUTORISE le Président du Conseil exécutif de Corse à prendre toutes dispositions nécessaires à la conduite de la procédure d'attribution des concessions de service public.

ARTICLE 4 :

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

Aiacciu, le 28 avril 2022

La Présidente de l'Assemblée de Corse,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. A. Maupertuis', written in a cursive style with a long horizontal stroke at the end.

Marie-Antoinette MAUPERTUIS

**Delegazione di serviziu publicu di transportu marittimu
Corsica-Continent 2023-2029
Délégation de Service Public de transport maritime
Corse-Continent 2023-2029**

**Rapportu di u Presidente di u Cunsigliu Esecutivu di Corsica
Rapport du Président du Conseil exécutif de Corse**

Le projet de rapport et de délibération qui vous est soumis est destiné à autoriser le lancement de la procédure de passation de nouvelles conventions de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et les ports corses, pour une durée de 7 ans, du 1er janvier 2023 au 31 décembre 2029.

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

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

Dans le domaine maritime, cela a notamment conduit à :

- La diminution, dès 2016, de la compensation versée aux compagnies : les montants ont été ramenés à 85M€ par an en moyenne au lieu de 103M en 2015 et 110M en 2016, avec des pics allant jusqu'à 130 M€ annuels au temps du service complémentaire et de l'aide sociale au passager transporté (période 2007-2013) ;
- Fixer, à compter de 2019, le prix du ML Fret à 35 Euros HT sans indexation sur le cours des carburants grâce à la mise en œuvre d'un contrat de couverture carburant, tout en améliorant la qualité de service ;
- La mise en œuvre de tarifs « export » pour permettre aux entreprises corses d'exporter à moindre coût ;
- Le refus d'attribuer chaque fois que la Collectivité de Corse a considéré que les offres n'étaient pas satisfaisantes ;
- La consultation permanente des instances étatiques et communautaires.

Les récentes discussions avec l'Etat et la Commission européenne, dont le Conseil exécutif a fait état devant l'Assemblée de Corse dans un rapport d'information en janvier dernier, se sont articulées autour de trois volets étroitement liés :

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

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

Cette vision politique a été consacrée par la délibération N° 16/183 adoptée par l'Assemblée de Corse le 6 septembre 2016.

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

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

Pour l'heure, le présent rapport vise donc à lancer la procédure liée aux délégations de service public dans le domaine maritime.

Parallèlement, la Collectivité de Corse poursuivra dès les années à venir le travail de définition du schéma de création d'une compagnie maritime territoriale, ainsi que les discussions visant à convaincre la Commission européenne de la pertinence de ce modèle.

*

Afin que l'Assemblée de Corse se prononce en toute connaissance de cause sur le principe de la délégation de service public, seront présentés :

- Le rappel du contexte (Partie 1) ;
- Pour satisfaire aux exigences européennes en matière d'aides d'Etat et d'organisation du cabotage maritime, avant toute conclusion de nouvelles délégations de service public,

l'étude préalable permettant d'identifier l'éventuel besoin de service public en matière de passagers et de marchandises entre les ports corses et le port de Marseille (Partie 2) ;

- Les différents modes de gestion envisageables (Partie 3) ;
- Les principales caractéristiques des délégations de service public qu'il vous est proposé de confirmer dans leur principe (Partie 4) :
- Le calendrier de passation et perspectives de la desserte maritime de la Corse à partir de 2023 (Partie 5).

Table des matières

Partie 1 – Rappel du contexte	6
1. La concertation avec les institutions européennes et l’Etat	6
2. Les modalités d’exploitation du service de dessertes maritimes avant le 1er mars 2021	8
3. Les modalités d’exploitation du service de dessertes maritimes actuel	10
4. Présentation générale des Contrats actuels	10
4.1. Les caractéristiques techniques des Contrats actuels	10
4.2. Le montant de la compensation financière	12
5. Afin d’assurer la continuité du service de dessertes maritimes à compter du 1er janvier 2023, il est envisagé le lancement d’une procédure de mise en concurrence pour la passation de concessions alloties	12
Partie 2 – L’étude préalable permettant d’identifier l’éventuel besoin de service public sur les lignes considérées	14
1. Le cadre juridique européen et français du transport maritime	14
1.1. L’intervention publique est autorisée en cas de demande de transport non satisfaite par l’initiative privée	14
1.2. Les modalités d’exécution des sujétions de service public	15
1.3. La coexistence d’un régime unilatéral et conventionnel d’OSP	15
2. L’Etude préalable	15
3. Les caractéristiques du nouveau périmètre du service public de dessertes maritimes	19
Partie 3 - Présentation des différents modes de gestion	22
1. Le mode de gestion internalisé : la régie	22
2. Le mode de gestion externalisée : concession ou marché public	23
2.1. Le marché public	23
2.2. Le contrat de délégation de service public	23
3. Motifs de choix de la délégation de service public	26
Partie 4 – Les principales caractéristiques des délégations de service public qu’il vous est proposé de confirmer dans son principe	27
1. Une convention par ligne	27
2. Le périmètre des conventions	27
3. Le port continental de Marseille	28
4. Les tarifs	29
5. La durée	29
6. Les missions	29
7. Le mécanisme financier	31

8. Le carburant	32
9. Les critères de sélection des délégataires	32
10. La concertation avec la Collectivité	33
11. Le contrôle de la Collectivité	33
12. Le sort des navires à l'échéance de la convention	34
Partie 5 - Le calendrier de passation et perspectives de la desserte maritime de la Corse après 2023.....	35

La desserte maritime de la Corse a donné lieu à un contentieux fourni et à des condamnations à répétition de la Collectivité de Corse, lesquelles ont mis en péril grave les finances de la Collectivité de Corse et sa capacité d'investissement.

Le 28 février 2020, une procédure formelle d'examen a été ouverte par la Commission européenne à l'encontre des délégations de service public conclues entre le 1^{er} octobre 2019 et le 31 décembre 2020, puis prolongées jusqu'au 28 février 2021. Cette procédure formelle d'examen fait peser depuis deux ans un risque fort sur la desserte maritime de la Corse ainsi que sur la pérennité économique et sociale de l'entreprise délégataire, titulaire de ces conventions.

Face à la menace que représentait ce contexte incertain pour le service public, la priorité de la Collectivité a été de sécuriser l'environnement juridique du service public de transport entre la Corse et le continent français.

Ce travail a confirmé le besoin de service public de fret et de passagers, ce qui vient conforter et confirmer le bien-fondé des DSP passées et sécurise le service public à l'avenir.

Parallèlement, la Collectivité s'interroge sur la possibilité d'obtenir la propriété des navires et ainsi de s'assurer de la maîtrise totale et ou partielle de l'outil naval au-delà du terme de 2029 envisagé pour les prochaines délégations de service public

L'analyse future conduira également à travailler sur la structure juridique à capitaux publics à créer pour porter la propriété des navires afin de sécuriser cet investissement, dans le respect des règles communautaires, et dans le cadre d'un dialogue à approfondir avec les autorités étatiques et communautaires.

Cette structure pourrait par exemple prendre la forme d'une SPL.

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

Ce sont le principe même de l'existence d'un besoin de service public, tout autant que les modalités de mise en œuvre du dit service public, qui doivent être prises en compte aussi bien par l'Etat, en sa qualité d'Etat-membre de l'Union Européenne, que par la Commission européenne.

A cette fin, le Conseil exécutif a développé une action autour de trois axes :

1) Les discussions politiques et techniques avec le Gouvernement et le SGAE (Secrétariat Général aux Affaires Européennes) sur les enjeux stratégiques et les modalités opérationnelles d'organisation de la desserte maritime de la Corse.

La Collectivité de Corse a recherché en permanence à obtenir le soutien du Gouvernement et de l'Etat auprès de la Commission européenne, notamment sur les trois priorités que sont la

demande de clôture de la procédure formelle ouverte au titre de la DSP 2019-2020, la nécessité de reconnaître un périmètre de service public conforme aux attentes et intérêts de la Corse et des Corses, et celle de modalités de desserte conforme aux votes passés et à venir de l'Assemblée de Corse.

Il est à noter que Monsieur Clément Beaune, Secrétaire d'Etat chargé des affaires européennes, s'est exprimé publiquement le 8 février 2022 devant la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale au sujet de la desserte maritime de la Corse. Il a indiqué qu'il souhaitait que cette DSP soit reconnue et ses caractéristiques préservées, pour assurer la continuité territoriale au départ des cinq ports de Corse à destination du port de Marseille.

2) Les discussions politiques et techniques avec la Commission européenne.

De très nombreux échanges ont été conduits avec la Commission européenne aux fins de validation des trois priorités mentionnées ci-dessus, mais également de ne plus exposer la Collectivité de Corse, la Corse et les Corses à des contentieux à répétition.

Au plan politique, la Vice-Présidente exécutive Mme Margrethe Vestager a été le principal interlocuteur du Conseil exécutif de Corse.

Trois réunions ont été organisées ces derniers mois avec la Vice-Présidente ou son cabinet :

- Le Président du Conseil exécutif et la Présidente de l'OTC ont rencontré Mme Vestager au Parlement européen à Strasbourg en janvier 2022 ;
- La Présidente de l'OTC, accompagnée du SGAE et de la RP, a rencontré le cabinet de Mme Vestager le 23 mars 2022 à la Commission européenne à Bruxelles ;
- Le Président du Conseil exécutif et la Présidente de l'OTC ont échangé en visioconférence avec Mme Vestager le 5 avril 2022.

Au plan technique, les échanges menés avec les services de la DG Concurrence, dont l'objectif était d'assurer la pleine compatibilité du service public à venir avec les règles de concurrence issues du Traité de l'Union européenne, se sont tenus dans un esprit de transparence vis-à-vis de la Commission européenne, qui a été informée en temps réel de chaque étape de la réflexion visant à organiser la desserte maritime à compter de 2023.

Les discussions ont porté sur la détermination de chaque segment de marché concerné par la desserte maritime de la Corse (fret, passagers selon leur typologie) afin d'en préciser les caractéristiques en termes de dessertes, de ports, de besoins et de volumes.

Ainsi, les services de l'OTC ont communiqué à la Commission :

- Les documents de la consultation des usagers et des compagnies maritimes ;
- Le rapport de la consultation publique concluant la Phase 1 du Test SNCM (consultation des usagers) ;
- Le rapport du test de marché concluant la Phase 2 du Test SNCM (consultation des compagnies et identification du besoin de service public) ;
- Des synthèses des analyses des marchés et du besoin de service public ;

- Une note d'analyse exposant les modalités envisagées par l'OTC et la Collectivité pour répondre au besoin de service public identifié ;
- Les projets de règlement de la consultation et de conventions des Futures DSP.

Les documents communiqués ont donné lieu à plusieurs questionnaires de la part de la Commission européenne auxquels il a été répondu de manière détaillée, ce qui a pu contribuer à lever incertitudes et/ou incompréhensions.

- 3) L'implication de l'ensemble des institutions et acteurs des deux rives autour de ces demandes.

Au-delà de la mobilisation à l'échelle de la Corse, une démarche conjointe d'élus et acteurs économiques de la région Sud et de la ville de Marseille a permis d'interpeller directement la Commissaire Vestager, par courrier du 6 janvier 2022, sur l'importance vitale de la desserte maritime pour leur territoire et sur les enjeux économiques, sociaux et environnementaux de cette desserte dans une logique de développement durable.

Parallèlement au lancement de la procédure de mise en concurrence des DSP à venir à compter du 1er janvier 2023, la Collectivité poursuivra les échanges avec la Commission européenne et l'Etat et procèdera aux diligences nécessaires, en vue de sécuriser les compensations, issues de la DCT, qui seront versées en contrepartie de l'exécution des contrats de délégation de service public à compter de 2023 dans un contexte économique incertain.

2. Les modalités d'exploitation du service de dessertes maritimes avant le 1er mars 2021

Avant le 1^{er} mars 2021, l'exploitation du service de dessertes maritimes était assurée selon les modalités suivantes :

- Trois conventions de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers conclues entre la Collectivité de Corse et l'OTC avec la société Corsica Linéa et concernant les ports de Corse - Ajaccio, Bastia et L'Isula – et le port continental de Marseille ;

Ces conventions ont été conclues pour une durée de 15 mois à compter du 1^{er} octobre 2019.

- Deux conventions de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers conclues entre la Collectivité de Corse et l'OTC avec la société La Méridionale et concernant les ports de Corse – Portivechju et Prupjà – et le port continental de Marseille ;

Ces conventions ont été conclues pour une durée de 8 mois à compter du 1^{er} mai 2020 (les **Contrats antérieurs au 1^{er} mars 2021**).

Afin d'assurer la continuité du service de dessertes maritimes à compter du 1^{er} janvier 2021, la Collectivité de Corse a lancé, en décembre 2019, une procédure d'attribution en vue de sélectionner un opérateur destiné à devenir co-actionnaire de la Collectivité au sein d'une SEMOP à constituer, en charge de l'exploitation du service de transport maritime de marchandises et de passagers entre les cinq ports de Corse et le port de Marseille (le **Projet SEMOP**).

Compte-tenu de la survenance de la crise sanitaire Covid et dans le contexte de réserves appuyées de la Commission européenne concernant ce projet, la Commission de délégation de service public (la **CDSP**), qui s'est tenue le 7 juillet 2020, a proposé à l'unanimité le classement sans suite de la procédure SEMOP.

Deux séries de considérations avaient conduit la CDSP à rendre cet avis :

- La crise sanitaire a bouleversé l'économie du secteur maritime. Elle aurait nécessairement un impact sur les conditions d'exécution de la desserte maritime en 2021 ; ce qu'ont confirmé deux études commanditées par l'OTC pendant l'été 2020 à deux cabinets externes, ces deux études soulignant, d'une part, la grande incertitude relative à l'évolution de l'offre et de la demande de transport maritime après la haute-saison 2020, et d'autre part, le risque d'une lente reprise de l'économie qui ne permettait pas d'envisager un retour à la normale avant l'année 2022.

Même si le besoin de service public anticipé au moment du lancement de la procédure relative au Projet SEMOP était affecté par la crise sanitaire, cet événement ne permettait pas de remettre en cause les critères d'analyse de l'offre qui avaient été portés à la connaissance des candidats en 2019 ; symétriquement la Collectivité ne pouvait pas modifier le besoin de service public, ni les caractéristiques du projet de délégation de service public (DSP) sur la base desquelles les candidats avaient proposé une offre.

- L'offre présentée par le candidat unique reposait sur une demande de compensation dont le montant s'avérait très supérieur aux estimations des autorités corses qui figuraient au cahier des charges (776 millions d'euros demandés contre 570 millions d'euros estimés, soit un écart de plus de 200 millions d'euros sur 7 ans).

La CDSP a par ailleurs pris connaissance des termes des plaintes déposées par Corsica Ferries auprès de la Commission européenne au sujet du Projet SEMOP et des doutes soulevés par la Commission européenne quant à la légalité des compensations envisagées pour le Projet SEMOP. Même si la Collectivité et tous les services de l'Etat contestent l'ensemble des griefs avancés dans ces plaintes, ils étaient conscients de la charge et du risque induits par une nouvelle procédure contentieuse.

L'Assemblée de Corse – à la suite de la proposition du Président du Conseil Exécutif ayant décidé de suivre l'avis de la CDSP – a voté par la délibération n° 20/136 AC du 25 septembre 2020 le classement sans suite de la procédure « *de sélection du ou des futurs opérateurs économiques devant conduire à l'attribution de la concession de l'exploitation du service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre la Corse et le continent* ».

dans le cadre d'une Société d'Economie Mixte à Opération Unique (SEMOP), pour les années 2021 à 2027 incluses ».

C'est dans ce contexte que la Collectivité de Corse et l'OTC ont préparé la mise en place d'un nouveau schéma pour assurer la desserte maritime à compter du 1^{er} janvier 2021. Compte tenu des délais nécessaires à la conduite de la procédure d'appels d'offres et des délais internes à la Collectivité afin de réunir la Commission consultative des services publics locaux (la **CCSPL**), la CDSP et de convoquer l'Assemblée de Corse, les Contrats antérieurs au 1^{er} mars 2021 ont été prolongés pour une durée de 2 mois jusqu'au 28 février 2021.

3. Les modalités d'exploitation du service de dessertes maritimes actuel

La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de Corse ont conclu trois conventions de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre les ports de Corse – Bastia, Portivechju et L'Isula – et le port continental de Marseille avec la société Corsica Linea.

La Collectivité et l'OTC ont également conclu une convention de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre le port d'Aiacciu et le port continental de Marseille avec le groupement « Corsica-Linea – La Méridionale ».

Enfin, la Collectivité et l'OTC ont conclu une convention de délégation de service public de transport maritime de marchandises et de passagers entre le port de Prupia et le port continental de Marseille avec la société La Méridionale.

Ces conventions sont conclues pour une durée de 22 mois à compter du 1^{er} mars 2021 et prennent fin le 31 décembre 2022 (les **Contrats actuels**).

4. Présentation générale des Contrats actuels

4.1. Les caractéristiques techniques des Contrats actuels

Les Contrats actuels ont été conclus pour une durée de 22 mois entre le 1^{er} mars 2021 et le 31 décembre 2022. Ils portent sur les liaisons entre le port continental de Marseille et les cinq ports corses suivants :

- Aiacciu (Lot 1) ;
- Bastia (Lot 2) ;
- Portivechju (Lot 3) ;
- Prupia (Lot 4) ;
- L'Isula (Lot 5)

Pour les lignes Marseille-Aiacciu et Marseille-Bastia, les liaisons sont assurées dans chaque sens, quotidiennement (7j/7) et toute l'année. Les liaisons Marseille- Portivechju, Marseille-Prupia et Marseille-L'Isula sont assurées 3 fois par semaine toute l'année.

Les départs sont prévus entre 18h00/18h30 et 20h00 et les arrivées entre 06h00/07h00 et 08h00, selon les liaisons.

Pour chaque traversée, les capacités minimales de transport sont fixées dans le cahier des charges, à hauteur de :

- **Pour la liaison Marseille-Ajaccio :**
 - Au moins 13 places en installations couchées dans un minimum de 9 cabines
 - Au moins 5 places en fauteuils
 - Au moins 3 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m) pour les véhicules des passagers
 - Le linéaire offert correspond à au moins 1157 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m
 - Au moins 40 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées.

- **Pour la liaison Marseille-Bastia :**
 - Au moins 16 places en installations couchées dans un minimum de 11 cabines
 - Au moins 8 places en fauteuils
 - Au moins 3 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m) pour les véhicules des passagers
 - Le linéaire offert correspond à au moins 1 518 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m
 - Au moins 40 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées.

- **Pour la liaison Marseille – Portofino:**
 - Au moins 109 places en installations couchées dans un minimum de 44 cabines
 - Au moins 49 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple)
 - Au moins 33 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m) pour les véhicules des passagers
 - Le linéaire offert correspond à au moins 730 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m
 - Au moins 20 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées.

- **Pour la liaison Marseille – Prunio :**
 - Au moins 134 places en installations couchées dans un minimum de 47 cabines.
 - Au moins 61 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple)
 - Au moins 44 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m pour les véhicules des passagers
 - Le linéaire offert correspond à au moins 225 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m
 - Au moins 20 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées.

- **Pour la liaison Marseille – L'Isola :**

- Au moins 6 places en installations couchées dans un minimum de 5 cabines.
- Au moins 2 places en installations communes affectées (fauteuils par exemple)
- Au moins 2 emplacements de voitures (type 4,50 m x 2 m pour les véhicules des passagers
- Le linéaire offert correspond à au moins 315 mètres linéaires de longueur effective de remorques, camions ou ensembles routiers avec une hauteur minimum sous plafond de 4,50 m
- Au moins 10 prises de courant pour véhicules frigorifiques sont installées.

L'ensemble du linéaire doit être accessible par des rampes ayant une hauteur minimum de 4.50m sous plafond et une charge maximale admissible de 10 t par essieu.

Des rotations supplémentaires sont prévues afin d'anticiper une augmentation de la demande de transport, à hauteur de :

- 10 rotations supplémentaires pour la liaison Marseille-Aiacciu ;
- 30 rotations supplémentaires pour la liaison Marseille-Bastia ;
- 10 rotations supplémentaires pour la liaison Marseille-L'Isula ;
- Pas de rotations supplémentaires pour les liaisons avec les ports de Portivechju et Prupjà.

4.2. Le montant de la compensation financière

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

Le montant total versé pour chacune des lignes entre le 1^{er} mars 2021 et le 31 décembre 2022 est le suivant :

Ports de Corse	Montant total de la compensation financière
Aiacciu	49 992 549 euros
Bastia	43 732 082 euros
Portivechju	23 991 330 euros
Prupjà	25 431 097 euros
L'Isula	23 986 029 euros

5. Afin d'assurer la continuité du service de dessertes maritimes à compter du 1er janvier 2023, il est envisagé le lancement d'une procédure de mise en concurrence pour la passation de concessions alloties

A la suite du test de marché diligenté par la Collectivité de Corse et l'OTC à partir du mois de décembre 2021 pour caractériser le besoin de service public de transport maritime de passagers et de marchandises (Cf. partie 3), la Collectivité et l'OTC ont conclu qu'il était nécessaire d'envisager de conclure de nouvelles DSP pour assurer la continuité territoriale à compter de 2023.

Les paramètres des futurs contrats de DSP pourraient être les suivants (les **Futures DSP**) :

- Lancement d'une nouvelle procédure ouverte d'attribution de DSP ;
- Allotissement en 5 lots en fonction des ports à desservir (Ajaccio, Bastia, L'Isola, Prupia, Portivechju) ;
- Durée de 7 ans jusqu'au 31 décembre 2029 devant permettre d'assurer la continuité de la desserte maritime de manière pérenne ;
- Conventions conclues directement avec les opérateurs sans recours à la constitution d'une société dédiée.

Concernant plus spécifiquement la durée des Futures DSP, il convient de préciser que la durée envisagée se justifie par la nécessité pour les compagnies maritimes d'amortir les investissements consacrés à l'exploitation du service de cabotage dans des conditions d'exploitation normales.

En outre, l'organisation d'une procédure d'appel d'offres par la Collectivité représente un engagement lourd en termes d'organisation et de ressources qui ne peut pas être recommencé trop souvent.

Si la Collectivité n'envisage pas la création d'une société ad hoc de type société publique locale (SPL) dans le cadre de l'exploitation des dessertes maritimes 2023-2029, la création d'une telle structure sera examinée dans le cadre du schéma d'exploitation des dessertes maritimes à l'horizon 2030. Comme précédemment mentionné, un bureau d'étude « intégré » dédié à la création de cette structure pourra être mis en place dans les deux ans suivant la mise en œuvre du service public objet du présent rapport.

Cette structure de portage 100 % publique pourrait avoir pour objet l'acquisition et la gestion de l'outil naval nécessaire à l'exploitation des dessertes maritimes entre les ports de Corse et le continent, l'objectif pour la Collectivité étant la mise en place d'un nouveau modèle de gestion dans le respect du droit de l'Union européenne. L'analyse du recours à ce type de structure de portage se fera dans le cadre de l'étude des perspectives de la desserte maritime post 2023 (cf. Partie 6 ci-dessous).

Partie 2 – L'étude préalable permettant d'identifier l'éventuel besoin de service public sur les lignes considérées

1. Le cadre juridique européen et français du transport maritime

1.1. **L'intervention publique est autorisée en cas de demande de transport non satisfaite par l'initiative privée**

Le règlement du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres¹ (le **Règlement Cabotage**) consacre, en son article 1^{er}, le principe de libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un Etat membre².

Ce principe de libre prestation des services maritimes implique que la Collectivité n'intervienne sur le marché qu'en cas de carence de l'initiative privée et ce, afin de ne pas entraver le libre jeu de la concurrence entre les compagnies maritimes.

A contrario, et dès lors que le libre jeu de la concurrence ne suffit pas, à lui seul, à répondre à la demande des usagers, la Collectivité peut intervenir sur le marché afin de répondre à la demande des usagers en matière de transports de passagers et de marchandises, et assurer ainsi la continuité territoriale.

Le périmètre du service public doit respecter le Règlement Cabotage, tel qu'interprété par la jurisprudence, et en particulier par la Cour de Justice de l'Union Européenne (la **CJUE**) dans son arrêt du 20 février 2001 *Analir* du 20 février 2001³ et la communication C(2014) 43 de la Commission européenne relative aux orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime. Ce champ du service public doit être nécessaire et proportionné par rapport à un besoin réel des usagers, effectivement constaté.

Le droit français reprend ce cadre d'intervention des autorités publiques en la matière. Ainsi, et aux termes de l'article L. 4424-18 du Code général des collectivités territoriales (le **CGCT**), la Collectivité de Corse définit les modalités d'organisation des services de transport maritime afin de garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent.

Dans sa décision du 13 juillet 2012⁴, le Conseil d'Etat suit la jurisprudence de la CJUE en jugeant que « (...) *la conclusion d'un contrat de service public ayant pour objet l'attribution à un opérateur économique de prestations de transport maritime est subordonnée à l'existence d'un besoin réel de service public résultant de l'insuffisance des services de transports réguliers, besoin qui doit être apprécié et constaté pour chaque ligne ou trajet* ».

En conséquence, il appartient à la Collectivité de Corse de démontrer qu'il existe une carence de l'initiative privée concernant la desserte maritime entre la Corse et le continent qui justifie la nécessité d'introduire des obligations de service public.

¹ Règlement (CEE) no 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992.

² Règlement Cabotage, article 1^{er} : « *A partir du 1^{er} janvier 1993, la libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un Etat membre (cabotage maritime) s'applique aux armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un Etat membre et battant pavillon de cet Etat membre* ».

³ CJCE, 20 février 2001, *Analir*, pts. 63 à 66.

⁴ CE, 13 juillet 2012, CMN et SNCM, n° 355616.

