

RAPPORT
N° 2013/O2/162

ASSEMBLEE DE CORSE

2^{EME} SESSION ORDINAIRE DE 2013

REUNION DU 6 SEPTEMBRE

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF

OBJET :

**ATTRIBUTION DE LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT
MARITIME DE PASSAGERS ET MARCHANDISES ENTRE MARSEILLE ET LES PORTS
DE CORSE ET HABILITATION DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE
ET DU PRESIDENT DE L'OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE A SIGNER
LA CONVENTION AFFERENTE**

COMMISSIONS COMPETENTES : COMMISSION DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, DE
L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE
L'ENVIRONNEMENT

COMMISSION DES FINANCES, DE LA PLANIFICATION, DES
AFFAIRES EUROPEENNES ET DE LA COOPERATION



Rapport sur l'attribution de la DSP maritime Corse - Continent

Projet de délibération

Sommaire

I.	Rappel du déroulement de la procédure	4
-----------	--	----------

II.	Déroulement des négociations directes.....	6
II.1.	Evolution du cadre conventionnel.....	6
II.2.	Evolution des négociations avec la Corsica Ferries.....	7
II.3.	Evolution des négociations avec le groupement CMN / SNCM.....	8
III.	Présentation des principales caractéristiques de la convention	13
III.1.	Dispositions générales	13
III.2.	Exploitation des services	14
III.3.	Dispositions financières	14
III.4.	Contrôle du Délégué.....	15
III.5.	Dispositions de fin de convention	15

I. Rappel du déroulement de la procédure

Par une délibération du 22 mars 2012, l'Assemblée de Corse a choisi de recourir à la délégation de service public pour l'exploitation du transport public maritime entre les cinq ports de la Corse (Ajaccio, Balagne, Bastia, Porto-Vecchio et Propriano) et Marseille.

Puis, par une délibération du 5 octobre 2012, l'Assemblée de Corse a adopté la totalité des documents de la consultation soumis aux candidats souhaitant se présenter à l'attribution de la délégation de service public.

L'avis d'appel public à la concurrence a été publié dans différentes revues aux dates indiquées dans le tableau ci-après.

Publication	
JOUE	31 octobre 2012
BOAMP	31 octobre 2012
Le journal de la marine marchande	2 novembre 2012
Corse Matin	9 novembre 2012
Le Marin	9 novembre 2012

S'agissant d'une procédure ouverte, les candidats devaient transmettre leur candidatures et offres avant une date limite commune, à savoir le 14 janvier 2013.

Le règlement de la consultation a fixé trois critères de choix des offres:

Critère 1 - Le prix de la prestation

Ce critère est décomposé de la manière suivante :

- Montant de la contribution forfaitaire demandé sur la durée de la convention,
- Montant de la part écologique de la formule d'ajustement automatique des tarifs sur l'évolution du combustible

Critère 2 - La valeur technique de l'offre

Ce critère est décomposé de la manière suivante :

- Qualité et efficience de l'exploitation, l'offre du candidat est jugée sur la fréquence et les services proposés, la gestion des arrêts techniques, les horaires de départ et d'arrivée, l'alternance sur les ports du sud de la Corse et sur tout élément permettant une optimisation des services.
- Qualité technique des navires
- Protection de l'environnement, l'offre du candidat est jugée au regard des mesures adoptées pour réduire la consommation du carburant, limiter l'émission de CO₂, SO_x, NO_x et de particules ainsi que de tout autre procédé favorisant la protection de l'environnement.

Critère 3 - Moyens mis en œuvre pour garantir la continuité du service public

L'offre est jugée au regard des modalités de mise en œuvre du service social et solidaire prévue dans le projet de convention à travers les mesures d'information et les garanties apportées pour assurer ce service.

Deux candidats ont déposé leur candidature à savoir la société Corsica Ferries et le Groupement composé de la SNCM et la CMN.

Dès lors, la commission de délégation de service public a sélectionné les deux candidats et a procédé ensuite à l'ouverture des offres.

La commission de délégation de service public s'est réunie le 8 février 2013 et, après examen des offres, a émis un avis favorable à la mise en œuvre des négociations avec les deux candidats.

Les négociations ont en conséquence débuté sous l'égide de l'Exécutif avec les deux candidats.

Cependant, à l'issue des négociations, il est apparu qu'aucune des offres ne satisfaisait aux attentes exprimées par la CTC et l'OTC, de sorte que par délibération n° 13/123 AC du 7 juin 2013, l'Assemblée de Corse a décidé de n'a pas attribué la convention de délégation de service public au regard du caractère inacceptable des offres après négociations.

En effet, d'une part, les offres de la Corsica Ferries ne couvraient pas l'ensemble de la desserte des ports de Corse, de sorte que l'attribution à ce candidat de certaines lignes, ne permettait pas de permettre la continuité du service public sur l'ensemble des ports de Corse.