1.2. Les modalités d'exécution des sujétions de service public

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

Divers moyens sont à disposition de la Collectivité de Corse pour ce faire :

- L'institution d'un régime unilatéral d'OSP ;
- L'attribution d'un contrat de délégation de service public ;
- Le cumul des deux dispositifs (unilatéral et conventionnel).

La conclusion d'un contrat de service public, est possible :

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

1.3. La coexistence d'un régime unilatéral et conventionnel d'OSP

C'est en application de ce cadre juridique européen et français que l'Assemblée de Corse a, par une délibération n° 18/266 AC adopté, le 27 juillet 2018, approuvé les obligations de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre les ports de Marseille, Toulon, Nice et les ports de Corse, modifiée par la délibération n° 19/128 AC de l'Assemblée de Corse du 25 avril 2019 afin de prendre en compte l'évolution du besoin de service public.

En parallèle de ce régime unilatéral d'OSP, il existe un régime conventionnel qui prend la forme de 5 conventions de délégation de service public de transport maritime (les Contrats actuels).

2. L'Etude préalable

Afin d'identifier l'existence ou non d'un besoin de service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le continent français, un test de marché a été diligenté par la Collectivité de Corse et l'OTC et dont la méthodologie a été validée par les services de l'Etat.

La Collectivité de Corse et l'OTC ont ainsi sollicité le cabinet GECODIA afin de procéder à un test de marché et d'identifier un éventuel besoin de service public à compter du 1^{er} janvier 2023, selon la méthodologie retenue par le Tribunal de l'Union européenne dans l'arrêt SNCM du 1^{er} mars 2017⁵ (dit « Test SNCM ») (l'**Etude préalable**).

⁵ TUE, 1er mars 2017, T-454/13, SNCM c/ Commission.

Cette analyse a été réalisée selon la méthode suivante :

- Une consultation publique a été réalisée entre le 7 décembre 2021 et le 7 janvier 2022 par le cabinet GECODIA. A destination des usagers particuliers comme professionnels, cette consultation publique a donné lieu à un rapport présenté le 24 janvier 2022 analysant la demande en transport maritime de passagers et de fret vers la Corse (***Etape 1 du Test SNCM***) ;
- Un test de marché a été réalisé entre le 19 janvier et le 22 février 2022 auprès des compagnies maritimes par le cabinet GECODIA. Ce test de marché a donné lieu à un rapport présenté le 14 mars 2022 analysant l'offre privée et permettant d'identifier un besoin de service public de transport maritime de passagers et de fret entre la Corse et le continent français (***Etape 2 du Test SNCM***) ;
- Enfin, l'OTC a mené une analyse du besoin de service public identifié et des obligations de service public à mettre en place afin d'y répondre. Cette analyse privilégie l'approche portant le moins atteinte aux libertés essentielles et au bon fonctionnement du marché intérieur (***Etape 3 du Test SNCM***).

Il découle de cette analyse que :

Transport de marchandises :

Le Cabinet GECODIA a identifié trois segments au sein du marché du transport de marchandises correspondant aux délimitations suivantes :

- Fret roulant non-tracté
- Fret roulant tracté
- Auto-commerce

Transport de fret roulant non-tracté (fret acheminé via des semi-remorques sans tracteur)

Il découle du Test de marché réalisé entre le 19 janvier et le 22 février 2022 que deux des trois compagnies répondantes ont indiqué qu'elles ne fourniraient pas d'offre en marché libre ou en OSP unilatérales entre le continent et la Corse à partir de 2023.

La troisième compagnie a indiqué qu'elle proposerait une offre de services de transport maritime avec le port de Marseille, mais de manière limitée (deux rotations par semaine uniquement avec Ajaccio et Bastia, et seulement deux par mois avec L'Isula et Portivechju). Cette compagnie précise également que son offre n'est valable que si aucune délégation de service public n'est conclue pour assurer les liaisons entre le port de Marseille et la Corse.

L'offre proposée par la troisième compagnie lors du Test de marché est limitée dans la mesure où elle ne permet pas d'assurer la desserte quotidienne de la Corse (deux rotations par semaine uniquement avec Ajaccio et Bastia, et seulement deux par mois avec L'Isula et Portivechju). **Or, la demande de transport de fret en volume nécessite une desserte quotidienne des ports principaux et supérieure à bimensuelle des ports secondaires.** Par conséquent, l'introduction d'une délégation de service public sera obligatoire pour assurer le transport des marchandises non prises en compte par l'offre privée. Or, la compagnie maritime ayant répondu a bien précisé que son offre ne serait pas maintenue en cas de conclusion de délégation de service public.

Il ressort de ce qui précède qu'il n'existe aucune offre privée à même de répondre à la demande identifiée à Marseille pour le transport de fret non-tracté. Ainsi, toute la demande en matière de fret non-tracté constitue un besoin de service public.

59 – Besoin annuel de service public de transport maritime de fret roulant non tracté, par ligne (ML annuel)

	2018	2019	2020	2021*	2023	2025	2030
Aiacciu	523 874	516 467	505 631	579 951	565 647	591 965	663 246
Bastia	677 280	674 081	677 321	744 184	738 269	772 620	865 653
L'Isula	73 374	85 229	66 952	88 987	93 345	97 688	109 451
Portivechju	141 610	155 785	155 461	180 557	170 619	178 558	200 059
Pruprià	52 331	54 160	52 453	56 433	59 317	62 077	69 552

* estimation pour décembre 2021

Source : Gecodia

Transport de fret roulant tracté (fret acheminé via des camions montés à bord des navires par des convoyeurs)

Le même raisonnement que celui développé pour le fret non-tracté s'applique également dans le cas du fret tracté. Aussi, il n'existe pas d'offre privée répondant à la demande de transport régulier de fret tracté captive à Marseille.

Par conséquent, il découle de l'analyse réalisée qu'un besoin de service public concernant le transport de fret tracté au départ et à destination du port de Marseille est nécessaire à hauteur de :

60 – Besoin annuel de service public de transport maritime de fret roulant tracté, par ligne Périmètre de Marseille (non substituable) (ML annuel)

Marseille	2018	2019	2020	2021*	2023	2025	2030
Aiacciu	93 438	91 166	76 032	98 818	99 848	104 493	117 076
Bastia	138 137	132 900	96 038	119 233	145 555	152 328	170 670
L'Isula	19 214	21 502	18 202	23 726	23 550	24 646	27 613
Portivechju	28 866	34 578	29 650	32 447	37 870	39 632	44 404
Pruprià	13 991	14 394	11 435	13 966	15 764	16 498	18 484

* estimation pour décembre 2021

Source : Gecodia

Transport de fret auto-commerce (flottes de véhicules destinés à être commercialisés en Corse ou destinés à la location saisonnière)

Le même raisonnement que celui développé pour les frets non-tracté et tracté s'applique également dans le cas du fret auto-commerce. Aussi, il n'existe pas d'offre privée répondant à la demande de transport régulier de fret auto-commerce captive à Marseille.

Par conséquent, il découle de l'analyse réalisée qu'un besoin de service public concernant le transport de fret auto-commerce au départ et à destination du port de Marseille est nécessaire à hauteur de :

62 – Besoin annuel de service public de transport maritime de fret auto-commerce, par ligne Périmètre de Marseille (non substituable) (ML annuel)

	2018	2019	2020	2021*	2023	2025	2030
Aiacciu	52 962	50 226	35 890	28 313	55 008	57 568	64 500
Bastia	57 529	62 954	42 762	38 957	68 948	72 156	80 845
L'Isula	2 807	3 558	1 522	1 890	3 897	4 079	4 570
Portivechju	22 834	20 798	10 486	12 338	22 778	23 838	26 708
Pruprià	369	396	414	715	434	454	509

* estimation pour décembre 2021

Source : Gecodia

Transport de passagers :

Transport de passagers résidents en Corse

L'analyse du cabinet GECODIA fait apparaître une absence de besoin de service public de transport de passagers résidents pour toutes les liaisons à l'exception de celle relative à Pruprià.

En effet, il découle de l'analyse qu'aucune liaison avec le port corse de Pruprià n'est prévue par l'initiative privée.

Aussi, la totalité de la demande identifiée par l'analyse constitue un besoin de service public, à hauteur de 4.000 pax résidents à l'horizon 2030 pour le segment des passagers désirant voyager vers Marseille/Toulon et 600 pax résidents à l'horizon 2030 pour le segment des passagers voyageant vers Toulon/Nice.

Transport de passagers résidents en Corse voyageant pour des raisons médicales

Il découle de l'analyse qu'il existe un besoin de desserte régulière qui pourrait être couvert par l'initiative privée à condition que cette dernière garantisse des rotations régulières avec les ports corses secondaires, et quotidiennes pour les lignes Marseille-Aiacciu et Marseille-Bastia, entre le dimanche et le jeudi. Cette garantie de régularité et de fréquence n'existe pas dans le cadre des OSP unilatérales applicables actuellement.

Il existe donc un besoin de service public sur ce segment, à hauteur d'approximativement 10 pax par rotations entre Marseille et les ports corses d'Aiacciu et de Bastia et de plusieurs centaines de pax annuellement pour les liaisons entre Marseille et les ports secondaires corses.

Transport de convoyeurs

La demande de convoyeurs est liée à la demande de transport de fret tracté. Ainsi, dans la mesure où il existe un besoin de service public de transport de fret tracté au départ et à destination de Marseille, un besoin de service public de convoyeurs peut également être identifié et s'établit au niveau suivant :

61 – Besoin annuel de service public de transport maritime de convoyeurs associés au fret tracté, par ligne Périmètre de Marseille (non substituable) (pax annuel)

	2018	2019	2020	2021*	2023	2025	2030
Aiacciu	5 327	5 198	4 335	5 634	5 991	6 270	7 025
Bastia	7 982	7 679	5 549	6 890	8 733	9 140	10 240
L'Isula	1 523	1 705	1 443	1 881	1 884	1 972	2 209
Portivechju	1 975	2 366	2 029	2 220	2 651	2 774	3 108
Pruprià	1 421	1 462	1 162	1 419	1 576	1 650	1 848

* estimation pour décembre 2021

Source : Gecodia

3. Les caractéristiques du nouveau périmètre du service public de dessertes maritimes

A partir des résultats de l'Etude préalable, l'OTC a mené une étude afin de déterminer la manière de répondre au besoin de service public identifié tout en privilégiant l'approche portant le moins atteinte aux libertés essentielles et au bon fonctionnement du marché intérieur, conformément au Règlement Cabotage.

Cette étude a conduit à retenir que des obligations de service public unilatérales (« OSP unilatérales ») ne pourraient pas suffire pour répondre aux différents besoins de service public évalués ci-dessus :

- L'offre privée, même sous OSP unilatérales, est absente sur la ligne Marseille-Pruprià;
- Les OSP unilatérales ne permettent pas de fixer des horaires et jours de desserte fixes ;
- Les OSP unilatérales ne garantissent pas que le service sera effectivement assuré.

A contrario, la conclusion de conventions de délégation de service public permet de :

- Garantir la desserte du port corse de Pruprià;
- Fixer des horaires de départ et d'arrivée en Corse, ce qui est particulièrement important pour le transport maritime de fret, et des jours de desserte, ce qui est particulièrement important pour le transport maritime de passagers voyageant pour des raisons médicales ;
- Garantir que le service public de transport maritime sera effectivement assuré.

Le périmètre de service public des Futures DSP sera le suivant :

- Transport maritime de fret non tracté entre les ports de Corse et le port de Marseille ;
- Transport maritime de fret tracté entre les ports de Corse et le port de Marseille ;
- Transport maritime de convoyeurs (associé au fret tracté) entre les ports de Corse et le port de Marseille ;
- Transport maritime de passagers résidents en Corse voyageant pour des raisons médicales entre les ports de Corse et le port de Marseille ;
- Transport maritime de passagers résidents et non-résidents entre le port de Pruprà et le port de Marseille.

Il convient de souligner que, compte-tenu, d'une part, des conclusions de l'Etude préalable, et d'autre part, des observations de la Commission européenne, la Collectivité et l'OTC ont décidé de faire évoluer certaines caractéristiques des DSP :

S'agissant du besoin de service public de transport de passagers :

- malgré l'existence d'un flux régulier d'étudiants corses poursuivant leurs études sur le continent, l'incertitude des données recueillies et la difficulté à mesurer précisément le trafic d'étudiants ayant recours à la desserte maritime, conduisent l'OTC à exclure du périmètre des Futures DSP le transport maritime d'étudiants ;
- En revanche, l'étude réalisée dans le cadre du test de marché a mis en évidence de manière indiscutable un besoin de service public en transport maritime de passagers résidents en Corse voyageant pour des raisons médicales à destination de Marseille. Ce flux de passagers a fait l'objet d'une étude approfondie sollicitant des ressources nouvelles, notamment auprès de la CPAM de Corse. Cette analyse a permis de mesurer plus précisément le nombre de passagers voyageant pour des raisons médicales et de mesurer l'importance des liaisons vers le port de Marseille pour les malades ;

S'agissant du besoin de service public de transport de fret auto-commerce :

Concernant le transport maritime de fret auto-commerce, l'Etude préalable a conduit à révéler l'existence d'une carence de marché au départ de Marseille pour la période 2023-2029.

Toutefois, la Collectivité et l'OTC ont décidé de traiter le trafic de fret auto-commerce différemment des autres segments de fret du fait de ses caractéristiques propres.

En effet, le fret auto-commerce présente un caractère moins impérieux pour l'économie et les résidents corses que le fret inerte ou le fret roulant tracté, ces dernières marchandises étant des marchandises soumises à des contraintes strictes d'acheminement (alimentaire, construction, intrants industriels ou agricoles...), dont la livraison doit être assurée régulièrement toute l'année, sans rupture d'approvisionnement et avec des contraintes

contractuelles (pénalité de retard). La livraison du fret auto-commerce ne présente pas des contraintes aussi fortes.

Par ailleurs, depuis 2020, deux acteurs se sont désengagés du port de Marseille, Par ailleurs, il existe de façon très ponctuelle mais significative des flux avec Sète et Barcelone. Il s'agit de transports irréguliers, avec une massification des flux sur peu de traversées.

Enfin, sur les liaisons maritimes non concernées par les DSP (Fos, Toulon, Sète...), les transporteurs spécialisés dans le segment du fret auto-commerce s'organisent via des affrètements de navires auprès d'un opérateur maritime. Ceci s'accompagne d'une concentration des flux sur quelques traversées. Ces traversées se font en marché libre avec des liaisons ponctuelles avec uniquement des autos-commerce, sans pax ou autre type de fret.

La Collectivité et l'OTC estiment que les principaux opérateurs de fret auto-commerce pourraient aussi organiser leurs flux auto-commerce en dehors des flux maritimes réguliers, en les massifiant et en recourant ponctuellement à des navires dédiés. A défaut, ces transporteurs spécialisés pourraient utiliser les capacités résiduelles des compagnies maritimes sur les liaisons régulières qu'elles assurent au départ de Marseille.

La Collectivité a donc décidé de laisser l'initiative privée répondre au besoin de service public de transport maritime de fret auto-commerce. Ce segment sera donc exclu du périmètre des Futures DSP.

Le risque de désorganisation du trafic lié à cette évolution ne peut être totalement exclu mais il est maîtrisé dès lors que les résidents corses ont un besoin moins crucial d'une livraison régulière de fret auto-commerce.

En outre, le fait d'exclure le fret auto-commerce du périmètre des DSP permettrait aux compagnies délégataires d'accueillir avec une marge opérationnelle plus confortable les flux de fret non tracté et de fret tracté, fret qui permet l'approvisionnement général de la Corse, notamment en alimentation et en produits de première nécessité. Ceci permet aussi de mieux prendre en compte les observations des transporteurs routiers, la consultation publique ayant souligné les très fortes tensions de capacité pour ces flux sur les lignes Marseille-Bastia et Marseille- Portivechju et les tensions naissantes sur Marseille-Aiacciu.

La Collectivité et l'OTC démontrent par cette décision forte qu'ils minimisent l'intervention publique au strict nécessaire pour répondre au besoin de service public identifié, conformément aux obligations résultant du droit européen.

L'étape suivante consiste à analyser les différents modes de gestion d'un service public pour en déduire le mode de gestion le plus adapté au transport maritime de marchandises et de passagers entre les ports corses et le port de Marseille.

On distingue classiquement :

- La gestion internalisée : la régie (directe ou personnalisée via un EPIC local) **(1.)** ;
- La gestion indirecte : la délégation de service public et le marché public **(2.)**.

L'étude des avantages et des inconvénients de chacun de ces modes de gestion conduit à conclure que la délégation de service public reste le mode de gestion le plus adéquat concernant la desserte maritime entre les ports corses et le port de Marseille **(3.)**.

1. Le mode de gestion internalisé : la régie

La régie est le mode de gestion par lequel la personne publique prend directement en charge l'organisation et le fonctionnement du service public, ainsi que, le cas échéant, le financement des travaux, conformément aux articles L. 1412-1 et L. 2221-1 et suivants et R. 2221-1 et suivants du CGCT.

Plusieurs éléments de contexte peuvent justifier le recours à la régie. Ce choix peut procéder :

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

Il apparait peu opportun de recours à la régie pour deux raisons principales :

- D'une part, dans le cadre d'une régie, la Collectivité de Corse organise le service de transport maritime et l'exploite avec ses propres moyens. La création de la régie restreint la concurrence puisque la régie n'a pas été sélectionnée à l'issue d'une procédure de mise en concurrence ;
- D'autre part, la mise en place de la régie risque de limiter la concurrence contrairement à la finalité du Règlement Cabotage. En effet, peu de compagnies auront intérêt à intervenir sur la ou les liaisons gérées en régie. En outre, la Collectivité de Corse aura peu d'intérêt à ce que les compagnies maritimes lui fassent concurrence, son chiffre d'affaires risquant de diminuer.

2. Le mode de gestion externalisée : concession ou marché public

Deux modes de gestion peuvent être mis en œuvre par la Collectivité :

- Le marché public ;
- La concession.

Le terme de gestion déléguée recouvre toutes les hypothèses où la gestion du service est assurée par une personne autre que la collectivité.

2.1. Le marché public

Un marché public est un contrat conclu par un ou plusieurs acheteurs soumis au Code de la commande publique avec un ou plusieurs opérateurs économiques, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services, en contrepartie d'un prix.

Dans le cas d'un marché public, le titulaire du marché ne supporte aucun risque lié au résultat de l'exploitation. Ainsi, les risques économiques (financiers et d'exploitation) sont intégralement supportés par la personne publique.

Toutefois, aux termes de l'article L. 4424-20 du CGCT alinéa 2, l'OTC doit conclure avec les compagnies désignées pour l'exploitation du service public maritime, des conventions de délégation de service public qui définissent les tarifs, les conditions d'exécution et la qualité du service ainsi que les modalités de contrôle.

Le législateur a donc explicitement fait référence à la notion de délégation de service public excluant de ce fait les marchés publics.

Compte tenu de ces éléments, ce mode de gestion n'est donc pas envisageable au cas présent.

2.2. Le contrat de délégation de service public

Le régime juridique des délégations de service public est fixé par le Code de la commande publique ainsi que par le CGCT.

Aux termes de l'article L. 1121-1 du Code de la commande publique, cinq éléments caractérisent un contrat de délégation de service public :

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

Trois catégories de contrat de délégation de service public en matière de service peuvent être identifiées :

- La régie intéressée ;
- L'affermage ;
- La délégation de service public de type concession.

2.2.1. La régie intéressée

La régie intéressée est un mode de gestion dans lequel l'exploitation se fait pour le compte du délégant, le régisseur effectuant les opérations de recettes et de dépenses pour le compte de la collectivité dans le cadre d'un budget approuvé par l'organe délibérant. Il perçoit en contrepartie une rémunération figurant en dépenses dans ce budget.

La régie intéressée comporte un degré d'autonomie limitée, qui l'approche de la régie. En effet, le régisseur intéressé n'est pas, en principe, rémunéré par les usagers. Sa rémunération forfaitaire est indexée sur le chiffre d'affaires réalisé et il ne supporte pas les pertes éventuelles du service. **Le principal inconvénient de ce type de contrat est l'implication de la Collectivité de Corse dans la gestion quotidienne et ses conséquences en termes d'organisation des services notamment du point de vue économique, technique, juridique et comptable.**

2.2.2. La délégation de service public de type affermage

Dans le cadre d'un affermage, la personne publique confie à un délégataire le soin d'exploiter à ses risques et périls un service public, dont les ouvrages ont déjà été construits.

Il se distingue de la concession par le fait que les frais de premier établissement nécessaires au fonctionnement du service ont été réalisés par la personne publique délégante, éventuellement par le biais d'une précédente concession.

Le fermier ne supportant pas l'amortissement des investissements, la durée du contrat doit être calculée en fonction des contraintes liées à l'exploitation du service.

Le délégataire se rémunère par le versement des redevances payées par les usagers ; il peut également percevoir d'autres types de ressources (subventions publiques, recettes publicitaires, etc.) dès lors que les redevances ne revêtent pas un caractère accessoire.

2.2.3. La délégation de service public de type concession

Les délégations de service public sont régies par les dispositions des articles L. 1411-1 et suivants du CGCT ainsi que par les dispositions du Code de la commande publique relatives aux contrats de concession.

Dans le cadre d'une délégation de service public type concession, le délégataire supporte un risque lié à l'exploitation du service de telle manière qu'il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, qu'il a supportés.

Ainsi, le mécanisme contractuel devra transférer le risque d'exploitation auprès de l'opérateur.

Pendant toute la durée de la concession, le concessionnaire assume la direction du service, choisit, rémunère et surveille lui-même le personnel du service, entretient et renouvelle les installations et le matériel nécessaires à l'exploitation.

Il se rémunère par la perception de redevances sur les usagers, lesquelles doivent normalement lui permettre de couvrir les coûts qu'il a engagé et de dégager un bénéfice net dont il garde le profit.

Ainsi, dans le cadre de l'exploitation du service public de desserte maritime entre les ports corses et le port de Marseille, le délégataire supportera le risque lié à la demande car ses recettes seront liées à ses prévisions de trafic.

2.2.4. Modalités de passation d'une délégation de service public

Concernant les modalités de passation d'une délégation de service public (hypothèse d'une procédure ouverte avec présentation des candidatures et des offres de manière concomitante) :

1. Délibération de l'Assemblée de Corse sur le principe de la délégation de service public et lancement de la procédure de passation ;
2. Publication d'un avis d'appel public à la concurrence et envoi du document de consultation des opérateurs ayant manifesté leur intention de déposer une offre ;
3. Réception des candidatures et des offres ;
4. Analyse des candidatures et établissement de la liste des candidatures admises par la CDSP ;
5. Notification motivée des rejets de candidatures ;
6. Ouverture des plis contenant les offres des candidats dont la candidature a été admise ;
7. Analyse des offres par la CDSP ;
8. Avis de la CDSP sur les offres ;
9. Engagement des négociations ;
10. Choix du candidat pressenti par le Président de l'exécutif ;
11. Délibération de l'Assemblée de Corse.

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

La délégation de service public est caractérisée par le service public et le risque d'exploitation. Au cas présent, il ne fait aucun doute que compte tenu de l'objet du service qui est d'assurer la continuité territoriale et ce conformément à l'article L. 4424-18 du CGCT, il s'agit bien d'une activité d'intérêt général dont l'organisation par la Collectivité de Corse ne fera un service public.

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

Le mécanisme contractuel devra par ailleurs transférer le risque d'exploitation auprès de l'opérateur. Dans le cadre de l'exploitation du service public de desserte maritime de la Corse, le délégataire supportera le risque lié à la demande car ses recettes seront liées à ses prévisions de trafic qui ne sont pas compensées ou couvertes si les objectifs ne sont pas

atteints et le risque lié à l'offre car il est le responsable de l'évolution de ses coûts de production (pas de mécanisme de couverture sur les charges).

2.2.6. Synthèse des caractéristiques de la DSP

Eléments d'analyse	Observations
Faisabilité juridique/opportunité	Oui
Mode de passation	Procédure négociée
Durée de la procédure de passation	Environ 6 mois à compter de la publication de l'AAPC auquel il faut ajouter, le cas échéant, les délais de notification des compensations de service public à la Commission européenne
Risque d'exploitation	A la charge du délégataire
Maîtrise du service	Le délégataire assure la gestion du service public en toute autonomie, la collectivité contrôle l'exécution
Risque financier	En principe, le délégataire finance les charges et perçoit les recettes versées par les usagers. Le service de transport maritime étant déficitaire du fait des obligations de service public, la collectivité verse une compensation de service public
Savoir-faire du privé	La collectivité bénéficie du savoir-faire du privé

3. Motifs de choix de la délégation de service public

Au regard des avantages et inconvénients de l'ensemble des modes de gestion envisageables pour la mise en œuvre du projet, la délégation de service public de type concession apparaît comme le mode de gestion le mieux adapté.

Ce contrat permet de répondre aux exigences de la Collectivité :

- Externalisation de la gestion à un professionnel ;
- Amélioration de la qualité du service grâce à l'implication de ce professionnel.

Partie 4 – Les principales caractéristiques des délégations de service public qu’il vous est proposé de confirmer dans son principe

1. Une convention par ligne

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

- Aiacciu ;
- Bastia ;
- Portivechju ;
- Prupia ;
- L’Isula.

2. Le périmètre des conventions

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

- Transport maritime de fret non tracté entre les ports de Corse et le port de Marseille ;
- Transport maritime de fret tracté entre les ports de Corse et le port de Marseille ;
- Transport maritime de convoyeurs (associé au fret tracté) entre les ports de Corse et le port de Marseille ;
- Transport maritime de passagers résidents en Corse voyageant pour des raisons médicales entre les ports de Corse et le port de Marseille ;
- Transport maritime de passagers résidents et non-résidents entre le port de Prupia et le port de Marseille.