D'autre part, l'offre du groupement CMN-SNCM s'avérait après négociations au-delà du montant plafonné de contribution financière fixé par la Collectivité.

II. Déroulement des négociations directes

Conformément au mandat donné par l'Assemblée, le Conseil Exécutif a entamé une procédure de négociation directe, en application de l'article L. 1411-8 du Code Général des Collectivités Territoriales, selon les termes duquel « *Le recours à une procédure de négociation directe avec une entreprise déterminée n'est possible que dans le cas où, après mise en concurrence, aucune offre n'a été proposée ou n'est acceptée par la collectivité publique* ».

Dans cette hypothèse, il convient de rappeler que les éventuelles adaptations réalisées ne doivent pas remettre en cause les éléments fondamentaux de la mise en concurrence et en particulier le niveau de risque pesant sur l'exploitant et qui se traduit par son engagement sur ses niveaux de recettes et de charges. Si ces niveaux ne sont pas atteints ou respectés, la contribution à l'exploitation n'en sera pas pour autant modifiée.

C'est dans ce contexte et au regard de l'échéance de l'actuelle convention de délégation de service public, le 31 décembre 2013, que de nouvelles négociations ont été menées entre la fin du mois de juin et la mi-août.

II.1. Evolution du cadre conventionnel

Les évolutions notables de la convention qui ont été proposées, au regard des négociations précédentes portaient sur la clause d'indexation de la contribution et l'adaptation du mécanisme de gestion des coûts du carburant.

- S'agissant du mécanisme relatif à la clause d'indexation de la contribution a été limité à l'indexation de la partie fonctionnement incluse dans la contribution. En effet, les charges en capital sont, pour leur part, fixes et n'ont donc pas à varier au cours du temps. En outre, l'actualisation ne porte pas sur les charges mais uniquement sur une fraction de la contribution, ce qui revient à contraindre l'exploitant à devoir veiller à sa compétitivité, puisqu'à défaut, il assumera le risque lié à son défaut de maîtrise de ses charges.

La formule contient une part fixe, destinée à être le fruit de l'effort des compagnies qu'elles doivent assumer sur la durée du contrat (cette part fixe échappant à l'actualisation). Les deux termes d'actualisation sont d'une l'indice Salaires Transports et d'autre part l'indice des prix de production des services français aux ménages en France pour l'activité de transports et entreposage. Pour chacun d'eux, le calcul est effectué sur une moyenne des quatre dernières valeurs connues afin d'éviter les effets de pics et de refléter plus justement l'évolution des coûts.

- S'agissant de la gestion des coûts de carburant, la collectivité a proposé de faire évoluer le dispositif initialement proposé en prévoyant de porter le dispositif de report du coût carburant sur les tarifs à hauteur de 40 % contre 15 % précédemment.

Bien que la lettre du texte permette une négociation avec une entreprise déterminée, il a paru souhaitable de pouvoir recevoir de nouvelles propositions des deux candidats ayant participé à la première phase de la procédure.

II.2. Evolution des négociations avec la Corsica Ferries

La société Corsica Ferries a été rencontrée le 8 juillet 2013, afin de lui rappeler la possibilité à ce stade de déposer de nouvelles offres en proposant les adaptations qui lui semblaient nécessaires, sans remettre en cause substantiellement le cahier des charges, et en lui rappelant qu'il lui appartenait de définir la ou les lignes sur lesquelles elle entendait se positionner.

En effet, sur ce dernier point et dans la mesure où à ce stade, elle avait fait état d'offres alternatives par lignes ou pour les lignes du Sud et avait indiqué 16 combinaisons possibles, elle ne mettait pas la Collectivité en mesure de connaître son positionnement réel de sorte que l'analyse ligne par ligne supposait d'exclure arbitrairement certaines des offres de cette compagnie.

Par lettre du 22 juillet 2013, la société Corsica Ferries a renouvelé son intérêt pour la participation à la procédure et a pris acte des assouplissements du cahier des charges proposés par la Collectivité au titre de l'indexation de la contribution.

Cependant, ce candidat n'a pas souhaité proposer ou solliciter de nouveaux aménagements contractuels.

Il a par ailleurs maintenu sa position consistant à proposer 6 offres de base, pouvant constituer 16 combinaisons possibles, tout en indiquant ne pas pouvoir satisfaire l'ensemble des lignes prévues par le cahier des charges. Il a argumenté au regard du droit de la concurrence et en faisant valoir la possibilité pour la Collectivité d'imposer à l'autre candidat le fractionnement de son offre afin de déterminer les combinaisons paraissant les plus favorables.

Ce faisant, la société Corsica Ferries a tout d'abord omis de considérer qu'au regard du droit des délégations de service public, il n'existe aucune obligation d'allotissement, de sorte que la Collectivité ne peut imposer à un autre candidat de dégroupier tout ou partie de son offre. Le Conseil d'Etat avait d'ailleurs dans sa décision du 15 décembre 2006, *Corsica Ferries*, la possibilité d'une offre indivisible, en reprochant uniquement au candidat concerné de ne pas avoir individualisé au stade des offres initiales les moyens propres affectés sur chaque ligne.

Ensuite, la position adoptée par la Corsica Ferries place la Collectivité dans la position de devoir procéder à un choix à la place du candidat des lignes sur lesquelles ce dernier se positionne : en proposant des offres sur chaque ligne et plusieurs combinaisons possibles, tout en indiquant ne pas pouvoir assurer simultanément toutes les liaisons, le candidat ne permet pas à la Collectivité de connaître la ou les lignes sur lesquelles il se positionne. En effet, cela reviendrait lors de l'analyse des offres ligne par ligne à devoir exclure certaines lignes ou combinaisons uniquement en fonction d'un ordre arbitraire d'examen.

Or, il appartient uniquement au candidat à l'attribution du contrat de définir clairement les lignes sur lesquelles il remet une offre et non de proposer un panel de possibilités alternatives, ainsi d'ailleurs que la décision précitée du Conseil d'Etat l'avait rappelé, lorsque la Corsica Ferries proposait alternativement des offres indissociables sur deux lignes pour la desserte de trois ports.

Il s'est donc avéré impossible de poursuivre les discussions avec la Corsica Ferries.

Pour mémoire, sur le plan financier, l'offre de la Corsica Ferries demeure très compétitive avec une demande de contribution financière à l'exploitation qui se présente comme suit :

Contribution demandée		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (10 mois)	Navires
En M€												
1 (M)	VALINCO	7,2	7,1	9,0	7,5	7,5	8,1	7,6	7,7	8,3	5,5	ME1
2 (M)	PV	7,7	7,7	7,9	8,1	8,2	8,1	8,4	8,6	8,5	6,5	ME3
3 (M)	Sud Corse	6,3	6,0	6,7	6,9	6,2	6,3	6,0	6,0	6,2	2,4	ME3/ME4
4 (M)	Nord Corse	18,5	18,3	19,3	18,5	19,3	19,4	19,6	19,7	19,7	14,2	ME1/ME4/ME5
5 (M)	BALAGNE	12,8	12,8	14,1	13,3	13,3	14,2	13,5	13,6	14,5	11,3	ME2/SC
6 (M)	Grand Sud Corse	19,8	19,7	21,2	20,2	21,0	21,2	21,4	21,6	21,8	13,9	ME3/ME4/ME5/ME1

Par rapport à la dernière offre présentée en avril 2013, la demande de contribution diminue légèrement, au niveau global, et plus sensiblement à partir de l'année 2018, du fait de la prise en compte de la possibilité d'une indexation.

II.3. Evolution des négociations avec le groupement CMN / SNCM

La négociation avec le Groupement CMN / SNCM (le Groupement) a porté à la fois sur le plan conventionnel et le plan financier.

De façon globale, l'un des apports majeurs de la négociation est la mise en œuvre par la SNCM d'un programme d'investissement destiné à remplacer d'ici 2018 4 navires RoPax, plus confortables et plus performants, avec un souci écologique marqué au titre des consommations. Cette proposition de modernisation de la flotte se traduit au niveau financier par une baisse des besoins de contribution de la part de l'OTC.

La négociation a permis en outre de réduire nettement les demandes de contributions publiques et de l'encadrer dans le temps de façon à se limiter à un montant annuel moyen de 96 M€ hors indexation, avec un plafonnement non indexable à 104 M€ et la répercussion d'une éventuelle baisse de la dotation de continuité territoriale.

• Sur le plan conventionnel

Au niveau conventionnel, hormis quelques précisions de rédaction n'affectant ni le sens, ni la portée des clauses concernées, les adaptations apportées après négociations ont été les suivantes :

- Article 10 : la clause de revoyure a été restreinte au titre de la baisse des traversées sur un mois, en prévoyant 80% au lieu de 90%, ce qui est un durcissement de la condition pour le délégataire. La clause est également aménagée pour tenir compte de l'incidence de la répercussion en cas de baisse de la dotation de continuité territoriale,
- Article 16 : la SNCM s'est engagée plus fermement sur la mise en place de 4 nouveaux navires RoPax (par tranches de 2 navires en 2016/2017 puis 2 en 2018), afin d'offrir des navires de plus grande qualité, confort et compétitivité. La mise en service de ces nouveaux navires est prise en compte d'ores et déjà au niveau financier dans les comptes d'exploitation. Pour garantir la Collectivité en cas de retard, un mécanisme de reversement des pénalités de retard du chantier naval au profit de l'OTC est prévu.
- Article 30 : le mécanisme de contrôle et de répercussion des coûts des combustibles a été revu, en prévoyant qu'un compte de suivi spécifique serait mis en place à un niveau mensuel : les surcharges font l'objet d'une répercussion sur les

usagers passagers, en-dehors d'une part de 5 % à la charge des délégataires. Les sous-charges sont affectées sur un compte de suivi et sont utilisées pour diminuer d'éventuelles augmentations des cours. Le solde positif de ce compte revient en fin de convention à l'OTC, le solde négatif est à la charge des délégataires.