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

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

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

Par ailleurs, et au regard des nécessités d’exécution du service, la Collectivité pourra être amenée à demander au futur délégataire de réaliser ponctuellement des rotations

supplémentaires dans la limite d'un nombre défini dans la convention. Ces rotations supplémentaires feront l'objet d'une compensation forfaitaire.

3. Le port continental de Marseille

Le port continental retenu pour la conclusion des DSP est le port de Marseille. Ceci s'explique par :

S'agissant du fret non-tracté :

- La **capacité des ports limite l'acceptation de ce trafic**. Le port de Marseille peut accueillir le fret non-tracté alors que les ports de Nice et de Toulon-Port de Commerce ne le peuvent pas. Le port de Toulon Brégaillon le pourrait, en théorie, mais en pratique cette capacité est limitée car le port de Toulon Brégaillon ne dispose que d'un seul poste à quai Ro-Ro ;
- La **demande des transporteurs**, recueillie durant la consultation publique, s'exprime pour le port de Marseille, les transporteurs de fret non-tracté étant, dans leur grande majorité, localisés près de Marseille ;
- Le passage par le port de Toulon Brégaillon engendrerait un **coût supplémentaire** non négligeable pour les transporteurs, qui serait nécessairement répercutée sur les prix des marchandises livrées en Corse.

S'agissant du fret tracté :

- **L'expression de la demande des transporteurs** lors de la consultation publique : le choix du port continental est déterminé par sa proximité avec les bases logistiques des transporteurs, ce qui constitue, dans le cas du fret tracté, un trafic captif à Marseille ou à Toulon, selon l'implantation de chaque transporteur. La demande de transport en Toulon et la Corse est remplie par l'offre privée, à la différence de Marseille qui nécessite la mise en place d'une DSP ;
- Le passage par un port plus éloigné de la base logistique du transporteur engendrerait un **coût supplémentaire difficilement supportable par le transporteur sans compter un impact supplémentaire en bilan carbone**.

S'agissant du transport de passagers pour des raisons médicales :

- Le médecin choisit le lieu du soin et le remboursement du transport n'est pris en charge que sur la base de la distance la plus courte entre le point de prise en charge du malade et la structure de soins prescrite ;
- Les chiffres fournis par la CPAM indiquent que dans la très grande majorité des cas, la destination de soins est Marseille, alors que Toulon n'est retenu que dans un nombre extrêmement faible de cas (0,3%).

S'agissant du transport de convoyeurs :

Ce type de transport est rattaché au transport de fret tracté décrit ci-dessus.

S'agissant du transport de passagers résidents et non-résidents au départ et à destination de Prupia :

Aucune offre privée n'a été proposée au départ de Toulon pour ce port.

4. Les tarifs

Les tarifs fret sont des tarifs maximum, valables toute l'année, pour toutes les lignes et pour toute la capacité disponible du navire.

Ils sont de :

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

Les tarifs passagers sont ceux qui résultent de l'application de la délibération n° 19/128AC portant modification du régime des obligations de service public de transport maritime.

5. La durée

La durée des Futures DSP sera de 7 ans. Cette durée se justifie par la nécessité pour les compagnies maritimes d'amortir les investissements consacrés à l'exploitation du service de cabotage dans des conditions d'exploitation normales.

En outre, l'organisation d'une procédure d'appel d'offres par la Collectivité représente un engagement lourd en termes d'organisation et de ressources qui ne peut pas être recommencé trop souvent.

Une prolongation des conventions pour une durée de douze (12) mois maximum est envisageable à l'initiative de la Collectivité notamment en l'absence d'attribution d'un nouveau contrat de concession à l'échéance des conventions.

6. Les missions

Le futur délégataire aura la charge d'assurer le transport public maritime de passagers et de fret entre le port de Marseille et les ports d'Aiacciu, de Bastia, de Portivechju, de Prupia et de l'Isula.

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

- De continuité
- De régularité
- De fréquence
- De respect des horaires
- De qualité
- De prix
- De capacité

Le futur délégataire devra s'engager à :

- assurer le service au regard des capacités, horaires et fréquences prévues par l'annexe technique n° 1 avec les moyens présentés en annexe 3 (ou des moyens équivalents en cas d'indisponibilité ou de remplacement) du projet de convention ;
- tenir une comptabilité analytique propre à la convention distinguant dans l'ensemble des coûts, ceux affectés à l'exécution du service public de ceux affectés à son activité commerciale ;
- gérer l'ensemble des relations avec les usagers (incluant la perception de recettes auprès de ceux-ci pour son propre compte) ;
- assurer l'accueil et l'information du public avec un service adapté pour les personnes en situation de handicap ;
- assurer l'accueil et l'information du public avec un service adapté pour les passagers voyageant pour des raisons médicales dans le respect des normes sanitaires en vigueur ;
- procéder à la promotion du service ;
- entretenir les biens attachés à l'exécution du service ;
- procéder à la commercialisation et à la vente des titres de transport ;
- appliquer les tarifs prévus dans la convention ;
- mettre en œuvre des dispositions pour assurer au mieux la continuité du service et accueillir et informer les clients en cas de perturbations des services ;
- permettre à la Collectivité un accès permanent aux données d'exploitation, dans le respect des lois et règlements en vigueur, sous un format exploitable, sans cellules verrouillées, avec formules de calcul apparentes, et permettant de procéder à des extractions ;
- mettre en œuvre les principes de transparence financière et technique dans l'exécution de la convention.

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

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

7. Le mécanisme financier

Le futur délégataire exploitera le service à ses risques et périls et sous sa responsabilité. Il supportera un risque lié à l'exploitation de sorte que toute perte potentielle à sa charge ne devra pas être nominale ou négligeable. Il ne disposera d'aucune garantie de l'OTC ou de la CdC d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés liés à l'exploitation du Service.

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

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

La rémunération du délégataire sera constituée :

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

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

La compensation sera calculée sur la base de la méthode de répartition des coûts, et représentera la différence entre les coûts et les recettes du Délégué liés à l'exécution du Service. La compensation se fondera sur les coûts et recettes escomptés par le Délégué. Ainsi le Délégué s'engagera financièrement vis-à-vis de l'OTC sur l'exploitation prévisionnelle qu'il a proposée.

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

La comptabilité interne du Délégué devra indiquer séparément les coûts et les recettes liées au service public (SIEG) et ceux liés à ses autres activités commerciales. Ainsi, le Délégué doit recourir à la comptabilité analytique et à des clés d'imputation pour distinguer les coûts relatifs à son activité relevant de l'exécution des obligations de service public (activité SIEG) et ceux relevant de son activité commerciale. Les clés d'imputation doivent être justifiées par le Délégué dans le cadre de son offre et sont figées pour toute la durée de la convention.

L'estimation des coûts et des recettes prévisionnelles devra reposer sur des paramètres plausibles et observables.

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

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

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

8. Le carburant

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

Les charges de combustibles nécessaires à l'exécution du service feront l'objet d'un mécanisme de couverture carburant pour une durée proposée par le futur délégataire, qui pourra, le cas échéant, être discutée en phase de négociation au regard du caractère actuel particulièrement volatil du coût du carburant.

A l'échéance de ce contrat, la Collectivité pourra décider de mettre en place, sans que le futur délégataire ne puisse s'y opposer, un mécanisme permettant la mutualisation des coûts.

A défaut, le futur délégataire aura la charge de négocier un nouveau contrat de couverture pouvant aller jusqu'à l'échéance de la convention soit le 31 décembre 2029.

9. Les critères de sélection des délégataires

Les critères de sélection prennent en compte la qualité de l'outil naval et la robustesse financière des entreprises afin d'améliorer le service et la performance du contrôle de son exécution.

Les critères de sélection sont les suivants :

- **Critère 1 : Valeur technique de l'offre (60%)** dont :
 - Qualité technique des navires (20%)
 - Fréquence et horaires (15%)
 - Adaptation de l'outil naval aux besoins de usagers (15%)
 - Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers (10%)

- **Critère 2 : Montant de la compensation financière et robustesse du plan d'affaires (30%),** dont :
 - Montant total de la compensation financière (20%)
 - Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat (10%)

- **Critère 3 : Responsabilité sociale de l'entreprise (10%).**

10. La concertation avec la Collectivité

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

Il est institué :

- Un comité de suivi économique et juridique qui se réunira *a minima* tous les deux (2) mois afin de suivre la situation économique de la desserte maritime. Il pourra également être réuni en tant que de besoin par la Collectivité. Ce comité aura précisément pour objet d'examiner les tableaux de bord mensuels qui seront produits par le ou les futurs délégataires et comptes d'exploitation réactualisés ;
- Un comité de suivi technique se réunira toutes les semaines afin de suivre l'exécution du service ainsi que les adaptations (régulations...) qui pourraient apparaître nécessaires.

Par ailleurs, les conditions d'exécution de la convention pourront être réexaminées en cas de réalisation d'un cas de force majeure ou d'imprévision. Dans ces hypothèses, le futur délégataire, dès lors qu'il poursuivra l'exécution de ses obligations, pourra proposer à la Collectivité des mesures strictement nécessaires pour lui permettre d'assurer cette exécution dans des conditions financières non substantiellement dégradées.

En outre, il est prévu que la Collectivité et le futur délégataire se rencontrent à mi-contrat afin de faire le point sur le niveau d'engagement du futur délégataire sur les performances énergétiques des navires et afin de définir un plan d'amélioration associé à des objectifs annuels pour la seconde partie d'exécution du contrat. La réalisation par le futur délégataire de cet objectif donnera lieu à l'application d'un mécanisme de bonus.

De surcroît, le futur délégataire devra présenter trois projets d'expérimentation visant à réduire à l'impact environnemental de la desserte maritime. La non-présentation d'un projet d'expérimentation par le délégataire donnera lieu à l'application d'une pénalité.

11. Le contrôle de la Collectivité

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

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

12. Le sort des navires à l'échéance de la convention

La Collectivité pourra proposer au futur délégataire d'acquérir, au terme de la durée de la convention ou en cas de fin anticipée, le ou les navires utilisés dans le cadre de l'exploitation du service et qui sont la propriété du futur délégataire, ou de reprendre le contrat d'affrètement lié à ces navires.

Le montant du rachat du ou des navires sera fixé à la valeur vénale minoré, le cas échéant, des compensations financières correspondantes, des éventuelles dépréciations (perte de valeur) et des dépenses ayant été prises en charge par la Collectivité.

Partie 5 - Le calendrier de passation et perspectives de la desserte maritime de la Corse après 2023

Le calendrier suivant est proposé :

- **Lancement de la procédure d'attribution des DSP d'une durée de 7 ans : 28/29 avril 2022**
- **Remise des candidatures et des offres : 25 juillet 2022**
- **Négociations : à partir d'août 2022**
- **Attribution : Octobre 2022**
- **Choix de l'Assemblée de Corse et notification au(x) candidat(s) retenus : Octobre 2022**
- **Début des services : 1^{er} janvier 2023**

L'objectif de la Collectivité est de poursuivre le travail mené cette année après 2023.

Ce travail consistera à :

- **Poursuivre les échanges avec la Commission européenne** afin d'anticiper les difficultés juridiques éventuelles sur le dossier de la desserte maritime ;
- **Entamer des réflexions prospectives** au niveau européen et national concernant le Règlement Cabotage et sa remise à plat, la continuité territoriale européenne, etc.
- **Analyser la pertinence de recourir à une société de portage, qui pourra par exemple prendre la forme d'une SPL**, pour assurer l'avenir de la desserte maritime de la Corse. Ceci nécessitera de mener les études nécessaires au sujet de la flotte navale à mobiliser, du véhicule juridique à créer, des techniques et obligations du métier d'armateur et de l'opportunité pour la Collectivité de se l'approprier.

Ainsi, la Collectivité met tout en œuvre pour solder l'héritage du passé, répondre aux interrogations à venir de la Commission européenne et préparer l'avenir en maximisant la sécurité juridique de la future desserte maritime de la Corse.

* *
*

Au regard de ce qui précède, je vous propose :

- De recourir à des conventions de délégation de service public ligne par ligne pour l'exploitation des services de transport maritime de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et les ports corses pour une durée de 7 ans, à compter du 1^{er} janvier 2023 pour venir à terme le 31 décembre 2029 ;**
- D'approuver les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire étant entendu que le Président du Conseil Exécutif de Corse pourra ultérieurement en négocier les conditions précises, conformément aux dispositions de l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales ;**
- D'autoriser le Président du Conseil exécutif de Corse à prendre toutes les mesures nécessaires à la conduite de la procédure d'attribution des conventions de délégation de service public.**

ANNEXE 1

ANNEXE TECHNIQUE DES SERVICES

Prughiettu

Annexe technique des services

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

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

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

Les capacités mentionnées sont des capacités minimales.

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

La capacité en passagers est exprimée en nombre de personnes.

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

Hébergements des passagers :

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

Fréquences, horaires, capacités

1. LIGNE MARSEILLE / AJACCIO

Nombre de rotations annuelles :

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

Fréquences minimales :

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

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

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

Rotations supplémentaires :

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

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

Horaires :

Les horaires programmés répondent aux conditions suivantes :

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

Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire

Capacités minimales :

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

Passagers	
Transport sanitaire	4
Convoyeurs	14
Total	18

Fret	
Total	1470

2. LIGNE MARSEILLE / BASTIA

Nombre de rotations annuelles :

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

Fréquences minimales :

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

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

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

Rotations supplémentaires :

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

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

Horaires :

Les horaires programmés répondent aux conditions suivantes :

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

Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire

Capacités minimales :

Les capacités minimales en trafic annuel répondent aux critères suivants :

Passagers	
Transport sanitaire	5
Convoyeurs	19
Total	24

Fret	
Total	1860

3. LIGNE MARSEILLE / PORTO-VECCHIO

Nombre de rotations annuelles :

Le nombre annuel minimal de rotations est de 156.

Fréquences minimales :

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

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

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

Horaires :

Les horaires programmés répondent aux conditions suivantes :

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

Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire

Capacités minimales :

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

Passagers	
Transport sanitaire	1
Convoyeurs	10
Total	11

Fret	
Total	1040

4. LIGNE MARSEILLE / PROPRIANO

Nombre de rotations annuelles :

Le nombre annuel minimal de rotations est de 156.

Fréquences minimales :

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

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

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

Horaires :

Les horaires programmés répondent aux conditions suivantes :

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

Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire

Capacités minimales :

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

Passagers	
Transport sanitaire	1
Convoyeurs	4
Passagers	186
Total	191

Fret	
Total	520

Nombre minimum de cabines : 60

5. LIGNE MARSEILLE / ILE-ROUSSE

Nombre de rotations annuelles :

Le nombre annuel minimal de rotations est de 156.

Fréquences minimales :

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

Rotations supplémentaires :

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

10 rotations supplémentaires (20 traversées) sont prévues sur la ligne Marseille - L'Ile-Rousse.

Horaires :

Les horaires programmés répondent aux conditions suivantes :

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

Les services sont exploités en traversée de nuit sans escale intermédiaire

Capacités minimales :

Les capacités minimales répondent aux critères suivants :

Passagers	
Transport sanitaire	2
Convoyeurs	7
Total	9

Fret	
Total	700

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

ANNEXE 3
OUTIL NAVAL

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

Fiche descriptive de l'outil naval

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

Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le port de Marseille – période du 01-01-2023 au 31-12-2029

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

Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le port de Marseille – période du 01-01-2023 au 31-12-2029

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

Présentation des documents officiels.

Forme libre

Prughiettu

Présentation des services à bord sous forme libre

Prughiettu

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

Prughiettu

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

Prughiettu

Grille tarifaire fret

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

Collectivité de Corse - Office des Transports de la Corse DSP Transport maritime de marchandises et de passagers

Cadre financier

Formulaire financier à lier et adapter à chaque cas et simulations

Légende :  Cellules à compléter

CANDIDAT	
Entreprise	
SN	
Sigle	ANSCO
Statut de la DSP	Coopération
Nombre d'années	2
SYNTHÈSE	
Chiffres d'affaires (en M€)	
RH avant contribution / Chiffre d'affaires	PN/C
RH après contribution / Chiffre d'affaires	PN/C
Coût net public (sur la durée du contrat)	
Compensation exploitation	PN/C
Compensation investissement	
Compensation carburant	
Total compensations	PN/C
Coût net public (sur la durée du contrat)	
Marge sur charges d'exploitation (primaire SIEG) pour calcul de la compensation	A compléter
Titulaires actionnaires	
Ti actionnaires	En SAG

CANDIDAT	
Région	
Lot	
Libra	Anglois

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
Début de période	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	
Fin de période	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	31-déc-22	
Année	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	

Index 3 - Répartition des mètres

Date d'encrage de l'indexation

Indice annuel des prix à la consommation - Base 2015 (base 100)

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
100,00	100,00	100,04	100,12	100,24	100,41	100,62	100,87	101,00

Valeurs par défaut

CANDIDAT	
Exercice	
Lot	
Ligne	00000

Annexe 9 - Clés d'imputation

Les candidats détailleront si les différences des imputations retenues pour permettre l'imputation entre SEG et Commercial sur l'ensemble des postes de coûts du CEP. Ces coûts seront de source de calcul pour l'onglet CP SEG non cotés - 04

		Clé d'imputation retenue		Commentaire/Explication
		CP	Commercial	
Recettes				
Hébergement	%		100%	
Autres recettes	%		100%	
Charges				
Personnel navigant	%		100%	
Personnel sédentaire (à terre)	%		100%	
Frais commerciaux passagers	%		100%	
Frais commerciaux autres	%		100%	
Frais commerciaux fret	%		100%	
Maintenance	%		100%	
Frais de ports	%		100%	
Énergie passagers	%		100%	
Vivres (à commercialiser)	%		100%	
Vivres pour l'équipage	%		100%	
Approvisionnement	%		100%	
Communication	%		100%	
Assurances	%		100%	
Informatique	%		100%	
Impôts et taxes	%		100%	
Frais de structure sociale délégataire	%		100%	
Maintenance et entretien	%		100%	
Coût de mise à disposition des navires	%		100%	
Coût d'affrètement des navires	%		100%	

CANDIDAT																																	
Échéance		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
Lot	3	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22	01-janv-22
Libre	Appels	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024
Méthode d'œuvre																																	
Nombre de convois																																	
Volume de combustibles																																	
Recettes périmètre S16																																	
Passagers																																	
Dont passagers médicaux																																	
Frete																																	
Dont mètres linéaires de fret roulant tracté																																	
Dont mètres linéaires de fret roulant non tracté																																	
Recettes hors périmètre S16																																	
Passagers																																	
Dont passagers résidents																																	
Dont passagers non résidents																																	
Auto																																	
Dont auto-passagers résidents																																	
Dont auto-passagers non résidents																																	
Frete																																	
Dont auto-commerces																																	
Nombre de mètres linéaires de fret auto-commerces																																	

CANDIDAT	
Échelon	
Lot	
Travaux	Adress

COMPTÉ DE RÉSULTAT

ter que pour les lots desservent Ajaccio, Bastia et l'île Rousse

	2023	
	01	02
2023		
2024		
2025		
2026		

*01 = période allant de janvier à juin et de septembre à décembre pour une année n donnée
*02 = période allant de juillet à août

ANNEXE 10
Volumes Combustibles

Consommations combustibles exprimées en tonnes

Ligne Marseille - à compléter par le candidat

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

ANNEXE 11

PENALITES

Prughiettu

Grille des Pénalités

Articles convention	Fautes	Montant de la pénalité
9	Absence du référent ou son suppléant à une réunion ou comité	1 000 €
14	Retard dans la communication des polices d'assurance	300 €/jour de retard puis 1 000 €/jour au-delà du 30 ^e jour de retard
22	Non présentation d'un projet d'expérimentation	50 000 €
23	Absence de mise en œuvre du plan de protection des cétacés	1 000 € par constat
24.2	Absence d'information d'un préavis de grève	10 000 €/ jour de retard
24.4	Absence d'information d'une perturbation ayant un impact sur la continuité du service	2 000 €/heure
27.1	Retard de communication des données publiques	1 000 €/ jour de retard
27.2	Retard de communication du fichier clients	1 000 €/ jour de retard
28	Retard dans la communication des résultats	1 000 €/ jour de retard
32	Non-respect de la grille tarifaire	1 000 €/ par personne (fret ou passager)
32	Application du tarif résident corse à un non résident	2 000 €/personne
16	Traversée non réalisée pour des raisons autres qu'un cas de force majeure, d'avarie majeure, de conditions météorologiques extrêmes engageant la sécurité de la traversée ou de l'escale	30 000 €/ traversée non réalisée
43	Retard dans la communication des données demandées par l'OTC dans le cadre de son droit de contrôle	1 000 €/jour de retard puis 15 000 €/jour au-delà du 10 ^e jour de retard
43	Non présentation d'un document original demandé par l'OTC dans le cadre de son droit de contrôle	500 €/jour de retard puis 1 000 €/jour au-delà du 30 ^e jour de retard

Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le port de Marseille – période du 01-01-2023 au 31-12-2029

44	Retard dans la remise du rapport annuel du délégataire	2 000 €/jour de retard puis 30 000 €/jour au-delà du 10 ^e jour de retard
44	Absence de communication de la clé de répartition entre les charges directes et indirectes	1 000 €/jour de retard puis 15 000 €/jour au-delà du 10 ^e jour de retard
45	Retard dans la remise du tableau de bord mensuel	1 000 €/jour de retard puis 15 000 €/jour au-delà du 10 ^e jour

Prughiettu

Rédaction sous forme libre.

Prughiettu

Rédaction sous forme libre

Prughiettu

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

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

Prughiettu

Liste des biens de retour

Liste des biens de reprise

Liste des biens propres

Prughiettu

**PROJET DE CONVENTION DE DÉLÉGATION
DE SERVICE PUBLIC
RELATIVE À L'EXPLOITATION
DU TRANSPORT MARITIME
DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS
AU TITRE DE LA CONTINUITÉ TERRITORIALE
ENTRE LES PORTS DE CORSE ET LE PORT
DE MARSEILLE**

CONVENTION

Entre les soussignés :

La Collectivité de Corse dont le siège est Hôtel de Région, 22 Cours Grandval à Ajaccio (20187), représentée par le Président du Conseil Exécutif de Corse, M. Gilles SIMEONI, autorisé par délibération n° 22/050 AC de l'Assemblée de Corse du 28 avril 2022,

ci-après dénommée « la CdC »,

Et

L'Office des Transports de la Corse, domicilié 19, avenue Georges Pompidou, BP 501 à Ajaccio Cedex (20186), représenté par sa Présidente, Mme Flora MATTEI, ci-après dénommé « l'OTC »,

d'une part,

Et

[à compléter]

d'autre part,

ensemble « les Parties ».

Il a été convenu ce qui suit :

SOMMAIRE

PREAMBULE	5
Article 1. Objet.....	8
Article 2. Durée	8
Article 3. Documents contractuels.....	8
Article 4. Identification des parties	9
Article 4.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse.....	9
Article 4.2 Identification et représentation du Délégué	9
Article 5. Missions du Délégué.....	9
Article 6. Droits et obligations du Délégant.....	10
Article 7. Réglementation générale.....	11
Article 8. Gestion du personnel	11
Article 8.1 Réglementation applicable.....	12
Article 8.2 Droit social	12
Article 8.3 Recours à un personnel qualifié	12
Article 9. Concertation et coordination entre les Parties	12
Article 9.1 Comité de suivi économique et juridique	12
Article 9.2 Comité de suivi technique.....	13
Article 10. Clause de rencontre.....	13
Article 10.1 Réexamen des conditions d'exécution de la convention	13
Article 10.2 Rencontre à mi-contrat	14
Article 11. Relations avec les autorités portuaires	15
Article 12. Recours aux prestataires externes	15
Article 13. Responsabilités.....	16
Article 13.1 Principe	16
Article 13.2 Limitation de responsabilité	17
Article 14. Assurances	17
Article 15. Règlement des litiges.....	18
Article 16. Consistance de l'offre.....	19
Article 17. Rotations supplémentaires.....	19
Article 18. Définition de l'outil naval	20
Article 19. Gestion de l'outil naval	20
Article 20. Sécurité et sûreté des navires.....	20
Article 21. Accessibilité	21

Projet de Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre le port de [*] et le port de Marseille

Article 22.	Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE).....	22
Article 23.	Protection des cétacés.....	22
Article 24.	Continuité du Service.....	22
Article 24.1	Principe.....	22
Article 24.2	Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Déléataire.....	22
Article 24.3	Le service social et solidaire.....	24
Article 24.4	Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service.....	24
Article 25.	Information des usagers.....	25
Article 25.1	Principe.....	25
Article 25.2	Mise à disposition d'une ligne téléphonique.....	25
Article 26.	Politique commerciale.....	25
Article 27.	Base de données et fichier clients.....	25
Article 27.1	Base de données sur les horaires et les caractéristiques du Service.....	25
Article 27.2	Fichier clients.....	26
Article 28.	Concession des résultats et des logiciels.....	26
Article 28.1	Principe.....	26
Article 28.2	Droits de la CdC.....	27
Article 29.	Principes généraux.....	28
Article 30.	Comptes d'exploitation prévisionnels.....	30
Article 31.	Recettes perçues directement par le Déléataire.....	30
Article 32.	Grille tarifaire.....	30
Article 32.1	Principes généraux.....	30
Article 32.2	Les tarifs fret.....	31
Article 32.3	Tarifs passagers et les voitures de commerce.....	32
Article 33.	Charges d'exploitation et de maintenance hors combustible et charges d'investissement.....	32
Article 33.1	Charges d'exploitation et de maintenance.....	32
Article 33.2	Investissements nécessaires à l'exécution des obligations de service public	32
Article 34.	Compensation financière d'exploitation et d'investissement versée par l'OTC	33
Article 34.1	Calcul de la compensation hors Rotations supplémentaires.....	33
Article 34.2	Réfaction pour traversées non réalisées.....	33
Article 34.3	Modalités d'indexation.....	34
Article 34.4	Modalités de facturation et de versement.....	34
Article 35.	Charges liées au combustible et mécanisme de couverture.....	35

Projet de Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre le port de [*] et le port de Marseille

Article 35.1	Charges de combustible	35
Article 35.2	Mécanisme de couverture des coûts du combustible	35
Article 35.3	Modalités de facturation et de versement.....	36
Article 36.	Compensation financière pour les charges de carburant.....	36
Article 36.1	Calcul de la compensation maximale	36
Article 36.2	Réfaction pour traversées non réalisées	37
Article 37.	Compensation maximale pour les Rotations supplémentaires.....	37
Article 37.1	Modalités de calcul de la compensation maximale pour les Rotations supplémentaires	37
Article 37.2	Modalités de facturation et de versement.....	38
Article 38.	Bénéfice raisonnable.....	38
Article 39.	Contrôle de la surcompensation	38
Article 40.	Compte de tiers	39
Article 41.	Impôts et taxes	39
Article 42.	Non assujettissement à la TVA.....	39
Article 43.	Régime des biens.....	40
Article 43.1	Définition des biens utilisés par le Délégué	40
Article 43.2	Biens de retour.....	40
Article 43.3	Biens de reprise	41
Article 43.4	Biens propres.....	41
Article 44.	Information de l'OTC.....	42
Article 44.1	Principes	42
Article 44.2	Contrôle des documents.....	42
Article 44.3	Contrôle des données financières	43
Article 44.4	Taxe transport.....	43
Article 45.	Rapport du Délégué.....	43
Article 46.	Tableaux de bord mensuels.....	46
Article 47.	Pénalités	46
Article 48.	Bonus	47
Article 49.	Sort des biens à la fin de la convention.....	48
Article 49.1	Sort des biens de retour.....	48
Article 49.1	Sort des Biens de reprise.....	48
Article 49.2	Sort des biens propres au Délégué	48
Article 50.	Sort particulier des navires.....	48
Article 51.	Résiliation pour motif d'intérêt général	49
Article 52.	Résiliation pour faute du Délégué.....	49

Projet de Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre le port de [*] et le port de Marseille

Article 53. Liquidation ou redressement judiciaire du Déléataire	50
Article 54. Modalités de cession de la convention par le Déléataire.....	50
Article 55. Notification de la convention	51

PREAMBULE

La Collectivité de Corse est l'autorité organisatrice de transport public maritime entre la Corse et le continent. Elle définit, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité, les modalités d'organisation des transports maritimes entre l'île et le continent, en particulier en matière de dessertes et de tarifs.