- Article 35 : un nouveau mécanisme protecteur de la Collectivité a été instauré afin de tenir compte d'une éventuelle baisse de la dotation de continuité territoriale : en cas de baisse de celle-ci, et dans une limite de 3 %, la contribution à l'exploitation est réduite proportionnellement. Au-delà et après rencontre entre les parties pour envisager les adaptations des services, la Collectivité pourra résilier la convention pour un motif d'intérêt général. En cas, le droit à indemnisation du manque à gagner des délégataires est réduit de moitié.

- **Sur le plan financier**

On rappellera au préalable que l'offre initiale du Groupement prévoyait, au titre de la contribution à l'exploitation, une participation d'environ 148 M€ par an. Ce montant fut progressivement revu pour aboutir à un montant de 107 M€ non plafonné à la fin des négociations, montant jugé inacceptable au regard des moyens de l'OTC et des limites posées par l'Assemblée de Corse.

Lors des négociations, les compagnies ont donc été amenées à l'invitation du Conseil Exécutif à revoir leurs évaluations et mieux justifier des compensations pour charges de service public.

Dans ce contexte, la Collectivité a imposé le respect d'un montant de contribution moyen annuel de 96 M€ au niveau global, pour l'ensemble des lignes et des deux co-délégataires sur la durée de la délégation de service public (soit 57,5 M€ pour la SNCM et 38,5 M€ pour la CMN).

Ces montants de subventionnement résultent des différences entre les recettes et les charges d'exploitation.

Les résultats sont les suivants pour chaque ligne :