La Collectivité de Corse, lorsqu'il existe un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, peut conclure un contrat de délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime entre la Corse et le continent.

Dans ce cadre, la Collectivité de Corse avait conclu pour une durée de 22 mois cinq conventions de délégations de service public ayant pour objet l'exploitation des dessertes maritimes de transport de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et les ports de Corse qui sont arrivées à échéance le 31 décembre 2022.

Afin d'organiser la desserte maritime à compter du 1^{er} janvier 2023, l'Office des Transports de la Corse a diligenté un test de marché entre décembre 2021 et mars 2022 afin de déterminer si un besoin de service public persisterait après 2022.

Cette démarche a conduit la Collectivité de Corse à constater l'existence d'un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, et à décider par délibération n° 22/050 AC de l'Assemblée de Corse du 28 avril 2022, du lancement d'une procédure de mise en concurrence pour la passation de concessions alloties entre les cinq ports corses et le port de Marseille, pour une durée de 7 ans, afin de garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent français, du 1^{er} janvier 2023 jusqu'au 31 décembre 2029.

A l'issue de procédure de mise en concurrence, a été retenu(e) en qualité de délégataire de service public en charge de l'exploitation de la ligne, suivant la délibération n°.

C'est l'objet de la présente convention.

PARTIE 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1. Objet

La présente convention confie au Déléguataire l'exécution des obligations de service public relatives au transport de marchandises (incluant les matières dangereuses), sous la forme de fret inerte et de fret tracté, et au transport de passagers voyageant pour des raisons médicales, ou en tant que convoyeurs de fret tracté, au titre de la continuité territoriale entre le port de [*] et le port de Marseille (le **Service**).

[Uniquement pour la desserte maritime Propriano - Marseille : le Service inclut également le transport de passagers résidents Corse dans les conditions visées à l'Annexe 1 de la présente convention].

Cette convention régit les conditions d'exploitation du Service, ainsi que les rapports entre les parties.

Elle est conclue en conformité avec les exigences applicables en matière d'aides d'Etat relatives aux compensations d'obligations de service public et notamment la décision de la Commission européenne du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE aux aides d'Etat sous forme de compensation de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion d'un Service d'intérêt économique général (JOUE, L7, 11 janvier 2012, p.3-10).

Article 2. Durée

Sous réserve de sa transmission au contrôle de légalité, la convention entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023 et expire le 31 décembre 2029.

Les parties conviennent d'ores et déjà d'une prolongation possible de la présente convention, pour une durée de (12) mois maximum notamment en l'absence d'attribution d'un nouveau contrat de concession à l'échéance de la présente convention.

Les conditions d'exécution, notamment financières, seront identiques à celles de la présente convention sur la période considérée.

La mise en œuvre de cette faculté donnera lieu à une notification, laquelle doit intervenir au plus tard trois mois avant le terme du présent contrat.

La prolongation sera à l'initiative exclusive de la Collectivité et ne pourra être refusée par le Déléguataire.

Article 3. Documents contractuels

Les documents contractuels liant les parties sont constitués de la présente convention et de ses annexes.

Les stipulations de la convention prévalent sur les stipulations d'une annexe en cas de contradiction.

Article 4. Identification des parties

Article 4.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse

La Collectivité de Corse (CdC) est l'autorité contractante de la convention et dispose des pouvoirs de contrôle, de direction, de modification, de sanction et de résiliation de la convention.

L'Office des Transports de la Corse (OTC) est également l'autorité contractante. Il contrôle l'exécution de la convention et est habilité par la CdC, à prononcer les sanctions prévues par la présente convention à l'encontre du Délégué. Il verse au Délégué la compensation financière prévue aux Articles 34 et 36 de la présente convention.

Article 4.2 Identification et représentation du Délégué

Le Délégué communique à l'OTC dans les quinze jours de la notification de la convention les coordonnées du ou (des) représentant(s) et d'un ou (des) suppléant(s) qui seront les interlocuteurs référents auprès de la CdC et de l'OTC.

Ce(s) représentant(s), ou son ou (ses) suppléant(s), doi(ven)t être présent(s) lors de toutes les réunions et comités prévus par la présente convention.

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

Article 5. Missions du Délégué

Au titre de la présente convention, le Délégué a la charge d'assurer le Service, conformément aux exigences de continuité, régularité, fréquence, horaires, qualité et prix prévues dans la présente convention.

A ce titre, le Délégué s'engage, pour ce qui le concerne, à :

- assurer le Service au regard des capacités, horaires et fréquences prévues par l'annexe technique n° 1 avec les moyens présentés en annexe 3 (ou des moyens équivalents en cas d'indisponibilité ou de remplacement) de la convention ;
- tenir une comptabilité analytique propre à la présente convention distinguant dans l'ensemble des coûts, ceux affectés à l'exécution du Service de ceux affectés à son activité commerciale ;
- gérer l'ensemble des relations avec les usagers (incluant la perception de recettes auprès de ceux-ci pour son propre compte) ;
- assurer l'accueil et l'information du public avec un service adapté pour les personnes en situation de handicap ;

- assurer l'accueil et l'information du public avec un service adapté pour les passagers voyageant pour des raisons médicales dans le respect des normes sanitaires en vigueur ;
- procéder à la promotion du Service ;
- entretenir les biens attachés à l'exécution du Service ;
- procéder à la commercialisation et à la vente des titres de transport ;
- appliquer les tarifs prévus dans la présente convention ;
- mettre en œuvre des dispositions pour assurer au mieux la continuité du Service et accueillir et informer les clients en cas de perturbations des services ;
- permettre à l'OTC un accès permanent aux données d'exploitation, dans le respect des lois et règlements en vigueur, sous un format exploitable, sans cellules verrouillées, avec formules de calcul apparentes, et permettant de procéder à des extractions ;
- mettre en œuvre les principes de transparence financière et technique dans l'exécution de la présente convention, notamment par la mise en œuvre de la séparation comptable prévue par la directive 2006/111/CE de la Commission relative à la transparence des relations financières entre les Etats membres et les entreprises publiques ainsi qu'à la transparence financière dans certaines entreprises.

Article 6. Droits et obligations du Délégrant

En application de l'article L. 5431-4 du Code des Transports et de l'article L. 4424-18 du Code Général des Collectivités Territoriales, la CdC est l'autorité organisatrice du transport maritime entre l'île et toute destination de la France continentale.

Elle dispose des prérogatives suivantes, à savoir qu'elle :

- Définit la politique générale de transport public maritime incluant la consistance générale du Service et la tarification ;
- Arrête les modifications éventuelles du Service ;
- Contrôle ou fait procéder à des contrôles de la conformité, de la bonne exécution et de la qualité du Service confié au Délégrant ;
- Donne son approbation sur les conditions d'exécution du Service et les modalités d'évolution proposées par le Délégrant ;
- Commande les éventuelles rotations supplémentaires selon les modalités prévues à l'Article 17 de la présente convention.

L'OTC bénéficie également de la prérogative de contrôle visée au troisième alinéa ci-dessus.

En outre, il verse au Délégrant une compensation financière destinée à compenser les obligations de service public qui lui sont imposées.

Il contrôle que le montant de la compensation versée au Délégrant au titre de la présente convention n'entraîne aucune surcompensation.

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

Article 7. Réglementation générale

Le Déléguataire respecte l'ensemble des obligations européennes, législatives ou réglementaires.

Ces obligations ressortent notamment des réglementations relatives :

- aux transports, issues notamment du droit de l'Union Européenne et du Code des transports ;
- à l'exploitation des navires, issue notamment de la Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL), de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), de l'autorité du pavillon et des autorités nationales ou locales où les navires seront amenés à opérer dans le cadre de la DSP ;
- à l'environnement, issue notamment des articles L. 218-2 et suivants du Code de l'environnement

Tout manquement au respect de la réglementation en vigueur pouvant compromettre l'exécution de la présente convention peut donner lieu à l'application de pénalités à l'encontre du Déléguataire défaillant et, en cas de manquements graves ou répétés, à une résiliation de la présente convention aux torts exclusifs de ce dernier, sans aucune indemnité, dans les conditions prévues à l'Article 47 de la présente convention.

Article 8. Gestion du personnel

Article 8.1 Réglementation applicable

Toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État français. Elles sont fixées aux articles L. 5561-1 à 5567-4 du Code des transports.

Toutefois, pour les navires de transport de marchandises jaugeant plus de 650 tonnes brutes et pratiquant le cabotage avec les îles, lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (Etat du pavillon).

Article 8.2 Droit social

Le Déléguataire veille au respect de l'ensemble des règles de droit social applicables afin de garantir au mieux l'exécution du Service objet de la présente convention. A ce titre, il est responsable de l'application des règles relatives à l'hygiène et la sécurité du travail concernant son personnel.

Article 8.3 Recours à un personnel qualifié

Le Délégataire affecte à l'exécution du Service du personnel qualifié et approprié aux besoins définis par la présente convention et à leurs évolutions. Le personnel dispose des titres, certificats et qualifications exigés par la réglementation applicable.

Article 9. Concertation et coordination entre les Parties

Article 9.1 Comité de suivi économique et juridique

Un comité de suivi économique et juridique se réunit *a minima* tous les deux (2) mois afin de suivre la situation économique de la desserte maritime objet de la convention.

A la demande de la Collectivité, il peut être réuni en tant que de besoin.

Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;
- d'un représentant de chacun des exploitants portuaires concernés ;
- des référents mentionnés à l'Article 4.2, d'un responsable financier du Délégataire et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégataire.

Ce comité a pour objet d'examiner les tableaux de bord mensuels qui doivent être produits par le Délégataire. Ce dernier pourra également être amené à produire tout élément financier analytique et toute réponse écrite à une question posée par l'OTC ainsi que des projections financières sur l'impact de nouvelles réglementations en cours de préparation ou récemment adoptées.

La convocation est transmise au Délégataire quinze jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégataire sans présentation d'un motif valable sept jours avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'Annexe 11 de la présente convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la CdC et au Délégataire dans un délai d'une semaine à compter de la réunion. La CdC et le Délégataire peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de cinq jours francs à compter de sa réception. L'absence d'observation dans ce délai vaut approbation.

Article 9.2 Comité de suivi technique

Un comité de suivi technique se réunit toutes les semaines afin de suivre l'exécution du Service et les adaptations qui pourraient apparaître nécessaires. Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;
- d'un représentant de chacun des exploitants portuaires concernés ;

- des référents mentionnés à l'Article 4.2, d'un responsable technique du Déléguataire et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Déléguataire.

Ce comité a pour objet d'examiner tous les documents transmis par le Déléguataire concernant l'exécution du Service. Ce dernier pourra également être amené à produire tout élément financier analytique et toute réponse écrite posée par l'OTC.

La convocation est transmise au Déléguataire deux jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Déléguataire sans présentation d'un motif valable avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'Annexe 11 de la présente convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la CdC et au Déléguataire dans un délai de trois jours à compter de la réunion. La CdC et le Déléguataire peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de deux jours francs à compter de sa réception. L'absence d'observation dans ce délai vaut approbation.

Article 10. Clause de rencontre

Article 10.1 Réexamen des conditions d'exécution de la convention

Les conditions d'exécution de la présente convention peuvent être modifiées en cas de réalisation d'un cas de force majeure ou d'imprévision.

La force majeure est définie, conformément à la jurisprudence administrative, comme un évènement extérieur aux Parties, imprévisible et irrésistible.

L'imprévision désigne au sens de la jurisprudence administrative française et de l'article 6 du Code de la commande publique un évènement présentant cumulativement les conditions suivantes :

- Indépendant de la volonté des Parties ;
- Imprévisible lors de la conclusion de convention ou dont les effets ne pouvaient être raisonnablement prévus lors de la signature de la convention ; et
- Entraînant un bouleversement temporaire de l'économie générale de la convention.

Dans ces hypothèses, le Déléguataire, dès lors qu'il poursuit l'exécution de ses obligations de service public au titre de la convention, peut proposer au Déléguant, dans un délai de deux (2) mois à compter de la réalisation du fait imprévisible ou de force majeure les mesures strictement nécessaires pour lui permettre d'assurer cette exécution dans des conditions financières non substantiellement dégradées.

En outre, les conditions d'exécution de la présente convention peuvent être modifiées en cas de décision de mise en place, par le Déléguant, sans que le Déléguataire puisse s'y opposer, d'un mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburant à

l'échéance du contrat de couverture carburant conclu par le Délégué pour une durée de [*].

Si le Délégué ne décide pas de la mise en place d'un tel mécanisme, les Parties acteront de la contractualisation d'un nouveau contrat de couverture carburant. Un avenant à la présente convention permettra d'intégrer les nouvelles conditions associées à ce nouveau contrat de couverture courant jusqu'à l'échéance de la présente convention.

Article 10.2 Rencontre à mi-contrat

La CdC et le Délégué se rencontrent courant 2026 pour faire le point sur le niveau d'engagement du Délégué relatif aux consommations des navires exploités et donc les rejets de CO₂, SO_x, NO_x et particules.

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

Le plan de réduction de la consommation devra présenter les modalités opérationnelles et/ou techniques permettant de cibler une diminution de la consommation et devra proposer un objectif de diminution par an, jusqu'à la fin de la convention. L'atteinte de cet objectif à l'échéance normale du contrat ouvre droit à l'application d'un bonus selon les modalités décrites Article 48.

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

A l'issue de la première année suivant l'adoption de ce plan et des objectifs associés, puis, à la date anniversaire suivant ce premier constat, un bilan devra être préparé par le Délégué afin de présenter les résultats obtenus.

L'OTC adresse une convocation au Délégué au moins sept jours à l'avance en y joignant les documents nécessaires à la tenue de ladite réunion. Le Délégué est tenu de se conformer à cette convocation sous peine de pénalité prévue à l'Annexe 11 de la présente convention.

Article 11. Relations avec les autorités portuaires

Le Délégué fait son affaire des demandes et autorisations nécessaires à l'accès aux ports et à l'utilisation des installations portuaires, dans le respect de la réglementation en vigueur, y compris pour les opérations de manutention à bord des navires.

Article 12. Recours aux prestataires externes

Cette disposition ne s'applique pas aux prestataires extérieurs qui sont les fournisseurs du Délégué et qui ne sont en conséquence pas chargés d'assumer

directement tout ou partie des obligations de service public prévues par la présente convention.

Il peut être recouru à des prestataires extérieurs :

- soit de manière permanente et obligatoire, comme le recours aux entreprises de manutention portuaire ;
- soit de manière occasionnelle, tel que le recours à un navire affrété en cas d'indisponibilité d'un navire décrit au tableau récapitulatif de l'outil naval.

Le recours à un prestataire extérieur répondant à un ou plusieurs des cas d'exclusion prévus par les articles L. 3123-1, L. 3123-2, L. 3123-3, L. 3123-4 et L. 3123-5 du Code de la commande publique est interdit.

Le Délégué transmet l'Annexe 12 de la présente convention à l'OTC précisant :

- l'identité du tiers ;
- l'identification précise des prestations qui lui sont confiées ;
- le montant total des prestations concernées ;
- une attestation qu'il n'entre dans aucun des cas d'exclusion prévus par le Code de la commande publique.

L'absence de réponse de l'OTC dans un délai de quinze jours à compter de la réception de la demande comprenant la totalité des pièces susvisées vaut acceptation.

En cas de prestations confiées à un prestataire extérieur, le Délégué demeure personnellement responsable de l'exécution de toutes les obligations résultant du contrat de concession.

Le recours à des prestataires extérieurs ne peut être total.

Article 13. Responsabilités

Article 13.1 Principe

Le Délégué est responsable des dommages qui, du fait ou à l'occasion de l'exécution de la présente convention pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à la CdC ou l'OTC.

Le Délégué assume notamment les risques encourus à l'égard des usagers et répond des dommages résultant du non-respect des obligations mises à sa charge au titre de la présente convention, de ses fautes, négligences, imprudences ou de celles des personnes dont il répond tels que ses préposés et des tiers à qui il a confié une partie de l'exécution de la présente convention, ou des biens qu'il a sous sa garde dans les conditions prévues par les conventions internationales, la législation

européenne ou française applicables aux relations avec le réclamant, c'est-à-dire la personne réclamant le paiement d'une indemnité en raison d'un dommage.

Le Délégataire n'est admis à s'exonérer des responsabilités qu'il encourt en application du présent article qu'autant qu'il apporte la preuve que les dommages résultent :

- d'un cas de force majeure telle que définie à l'Article 10.1 de la présente convention ;
- du fait de la victime ;
- tout autre cas d'exonération de responsabilité expressément prévu par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux rapports avec le réclamant.

Article 13.2 Limitation de responsabilité

Le Délégataire peut limiter sa responsabilité si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'exploitation du navire.

Il peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou réduire les dommages mentionnés au premier alinéa ou pour les dommages causés par ces mesures.

Le Délégataire constitue le fonds de limitation de responsabilité unique prévue par l'article L. 5121-6 du Code des transports.

Ce régime de limitation de responsabilité est régi par la convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, qui définit le champ et le montant de la limitation de responsabilité telle que modifiée par le protocole de Londres du 2 mai 1996, ou tout autre dispositif qui viendrait l'amender, ainsi que par le Code des transports.

Cet article ne fait pas obstacle à l'application des limitations de responsabilité du transporteur maritime prévues par les conventions internationales, la réglementation européenne et le droit français en matière de transport de passagers et de marchandises.

Le Délégataire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission ou qu'il a été commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

- aux créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage, ou de contribution en avarie commune ;
- aux créances du capitaine et des autres membres de l'équipage nées de l'embarquement ;

- aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail ;
- aux créances de l'autorité délégante, qui aurait, en lieu et place du propriétaire du navire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord.

Article 14. Assurances

Le Délégataire dispose et justifie pour chaque navire d'un certificat d'assurance ou toute autre garantie financière, avec ou sans franchise, couvrant les créances maritimes soumises à limitation au titre de la convention de Londres du 19 novembre 1976 modifiée susvisée.

Le montant de l'assurance, pour chaque navire et par événement, n'est pas inférieur au montant maximal applicable pour la limitation de responsabilité conformément à cette convention.

Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité se trouve à bord du navire.

Les polices conclues par le Délégataire comportent une renonciation à tout recours contre la CdC prise en sa qualité d'autorité organisatrice des transports maritimes et non d'autorité gestionnaire des infrastructures portuaires utilisées par le Délégataire.

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

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

Le Délégataire justifie, sur demande écrite de l'OTC, dans un délai de cinq jours francs à compter de cette demande, du paiement régulier des primes afférentes aux polices souscrites et/ou du détail des garanties souscrites sous peine de pénalités.

Article 15. Règlement des litiges

Sauf stipulation contraire de la présente convention, les parties s'obligent à tenter de se concilier avant toute action contentieuse, en désignant d'un commun accord un tiers ayant pour mission d'aboutir à une conciliation. La charge financière de cette mission est partagée à parité entre les parties.

La partie la plus diligente propose à l'autre partie, par lettre recommandée avec avis de réception, le nom du tiers et le contenu de sa mission. L'autre partie dispose de quinze jours, à compter de la réception de la demande, pour formuler son accord ou son refus, le silence gardé valant refus. Faute pour les parties de s'entendre à l'expiration de ce délai, les Parties sont réputées renoncer à la tentative de conciliation.

L'avis rendu par le conciliateur ne lie pas les parties.

Projet de Convention de délégation de service public relative à l'exploitation du transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre le port de [*] et le port de Marseille

Tous les litiges qui subsisteraient après cette tentative de conciliation relèvent de la compétence du Tribunal Administratif de Bastia.

PARTIE 2. EXPLOITATION DES SERVICES

Article 16. Consistance de l'offre

Le Délégué exécute le Service en respectant les horaires, fréquences et capacités définies à l'annexe 1 de la présente convention.

Le Service est effectué sans escale intermédiaire entre le port de départ et celui d'arrivée, à l'exception des périodes au cours desquelles le Service peut être perturbé par des conflits, des arrêts techniques programmés ou des problèmes techniques imprévus, et sous réserve d'accord entre les Parties.

[Uniquement pour la desserte Ile-Rousse - Marseille : Les marchandises dangereuses de catégorie 1 ou 2 sont transportées au moins une fois par semaine uniquement à destination du port dédié par l'État].

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

Afin d'optimiser l'organisation du trafic, la Collectivité se réserve la possibilité de reprogrammer des rotations dans le respect du nombre total de rotations annuelles figurant à l'annexe 1. Ces reprogrammations interviendront dans le cadre de la tenue du comité technique visé à l'Article 9 de la présente convention.

Article 17. Rotations supplémentaires

Au regard des nécessités d'exécution du service public, le Délégué pourra être amené à demander au Délégué de réaliser ponctuellement des rotations supplémentaires dans la limite du nombre défini en Annexe 1 (les **Rotations supplémentaires**).

Les Rotations supplémentaires sont soumises à l'ensemble des prescriptions prévues à l'Annexe 1.

La mise en œuvre des Rotations supplémentaires sera examinée dans le cadre comité technique prévu à l'Article 9.2.

A la suite de ce comité technique, le Délégué formalise par courrier ses propositions de Rotations supplémentaires et reçoit une confirmation par courrier en retour des éventuelles Rotations supplémentaires arrêtées. Le délai minimum de prévenance est estimé en semaine afin de suivre au plus près les courbes d'engagements.

Les Rotations supplémentaires font l'objet d'une compensation telle que visée à l'Article 37.

Article 18. Définition de l'outil naval

Le Déléataire s'engage à respecter l'ensemble des règlements nationaux et internationaux relatifs à l'exploitation du navire.

Les navires affectés au Service remplissent les conditions de qualité de Service, de normes de sécurité et environnementales définies par la réglementation, la présente convention, notamment ses annexes 3 et 5.

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

Les navires présentent des caractéristiques techniques respectant les contraintes nautiques et opérationnelles (tirant d'eau, longueur, largeur, manœuvrabilité, rampes d'accès...) des ports desservis de Corse et du port de Marseille et ont des performances compatibles avec les besoins opérationnels exprimés (capacités, vitesse, services à bord).

Article 19. Gestion de l'outil naval

Le Déléataire assure seul l'exploitation de l'ensemble de sa flotte dans ses composantes nautique, technique et de personnels. Il est chargé de l'armement, du maintien de la classification et de la certification, de l'entretien, de la maintenance, de l'exploitation (nautique et technique) et de l'assurance des navires sur toute la durée de la convention.

Le Déléataire assure le remplacement d'un navire en cas d'indisponibilité prolongée.

Article 20. Sécurité et sûreté des navires

Le Déléataire maintient le navire et ses équipements en conformité avec les règles générales d'entretien et d'exploitation destinées à assurer la sécurité et la sûreté à bord des navires, l'habitabilité de ces derniers ainsi que la prévention des risques professionnels maritimes et la prévention de la pollution par les navires.

Les navires doivent disposer de toutes les autorisations, titres et certificats imposés par la réglementation applicable.

Le Déléataire met et conserve chaque navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et fait toute diligence pour assurer la sécurité des cargaisons et des passagers.

Le Déléataire, en vertu de son rôle d'armateur met en œuvre tous les moyens possibles et nécessaires pour faire face à tout incident ou accident impliquant ses équipements, biens, personnels ou sous-traitants dont il aurait la charge ou dont il aurait la garde afin de minimiser aux maximum les dommages qui pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à l'environnement, à la CdC ou à l'OTC.