	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023
Ligne Aiaccio										
Total Recettes	41 757	485 224	475 934	524 416	586 082	581 474	587 834	578 060	599 355	582 652
CMN	22 848 22	223 315 682	23 847 15	624 247 20	424 368 440	24 490 28	224 680 16	624 735 797	24 859 47	624 983 77
SNCM	18 908 83	318 908 833	19 087 48	733 169 08	233 714 301	33 984 09	234 154 01	234 324 782	34 496 40	634 668 88
Total Charges	63 260	690 681	682 180	690 922	689 193	684 244	687 640	683 599	684 948	689 015
CMN	30 900 21	534 516 708	31 678 64	232 650 27	430 857 216	32 834 82	631 117 21	233 055 534	31 283 44	733 252 47
SNCM	32 360 48	535 165 225	36 501 79	934 272 46	535 336 668	35 409 51	1035 523 17	235 544 170	35 655 64	235 763 27
Contribution	28 925	554 071	562 396	562 542	584 376	561 227	567 071	563 926	569 848	565 813
CMN	10 877	391 218	380 656	383 420	405 314	174 361	879 262	444 337	471 249	369 279
Fonctionnement	8 051 99	11 201 025	7 831 485	8 403 07	6 488 776	8 344 544	6 437 046	8 319 737	6 423 971	8 268 70
Investissement	2 825 398	3 017 334	2 825 398	3 017 334	2 825 398	3 017 334	2 825 398	3 017 334	2 825 398	3 010 31
SNCM	18 048	264 852	283 740	279 122	158 062	367 865	448 809	160 659	367 599	266 534
Fonctionnement	13 451 65	216 256 392	17 414 31	11 103 38	1 622 367	1 425 418	1 369 160	1 219 387	1 159 236	1 094 38
Investissement	4 596 51	4 596 51	5 325 768	13 018 73	5 13 440 000	13 440 000	13 440 000	13 440 000	13 440 000	13 440 000
Ligne Bastia										
Total Recettes	48 531	996 053	909 202	857 824	882 588	675 033	676 446	676 705	689 044	688 838
CMN	26 330 08	626 852 299	27 448 270	727 893 04	528 032 510	28 172 67	328 391 10	728 455 104	28 597 37	928 740 36
SNCM	22 201 01	022 201 010	30 753 90	737 931 78	738 556 165	38 861 10	339 055 40	939 250 68	39 446 93	939 644 17
Total Charges	68 883	675 657	705 688	622 444	697 772	685 653	705 121	683 022	760 591	684 461
CMN	36 412 33	634 135 347	36 832 04	134 577 48	537 023 756	34 810 00	837 322 99	035 045 97	37 513 91	335 285 44
SNCM	32 471 30	933 522 05	34 856 58	132 867 47	232 748 730	32 843 94	332 948 53	332 976 48	233 077 80	133 175 72
Contribution	35 968	361 012	396 701	239 822	295 571	744 829	240 924	243 525	284 964	242 285
CMN	19 649	962 643	888 951	883 044	880 558	957 997	885 499	885 950	885 484	886 905
Fonctionnement	10 082 29	0 7 283 048	9 383 771	6 684 440	8 991 245	6 637 335	8 931 888	6 590 875	8 916 534	6 545 08
Investissement	9 567 712	9 360 000	9 567 712	9 360 000	9 567 712	9 360 000	9 567 712	9 360 000	9 567 712	9 360 000
SNCM	16 318	299 369	308 750	366 777	755 012	756 832	354 742	348 575	350 480	356 380
Fonctionnement	10 270 29	9 11 321 048	4 102 674	-5 064 31	5-5 807 435	-6 017 160	-6 106 88	6-6 274 204	-6 369 138	-6 468 44
Investissement	6 048 000	6 048 000	8 647 692	11 842 07	11 820 222	11 849 234	11 849 234	11 849 234	11 849 234	11 849 234
Ligne Propriano										
Total Recettes	10 172	254 427	700 833	459 144	719 218	237 266	469 330	700 389	441 444	220 513
CMN	10 172 25	411 427 7	010 833 45	912 144 7	911 218 23	712 266 46	911 330 7	012 389 44	11 444 29	012 513 64
SNCM										
Total Charges	19 052	786 164	497 062	180 776	788 833	384 584	781 952	380 714	483 083	657 797
CMN	19 052 79	618 164 47	719 062 02	018 776 78	818 833 31	418 584 71	118 952 33	018 714 48	319 083 85	719 797 16
SNCM										
Contribution	10 735	813 601	290 883	332 496	594 469	647 182	786 476	281 189	567 494	182 512
CMN	10 735	813 601	290 883	332 496	594 469	647 182	786 476	281 189	567 494	182 512
Fonctionnement	8 880 54	6 736 767	8 228 561	6 632 069	7 615 077	6 318 242	7 621 630	6 325 043	7 639 567	7 283 52
Investissement	1 854 57	1 864 524	1 854 571	1 864 524	1 854 571	1 864 524	1 854 571	1 864 524	1 854 571	5 229 42
SNCM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fonctionnement										
Investissement										
Ligne Porto-Vecchio										
Total Recettes	15 223	463 326	635 760	287 025	212 788	825 058	228 077	723 279	281 299	203 502
CMN	569 646	672 218	606 674	714 395	628 221	721 557	634 519	728 791	640 880	736 097
SNCM	14 653 81	714 653 81	713 153 56	313 310 91	621 159 82	21 336 57	121 443 25	421 550 470	21 658 22	321 766 51
Total Charges	29 852	889 884	906 097	317 079	804 086	884 942	299 981	903 039	300 078	306 241
CMN	1 135 536	1 146 858	1 136 022	1 182 842	1 123 185	1 171 508	1 129 819	1 179 107	1 137 154	1 222 37
SNCM	28 717 42	327 738 06	28 961 44	929 896 95	228 963 140	28 770 81	28 852 09	428 860 61	328 941 11	329 018 73
Contribution	17 490	284 425	481 646	222 812	264 410	266 009	292 024	290 886	291 899	109 481
CMN	669	45584	317 633	205 578	24598	819 559	629 599	156559	994 600	129 713
Fonctionnement	565 889	474 640	529 349	468 447	494 963	449 951	495 300	450 316	496 273	486 279
Investissement	103 856	109 678	103 856	109 678	103 856	109 678	103 856	109 678	103 856	227 192
SNCM	16 820	439 841	184 013	237 234	680 811	996 450	693 424	994 326	296 298	164 268
Fonctionnement	14 063 60	613 084 25	115 807 88	616 586 07	5 7 803 315	7 434 239	7 408 840	7 310 142	7 282 890	7 252 22
Investissement	2 756 87	2 756 87	2 205 55	5 648 56	12 008 621	12 016 074	12 016 074	12 016 074	12 016 074	12 016 074
Ligne Balagne										
Total Recettes	9 809	394 809	318 291	400 610	153 547	859 858	179 938	080 017	760 097	869 178
CMN										
SNCM	9 809 31	9 809 31	4 291 40	011 610 13	315 547 83	915 858 79	615 938 09	016 017 78	016 097 86	916 178 35
Total Charges	19 872	381 891	397 617	237 696	823 547	886 740	210 803	250 800	883 865	228 928
CMN										
SNCM	19 872 33	118 891 30	719 617 23	720 696 97	322 547 68	621 740 10	121 803 15	021 800 98	31 865 82	21 928 54
Contribution	10 906	252 925	738 181	163 846	939 805	452 734	107 717	762 635	984 620	660 602
CMN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fonctionnement										
Investissement										
SNCM	10 906	252 925	738 181	163 846	939 805	452 734	107 717	762 635	984 620	660 602
Fonctionnement	10 063 00	7 9 081 998	9 325 836	9 086 840	6 999 847	5 881 306	5 865 060	5 783 208	5 767 959	5 750 19
Investissement	843 745	843 745	855 921	1 760 078	6 805 615	9 852 701	9 852 701	9 852 701	9 852 701	9 852 701