Le rapport de sécurité est exposé à l'Annexe 4 de la présente convention.

Article 21. Accessibilité

Les navires affectés à l'exécution de la présente convention, ainsi que les services réalisés par le Délégataire doivent respecter les normes d'accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite fixées par l'arrêté du 23 novembre 1987 (NOR: MERR8700184A) modifié par l'arrêté du 4 novembre 2011 relatif à la sécurité des navires (division 190).

Les conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite sont décrites à l'Annexe 5 de la présente convention.

Article 22. Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)

Le Délégataire met en œuvre un plan d'actions au titre de la RSE portant notamment sur la valorisation du capital humain et la préservation de l'environnement. Le plan d'actions est détaillé en Annexe 7 de la présente convention.

En particulier, le Délégataire optimise les consommations des navires exploités et donc les rejets de CO₂, SO_x, NO_x et particules sur la base d'actions environnementales figurant à l'Annexe 7 de la présente convention.

Par ailleurs, le Délégataire doit dans le cadre de l'exécution de la présente convention présenter trois projets d'expérimentation visant à réduire à l'impact environnemental de la desserte maritime. Les modalités de présentation de ces expérimentations seront fixées dans le cadre de la concertation entre les parties prévues à l'Article 9.2. La non présentation d'un projet d'expérimentation par le délégataire donnera lieu à l'application d'une pénalité dans les conditions prévues à l'Article 47.

Article 23. Protection des cétacés

Le Délégataire met en œuvre le dispositif de protection des cétacés figurant à l'Annexe 7 de la présente convention en recourant tant à des moyens matériels et équipements (acoustique,...) qu'à des moyens humains (observateur embarqué, formation,...).

Article 24. Continuité du Service

Article 24.1 Principe

Le Délégataire met en œuvre l'ensemble des moyens à sa disposition pour assurer la continuité du Service, sans porter atteinte aux droits du personnel garantis par la réglementation applicable, afin de limiter les conséquences de la perturbation du Service sur les usagers.

Article 24.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégataire

Toute cessation concertée du travail par le personnel du Délégataire est précédée d'un préavis adressé par une organisation syndicale représentative au Délégataire concerné : ce dernier transmet sans délai ce préavis à l'OTC.

Comme prévu par la législation en vigueur, le préavis mentionne le champ géographique et l'heure du début, ainsi que la durée limitée ou non, de la grève envisagée.

Le Délégataire concerné justifie par tout moyen (notamment attestation sur l'honneur) de l'absence de transmission par les organisations syndicales du préavis visé au paragraphe précédent.

Article 24.3 Le service social et solidaire

Il appartiendra au Délégataire d'engager des négociations portant sur l'organisation et la mise en œuvre d'un service social et solidaire.

Sans préjudice des conditions effectives dans lesquelles ce dernier pourrait être déployé compte-tenu de la législation en vigueur, ce dernier pourrait prendre la forme suivante :

Le « *service social et solidaire* » s'applique au fret, s'agissant des marchandises suivantes :

- produits de première nécessité consommables ;
- produits de toute première urgence comme, par exemple, les produits de santé qualifiés de vitaux et/ou les produits hospitaliers du même ordre.

Le Service social et solidaire garantit le transport maritime de marchandises à hauteur de 1 300 mètres linéaires par jour sur le Port de Bastia.

Le Délégataire concerné met en œuvre un plan d'information des usagers figurant à l'Annexe 6 de la présente convention en cas de perturbations prévisibles. Ce plan d'information doit permettre aux usagers de connaître l'impact de la perturbation sur le Service.

Article 24.4 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service

Le Délégataire informe l'OTC de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service.

Le Délégataire informe l'OTC de cette perturbation dans un délai de douze heures à compter de la connaissance de la perturbation par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

Après chaque perturbation, le Délégataire lui communique sous huit (8)s jours un bilan détaillé des mesures mises en œuvre pour pallier l'impact de ces perturbations sur l'exécution de la présente convention.

Dans le cadre du rapport annuel prévu à l'Article 45 de la présente convention, le Délégataire établit un récapitulatif des perturbations et indique précisément les incidences financières des mesures qu'il a mises en œuvre.

Article 25. Information des usagers

Article 25.1 Principe

Il appartient au Délégataire d'assurer la conception, la mise à jour, la production et la diffusion des supports d'information destinés aux usagers professionnels et particuliers à compter du 1^{er} janvier 2023. A cet égard, il est rappelé que les particuliers auxquels le Service est destiné sont des passagers résidents en Corse voyageant pour des raisons médicales, et qu'une attention particulière doit être accordée à leur information.

Article 25.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique

Le Délégataire met à disposition, auprès de sa clientèle à compter du 1^{er} janvier 2023, une permanence téléphonique fonctionnant au moins du lundi au samedi de 09h00 à 18h00.

L'accès à ce service doit se faire par un numéro non surtaxé (numéro local ou Numéro Vert).

Cette permanence a pour objet de répondre aux questions des clients relatives à la desserte, les horaires, les tarifs, ainsi que les conditions de circulation en situations normale et perturbée et les modifications éventuelles du Service.

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

Article 26. Politique commerciale

Le Délégataire met en œuvre des actions commerciales ayant pour objet de rendre attractif le Service pour les usagers et de limiter son coût.

Article 27. Base de données et fichier clients

Article 27.1 Base de données sur les horaires et les caractéristiques du Service

Les données horaires, le système de tarification du Délégataire ainsi que toute autre information offerte au public sont de nature publique au regard des dispositions de l'article L. 321-1 du Code des relations entre le public et l'administration. Le Délégataire garantit une liberté d'accès et d'utilisation de ces données.

Dans ce cadre et conformément à l'article 1^{er} de la loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique, le Déléataire remet à l'OTC dans les trente jours suivant sa demande, sous peine de pénalités, une copie des ressources numérisées et des données associées dans un standard ouvert et librement réutilisable.

Cette transmission ne donne lieu à aucune redevance.

Ces informations peuvent être utilisées par l'OTC, la CdC ou tout prestataire externe que l'un d'eux aura désigné à des fins d'accomplissement des missions de service public.

Article 27.2 Fichier clients

Le Déléataire constitue un fichier des clients du service de transport maritime de marchandises.

Pendant toute la durée de la convention, le Déléataire utilise et procède à la mise à jour de la base de données constituée desdites données. Le Déléataire devra respecter, lorsqu'il est responsable de traitement, les dispositions européennes, législatives et réglementaires relatives aux libertés individuelles et à la protection de la vie privée, notamment eu égard au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

Sous réserve pour l'OTC de respecter la confidentialité du fichier, l'OTC pourra demander au Déléataire de lui transmettre les éléments de ce fichier auxquels il peut prétendre, sans porter atteinte aux principes garantissant les libertés individuelles.

Dans ce cas, le fichier client sera transmis à l'OTC sur simple demande de ce dernier dans le délai imparti sous peine de pénalités.

Article 28. Concession des résultats et des logiciels

Article 28.1 Principe

Sous réserve des droits des tiers, le Déléataire concède, à titre non exclusif, à la CdC, au moins huit mois avant la date d'échéance ou de la résiliation effective de la convention et pendant une durée de cinq ans, le droit d'utiliser ou de faire utiliser les « Résultats », en l'état ou modifiés, en tout ou partie, par tout moyen et sous toutes formes.

Les « Résultats » désignent tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui (i) résultent de l'exécution des prestations objet de la convention, tels que, notamment, les bases de données, les informations, les rapports, les études et qui (ii) sont utiles à l'exécution du Service.

Article 28.2 Droits de la CdC

La CdC détient un droit d'utilisation *stricto sensu* des droits et titres afférents aux Résultats tels que définis à l'Article 28.1.

Cette concession autorise la CdC à :

(i) réutiliser librement les résultats propres à l'exploitation du réseau et des Services à titre gracieux ou onéreux ;

(ii) publier les résultats tels que définis à l'Article 28.1, après en avoir informé le Déléataire, sous réserve que cette publication ne constitue pas une divulgation au sens du code de la propriété intellectuelle, toute publication devant mentionner le nom du Déléataire concerné.

De manière générale, le Déléataire ne peut opposer ses droits ou titres de propriété intellectuelle ou ses droits de toute autre nature à l'utilisation des résultats, lorsque celle-ci est conforme aux conditions stipulées au présent article.

Le Déléataire doit assister raisonnablement l'OTC et la CdC par ses conseils techniques et le concours temporaire de son personnel spécialisé, ainsi que par la communication de tous procédés de fabrication et savoir-faire qui auront pu être utilisés par lui pour la réalisation des prestations et qui seraient nécessaires à l'utilisation des résultats tels que définis à l'Article 28.1, pendant toute la durée de la convention et jusqu'à l'expiration d'une période de six mois à compter de la date de fin normale ou anticipée de la convention.

Cette concession ne donne lieu à aucune rémunération propre.

PARTIE 3. DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Article 29. Principes généraux

Le Délégataire exploite le Service à ses risques et périls, sous sa responsabilité. Il supporte un risque lié à l'exploitation de sorte que toute perte potentielle à sa charge ne doit pas être nominale ou négligeable. Il ne dispose d'aucune garantie de l'OTC ou de la CdC d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés liés à l'exploitation du Service.

Il demeure seul responsable de la gestion de ses charges comme du dynamisme d'exploitation du Service et du niveau des recettes qu'il génère.

Il se rémunère par le biais des produits de l'exploitation du Service et en assume les charges. Il est autorisé à proposer à titre commercial des services de transport maritime de marchandises ou de passagers dans la mesure où les conditions d'exécution du Service sont respectées. Les produits de l'exploitation du service commercial sont conservés par le Délégataire.

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

La compensation est calculée sur la base de la méthode de répartition des coûts, et représente la différence entre les coûts et les recettes du Délégataire liés à l'exécution du Service. La compensation se fonde sur les coûts et recettes escomptés par le Délégataire. Ainsi le Délégataire s'engage financièrement vis-à-vis de l'OTC sur l'exploitation prévisionnelle qu'il a proposée.

Le compte d'exploitation prévisionnel du Délégataire présente les coûts et les recettes à prendre en considération. Les coûts du Service à prendre en considération englobent tous les coûts directs nécessaires à l'exécution du Service et une contribution adéquate aux coûts indirects communs à la fois au Service et aux activités commerciales.

Le compte d'exploitation prévisionnel hors Rotations supplémentaires figure à l'Annexe 9 de la présente convention.

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

La comptabilité interne du Délégataire doit indiquer séparément les coûts et les recettes liés au Service et ceux liés aux autres services. Le recours à la comptabilité analytique et à des clés d'imputation est rendu nécessaire pour identifier :

- les coûts relatifs à l'activité du candidat relevant de l'exécution des obligations de service public (activité SIEG) et ceux relevant de son activité commerciale ;
- étant donné la nature des trafics n'excluant pas l'utilisation de navires ROPAX, la répartition, au sein de l'activité SIEG, entre les activités Fret et PAX pour les lignes concernées.

Compte tenu des éléments présentés ci-dessus, la rémunération totale du Délégué est la suivante :

$$R_n = R_{SIEGn} + R_{HORSSIEGn} + CFEI_n + CFC_n - REFAC_{CFEI_n} - REFAC_{CFC_n} - PEN_n + \sum_{i=1}^p CR_i$$

Avec :

R_n = Rémunération totale du délégataire pour l'année n

R_{SIEGn} = recettes liées aux produits d'exploitation du Service Public pour l'année n

$R_{HORSSIEGn}$ = recettes liées aux activités commerciales pour l'année n

$CFEI_n$ = contribution forfaitaire maximale d'exploitation et d'investissement pour l'année n

CFC_n = contribution forfaitaire maximale au titre des charges de carburant pour l'année n

$REFAC_{CFEI_n}$ = réfaction sur les charges d'exploitation et d'investissement pour l'année n

$REFAC_{CFC_n}$ = réfaction sur les charges de carburant pour l'année n

PEN_n = pénalités pour l'année n

$\sum_{i=1}^p CR_i$ = somme des compensations réelles versées au titre des p rotations supplémentaires réalisées pour l'année n

Les Rotations supplémentaires font l'objet d'une compensation spécifique suivant les modalités précisées à l'Article 37.

Article 30. Comptes d'exploitation prévisionnels

L'équilibre économique de chaque ligne est présenté dans un compte d'exploitation prévisionnel qui constitue l'Annexe 9 de la convention.

Ce compte d'exploitation prévisionnel détermine les prévisions d'exécution de la convention, aux risques et périls du Délégué.

Les montants sont exprimés en euros hors taxes valeur janvier 2023.

Ce compte d'exploitation prévisionnel n'intègre pas les Rotations supplémentaires prévues à l'Article 17.

Conformément à l'Article 45 de la Convention, le Délégué remet à l'OTC dans son rapport annuel un compte d'exploitation sous le même format que le compte d'exploitation prévisionnel.

La comparaison du prévisionnel et du réalisé est accompagnée d'une note explicative des écarts constatés. Le niveau de compensation réellement versé peut donner lieu à un remboursement de la part du Délégué, si l'analyse réalisée par l'OTC démontre que ce niveau est supérieur à au montant résultant de la différence entre les coûts et les recettes du Service.

Article 31. Recettes perçues directement par le Délégué

Le Délégué perçoit directement l'ensemble des recettes résultant de l'exécution du Service, à savoir :

- les recettes liées au transport de fret en application de la grille tarifaire définie à l'Article 32 de la présente convention ;
- les recettes annexes, issues notamment des services particuliers fournis aux usagers particuliers et professionnels (restauration, bagages, jeux, etc.) par le Délégué de sa propre initiative ;
- Les recettes issues des activités commerciales de transport maritime du Délégué.

Article 32. Grille tarifaire

Article 32.1 Principes généraux

Les tarifs s'entendent en euros courants et n'incluent pas :

- les taxes et redevances applicables aux passagers et/ou à la voiture accompagnée perçues par l'État, les collectivités territoriales, les autorités gestionnaires de port ;
- les taxes perçues par le Délégué pour le financement des mesures de sûreté issues du Code ISPS ou des réglementations applicables en la matière, ou celles qu'il supporte directement à ce titre exclusif sur justificatif.

Article 32.2 Les tarifs fret

Les tarifs marchandises sont repris dans l'Annexe 8 de la convention. Ce sont des tarifs maxima, valables toute l'année, pour toutes les lignes et pour toute la capacité disponible du navire.

La grille tarifaire présentée Annexe 8 explicite le prix de base du fret transporté. Ces tarifs s'entendent quai à quai et comprennent les frais de réception, de manutention et d'acconage des véhicules.

Pour le fret roulant tracté, le passage du premier convoyeur est compris dans le tarif figurant à l'Annexe 8.

Le prix du mètre linéaire est identique pour les trajets Continent - Corse et Corse - Continent, sous réserve de l'application du tarif Export défini à l'Annexe 8.

Ce tarif ne comprend pas les éléments suivants :

- suppléments (branchement frigorifique, marchandises dangereuses, sur-hauteur et sur-largeur,...), qui doivent être adressés à l'OTC pour validation,
- frais de dossiers,
- tarifs complémentaires du voyage (tarifs cabine, repas et convoyeurs supplémentaires).

Le tarif "*Export*", pour les liaisons Corse - Continent, est applicable aux productions agricoles agroalimentaires et aux produits manufacturés ou industriels réalisés sur le territoire de la Corse.

Le tarif "*Export plus*" est applicable au transport de marchandises élaborées en Corse à partir de matières premières produites et transformées en Corse certifiées par un organisme compétent.

Le tarif "*Matières premières*", pour les liaisons Continent - Corse, est applicable au fret des matières premières à destination de la Corse et destinées à être transformées en Corse, à la condition que l'acquéreur n'en soit pas le consommateur final.

Une justification de la répercussion des tarifs "*export*" et "*matières premières*" pratiquée sur les entreprises productrices est apportée par le Délégué dans son rapport annuel visé à l'Article 45 de la présente convention.

Article 32.3 Tarifs passagers et les voitures de commerce

Les tarifs passagers et pour les voitures dites de commerce sont ceux qui résultent de l'application de la délibération n° 19/128 AC portant modification du régime des obligations de service public de transport maritime.

Le Délégué exige les justificatifs nécessaires (quittance d'électricité, avis d'imposition de la taxe d'habitation, carte de scolarité, livret de famille, etc.) au bénéfice du tarif résident corse.

L'OTC pourra organiser toute opération de contrôle afin de s'assurer que les justificatifs sont exigés par le Délégué auprès des passagers bénéficiant du tarif résident

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

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

Dans les limites indiquées ci-dessus, s'agissant des tarifs passagers résidents corses, le Délégué peut appliquer une modulation temporelle (« *yield management* ») dans un but d'intérêt général d'optimisation du coût du Service public, à condition d'assurer l'égal accès aux Services de transport maritime.

Les tarifs appliqués aux passagers qui ne résident pas en Corse et pour les autres types de fret sont déterminés librement par le Délégué dans le respect de la délibération n° 19/128 AC de l'Assemblée de Corse portant modification du régime des obligations de service public de transport maritime.

Article 33. Charges d'exploitation et de maintenance hors combustible et charges d'investissement

Article 33.1 Charges d'exploitation et de maintenance

Le Délégué supporte l'ensemble des charges d'exploitation hors combustible, notamment charges d'exploitation : le personnel, la mise à disposition d'espaces, les frais commerciaux, la manutention, les frais de ports, l'entretien passagers, les vivres à commercialiser, les vivres pour équipage, les approvisionnements, la communication, les assurances, l'informatique, les impôts et taxes et les frais de structure.

Une marge de [*%] est également appliquée à ces charges d'exploitation.

Article 33.2 Investissements nécessaires à l'exécution des obligations de service public

Les charges d'investissement liées aux navires sont établies sur la base de la flotte affectée par le Délégué à l'exploitation des lignes objet de la présente convention.

Article 34. Compensation financière d'exploitation et d'investissement versée par l'OTC

Article 34.1 Calcul de la compensation hors Rotations supplémentaires

Conformément aux articles L. 2224-1 et L. 2224-2 du CGCT, chaque année, l'OTC verse au Délégué une compensation financière d'exploitation et d'investissement pour l'exécution du Service.

La compensation financière maximale d'exploitation et d'investissement (**CFEI**) versée par l'OTC est constituée de deux composantes :

- une composante au titre des charges d'exploitation (**CFE**), correspondant aux charges d'exploitation résultant de la réalisation du Service (hors charges de

combustible et hors Rotations supplémentaires), nettes des recettes générées par l'exploitation du Service. Le calcul de la CFE pour l'année 2023 (**CFE₂₀₂₃**) est détaillé en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet 11. CR SIEG hors carb. - A). Pour les années suivantes, la CFE fait l'objet d'une indexation suivant les modalités prévues à l'Article 34.3.

- une composante au titre des charges d'investissement (**CFI**) correspondant aux dotations aux amortissements et frais financiers des investissements réalisés par le Délégué ou au coût d'affrètement du navire affecté à l'exécution du Service. Le calcul de la CFI pour l'année 2023 (**CFI₂₀₂₃**) est détaillé en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet 11. CR SIEG hors carb. - A). Pour les années suivantes, la CFI fait l'objet d'une indexation suivant les modalités prévues à l'Article 34.3.

Dans la mesure où le Délégué utilise les navires pour proposer des services de transport à titre commercial, en dehors du Service, la clé d'imputation visée dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9) et ayant pleine valeur contractuelle permet d'établir la comptabilité analytique et de définir le montant de compensation financière forfaitaire. Cette clé d'imputation est figée pour toute la durée de la convention et n'est pas actualisée en fonction des données réelles du trafic.

La compensation découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est une compensation forfaitaire plafond.

Article 34.2 Réfaction pour traversées non réalisées

L'absence de réalisation d'une traversée, qu'elle qu'en soit la cause, donne lieu à une réfaction de la compensation correspondant à l'économie réalisée par le Délégué sur les charges d'exploitation et d'investissement (**REFAC_{CFEI}**) en raison de la non-réalisation du Service (charges variables économisées - recettes correspondant au Service).

Ces réflexions ne sont pas exclusives des pénalités prévues à l'Article 47.

La réfaction est de :

- [*] € pour l'année 2023

En tout état de cause, cette réfaction ne pourra être négative.

Le montant de la réfaction est indexé suivant les modalités prévues à l'Article 34.3.

Article 34.3 Modalités d'indexation

La CFI n'est pas indexée.

La CFE est indexée suivant les modalités suivantes :

$$CFE_{n+1} = CFE_n \times (0,85 I_{n+1} / I_{2003} + 0,15)$$

Avec I_{n+1} = Indice annuel des prix à la consommation - Base 2015 - Ensemble des ménages - France métropolitaine - Ensemble hors énergie (INSEE, Identifiant 001765617)

Le terme fixe de 0,15 correspond au gain d'efficience attendu par le Délégrant sur la durée du contrat.

Article 34.4 Modalités de facturation et de versement

La compensation est facturée par le Délégataire suivant les modalités suivantes :

S'agissant de la compensation au titre des charges d'exploitation et d'investissement ($CFEI_n$) :

- acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant à 95 % du 1/12ème du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée
- solde facturé à la remise du rapport annuel des services intégrant l'indexation et corrigé des réflexions et des pénalités, ainsi que des éventuelles surcompensations.

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

- acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant au 1/12ème du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

En application des dispositions des articles 37 et suivants de la loi n° 2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière et de l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre le retard de paiement dans les contrats de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Article 35. Charges liées au combustible et mécanisme de couverture

Article 35.1 Charges de combustible

Le Délégataire supporte les charges de carburant en fonction de la consommation des navires hors Rotations supplémentaires éventuellement corrigée des traversées non effectuées du coût d'approvisionnement en carburant.

Article 35.2 Mécanisme de couverture des coûts du combustible

Les charges de combustibles nécessaires à l'exécution des services de transport maritime hors Rotations supplémentaires font l'objet d'un mécanisme de couverture carburant sur une durée de [*] mois.

Au-delà de cette période de [*] mois, le Délégataire aura la charge de négocier un nouveau contrat de couverture en demandant a minima trois devis. Le Délégataire indiquera au Délégant le prestataire qu'il souhaite retenir pour cette prestation dans une note de justification accompagnée des trois devis. La prise en compte de ce nouveau mécanisme de couverture donnera lieu à un avenant à la présente convention selon les modalités prévues à l'Article 10.

Par dérogation au paragraphe précédent, dans les conditions visées à l'Article 10.1 de la présente convention, l'OTC peut, à l'échéance du contrat de couverture carburant visé à l'alinéa 1 du présent article, décider de mettre en place un mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburant. Ce mécanisme interviendra en lieu et place du nouveau contrat de couverture devant être conclu par le Délégataire.

Les variations du coût du combustible ne sont pas répercutées sur les tarifs visés à l'Article 32.

Le coût unitaire du combustible pris en compte dans le Compte d'Exploitation Prévisionnel pour la période correspondante et le mécanisme associé sont détaillés en Annexe 10.

Article 35.3 Modalités de facturation et de versement

La compensation au titre des charges de carburant (CFCn) est facturée par le Délégataire suivant les modalités suivantes :

- Acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant au 1/12ème du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

En application des dispositions des articles 37 et suivants de la loi n° 2013-100 du 28 janvier 2013 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne en matière économique et financière et de l'article 8 du décret n° 2013-269 du 29 mars 2013 relatif à la lutte contre le retard de paiement dans les contrats de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement

de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Article 36. Compensation financière pour les charges de carburant

Article 36.1 Calcul de la compensation maximale

Conformément aux articles L. 2224-1 et L. 2224-2 du CGCT, chaque année, l'OTC verse au Délégué une compensation financière liée aux charges de carburant en raison des obligations de Service public qui lui sont imposées en matière de desserte, fréquence, régularité, continuité, tarification et qualité.

La compensation financière maximale au titre des charges de carburant (**CFC**) correspondant aux charges de carburant supportées par le Délégué au titre de la présente convention et dont les montants sont présentés en Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « 11. CR SIEG hors carb. - A »).

Dans la mesure où le Délégué utilise les navires pour proposer des services de transport à titre commercial, en dehors du Service, la clé d'imputation visée dans le compte d'exploitation prévisionnel (Annexe 9) et ayant pleine valeur contractuelle permet d'établir la comptabilité analytique et de définir le montant de compensation financière forfaitaire. Cette clé d'imputation est figée pour toute la durée de la convention et n'est pas actualisée en fonction des données réelles du trafic.

La compensation découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est une compensation forfaitaire plafond.

Article 36.2 Réfaction pour traversées non réalisées

L'absence de réalisation d'une traversée, qu'elle qu'en soit la cause, donne lieu à une réfaction de la compensation correspondant à l'économie réalisée par le Délégué sur les charges de carburant (**REFAC_{CARB}**) en raison de la non-réalisation du Service (charges variables économisées).

Ces réflexions ne sont pas exclusives des pénalités prévues à l'Article 47.

La réfaction est de :

- [*] € pour la période correspondant au premier instrument de couverture prévu à l'Article 35.2.

Pour les périodes ultérieures, le montant de la réfaction sera actualisé selon les modalités prévues à l'Article 10.

Article 37. Compensation maximale pour les Rotations supplémentaires

Article 37.1 Modalités de calcul de la compensation maximale pour les Rotations supplémentaires

Pour chaque Rotation supplémentaire, une compensation forfaitaire maximale (CF_{sup}) est indiquée en Annexe 9 par période de l'année.