	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023
Toutes lignes										
Total Recettes	125 493	1127 840	886 021	917 021	2178 225	5375 691	5435 627	2577 452	8507 241	4639 231
CMN	59 920 208	62 267 909	62 735 559	64 999 362	64 247 408	65 650 981	65 036 492	66 309 132	65 542 026	66 973 88
SNCM	65 572 974	65 572 974	73 286 358	96 021 919	108 978 129	110 040 562	110 590 765	111 143 718	111 699 437	112 257 93
Total Charges	200 922	428 280	248 645	2404 921	2207 433	6216 165	4219 649	2217 177	3218 558	7319 443
CMN	87 500 882	87 963 389	88 708 725	87 187 389	87 837 470	87 401 054	88 522 351	87 995 108	89 018 371	89 557 46
SNCM	113 421 538	115 316 651	119 937 065	117 733 902	119 596 221	118 764 365	119 126 939	119 182 247	119 540 384	119 886 28
Contribution	104 025	904 035	829 010	390 521	0192 634	1501 983	4223 531	5791 234	0482 826	8395 196
CMN	41 932	2140 047	0140 324	7086 539	5687 941	5985 101	6087 837	3985 037	5087 827	8840 410
Fonctionnement	27 580 674	25 695 480	25 973 166	22 188 026	23 590 062	21 750 078	23 485 859	21 685 971	23 476 345	22 583 58
Investissement	14 351 536	14 351 536	14 351 536	14 351 536	14 351 536	14 351 536	14 351 536	14 351 536	14 351 536	17 826 93
SNCM	62 093	6938 988	8123 685	6388 981	4584 692	5525 881	8135 694	1655 196	5384 998	9534 786
Fonctionnement	47 848 564	49 743 688	46 650 707	21 711 988	10 618 094	8 723 804	8 536 174	8 038 528	7 840 947	7 628 349
Investissement	14 245 129	14 245 129	17 034 932	32 269 468	44 074 458	47 158 009	47 158 009	47 158 009	47 158 009	47 158 00

La négociation a donc porté au final sur l'évolution des conditions de facturation et de paiement de cette contribution. Les comptes d'exploitation par ligne montrent en effet qu'au démarrage de la convention (2014-2016), les charges des compagnies sont nettement plus importantes (de l'ordre de 104 M€) et qu'elles décroissent ensuite nettement. Il n'était toutefois pas admissible pour la Collectivité de suivre cette variation au regard des moyens dont dispose l'OTC pour l'ensemble de ses missions et de la volonté de limiter la contribution publique à 96 M€ par an hors actualisation.

Le groupement candidat a donc admis de lisser le montant de la contribution perçue sur les cinq premières années.

Le schéma général se présente comme suit (pour l'ensemble des lignes) :

Versements annuels	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023
SNCM										
Contribution	59 895	8359 895	8359 895	8361 469	0087 285	6395 881	8155 694	1655 196	5384 998	9534 786
Fonctionnement	47 848 564	49 743 688	46 650 707	21 711 988	10 618 094	8 723 804	8 536 174	8 038 528	7 840 947	7 628 349
Investissement	12 047 269	10 152 150	13 245 126	39 757 025	46 667 546	47 158 009	47 158 009	47 158 009	47 158 009	47 158 00
CMN										
Contribution	40 104	1680 104	1640 104	1688 530	9907 941	5985 101	6087 837	3985 037	5087 827	8840 410
Fonctionnement	27 580 674	25 695 480	25 973 166	22 188 026	23 590 062	21 750 078	23 485 859	21 685 971	23 476 345	22 583 58
Investissement	12 523 498	14 408 687	14 131 000	16 342 964	14 351 536	14 351 536	14 351 536	14 351 536	14 351 536	17 826 93
TOTAL										
Contribution	100 000	0000 000	0000 000	0000 000	0995 227	2381 983	4223 531	5791 234	0482 826	8395 196
Fonctionnement	75 429 238	75 439 168	72 623 874	43 900 009	34 208 156	30 473 876	32 022 038	29 724 500	31 317 292	30 211 93
Investissement	24 570 762	24 560 837	27 376 126	56 099 989	61 019 082	61 509 545	61 509 545	61 509 545	61 509 545	64 984 94

Ainsi, cette approche qui permet de minorer le montant de la contribution, apporte une garantie supplémentaire pour la Collectivité sur le respect par les compagnies de leurs engagements : le versement de la contribution étant minoré par rapport au besoin réel les trois premières années, les compagnies devront dès la première année veiller à optimiser au mieux leurs coûts de fonctionnement pour supporter l'impact du décalage de paiement en résultant.