Les périodes correspondantes pour chaque année civile sont les suivantes :

- CF_{sup} (P1) : d'avril à juin et de septembre à octobre
- CF_{sup} (P2) : de juillet à août

Chacune de ces compensations maximales par Rotation supplémentaire est constituée de trois composantes :

- une composante au titre des charges d'exploitation (CFE_{sup}), correspondant aux charges d'exploitation résultant de la réalisation d'une Rotation supplémentaire (hors charges de combustible), nettes des recettes générées par une Rotation supplémentaire. Le montant de la CFE_{sup} pour l'année 2023 ($CFE_{sup2023}$) figure dans l'Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « BPU »). Elle correspond à la différence entre :
 - Les charges d'exploitation sur périmètre SIEG suivantes
 - Les recettes sur le périmètre SIEGPour les années suivantes, la CFE_{sup} fait l'objet d'une indexation suivant les modalités prévues Article 34.3.
- une composante au titre des charges d'investissement (CFI_{sup}) correspondant aux dotations aux amortissements et frais financiers des investissements réalisés par le Délégataire ou au coût d'affrètement du navire affectés à la réalisation des Rotations supplémentaires. Le montant de la CFI_{sup} pour l'année 2023 ($CFI_{sup2023}$) figure dans l'Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « BPU »). Pour les années suivantes, la CFI_{sup} fait l'objet d'une indexation suivant les modalités prévues Article 34.3.
- une composante au titre des charges de carburant (CFC_{sup}) correspondant aux charges de carburant supportées par le Délégataire pour la réalisation d'une rotation supplémentaire. Le montant de la CFC_{sup} figure dans l'Annexe 9 Compte d'Exploitation Prévisionnel (onglet « BPU »). Ce montant sera revu au cours du contrat selon les modalités prévues à l'Article 10.

Dans son rapport annuel, le Délégataire indique le coût réel de chaque rotation supplémentaire, correspondant à la différence entre les charges et recettes réelles de ladite rotation. Le Délégant versera une compensation appelée compensation réelle pour la traversée i (CR_i) correspondant au montant minimum entre le coût réel de cette rotation supplémentaire et la compensation maximale par Rotation supplémentaire de la période de réalisation de la traversée.

Article 37.2 Modalités de facturation et de versement

La compensation par Rotation supplémentaire est facturée par le Délégué à la remise du rapport annuel intégrant l'indexation.

Article 38. Bénéfice raisonnable

Le Bénéfice Raisonnable est déterminé conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensations de Service public. Ce Bénéfice Raisonnable peut correspondre :

- Au Taux de Rentabilité Interne Actionnaire sur le périmètre du SIEG tel que calculé dans l'Annexe 9 dans le cas où le service est réalisé au moyen de navires propriétés du Délégué ;
- Au ratio du Résultat Courant Avant Impôt sur le périmètre SIEG sur le chiffre d'affaires sur le périmètre SIEG tel que calculé dans l'Annexe 9 au présent contrat dans le cas où le service est réalisé au moyen de navires affrétés.

Dans le cas où une partie des services serait réalisé au moyen de navires propriétés du Délégué et de navires affrétés, il reviendra au délégué de fournir des comptes séparés pour chaque navire au format de l'Annexe 9 dans le rapport annuel mentionné à l'Article 45, accompagné de la justification de l'affectation des charges et produits à chaque navire.

Article 39. Contrôle de la surcompensation

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

Le Délégué s'engage, dès lors que le montant de la compensation dépasse le niveau admis en application des règles de l'Encadrement SIEG, à reverser, dans les conditions fixées par l'OTC, le montant de la surcompensation.

Par ailleurs, toute surcompensation est de nature à exposer le Délégué à des demandes de récupération, tant au regard du droit national que du droit communautaire, comme l'expose le point 26 de la Communication de la Commission relative à l'application des règles en matière d'aides d'Etat par les juridictions nationales du 9 avril 2009.

Article 40. Compte de tiers

Le Délégué tient un compte séparé pour les tiers. Notamment, la perception et le reversement de la taxe transports figurent dans ce compte.

Article 41. Impôts et taxes

Le Déléataire supporte l'ensemble des taxes, impôts et redevances liés aux prestations effectuées.

Article 42. Non assujettissement à la TVA

Conformément aux termes de l'article 262 II-11° du Code Général des Impôts, le Service de transport maritime en provenance et à destination de la Corse n'est pas assujetti à TVA.

PARTIE 4. RÉGIME DES BIENS

Article 43. Régime des biens

Article 43.1 Définition des biens utilisés par le Déléguataire

Sous réserve des stipulations de la présente convention, le Déléguataire a seul le droit d'utiliser les biens affectés au Service dont l'exploitation lui est confiée par le Déléguant.

Tous les biens appartenant au Déléguataire ou au Déléguant, utilisés dans le cadre de l'exécution de la présente convention relèvent de l'une des catégories suivantes : biens de retour, biens de reprise et biens propres, dont le régime est détaillé dans les articles suivants.

Au plus tard une semaine avant le début d'exécution du Service, un premier inventaire est établi contradictoirement classant les biens selon les trois catégories ci-dessus mentionnées (Annexe 15).

Tous plans, rapports d'expertise et documents jugés nécessaires à l'identification des biens par le Déléguataire sont annexés à chaque liste dans un délai raisonnable.

Les inventaires relatifs aux biens de retour, de reprise et aux biens propres font l'objet d'une réactualisation annuelle par le Déléguataire.

Article 43.2 Biens de retour

Constituent des biens de retour les biens qui sont indispensables à l'exécution du Service objet de la présente convention.

Les biens de retour se composent ainsi :

- Des biens mis à disposition du Déléguataire par la CdC au moment du commencement d'exécution de la présente convention ;
- De tous les biens apportés ou achetés par le Déléguant ou le Déléguataire en cours d'exécution de la présente convention et indispensables à l'exploitation du Service ;
- Des biens acquis à caractère obligatoire afin de satisfaire aux évolutions de la réglementation ;
- Des éléments et informations essentiels à la continuité du Service, listés à la présente convention (Annexe 15).

Ces biens ne sont pas susceptibles d'appropriation par le Déléguataire. En fin de Contrat, ils reviennent obligatoirement au Déléguant dans les conditions prévues à l'Article 48, en bon état d'entretien.

La mise au rebut ou la cession des biens de retour est réalisée par le Déléguant.

Les biens de retour font l'objet d'un inventaire figurant en Annexe 15.

Les biens de retour mis au rebut ou cédés par le Délégrant sont, à l'occasion de la mise à jour de l'Annexe 15, radiés de l'inventaire des biens de retour.

Article 43.3 Biens de reprise

Les biens de reprise désignent les biens appartenant au Délégataire et utiles à l'exploitation du Service. Ces biens pourront devenir en fin d'exploitation, la propriété du Délégrant, si ce dernier exerce sa faculté de reprise. Pendant la durée de la présente convention, ces biens sont considérés comme appartenant au Délégataire. Toutefois, ce dernier ne peut en disposer à la fin de la présente convention que si le Délégrant ne les réclame pas.

Les biens de reprise font l'objet d'un inventaire établi contradictoirement par les représentants qualifiés du Délégrant et du Délégataire.

Cet inventaire, tenu à jour annuellement, figure en Annexe 15.

Article 43.4 Biens propres

Les biens propres désignent les biens meubles autres que les biens de reprise appartenant au Délégataire et utiles à l'accomplissement de sa mission, mais non indispensables à la poursuite du Service.

Les biens propres font l'objet d'un inventaire établi contradictoirement par les représentants qualifiés du Délégrant et du Délégataire.

Cet inventaire est annexé au présent Contrat en Annexe 15.

PARTIE 4. CONTRÔLE DU DÉLÉGATAIRE

En cas de manquement aux obligations de la présente Partie, le Délégataire sera redevable des pénalités prévues à l'Article 47 de la présente convention.

Article 44. Information de l'OTC

Article 44.1 Principes

L'OTC et la CdC ou leur représentant disposent d'un droit de contrôle portant sur l'exécution des prestations confiées par la présente convention au Délégataire. Ce contrôle a notamment pour objet de s'assurer que le Délégataire ne perçoit aucune surcompensation.

La mise en œuvre de ce droit de contrôle ne doit pas conduire l'Autorité Délégante à porter atteinte au secret des affaires en n'assurant pas la confidentialité des données et documents transmis par le Délégataire sous les réserves prévues par la présente convention (sourcing notamment).

En conséquence, les Parties assurent la confidentialité de ces données et la sécurité de leurs échanges, sans que cette confidentialité ne fasse obstacle à la publication de ces données lorsqu'elle résulte d'une réglementation nationale ou communautaire.

Le contrôle de l'OTC et de la CdC comprend notamment :

- Un droit général d'information sur l'exploitation du Service ;
- Le pouvoir de prendre toutes les mesures prévues sur la présente convention lorsque le Délégataire ne se conforme pas aux obligations stipulées à sa charge.

Le Délégant organise librement le contrôle prévu à la présente partie, le Délégant pouvant confier l'exécution du contrôle soit à ses propres agents, soit à des organismes ou spécialistes qu'il choisit.

Le Délégataire justifie à tout moment du respect de ses obligations légales ou réglementaires.

Le Délégataire fournit à l'autorité délégante les documents et justificatifs demandés sous un format commun exploitable (word ou équivalent) et rendant possibles des extractions.

Article 44.2 Contrôle des documents

La CdC et l'OTC peuvent demander la communication de tout justificatif et document complémentaire se rapportant directement à l'exécution de la présente convention et qu'ils estiment nécessaires à leur bonne information sans toutefois que ledit contrôle ait pour effet d'exonérer le Délégataire concerné de ses responsabilités.

Le Délégué dispose d'un délai de quinze jours à compter de la réception de la demande pour communiquer les justificatifs exigés par la CdC.

Il ne peut refuser à la CdC ou l'OTC ou à leur représentant la copie des informations sollicitées.

Les documents transmis par le Délégué sont librement exploitables par l'OTC et des extractions peuvent en être réalisées.

Article 44.3 Contrôle des données financières

La CdC et l'OTC se réservent le droit de faire procéder, à leurs frais, à un audit pour vérifier les comptes du Délégué sans que ce dernier ne puisse opposer le secret industriel et commercial. Le Délégué facilite le déroulement de l'audit.

La CdC et l'OTC, informeront le Délégué du lancement d'une mission d'audit 15 jours avant le commencement du contrôle des données financières.

Les résultats de l'audit seront communiqués au Délégué afin de recueillir ses observations. Les résultats de l'audit ne pourront être communiqués sans faire état des éventuelles remarques et observations du Délégué.

Le Délégué s'engage à justifier auprès de l'OTC et de la CdC, du caractère raisonnable, au sens de l'Encadrement SIEG, du bénéfice réalisé au titre de la présente convention.

Article 44.4 Taxe transport

S'agissant de la taxe transport, le Délégué remet à l'autorité délégante un état estimatif trimestriel et sa déclaration annuelle auprès des services fiscaux.

Article 45. Rapport du Délégué

Au plus tard le 1^{er} juin de chaque année, le Délégué produit un compte-rendu d'exécution des services respectant le plan et le contenu suivants :

1° Les données comptables suivantes :

a) Le compte annuel de résultat de l'exploitation de la concession sur le même modèle que l'Annexe 9 de la présente convention. Pour l'établissement de ce compte, l'imputation des charges s'effectue par affectation directe pour les charges directes et selon la clé d'imputation fixée à l'Annexe 9 pour les charges indirectes, notamment les charges de structure ;

Le Délégué joint une note de comparaison et d'explication des écarts entre les produits et les charges réels et prévisionnels.

Le Délégué tient à disposition de l'OTC la matrice de passage entre sa comptabilité analytique et le compte de résultat sous format contractuel.

b) Une présentation des méthodes et des éléments de calcul économique annuel et pluriannuel retenus pour la détermination des produits et charges directs et indirects imputés au compte de résultat de l'exploitation, les méthodes étant identiques à celles utilisées pour établir l'offre du Délégitaire dans le cadre de la procédure d'attribution de la présente convention ;

c) Un compte rendu de la situation des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du Service public concédé, comportant notamment une description des biens et, le cas échéant, le programme d'investissement, y compris au regard des normes environnementales et de sécurité ;

d) L'inventaire des biens désignés par la présente convention comme biens de retour et de reprise du Service concédé. Cet inventaire est mentionné «néant » à la date de la conclusion de la présente convention ;

e) Les engagements à incidences financières, y compris en matière de personnel, liés à la concession et nécessaires à la continuité du Service public ;

2° Une analyse de la qualité des Services détaillant les éléments suivants :

1	Personnel	<ul style="list-style-type: none"> a. Organigramme b. Nombre et équivalent temps plein par grande famille de poste c. Organisation du travail et gestion des compétences d. Taux d'arrêts de travail et taux d'arrêts maladie e. Plan de formation
2	Offre réalisée et fréquentation	<ul style="list-style-type: none"> a. Nombre de traversées par ligne ; b. Volumes par type de trafic (passager/ marchandise / matières dangereuses) ; c. Taux de remplissage.
3	Régularité	Le Délégitaire produit l'indicateur mensuel de mesure de la régularité par navire.
4	Outil naval	<ul style="list-style-type: none"> a. Nombre b. Date d'entrée en flotte c. Description technique du nouveau navire (si nouveau navire) conformément à annexe 3 du contrat de DSP d. Le nombre de traversées réalisées par chaque navire dans l'année e. Récapitulatifs des opérations de maintenance par navire f. Consommation de carburant par navire et par traversée
5	Maintenance	<ul style="list-style-type: none"> a. Moyens humains et matériels ; b. Travaux réalisés sur les navires en détaillant les travaux de maintenance et les travaux d'arrêt technique c. Rapport de visite annuelle d'inspection de la société de classification

6	RSE	d. Actions et niveau d'engagement du Déléataire en matière de performances éthiques, sociales et environnementales.
---	-----	---

2° Une annexe financière détaillant les éléments suivants pour chaque ligne:

1	Annexe 9	a. Annexe complétée avec les charges et produits réels pour l'année considérée
1	Recettes	b. Détail des recettes issues de la vente de titres aux chargeurs professionnels, par distinction de chaque périmètre (SIEG / hors SIEG) et chaque catégorie de trafic sous-jacent (pour le SIEG : tracté, non tracté, passagers médicaux, et pour le hors SIEG : passagers résidents, non résidents, auto-commerce, autre) c. Détail de la fréquentation selon les mêmes critères d. Autres recettes rattachées (publicité, Services annexes) ; e. Compensation de l'OTC f. Grille tarifaire appliquée au cours de l'année n sur le modèle de l'annexe 8
2	Charges	a. Explication des écarts entre le prévisionnel et le réalisé, pour chaque poste de charges
3	<u>Le cas échéant, Annexe 9 sur le périmètre des navires propriétés du délégataire et Annexe sur 9 sur le périmètre des navires affrétés</u>	a. Annexe complétée avec les charges et produits réels pour l'année considérée et affectés à chaque type de navire pour contrôler le niveau de bénéfice réalisé par le délégataire b. Description et justification des clefs de répartition retenues pour effectuer cette répartition
4	Autres informations	a. Bilan social ; b. Attestations des commissaires aux comptes
5	Autres comptes	Compte de suivi de la taxe transport

Article 46. Tableaux de bord mensuels

Le Déléataire communique à l'OTC, au plus tard, le 15 du mois suivant, un tableau de bord mensuel dans un format numérique et compatible avec des outils bureautiques courants permettant leur extraction :

- fréquentation mensuelle et son cumul depuis le début de l'exercice contractuel par catégorie de client (marchandises / résidents / non-résidents)
- les recettes mensuelles par catégorie de titre et leur cumul depuis le début de l'exercice contractuel
- le suivi des éléments afférents au combustible : suivi des consommations par traversée (consommation, durée de la traversée,

vitesse moyenne) prix unitaires des combustibles (quotidiens et mensuels).

Article 47. Pénalités

En cas d'irrégularités ou d'inexécution avérées des clauses de la présente convention, la CdC et/ou l'OTC appliquent les pénalités visées à l'Annexe 11, sans mise en demeure préalable, à l'issue d'un délai de quinze jours à compter de la notification du décompte des pénalités au Délégué qui dispose de ce délai pour faire part de ses observations.

La constatation des faits entraînant les pénalités prévues ci-dessus est effectuée à la diligence de la CdC ou de l'OTC qui utilisent à cet effet leurs propres agents ou les agents d'un prestataire extérieur chargé du contrôle de l'exécution des prestations incombant au Délégué.

Au regard des observations présentées par le Délégué, les pénalités lui sont notifiées par titres de recettes émis par l'OTC ou la CdC à l'issue du délai de quinze jours visé au premier paragraphe.

Ces pénalités ainsi que les réfections pour traversées non réalisées sont payées par le Délégué concerné à travers la diminution du montant de la compensation financière due par l'OTC lors du calcul du solde dans les conditions prévues à l'**Error! Reference source not found.** de la présente convention et si le solde n'est pas suffisant par paiement direct.

Article 48. Bonus

L'atteinte de tout ou partie de l'objectif fixé dans le cadre de la rencontre à mi contrat visée à l'Article 10.2 donnera lieu à l'application d'un bonus correspondant au produit suivant :

$$B = P \times 100\,000 \text{ €}$$

Avec :

B = montant total du bonus à l'échéance normale du contrat

P = pourcentage d'atteinte de l'objectif, correspondant au ratio de réduction atteint divisé par l'objectif de réduction fixé dans le cadre de la rencontre à mi contrat visée à l'Article 10.2

PARTIE 5. DISPOSITIONS DE FIN DE CONVENTION

Article 49. Sort des biens à la fin de la convention

Article 49.1 Sort des biens de retour

Lorsque la présente convention arrive à expiration, les biens de retour définis comme tel dans l'Annexe 15 de la présente convention font retour gratuitement au Délégant, en parfait état d'entretien.

Le Délégataire ne pourra revendiquer, à la fin de la convention pour quelque cause que ce soit, la propriété desdits biens.

Article 49.1 Sort des Biens de reprise

Le Délégant, douze (12) mois avant l'expiration de la présente convention, dresse une liste des biens de reprise visés en Annexe 15 de la présente convention qu'il souhaite reprendre.

L'indemnité due par le Délégant au Délégataire au titre des biens de reprise est fixée à leur Valeur Nette Comptable, minorée, le cas échéant, des subventions correspondantes, des éventuelles dépréciations (perte de valeur) et des dépenses ayant été prises en charge par le Délégant.

Article 49.2 Sort des biens propres au Délégataire

Les biens propres du Délégataire peuvent, d'un commun accord entre les Parties, être rachetés par le Délégant ou un nouveau Délégataire dès lors que ce rachat présente un intérêt pour la poursuite de l'exploitation du Service.

Leur prix est fixé par accord entre les Parties, et minoré le cas échéant, des subventions correspondantes et des dépenses ayant été prises en charge par le Délégant.

En cas de contestation sur le montant de cette valeur, les Parties s'engagent à demander la désignation d'un expert par le Président du Tribunal Administratif, et à appliquer entre elles le montant de l'indemnité proposée par l'expert.

Article 50. Sort particulier des navires

Le Délégant peut proposer au Délégataire d'acquérir au terme de la durée de la présente convention ou en cas de fin anticipée, le ou les navires utilisés dans le cadre de la présente convention et qui sont la propriété du Délégataire, ou de reprendre le contrat d'affrètement lié à ces navires.

En cas de fin anticipée de la convention à l'initiative du Délégant, ce dernier dispose d'un délai de trois mois à compter de la notification de la décision de résiliation pour

exprimer son intention de rachat ou de reprise. Son silence vaut renoncement à l'achat des navires.

Dans les autres cas, le Délégrant informe le Délégataire de son intention par lettre recommandée avec accusé de réception douze (12) mois avant la date d'expiration de la présente convention.

Le montant du rachat du ou des navires est fixée à la valeur vénale minorée, le cas échéant, des subventions correspondantes, des éventuelles dépréciations (perte de valeur) et des dépenses ayant été prises en charge par le Délégrant.

La vente a lieu sur la base du prix convenu entre les Parties.

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

Article 51. Résiliation pour motif d'intérêt général

La CdC peut résilier, conformément et dans les conditions de la jurisprudence administrative, de façon unilatérale, la convention pour un motif d'intérêt général.

Cette résiliation devra être précédée d'un préavis motivé d'un mois notifié au Délégataire par tout moyen permettant d'en donner une date certaine.

L'indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général correspond au manque à gagner subi par le Délégataire : il est égal à 50% de la valeur actuelle nette des résultats net après contribution prévisionnels figurant en annexe 9 de la convention sur une durée maximale de 36 mois entre la date de résiliation et l'échéance normale de la convention, actualisés à partir du coût moyen pondéré du capital du Délégataire soit [*]%.

Cette indemnité est versée dans un délai de quarante-cinq jours à compter de la prise d'effet de la résiliation.

Article 52. Résiliation pour faute du Délégataire

Les motifs justifiant la résiliation de la convention pour faute du Délégataire sont notamment :

- manquements graves ou répétés à la présente convention
- manquements graves ou répétés à la sécurité
- infractions à la réglementation en vigueur applicable au secteur des transports
- fraude ou malversation
- cession totale ou partielle de la convention sans autorisation expresse et préalable de la CdC et de l'OTC.

Sauf dans le cas où le manquement est irrémédiable, la résiliation est précédée d'une mise en demeure qui indique la nature du manquement constaté et prévoit un délai raisonnable pour y remédier qui ne peut être inférieur à quinze (15) jours.

Le Délégué dispose en tout état de cause d'un délai de quinze (15) jours à compter de la notification de la mesure envisagée pour formuler ses observations.

La résiliation prend effet à compter du jour de la notification de la résiliation au Délégué défaillant par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

La résiliation pour faute du Délégué ne donne lieu au versement par l'OTC ou la CdC d'aucune indemnité au Délégué défaillant.

Article 53. Liquidation ou redressement judiciaire du Délégué

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

Cette résiliation ne donne droit au versement d'aucune indemnité au Délégué.

Article 54. Modalités de cession de la convention par le Délégué

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

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

A défaut d'agrément dans les conditions ci-dessus visées, la cession ou le transfert sera considéré comme irrégulier et inopposable au Délégué et pourra entraîner la résiliation pour faute de la convention par le Délégué.

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

Article 55. Notification de la convention

Pour l'exécution de la Convention et de tout ce qui s'y attache, les Parties font élection de domicile aux adresses mentionnées ci-après.

Pour le Délégant : [*]

Pour le Délégataire : [*]

Toute notification au titre de la présente Convention doit être faite par écrit et peut être valablement envoyée soit par lettre recommandée avec demande avis de réception à ces adresses, soit par télécopie aux numéros indiqués ci-après. La notification est réputée être effectuée à la date de réception de la lettre recommandée avec demande avis de réception.

Fait à Ajaccio, le

Pour le Conseil exécutif de Corse
Le Président

Pour l'Office des Transports de la Corse
La Présidente

Pour le Délégataire

LISTE DES ANNEXES

1. Annexe technique des Services
2. Programme des Services
3. Tableau récapitulatif de l'outil naval
4. Rapport de sécurité
5. Description des Services à bord
6. Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles et actions garantissant le Service social et solidaire
7. Plan des actions au titre de la RSE
8. Grille tarifaire
9. Compte d'exploitation prévisionnel
10. Détail des volumes contractuels de combustibles consommés par mois
11. Pénalités
12. Prestations confiées aux tiers
13. Données sur le personnel
14. Contrats d'affrètement
15. Inventaire des biens

Délégation du service public de transport maritime de passagers et de marchandises entre la Corse et le port de Marseille

Règlement de la consultation

Autorité délégante :
Collectivité de Corse
Hôtel de Région
22 Cours Grandval
20187 AJACCIO
Tél. 04.95.51.64.64
Fax 04.95.51.66.21

Date et heure limite de remise des candidatures et des offres : [*] à [*]

Sommaire

1. Présentation de l'autorité délégante	4
1.1. Coordonnées	4
1.2. Adresse auprès de laquelle des renseignements complémentaires peuvent être obtenus et les offres adressées	4
2. Présentation des conventions	4
2.1. Objet des conventions	4
2.2. Durée des conventions	5
2.3. Missions du Délégué	5
2.4. Caractéristiques minimales des conventions	5
2.5. Méthode objective de calcul de la valeur estimée des conventions	6
3. Procédure d'attribution	6
3.1. Une procédure ouverte	6
3.2. Une procédure ligne par ligne	7
3.3. Référence des publications	7
4. Composition et transmission du dossier de consultation	7
4.1. Composition du dossier de consultation	7
4.2. Modalités de transmission du dossier de consultation	8
4.3. Modifications apportées au dossier de consultation	8
4.4. Questions des candidats	8
5. Contenu des candidatures et des offres	9
5.1. Contenu des candidatures	9
5.2. Offre(s) du candidat	11
6. Modalités de transmission des candidatures et des offres	12
6.1. Format des candidatures et des offres	12
6.2. Transmission des candidatures et des offres	12
7. Structure des candidats	12
7.1. Forme du candidat	12
7.2. Forme du groupement	13
7.3. Stabilité de la composition des groupements d'opérateurs	13
8. Déroulement de la procédure	13
8.1. Négociations	14
8.2. Offre(s) finale(s)	14
8.3. Attribution de la convention	14
8.4. Information des candidats non retenus	14
9. Examen des candidatures et jugement des offres	15
9.1. Examen des candidatures	15
9.2. Critères d'analyse des offres	15
10. Délai de validité des offres	17
11. Procédure sans suite	17
12. Liste des annexes au futur contrat	17

1. PRÉSENTATION DE L'AUTORITÉ DÉLÉGANTE

1.1. Coordonnées

- Collectivité de Corse, représentée par le Président du Conseil exécutif de Corse, M. Gilles SIMEONI :
Hôtel de Région
22 Cours Grandval
20187 AJACCIO
Tél. 04.95.51.64.64
Fax 04.95.51.66.21
- OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE
19, avenue Georges Pompidou
BP 501 à Ajaccio Cedex (20 186)
Tél: 04 95 23 71 30
Fax: 04 95 20 16 31

1.2. Adresse auprès de laquelle des renseignements complémentaires peuvent être obtenus et les offres adressées

OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE
A l'attention de M. le Directeur
19 avenue Georges Pompidou
BP 501 à Ajaccio Cedex (20 186)
Tél: 04 95 23 71 30
Fax: 04 95 20 16 31

Coordonnées de la plateforme électronique : <https://www.achatpublic.com>

2. PRÉSENTATION DES CONVENTIONS

2.1. Objet des conventions

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

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

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

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

2.2. Durée des conventions

Chaque convention est conclue pour une durée de 7 ans courant du 1^{er} janvier 2023 (sous réserve de sa transmission au contrôle de légalité) jusqu'au 31 décembre 2029.