Le montant non couvert par la contribution pour les années 2014 à 2016 représente 12 M€. Ceux-ci seront répercutés essentiellement (10 M€) en 2017 et pour le reliquat (2,5 M€) en 2018, puis la contribution de la collectivité sera stable (entre 92 et 95,2 M€ à partir de 2019 en euros constants). Les frais financiers afférents à ce report ne sont pas supportés par la Collectivité mais par les co-délégués, qui feront leur affaire de leurs besoins en financement et en trésorerie.

Ce montant moyen de contribution annuelle est actualisable mais dans une limite d'un plafond de 104 M€ : au-delà, les compagnies prendront le surplus éventuel à leur charge, ce qui les contraint à trouver sur la durée de la convention des pistes d'optimisation de leurs coûts.

Ainsi, outre les comptes d'exploitation par ligne, une annexe spécifique (17 bis) est prévue pour le paiement de la contribution à l'exploitation.

Au final, la Collectivité respecte bien ses objectifs de limiter la contribution, tant annuellement au regard des moyens de la Collectivité que sur la durée avec le plafonnement de l'indexation et la répercussion d'une éventuelle baisse de la dotation de continuité territoriale.

III. Présentation des principales caractéristiques de la convention

III.1. Dispositions générales

*** Durée**

La durée de la convention est de dix ans et débute le 1^{er} janvier 2014 et expire le 31 décembre 2023. La vente des titres peut débiter le 1^{er} septembre 2013 et l'exploitation opérationnelle des services doit commencer le 1^{er} janvier 2014.

*** Société dédiée**

Le Déléataire a l'obligation de recourir à la société dédiée dans un délai d'un an à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention. S'agissant de deux co-déléataires non solidaires, la CMN est d'ores et déjà une société dédiée à l'exploitation des lignes des ports corses. La SNCM créera une société dédiée dans le délai d'un an à compter de la notification. Cette société dédiée bénéficiera d'une garantie de sa maison-mère et son actionariat devra rester stable, sous le contrôle de la Collectivité.

*** Répartition des obligations**

La CTC définit les orientations générales en matière de transport maritime et décide des évolutions du service public. Avec l'OTC, elle procède au contrôle de la bonne exécution et de la qualité du service.

Les co-déléataires ont pour mission d'exécuter les services conformément au cahier des charges et d'assurer la promotion et le développement du service public, tout en assumant le risque d'exploitation et les limites de la contribution financière de l'OTC.

*** Gestion du personnel**

Le Déléataire doit respecter les obligations prévues par la réglementation applicable à savoir notamment le décret n° 99-195 du 16 mars 1999 relatif à l'application des conditions de l'Etat d'accueil conformément au règlement (CEE) du Conseil n° 3577/92 du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime).

Ce décret prévoit que les règles en vigueur en matière de durée du travail, de repos et de congés qui s'appliquent à bord des navires visés à l'article 1^{er} du règlement n° 3577/92 et pratiquant un service de cabotage en France sont celles auxquelles sont soumis, aux termes des lois et règlements en vigueur, les marins embarqués sur les navires battant pavillon français opérant sur ces trafics.

*** Suivi de la convention**

Afin d'assurer un suivi de la convention, un comité de suivi (trimestriel) et un comité de pilotage (annuel) sont mis en place de façon à anticiper les difficultés d'exécution potentielles. Une clause de revoyure fixe limitativement els cas dans lesquelles les

parties peuvent être amenées à se revoir pour envisager des évolutions, dans la limite des conditions de mise en concurrence initiale.

III.2. Exploitation des services

L'offre de service doit respecter les exigences minimales suivantes :

- Capacité minimale passagers : 410 000 passagers annuels soit 34 000 passagers mensuels
- Capacité minimale fret : 1 600 000 mètres linéaires annuels soit 133 333 mètres linéaires mensuels
- Fréquences hebdomadaires : 23 rotations entre le continent et la Corse soit :
 - 7 jours /7 : Ajaccio
 - 7 jours /7 : Bastia
 - 3 jours/7 : Balagne (Calvi et Ile-Rousse)
 - 3 jours /7 : Porto-Vecchio
 - 3 jours/7 : Propriano

Les services doivent être effectués sans escale intermédiaire entre le port du continent et le port corse concerné.