2.3. Missions du Déléataire

Le Déléataire s'engage à :

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

2.4. Caractéristiques minimales des conventions

Les caractéristiques minimales de chaque convention sont les suivantes :

- Tarifs maximum applicables aux résidents corses et au transport de marchandises
- Capacités d'emport des navires
- Rotations horaires et fréquences des services
- Durée de la convention
- Montant maximum de la compensation financière versée par l'OTC.

2.5. Méthode objective de calcul de la valeur estimée des conventions

Le calcul de la valeur estimée des conventions de délégation de service public s'est notamment fondé sur les éléments suivants :

- Données de trafic de l'Observatoire des Transports de Corse ;
- Estimation de la recette unitaire pouvant être perçue par le délégataire notamment en tenant compte de la grille tarifaire ;
- Rapports annuels et mensuels du délégataire sortant ;
- Obligations de service public et les prescriptions prévues dans le cadre des conventions.

Montant de la compensation financière versée au titre des conventions de délégation de service public actuelles.

Valeur estimée des cinq conventions de délégation de service public (incluant le chiffre d'affaires du Délégitaire pendant la durée de la convention et la compensation financière versée par la Collectivité) : 2 188 670 000 M€ HT.

- Lot n° 1 : Ligne Marseille - Ajaccio : 693 M€
- Lot n° 2 : Ligne Marseille - Bastia : 755 M€
- Lot n° 3 : Ligne Marseille - Porto-Vecchio : 299 M€
- Lot n° 4 : Ligne Marseille - Propriano : 217 M€
- Lot n° 5 : Ligne Marseille - Ile-Rousse : 222 M€

Ce montant est une estimation établie à partir des données des conventions de délégation de service public actuelles et des données financières observées sur la période 2021-2022.

3. PROCÉDURE D'ATTRIBUTION

3.1. Une procédure ouverte

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

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

3.2. Une procédure ligne par ligne

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

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

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

3.3. Référence des publications

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

- o JOUE
- o BOAMP
- o Le Marin
- o Corse Net Info
- o Collectivité de Corse (site internet).

4. COMPOSITION ET TRANSMISSION DU DOSSIER DE CONSULTATION

4.1. Composition du dossier de consultation

Le dossier de consultation est constitué :

- Du présent règlement de la consultation et de ses annexes I (guide de rédaction des

- offres financières), II (guide de rédaction des offres techniques) et III (guide de rédaction du Plan des actions au titre de la RSE) ;
- Des documents informatifs relatifs à la desserte maritime entre la Corse et le continent :
 - o Rapport annuel du délégataire de 2017, 2018 et 2019
 - Du projet de convention ;
 - Annexes du projet de convention :
 - Annexe technique des services (annexe 1)
 - Programme des services - à compléter par le candidat (annexe 2)
 - Tableau récapitulatif de l'outil naval - à compléter par le candidat (annexe 3)
 - Grille tarifaire (annexe 8)
 - Comptes d'exploitation prévisionnels, - à compléter par le candidat (annexe 9)
 - Détail du volume de combustible et coût - à compléter par le candidat (annexe 10)
 - Pénalités (annexe 11)

Il est à noter que les annexes 4 (Rapport de sécurité), 5 (Description des services à bord), 6 (Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles et actions garantissant le service social et solidaire), 7 (Plan des actions au titre du RSE), 12 (Prestations confiées aux tiers), 13 (Données sur le personnel), 14 (Contrats d'affrètement) et 15 (Inventaire des biens) de la convention devront être produites par le candidat.

Les candidats peuvent également consulter et télécharger les rapports de l'Observatoire régional des transports de la Corse sur son site Internet (<http://www.ortc.info/>). Il est rappelé que l'ORTC est un organisme de l'État, indépendant de la CdC et de l'OTC. La CdC et l'OTC ne peuvent être tenus pour responsables en cas d'information erronée ou incomplète. Le candidat doit les vérifier avant de s'engager.

Les données techniques et financières qui figurent dans les documents de la consultation sont données à titre indicatif.

4.2. Modalités de transmission du dossier de consultation

Les candidats peuvent télécharger gratuitement le dossier de consultation sur le profil d'acheteur de la collectivité à l'adresse suivante : <https://www.achatpublic.com>

Il est rappelé que les opérateurs économiques doivent s'identifier sur la plateforme électronique afin de leur permettre d'être tenus informés durant la procédure, notamment de toute modification apportée au dossier de consultation ainsi que des réponses aux éventuelles questions posées par les candidats.

Aussi, les opérateurs économiques qui téléchargent anonymement le dossier de consultation (ou qui indiquent une adresse électronique erronée), ne pourront être informés des éventuels éléments complémentaires au cours de la procédure (communication des réponses de l'administration suite aux questions, report de délai, questions diverses ...).

4.3. Modifications apportées au dossier de consultation

L'OTC se réserve le droit d'apporter, au plus tard, 10 jours ouvrés avant la date limite fixée pour la réception des plis, des modifications de détails et/ou des précisions à tout élément composant le dossier de consultation.

Les opérateurs économiques devront alors répondre sur la base du dossier de consultation modifié.

Si lors de la procédure, la date limite de réception des plis est reportée, la disposition précédente est applicable en fonction de cette nouvelle date.

4.4. Questions des candidats

Les candidats pourront poser des questions écrites relatives à la compréhension des éléments du dossier de consultation, de la candidature ou de l'offre à remettre.

Ces questions doivent être déposées sur la plateforme mentionnée à l'article 4.2 du présent règlement.

Ces questions doivent parvenir à l'OTC au plus tard 15 jours avant la date limite de remise des offres. Les réponses sont transmises à l'ensemble des candidats ayant téléchargé le dossier de consultation de manière non anonyme au plus tard 7 jours avant la date limite de remise des offres.

L'OTC y répond sur la plateforme mentionnée à l'article 4.2 du présent règlement.

Si durant la procédure la date limite de réception des plis est reportée, la disposition précédente est applicable en fonction de cette nouvelle date.

5. CONTENU DES CANDIDATURES ET DES OFFRES

5.1. Contenu des candidatures

Les candidats sont tenus de fournir l'ensemble des documents justificatifs et moyens de preuve demandés et suivants.

Le dossier de candidature devra, au minimum, comprendre, pour chaque candidat, quelle que soit sa forme juridique (candidature individuelle ou en groupement) les justificatifs suivants (en cas de groupement, ces justificatifs seront fournis pour chaque membre du groupement, à l'exception de l'acte de candidature).

A. Pièces administratives :

- a) Acte de candidature signé par le candidat répondant seul ou en cas de groupement par l'intégralité des membres et indiquant les lignes pour lesquelles il dépose une offre ;
- b) Le mandat éventuel accordé à un des membres du groupement pour la signature de l'offre et signé par les membres du groupement ;
- c) Un extrait *k-bis* datant de moins de 3 mois à la date limite de remise des candidatures ou tout autre acte démontrant que le signataire des pièces a qualité pour représenter la personne morale concernée ;
- d) La présentation du candidat seul ou de chacun des membres du groupement ;
- e) Une déclaration sur l'honneur datée et signée attestant que le candidat :

1° Ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L 3123-1 à L 3123-11 du code de la commande publique.

Conformément à l'article R. 3123-17 du Code de la commande publique, la convention ne pourra être attribuée au candidat pressenti comme Délégitaire que sous réserve qu'il produise l'ensemble de tout document attestant qu'il ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L. 3123-1 à L. 3123-14 du Code de la commande publique ;

2° Que les renseignements et documents fournis à l'appui de sa candidature sont exacts.

- f) Une copie des certificats fiscaux et sociaux visés aux articles 1 et 2 de l'arrêté du 22 mars 2019 fixant la liste des impôts, taxes, contributions ou cotisations sociales donnant lieu à la délivrance de certificats pour l'attribution des contrats de la commande publique ;
- g) Une attestation d'assurance couvrant la responsabilité civile professionnelle de l'entreprise pour l'année en cours de validité couvrant les activités objet de la convention ;
- h) La confirmation de l'adresse unique de courriel du candidat ou du groupement communiqué lors de l'identification sur la plateforme électronique prévue à l'article 4.2. du présent règlement ;
- i) Preuve du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail ;
- j) Si le candidat est en procédure de sauvegarde, redressement judiciaire ou liquidation judiciaire, la copie du ou des jugements prononcés à cet effet (ou leurs équivalents pour les candidats étrangers non établis en France) ainsi qu'une note démontrant qu'il est en mesure d'exécuter la convention compte tenu des règles applicables en matière de poursuite des activités dans le cadre de ces situations.

B. Pièces techniques et professionnelles :

- k) Déclaration des moyens en personnel en précisant : le nombre, leur fonction, la proportion de contrats à durée déterminée et indéterminée et de temps complets ou partiels ;
- l) Le nombre de navires en précisant leur date de première mise en circulation, leur pavillon, leur immatriculation, leur capacité (PAX et roll) et si le candidat en est propriétaire ou locataire ;
- m) La déclaration des matériels, outillage pour l'exécution de prestations de même nature ;
- n) Une liste de références pour l'exploitation de services similaires (montant, date d'exécution, nature des prestations et identité du donneur d'ordre sauf confidentialité) au cours de ces trois dernières années ou de toute autre référence démontrant la capacité à assurer la continuité du service public.

C. Pièces financières :

- o) Le chiffre d'affaires annuel global et le résultat net sur les trois derniers exercices clos ainsi que la part correspondant aux prestations objet de la convention de délégation de service public ;
- p) La répartition du capital social de chaque société membre du groupement éventuel ;
- q) Les bilans ou extraits de bilan des sociétés des trois derniers exercices clos lorsque leur établissement est imposé par la loi.

Sociétés en cours de constitution

Les sociétés en cours de constitution ou nouvellement créées sont admises à présenter une offre dans les mêmes conditions que les sociétés existantes. Elles devront fournir les éléments d'information disponibles à la date limite de remise des candidatures ou, si elles ne sont pas en mesure de les produire, pourront justifier de leurs capacités par tout autre moyen.

La sélection des candidatures ne s'appliquera que sur les seuls documents fournis dès lors qu'elles apportent la preuve par tout moyen d'être en cours de constitution ou nouvellement créées.

Capacités des tiers

Pour justifier de ses capacités et de ses aptitudes, le candidat, y compris s'il s'agit d'un groupement, peut demander que soient également prises en compte les capacités et les

aptitudes d'autres opérateurs économiques, quelle que soit la nature juridique des liens qui les unissent. Dans ce cas, le candidat apporte la preuve qu'il en disposera pendant toute l'exécution du contrat.

Ces opérateurs économiques doivent au moins produire les documents visés aux points 5. 1 d) et e) du présent règlement.

5.2. Offre(s) du candidat

5.2.1. Principe

Le candidat dépose une offre par ligne qu'il souhaite desservir. **Il doit avoir la capacité de desservir toutes les lignes sur lesquelles il a fait une offre si elles lui étaient toutes attribuées.**

Afin de permettre une mutualisation des moyens entraînant une diminution du montant de la compensation financière due par l'OTC, en cas de négociations, les candidats invités par le Président du Conseil exécutif à participer aux négociations, pourront, en cours de négociation et à la demande du Président, déposer une ou plusieurs offres regroupant au moins deux lignes sur lesquelles ils ont formulé une offre.

5.2.2. Offre pour chaque ligne entre un port de Corse et Marseille

Chaque offre doit contenir :

- a. L'éventuel mandat donné au mandataire du groupement pour signer les pièces de l'offre s'il n'a pas déjà été fourni au stade des candidatures
- b. Le projet de convention (en format word ou compatible) complété en particulier à l'article 1 relatif à la désignation du port de Corse concerné par la convention Les points laissés en jaune dans le contrat devront être complétés par les candidats.
- c. Un tableau des modifications que le candidat apporte au projet de convention, remis éventuellement avec la mention « néant » en l'absence de modification (format word ou compatible)
- d. Les annexes du projet de convention à compléter par le candidat selon les indications fournies dans le présent règlement et ses annexes (cf. point 12 du présent règlement). **Le candidat fournit la partie de l'annexe 1 correspondant au port concerné par son offre. Les annexes du projet de convention doivent être intégralement complétées.**
- e. Le montant de la compensation demandée par le candidat, calculée selon les indications du plan joint en annexe au présent règlement
- f. Un mémoire financier suivant le plan joint en annexe du présent règlement, justifiant le montant de la compensation demandée conformément au e) ci-dessus
- g. Une synthèse de la proposition, sous forme d'un document de 10 pages maximum, comportant les indications jugées essentielles par le candidat.

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

6. MODALITÉS DE TRANSMISSION DES CANDIDATURES ET DES OFFRES

6.1. Format des candidatures et des offres

Les candidats répondront de façon strictement conforme au dossier de consultation. Ils pourront ajouter tous documents qu'ils jugeront utiles.

Les candidatures et les offres devront être remises en un (1) exemplaire papier, ainsi que sous

format informatique (cinq (5) clefs USB). Les différents exemplaires devront être rigoureusement identiques.

Pour les fichiers Excel, les cellules ne seront pas protégées, les formules de calcul ne seront pas effacées ni modifiées. En cas de recours à des formats différents de ceux communément utilisés, le candidat fournira l'outil informatique permettant d'exploiter le ou les fichiers concernés.

6.2. Transmission des candidatures et des offres

Les candidats devront transmettre un pli scellé dont l'enveloppe extérieure portera la mention suivante :

*" Délégation de service public de transport maritime entre la Corse et le continent
A N'OUVRIR QU'EN COMMISSION"*

Ce pli doit être réceptionné avant la date limite de réponse fixée sur la page de garde à l'adresse indiquée à l'article 1.2. du présent règlement. Les horaires d'ouverture sont les suivants : lundi au vendredi (sauf jours fériés), de 9h à 12h et de 14h à 16h30.

Ce pli doit être remis :

- Soit par voie postale par courrier recommandé avec accusé de réception,
- Soit en main propre contre récépissé.

Le pli scellé devra impérativement contenir pour chaque lot deux enveloppes intérieures :

- Une enveloppe portant la mention "CANDIDATURE - numéro du lot" et contenant l'ensemble des pièces de la candidature
- Une enveloppe portant la mention "OFFRE - numéro du lot" et contenant l'ensemble des pièces de l'offre

7. STRUCTURE DES CANDIDATS

7.1. Forme du candidat

Le candidat peut se présenter seul ou sous la forme d'un groupement solidaire ou conjoint.

En cas de réponse en groupement, chaque membre du groupement doit fournir l'ensemble des documents et renseignements attestant de ses capacités juridiques, professionnelles, techniques et financières (et ce conformément à l'article 5.1 du présent règlement de la consultation).

L'appréciation des capacités du groupement est globale.

Un même opérateur économique ne peut présenter sur un même lot plusieurs offres en agissant :

- à la fois en tant que candidat individuel et membre d'un groupement d'opérateurs économiques,
- à la fois en qualité de membre de plusieurs groupements.

C'est au stade de la candidature que les opérateurs économiques indiquent s'ils souhaitent se présenter individuellement ou en groupement, et le cas échéant sous quelle forme (groupement solidaire ou groupement conjoint avec mandataire solidaire ou non solidaire).

7.2. Forme du groupement

En cas de réponse en groupement, aucune forme n'est imposée pour la présentation des candidatures et des offres.

7.3. Stabilité de la composition des groupements d'opérateurs

En cas de groupement d'opérateurs économiques, le groupement ne pourra en principe être modifié entre la remise des candidatures et la notification du contrat, c'est-à-dire qu'il ne pourra notamment ni s'adjoindre un nouveau membre, ni retirer l'un de ses membres.

Par exception et sous réserve de l'approbation écrite et préalable de l'OTC, une modification du groupement candidat pourra être admise avant la remise des offres finales, sous réserve que le groupement candidat ainsi modifié continue de présenter des capacités et garanties au moins équivalentes à celles qui avaient conduit à retenir sa candidature.

Tout candidat - seul ou en groupement - souhaitant transformer sa candidature ou souhaitant changer de sous-traitants, prestataires ou partenaires identifiés et dont les capacités techniques auront été prises en compte par l'autorité concédante, adresse à l'OTC une demande d'autorisation à laquelle est joint un dossier reprenant l'intégralité des éléments demandés lors du dépôt des dossiers de candidature.

Dans le respect des principes de transparence, d'égalité et de concurrence et dans le délai de vingt (20) jours ouvrés après réception de la demande complétée, l'OTC communique sa décision motivée d'accepter ou non la demande.

8. DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE

La commission mentionnée à l'article L. 1411-5 du CGCT ouvre et analyse les candidatures et dresse la liste des candidats admis à présenter une offre après examen de leurs garanties professionnelles et financières, de leur respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

Elle procède par la suite à l'analyse des offres et formule un avis sur ces dernières.

Au vu de cet avis, le Président du Conseil exécutif de Corse ou son représentant peut organiser librement des négociations avec un ou plusieurs candidats conformément à l'article L.1411-5 du Code général des collectivités territoriales.

Cette autorité peut décider de limiter le nombre de soumissionnaires admis à participer à la négociation en appliquant les critères d'attribution fixés à l'article 11 du présent règlement.

8.1. Négociations

L'OTC se réserve la possibilité d'organiser une négociation (comprenant un ou plusieurs tours) avec un ou plusieurs candidats.

Les éventuelles réunions de négociations débiteront à titre prévisionnel **en août 2022**.

Plusieurs tours de négociations pourront être organisés et une forte disponibilité des candidats est requise pendant toute la période de négociations. Les dates et heures de convocations pour chaque candidat seront précisées par l'OTC.

A l'issue de la négociation, l'OTC précisera aux candidats le délai pour la remise de l'offre finale. L'offre finale du candidat sera transmise selon les modalités fixées à l'article 10 du

présent règlement.

Si le soumissionnaire ne présente pas d'offre finale, l'analyse des offres se fera sur la base de l'offre initiale (ou, dans l'hypothèse où une négociation avec plusieurs phases a eu lieu avec le soumissionnaire, sur la base de la dernière offre remise par ce dernier).

8.2. Offre(s) finale(s)

La ou les offre(s) finale(s) de chaque candidat après négociation devra être livrée sous format papier A4 et/ou A3 ainsi que sur 5 clés USB, en 5 exemplaires pour chaque support.

Les contenus des différents supports devront être rigoureusement identiques. En cas de divergence, seule la version la plus favorable aux intérêts de la Collectivité territoriale de Corse fera foi.

8.3. Attribution de la convention

Le Président du Conseil exécutif saisit l'Assemblée de Corse du choix du candidat auquel il a procédé. Il lui transmet un rapport intégrant celui de la commission de délégation de service public présentant la liste des candidats admis à présenter une offre et l'analyse des propositions de celles-ci, les motifs du choix du candidat pressenti, ainsi que l'économie générale de la convention.

8.4. Information des candidats non retenus

La Collectivité respecte un délai d'au moins onze jours entre la date d'envoi par voie électronique du courrier de rejet de l'offre au(x) candidat(s) non retenu(s) et la date de signature de la (ou des) convention(s).

9. EXAMEN DES CANDIDATURES ET JUGEMENT DES OFFRES

9.1. Examen des candidatures

Les candidatures sont examinées sur la base :

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

au regard des renseignements et documents demandés à l'article 5.1 du présent règlement.

9.2. Critères d'analyse des offres

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

Critères	Éléments d'analyse par critère	Pondération
Critère 1 : Valeur technique de l'offre		60 %
Sous-critère 1	<u>Qualité technique des navires</u> : adéquation de l'outil naval proposé par le candidat au regard des éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> - Présentation de l'outil naval (nombre, affectation, certification et contrôle des navires, classification, état du pavillon, conformité aux différents codes et conventions). Les éventuels contrats d'affrètements seront communiqués. - Adéquation aux conditions de la mer et de navigation aux contraintes portuaires (année de livraison, type, nombre de ponts et de moteurs, puissance unitaire, vitesse, vitesse en mode dégradée). 	20 %
Sous-critère 2	<u>Fréquences et horaires</u> : adéquation de l'outil naval du candidat aux fréquences et horaires au regard des spécifications de l'annexe 1 : <ul style="list-style-type: none"> - Fréquences minimales (passagers, convoyeurs, marchandises) - Rotations supplémentaires - Horaires de départ et d'arrivée 	15 %
Sous-critère 3	<u>Adaptation de l'outil naval aux besoins des usagers</u> (nombre de linéaire fret, longueur, hauteur, résistance des ponts, nombre de prises pour conteneurs sous température dirigée pour toutes les lignes et nombre de cabines et de fauteuils), cabines et ascenseurs PMR	15 %
Sous-critère 4	<u>Qualité des services aux usagers professionnels et particuliers</u> : <ul style="list-style-type: none"> - Services aux usagers (restauration, service hôtelier, espaces de loisirs, conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite et plus généralement des personnes voyageant pour des raisons médicales, service d'information des usagers...) - Services en matière de fret (processus de traitement et gestion, communication) - Sécurité à bord de l'outil naval (consignes de sécurité, situation d'urgence) - Continuité du service public (y compris le service social et solidaire) : plan d'information en cas de gestion perturbée, gestion des réclamations, modalités d'indemnisations...) 	10 %
Critère 2 : Montant de la compensation financière et robustesse du plan d'affaires		30 %
Sous-critère 1 : Montant total de la compensation financière	Ce sous-critère est analysé au regard du montant total de la compensation financière proposée par le candidat au titre de l'exécution du service sur la durée de la convention. Cette compensation distingue une composante au titre des charges d'exploitation, une composante au titre des charges d'investissement, et une composante au titre des charges de carburant	20 %
Sous-critère 2 : Robustesse du plan d'affaires prévisionnel du candidat	Cohérence des coûts et des recettes présentés dans le compte d'exploitation prévisionnel (annexe 9 du projet de convention) avec les hypothèses d'exploitation retenues par le candidat, qu'il aura explicitées dans le mémoire financier	10 %

Critère 3 : Responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)	10 %
Seront ainsi présentées les actions et le niveau d'engagement du candidat ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.	

10. DÉLAI DE VALIDITÉ DES OFFRES

Le délai de validité des offres est fixé à 180 jours ouvrés à compter de la date de remise des offres arrêtée au présent règlement.

En cas de négociation, ce délai de validité des offres s'applique à l'/aux offre(s) remise(s) suite a(ux) négociation(s), à compter de leur date limite de remise, le délai de validité des offres finales après négociation étant donc également fixé à 180 jours ouvrés à compter de la date limite de remise des offres finales.

11. PROCÉDURE SANS SUITE

Si aucune offre, en cours de discussion ou finale, n'est remise ou jugée satisfaisante, la procédure sera déclarée sans suite. Il en sera de même en cas de renonciation de la Collectivité de Corse à la présente procédure pour motif d'intérêt général. Dans cette hypothèse, elle en informera les candidats par lettre recommandée avec avis de réception. Aucun dédommagement ne leur sera accordé dans ces hypothèses.

12. LISTE DES ANNEXES AU FUTUR CONTRAT

1	Annexe technique des services	Non modifiable
2	Programme des services	Cadre à renseigner par le candidat
3	Tableau récapitulatif de l'outil naval	Cadre à renseigner par le candidat
4	Rapport de sécurité	A produire par le candidat
5	Description des services à bord	A produire par le candidat
6	Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles et actions garantissant le service social et solidaire	A produire par le candidat
7	Plan des actions au titre de la RSE	A produire par le candidat
8	Grille tarifaire	Non modifiable
9	Comptes d'exploitation prévisionnels	Cadre à renseigner par le candidat
10	Détail des volumes contractuels de combustibles consommés par mois	Cadre à renseigner par le candidat
11	Pénalités	Non modifiable
12	Prestations confiées aux tiers	A produire par le candidat
13	Données sur le personnel	A produire par le candidat
14	Contrats d'affrètements	A produire par le candidat
15	Inventaire des biens	A produire par le candidat

ANNEXE I AU RÉGLEMENT DE LA CONSULTATION
GUIDE DE RÉDACTION DES OFFRES FINANCIÈRES

**PLAN DU MÉMOIRE FINANCIER À REMETTRE PAR LES CANDIDATS ET PRÉCISIONS
SUR LES MODALITÉS DE RÉPONSE**

Le mémoire financier (tel que visé à l'article 5 du Règlement de la consultation) devra respecter le plan qui suit et comporter l'ensemble des informations exigées dans chacun des chapitres.

**CHAPITRE 1 : ORGANISATION JURIDICO-FINANCIÈRE DU
DÉLÉGATAIRE**

Le candidat précise les modalités de gouvernance du projet. Il fournit notamment :

- La forme juridique envisagée du délégataire
- La composition de l'actionariat et les modalités d'apport des fonds propres
- Les éventuels liens capitalistiques entre les actionnaires
- Identité précise de chacun des actionnaires.

En outre, le candidat réalisera un schéma présentant les différents sous-contrats appelés à être conclus entre l'entité titulaire de la convention de délégation de service public (la « Convention ») et les différents intervenants qu'il envisage de mobiliser dans l'exécution de la Convention.

Ce chapitre précisera :

- Les contrats mis en place ;
- La qualité des différents intervenants et leurs rôles (actionnaires de la société concessionnaire, constructeur naval, prêteurs, autres contractants) ;
- La stratégie d'allocation des risques entre les différents contractants.
- L'impact financier de ces contrats sur le compte d'exploitation prévisionnel du candidat sur la durée de la Convention et pour chaque période annuelle.

Pour les contrats conclus avec des membres du groupement, le candidat détaillera et chiffrera les prestations incluses au titre de ces facturations externes.

Par ailleurs, le Candidat produira :

- Les principaux termes et conditions des contrats que le Concessionnaire conclura pour les besoins de l'exécution de la Convention (ou la version intégrale de ces projets de contrats s'ils existent). Ces contrats incluent notamment les contrats relatifs à l'exploitation, à la maintenance, sans que cette liste soit limitative ;
- Les principaux termes et conditions de l'ensemble des polices d'assurances que le Candidat entend souscrire.

CHAPITRE 2 : COMPTE D'EXPLOITATION PRÉVISIONNEL (ANNEXE 9)

Le candidat remet au format Excel librement exploitable et sans cellules verrouillées une annexe n° 9 à la Convention décrivant un compte d'exploitation prévisionnel (CEP) complétée pour chaque lot auquel il répond. Ce compte d'exploitation prévisionnel intègre :

- Un compte de résultat prévisionnel sur la durée de la Convention
- Un tableau de flux de trésorerie prévisionnel sur la durée de la Convention
- Un bilan prévisionnel sur la durée de la Convention

Pour chacune de ces rubriques, le candidat distingue les éléments propres à l'exécution des seules obligations de service public de transport de marchandises et de passagers décrites dans la Convention et ses annexes (le « Service ») et son activité commerciale.

Le candidat devra respecter le format du formulaire transmis dans le DCE. Aucune modification au format du Formulaire, en ce compris le nom des onglets, ne sera acceptée. Il est cependant possible d'ajouter des lignes au formulaire lorsque la mention « (à préciser) » est indiquée et d'ajouter des onglets permettant de détailler certains calculs. Les données incluses dans le formulaire doivent être cohérentes et ne pas montrer de divergences qui ne pourraient pas être aisément réconciliées avec le reste de l'offre.

Il est attaché une importance particulière au soin apporté par le candidat pour remplir ledit formulaire.

Le renseignement du formulaire ne dispense pas le candidat de détailler, compléter et commenter la même information dans son offre.

CHAPITRE 3 : RECETTES ET CHARGES D'EXPLOITATION

Le Candidat rédigera un chapitre explicitant les éléments des comptes de résultat prévisionnels fournis dans l'offre.

Sauf indication contraire, l'intégralité des valeurs sera exprimée en euros hors taxes et hors actualisation (valeur janvier 2023).

L'hypothèse à retenir pour l'« Indice annuel des prix à la consommation - Base 2015 - Ensemble des ménages - France métropolitaine - Ensemble hors énergie (INSEE, Identifiant 001765617) » est de 2%/an sur la durée de la Convention.

La qualité des données de coûts d'exploitation et la pertinence de leur dimensionnement seront prises en compte dans l'analyse de la cohérence du compte d'exploitation prévisionnel.

3.1 Les recettes de la délégation hors compensation

La grille tarifaire pour l'ensemble des services fournis dans le cadre du Service est reprise en annexe 8 de la Convention, hormis pour les tarifs déterminés librement par le délégataire conformément à l'article 31 de la Convention.

Le candidat précise le nombre de ventes, les tarifs appliqués pour chaque prestation et les hypothèses économiques et macro-économiques associées. En particulier, le candidat est invité à intégrer dans son offre une dynamique commerciale sur les recettes. Le candidat produira une présentation de ses perspectives de marché sur la durée de la Convention.

Il devra détailler ainsi les recettes par segment de marché (fret tracté et non tracté, PAX résidents voyageant pour des raisons médicales, PAX convoyeurs de fret tracté, et, seulement pour le lot relatif à la desserte du port de Propriano, PAX résidents / non résidents) et par prestation (vente de titres de transport, hôtellerie, autres recettes).

3.2 Les charges de la délégation

Le candidat fournira un descriptif de ces charges en valeur totale et sur une base annuelle.

Il distinguera tout particulièrement :

- Personnel navigant lié au pilotage du navire
- Personnel navigant autre (restauration, hôtellerie...)
- Personnel sédentaire
- Frais commerciaux passagers et véhicules, pour les ports concernés
- Frais commerciaux fret
- Manutention
- Frais de ports
- Entretien des espaces passagers
- Entretien des navires
- Vivres à commercialiser
- Vivres pour l'équipage
- Approvisionnement des navires
- Communication
- Assurances
- Informatique
- Impôts et taxes
- Frais de structure
- Les charges liées aux biens de retour, biens de reprises et biens propres autres que les navires (dotations aux amortissements, provisions, le cas échéant frais financiers liés aux biens financés par des instruments de dettes) ;
- Etc.

Pour chacun des postes, le candidat précisera :

- Le périmètre du poste de charges
- Les unités d'œuvre et les coûts unitaires associés
- Si les moyens affectés sont dédiés à la concession ou sont mutualisés avec d'autres activités, et le cas échéant, les % d'affectation à la concession

Le candidat devra identifier les charges liant la société de projet et les actionnaires de cette dernière (société mère, filiales, sociétés appartenant au même groupe, etc.). Il devra les renseigner et détailler les hypothèses retenues : montant périodique, base de calcul, prestations associées à ces charges, modalités de révision, traitement fiscal.

CHAPITRE 4 : CHARGES D'INVESTISSEMENT

Ces charges correspondent :

- Soit au coût d'affrètement du navire
- Soit aux charges d'amortissement et de financement du navire

En cas d'affrètement d'un navire, le candidat devra indiquer le type d'affrètement (à temps ou coque nue), le coût journalier d'affrètement retenu et la durée du contrat d'affrètement, et la limite de responsabilité pour la réalisation des opérations liées à l'exploitation du navire.

Les charges correspondantes seront reprises dans l'annexe 9 de la Convention.

Dans le cas où les navires seraient propriété du candidat, ce dernier doit préciser :

- le principe de calcul de l'amortissement porté au compte d'exploitation prévisionnel, avec les informations permettant de contrôler ce calcul : valeur d'achat, début d'amortissement, durée d'amortissement, valeur nette comptable à l'entrée en vigueur de la convention, périmètre des charges retenues pour l'amortissement (navire, arrêts techniques, modification du navire, etc.) etc. ;
- les modalités de financement de chaque navire : fonds propres, quasi fonds propres, dettes, etc. et le coût correspondant.
- La valeur vénale estimée de chaque navire à la date de la candidature

Les charges correspondantes seront reprises dans l'annexe 9 de la Convention.

CHAPITRE 5 : CHARGES DE COMBUSTIBLE

Les charges de combustibles nécessaires à l'exécution du Service sur la ligne que le candidat souhaite desservir font l'objet d'une couverture des coûts afin de garantir l'OTC de ses évolutions pendant la durée de la Convention. Les mécanismes de couverture seront contractualisés après l'attribution de la délégation de service public et avant l'entrée en vigueur de la Convention.

Le candidat décrira dans ce chapitre les mécanismes de couverture envisagés pour permettre à l'OTC de couvrir le risque du prix du combustible sur la durée de la Convention. Un premier instrument de couverture devra être mis en œuvre dès le début de la Convention, sur une durée donnée qui sera justifiée par le candidat. Les modalités de renouvellement des instruments de couverture devront également être précisées par le candidat, et devront se conformer aux prescriptions de la Convention en la matière.

Le mécanisme financier, la nature, le coût unitaire et les volumes de combustibles correspondant au premier instrument de couverture devront être détaillés dans l'annexe 10 du projet de Convention. Cette annexe pourra être adaptée en fonction de la réponse du candidat et/ou des contraintes du marché.

Pour la présentation de son offre financière initiale, le candidat prendra en compte les coûts unitaires de combustible suivants¹ :

- FO 3,5 % : 592 €/T
- FO 0,5 % : 796 €/T
- GO 0,1 % : 987 €/T

Prix du KWH pour la consommation électrique à quai : 0,20 euros²

Ces coûts sont uniquement des données indicatives et seront fixés dans l'offre contractualisée.

¹ Source : cours du jour le 1^{er} avril 2022

² Estimation

CHAPITRE 6 : COMPTABILITÉ ET FISCALITÉ

Les normes comptables applicables seront celles des lois et règlements en vigueur en France et des recommandations émises par les autorités compétentes.

Le candidat devra préciser, dans ce chapitre, les principales hypothèses comptables retenues et les références comptables de rattachement de chaque ligne en dépenses et en recettes.

6.1 Comptabilité

Il est attendu que le candidat explique les raisons fondant le recours à la méthode retenue dans le modèle financier, complétée d'une explication du recours à cette méthode plutôt qu'à une autre (au regard des pratiques rencontrées). Il présentera notamment les différentes hypothèses comptables retenues ; notamment dans les domaines suivants :

- Comptabilisation des différentes recettes relatives à l'exploitation des liaisons ;
- Comptabilisation des différents flux liés aux mécanismes de performance ou de reversements prévus dans le régime financier de la Convention ;
- Comptabilisation des biens mis à disposition par le Délégrant et biens réalisés par le Déléataire : modalités d'inscription à l'actif, modalités d'amortissement, comptabilisation de provisions pour renouvellement, ... ;
- Comptabilisation des opérations de renouvellement ;
- Comptabilisation des provisions pour dépréciation des comptes Clients (méthode de calcul retenue) ;
- Comptabilisation de provisions pour risques et charges (modalité de calcul et périmètre) ;
- Comptabilisation des provisions pour passif social (périmètre, méthode et choix retenus - traitement financier en début et fin de Convention) ;
- Comptabilisation des provisions pour gros entretien et réparations ;
- Traitement des concours publics ;
- Comptabilisation des frais de structure de la société porteuse du Projet ;
- Comptabilisation des instruments de couverture des frais de soutes.

6.2 Comptabilité analytique

Le candidat devra détailler et justifier les coûts propres à l'exécution du Service, à l'exclusion de tout autre coût étranger au service public.

Le recours à la comptabilité analytique et à des clés d'imputation est rendu nécessaire pour identifier les coûts relatifs à l'activité du candidat relevant de l'exécution du Service (activité SIEG) et ceux relevant de son activité commerciale.

Le candidat présentera et explicitera ses méthodes et règles d'imputation de l'ensemble des charges entre les différentes activités maritimes : d'une part, l'activité correspondant à l'exécution du Service et d'autre part, son activité commerciale, sur le fichier Excel de l'annexe 9 à la Convention (CEP) et dans le mémoire financier. Il mettra en évidence les charges fixes et les charges variables de son modèle économique en fonction de chaque activité maritime.

Les clés d'imputation retenues devront être circonstanciées, pertinentes et appropriées aux contraintes techniques et financières de la desserte maritime. Elles doivent être détaillées pour chacun des postes de coût du modèle économique global. Les coûts à prendre en considération pour l'exécution du Service englobent tous les coûts directs nécessaires à

l'exécution des obligations au titre du Service et une contribution adéquate aux coûts indirects communs à la fois au Service et aux autres activités.

Le candidat s'engage sur la fiabilité des méthodes retenues et devra justifier qu'elles permettent une détermination correcte du montant de la compensation financière octroyée par la Collectivité sur le seul périmètre du Service.

Il est important de noter que les clés d'imputation retenues permettront de dégager un CEP avec un montant de compensation financière maximum contractualisé.

6.3 Fiscalité

Les candidats devront recenser, détailler et évaluer, dans ce paragraphe, l'ensemble des impôts et taxes applicables. Ils en préciseront ensuite les modalités d'évaluation, les assiettes de calcul et les hypothèses de taux retenues.

Plus particulièrement, les candidats préciseront le traitement fiscal des principaux choix comptables mentionnés ci-avant. En outre, les candidats fourniront les éléments de clarification concernant le calcul des impôts et taxes, et notamment :

- Le régime d'imposition de la société titulaire envisagé ;
- Le traitement TVA des différents flux impactant la société dédiée ; y compris ceux liés à d'éventuels concours publics ;
- Les impacts en termes de taxe sur les salaires pour la société dédiée ;
- Les modalités de calcul de l'impôt sur les sociétés et les différences temporaires ou permanentes éventuelles avec les traitements comptables exposés ci-dessus ;
- Le traitement des déficits fiscaux éventuels ;
- Le traitement de la taxe foncière sur les emprises concédées et sa refacturation aux usagers ;
- Le traitement de l'ensemble de la fiscalité locale ;
- Les règles appliquées en matière de rémunération des comptes courants des Actionnaires et de la déduction des intérêts.

Ils fourniront également une analyse des impacts fiscaux en cas de résiliation anticipée de la Convention.

CHAPITRE 7 : COMPENSATION POUR L'EXÉCUTION DU SERVICE ET BÉNÉFICE RAISONNABLE

7.1 Compensation pour l'exécution du Service (obligations de service public)

La compensation pour l'exécution du Service est calculée selon les règles de l'Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensation de service public, en appliquant la méthode de la répartition des coûts.

Pour établir son offre financière, le candidat valorise :

- la compensation financière plafond octroyée par l'OTC en contrepartie de l'exécution du Service **(A)**. Cette compensation est constituée de deux composantes :
 - Une première comprenant elle-même deux sous-composantes (cf. article 33 du projet de Convention) :
 - Une pour couvrir les charges d'exploitation,
 - Une pour couvrir les charges d'investissement

- Une seconde pour les charges de carburant (cf. article 33 du projet de Convention). Pour ces charges de combustible, le candidat utilisera dans son offre initiale la valeur indiquée dans le chapitre 5 sur toute la durée de la Convention. Le candidat utilisera dans son offre finale le coût prévisionnel du combustible conformément au premier instrument de couverture proposé par le candidat conformément aux exigences du chapitre 5.

Le candidat indiquera le montant annuel de cette compensation financière pour l'année 2023 en € 2023.

- Le coût des rotations supplémentaires pour les lots concernés selon le Bordereau des Prix Unitaires (BPU) à renseigner en annexe 9. Le prix de la rotation supplémentaire comprendra trois composantes :
 - Une première pour couvrir les charges d'exploitation,
 - Une seconde pour couvrir les charges d'investissement
 - Une troisième pour les charges de carburant. Pour ces charges de combustible, le candidat utilisera dans son offre initiale la valeur indiquée dans le chapitre 5 sur toute la durée de la Convention. Le candidat utilisera dans son offre finale le coût prévisionnel du combustible conformément au premier instrument de couverture proposé par le candidat conformément aux exigences du chapitre 5.

Ce BPU sera ensuite multiplié par les quantités prévisionnelles du DQE **(B)**.

L'appréciation sur le critère financier se fera sur le total des montants **(A) + (B)**.

7.2 Bénéfice Raisonnable

Le Bénéfice Raisonnable est déterminé conformément aux règles de l'Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensations de Service public. Ce Bénéfice Raisonnable peut correspondre :

- Au Taux de Rentabilité Interne Actionnaire sur le périmètre du Service tel que calculé dans l'Annexe 9 dans le cas où le Service est réalisé au moyen de navires propriétés du Délégué
- Au ratio du Résultat Courant Avant Impôt sur le périmètre du Service sur le chiffre d'affaires sur le périmètre du Service tel que calculé dans l'Annexe 9 à la Convention dans le cas où le Service est réalisé au moyen de navires affrétés

Dans le cas où une partie du Service serait réalisée au moyen de navires propriétés du candidat et l'autre au moyen de navires affrétés, il reviendra au candidat de fournir des comptes séparés pour chaque navire au format de l'Annexe 9 dans son offre, accompagné de la justification de l'affectation des charges et produits à chaque navire.

Afin de justifier du montant du Bénéfice Raisonnable proposé par le candidat, ce dernier devra fournir :

- le Coût Moyen Pondéré du Capital pour l'activité de transport maritime, afin de pouvoir le comparer au Taux de Rentabilité Interne Actionnaire sur le périmètre du Service proposé par le candidat
- Des ratios du Résultat Courant Avant Impôt sur le chiffre d'affaires sur des contrats similaires exécutés dans des conditions de concurrence

CHAPITRE 8 : TESTS DE SENSIBILITÉ

Le candidat devra réaliser des tests de sensibilité sur les principaux postes de charges et de recettes de son compte d'exploitation prévisionnel. Les tests de sensibilité devront a minima prévoir :

- Un test sur les recettes passagers et les recettes associées (hôtellerie) (+/-10 %)
- Un test sur les charges de personnel navigant (+/-10 %)
- Un test sur les charges de manutention (+/-10 %)
- Un test sur les charges de maintenance des navires (+/-10 %)
- Un test sur les charges liées au navire (charges d'affrètement ou coût de possession) (+/-10 %)
- Un test sur les charges de combustible (+/-10 %)

Prughiettu

ANNEXE II : GUIDE DES OFFRES TECHNIQUES À REMETTRE PAR LES CANDIDATS

Le candidat remet pour chaque ligne les annexes suivantes comportant impérativement les informations ci-dessous :

N°	Titre	Forme
2	Programme des services	Compléter et adapter le fichier Excel fourni
3	Tableau récapitulatif de l'outil naval	Compléter le modèle fourni Joindre : <ul style="list-style-type: none"> - Un plan d'ensemble au format dwg - Un « Class status survey report » date de moins d'un mois
4	Rapport de sécurité	Forme libre comprenant a minima : <ul style="list-style-type: none"> a. Certification / contrôle des navires / contrôle de la compagnie b. Société de classification c. Etat du pavillon d. Conformité OMI, Code ISM, MARPOL ISPS ... e. Exercice de sécurité à bord : abandon du navire, incendie f. Consigne de sécurité aux passagers g. Préparation aux situations d'urgence
5	Description des services à bord	Forme libre, comprenant a minima : <ul style="list-style-type: none"> a. Restauration : traditionnelle, libre-service, rapide, bar b. Service hôtelier : caractéristiques des cabines, conditions d'accueil des PMR c. Espaces de loisirs : boutiques, cinéma, salle de spectacle, salle de jeux d. Service médical e. Autres services : chenil, consignes à bagages f. Propreté des installations et actions menées

N°	Titre	Forme
		<ul style="list-style-type: none"> g. Modalités de réservation, modification et demande de renseignements h. Modalités d'information des clients ayant réservé ou payé en cas de retard i. Mesures prises pour éviter les retards j. Autres mesures de confort
6	Plan d'information des usagers en cas de perturbations prévisibles et mesures prises pour assurer le service social et solidaire	Forme libre comprenant a minima : <ul style="list-style-type: none"> a. Les délais d'information b. Les modalités d'information c. Les mesures prises pour garantir le service social et solidaire
7	Plan d'actions en matière de RSE	Se référer au guide de rédaction annexe III du RC
12	Prestations confiées aux tiers	<ul style="list-style-type: none"> a. Kbis du tiers b. Attestation qu'il ne fait pas l'objet d'aucune exclusion au titre du Code de la commande publique c. Identification précise des prestations confiées d. Montant total des prestations confiées
13	Données du personnel	Liste non nominative du personnel précisant : <ul style="list-style-type: none"> a. le nom du (ou des) navire(s) sur le(s)quel(s) il sera affecté ; b. sa fonction ; c. CDD et CDI ; d. L'âge et l'ancienneté ; e. Le niveau de qualification professionnelle ; f. Le temps d'affectation sur le service objet de la convention ; g. Le montant total de la rémunération pour la durée de la convention (charges comprises) ; h. Les jours de congés acquis au 1er octobre 2022 ; i. L'existence éventuelle, dans le contrat ou le statut, d'une clause ou d'une disposition pouvant empêcher le transfert

N°	Titre	Forme
		du contrat de l'intéressé à un autre Exploitant ; j. Les éventuels cas de congés ou d'absence de longue durée ; k. Le taux d'absentéisme par catégorie de personnel

Prughiettu

ANNEXE III AU RÈGLEMENT DE LA CONSULTATION
GUIDE DE RÉDACTION DU PLAN DES ACTIONS AU TITRE DE LA RSE

PLAN DES ACTIONS À PRÉCISER PAR LES CANDIDATS

L'annexe 7 relative au plan des actions au titre de la Responsabilité Sociale de l'Entreprise - RSE (telle que visé aux articles 9 et 11 du Règlement de la consultation) devra respecter a minima le plan qui suit et comporter l'ensemble des informations exigées dans chacun des principes d'actions.

Engagements	Principes d'actions
Mettre en place une gouvernance responsable	Intégrer la démarche Responsabilité Sociétale des Organisations (RSO) à la stratégie globale
	Garantir les conditions d'une gouvernance responsable
Respecter les droits des personnes	Respecter l'individu, sa dignité et ses droits fondamentaux
	Prévenir toute forme de discrimination et promouvoir l'égalité des chances
	Protéger les données personnelles et/ou confidentielles de toutes les parties prenantes
Valoriser le capital Humain	Contribuer à la création d'emplois pérennes
	Favoriser la qualité de vie au travail
	Créer les conditions de dialogue social sous toutes ses formes
	Protéger la santé et la sécurité des personnels
	Développer les compétences du personnel
	Assurer un système de rémunération équitable et transparent
Préserver l'environnement	Eco-concevoir les produits, activités, services
	Minimiser les consommations de ressources
	Limiter au maximum les pollutions et nuisances de tout type
	Déployer une démarche structurée de protection de l'environnement
Agir avec loyauté et responsabilité sur les marchés	Prévenir tout acte de corruption active ou passive
	Garantir les conditions d'une concurrence loyale
	Agir en faveur de la responsabilité sociétale chez les fournisseurs
	Créer des liens durables avec les fournisseurs
Respecter les intérêts des clients et des consommateurs	Favoriser des pratiques responsables en matière de commercialisation
	Garantir la sécurité des services et protéger la santé des clients
	Assurer un service d'assistance après-vente visant la satisfaction des clients
Conjuguer les intérêts de l'entreprise et l'intérêt général	Contribuer au développement socio-économique des territoires d'implantation
	Participer à des initiatives d'intérêt général

PROCES VERBAL
COMMISSION CONSULTATIVE DES SERVICES PUBLICS LOCAUX
DU 25 Avril 2022

Avis sur le principe du recours à la concession de service public de transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le port de Marseille à compter du 1er janvier 2023 et jusqu'au 31 Décembre 2029.

Le lundi 25 avril 2022, la Commission Consultative des Services Publics Locaux régulièrement convoquée s'est réunie, sous la présidence de Monsieur Alexandre VINCIGUERRA, Conseiller Exécutif, afin de rendre un avis sur le principe du recours à la concession de service public de transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le port de Marseille à compter du 1er janvier 2023 et jusqu'au 31 Décembre 2029.

Composition de la Commission

- La composition de la commission consultative des services publics locaux a été fixée par **délibération de l'Assemblée de Corse N° 21/160 AC en date du 30 Septembre 2021.**

Nom, prénoms	Qualité
Monsieur Alexandre VINCIGUERRA	Conseiller Exécutif
Madame Véronique ARRIGHI	Conseillère Territoriale
Monsieur Paul-Joseph CAITUCOLI	Conseiller Territorial
Monsieur Jean-Jacques LUCCHINI	Conseiller Territorial
Madame Chantal PEDINIELLI	Conseillère Territoriale
Monsieur Pierre POLI	Conseiller Territorial
Madame Véronique PIETRI	Conseillère Territoriale
Représentant de l'Union Régionale des Associations Familiales (URAF)	Union Régionale des Associations Familiales (URAF)
Représentant du Centre technique régional de la consommation de Corse	Centre technique régional de la consommation de Corse

Les débats s'ouvrent à 9h00.

Compte tenu de l'absence de quorum constatée à l'occasion de la première réunion du 19 avril dernier, la commission consultative des services publics locaux se réunit, ce jour, sans condition de quorum.


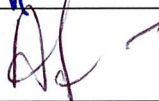

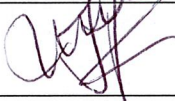
Le président rappelle l'ordre du jour : Avis sur le principe du recours à la concession de service public de transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le port de Marseille à compter du 1er janvier 2023 et jusqu'au 31 Décembre 2029.

Débats :

Suite à l'exposé des considérants du dossier appelé à l'ordre du jour, par les services de l'Office des Transports de la Corse, la commission consultative des services publics locaux émet **un avis favorable** au principe du recours à la concession de service public de transport maritime de marchandises et de passagers au titre de la continuité territoriale entre les ports de Corse et le port de Marseille à compter du 1er janvier 2023 et jusqu'au 31 Décembre 2029.

Signatures des Présents

Signature des membres de la Commission présents en salle 5 à Ajaccio

Nom, prénoms	Qualité	Signature
Monsieur Alexandre VINCIGUERRA	Conseiller Exécutif	
Madame Véronique ARRIGHI	Conseillère Territoriale	
Monsieur Paul-Joseph CAITUCOLI	Conseiller Territorial	
Monsieur Jean-Jacques LUCCHINI	Conseiller Territorial	
Madame Chantal PEDINIELLI	Conseillère Territoriale	
Monsieur Pierre POLI	Conseiller Territorial	
Madame Véronique PIETRI	Conseillère Territoriale	
Représentant de l'Union Régionale des Associations Familiales (URAF)	Union Régionale des Associations Familiales (URAF)	
Représentant du Centre technique régional de la consommation de Corse	Centre technique régional de la consommation de Corse	

Signature des membres de la Commission présents en salle 1112 à Bastia

Nom, prénoms	Qualité	Signature
Monsieur Alexandre VINCIGUERRA	Conseiller Exécutif	
Madame Véronique ARRIGHI	Conseillère Territoriale	
Monsieur Paul-Joseph CAITUCOLI	Conseiller Territorial	
Monsieur Jean-Jacques LUCCHINI	Conseiller Territorial	
Madame Chantal PEDINIELLI	Conseillère Territoriale	
Monsieur Pierre POLI	Conseiller Territorial	
Madame Véronique PIETRI	Conseillère Territoriale	
Représentant de l'Union Régionale des Associations Familiales (URAF)	Union Régionale des Associations Familiales (URAF)	
Représentant du Centre technique régional de la consommation de Corse	Centre technique régional de la consommation de Corse	