Une annexe de la convention à savoir le « *Programme de service* » précise les horaires de desserte ainsi que la capacité des navires selon la desserte du port corse concerné.

- * Continuité du service en cas de situations perturbées prévisibles : le service social et solidaire

Il revient au Délégué de négocier un service social et solidaire correspondant à 15 % de l'offre du service du Délégué.

Le Délégué doit établir et respecter un plan d'information des usagers.

- * Définition de l'outil naval

Le Délégué doit recourir au « *cargo roulier mixte* » dont l'âge doit être inférieur ou égal à 25 ans (date de livraison du navire par le chantier naval de construction) à la date de signature de la convention et ne pas dépasser 30 ans pendant la durée de la convention.

Cette condition est respectée par les navires de chaque co-délégué. La SNCM s'engage en outre dans la mise en œuvre d'une flotte renouvelée avec 4 navires RoPax de façon échelonnée entre 2016 et 2018.

III.3. Dispositions financières

Les principales caractéristiques sont les suivantes :

- Contribution financière forfaitaire annuelle définie en fonction du CEP par ligne et représentant une moyenne de 96 M€ par an sur les 10 années

- d'exploitation¹ ;
- Absence de compensation en cas de chiffre d'affaires réalisé inférieur au prévisionnel ;
- Versement de la contribution financière en tenant compte des possibilités financières de l'OTC et mise en place d'un lissage minorant les versement sur les années 2014-2017 et les rattrapant sur les années 2018-19, sans portage par la Collectivité des frais financiers ;
- Mise en place d'une indexation limitée à la part de la contribution pour le fonctionnement et plafonnée à 104 M€ ;
- Réduction de la contribution versée pour chaque traversée non réalisée par application d'un montant forfaitaire (30 000 €) ;
- Grille tarifaire prévoyant un tarif résident maximum et des réductions pour les tarifs sociaux et qui prend en compte le système de yield management permettant une variation maximale par rapport au tarif résident et un tarif médian à respecter ;
- Ajustement automatique des tarifs (et non de la contribution) sur la base de l'évolution du coût du combustible prenant en compte une part fixe qui correspond à la prise de risque du délégataire et une part reportée sur les usagers, avec une mise en place d'un compte spécifique de suivi intégrant les sous-charges et sous-charges suivis mensuellement, et dont le solde s'il est bénéficiaire revient à la Collectivité alors que s'il est déficitaire il reste à la charge des co-délégataires ;
- Mise en place d'un compte rendu financier annuel dont la structure est détaillée et inclut la présentation de la gestion pour compte de tiers de la taxe transport et la présentation de la déclaration fiscale correspondante ;
- Prise en charge par les délégataires des risques de baisse de la DCT jusque 3 % de celle-ci et jeu de la clause de revoyure au-delà ;
- Clause de revoyure qui inclut notamment l'évolution du coût combustible et la révision du montant de la dotation versée par l'Etat.

III.4. Contrôle du Délégataire

La convention met en place un droit de contrôle de la CTC et de l'OTC sur la gestion de la desserte maritime du Délégataire à travers :

- Le contrôle des documents du délégataire,
- Le contrôle des données financières (audit),
- Une visite annuelle,
- Le contrôle des objectifs de performances,
- La mise en œuvre d'un extranet,
- Le rapport annuel et les tableaux de bord mensuels du Délégataire.

III.5. Dispositions de fin de convention

- * Sort des biens

La CTC peut proposer d'acquérir les navires utilisés par le Délégataire.

¹ Le détail des conditions financières a été présenté dans la partie relative à la négociation.

En l'absence de reprise des biens, le Délégué n'a droit à aucune indemnité couvrant tout ou partie du financement des navires à l'expiration anticipée ou normale de la convention.

* Résiliation par la CTC

La convention prévoit un droit de la CTC de résilier la convention pour un motif d'intérêt général, pour faute ou sous certaines conditions en cas de redressement ou de liquidations judiciaires du Délégué.

En cas de résiliation de la convention pour motif d'intérêt général, l'indemnisation pour perte de bénéfice est limitée à 3 % du montant de la contribution à l'exploitation restant due. Les autres sommes font l'objet d'une évaluation selon les circonstances de la résiliation.

Un cas particulier de résiliation réside dans l'hypothèse d'une baisse de la dotation de continuité territoriale : en ce cas l'indemnisation pour perte de bénéfices est limitée à 1,5 %.

L'ensemble de ces éléments me permettent de vous proposer de retenir le groupement CMN-SNCM comme co-titulaires de la convention de délégation de service public des liaisons maritimes entre la Corse et le continent et d'approuver ladite convention et ses annexes.

Je vous propose d'en délibérer.

ASSEMBLEE DE CORSE

**DELIBERATION N° 13/ AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE
DECIDANT DE L'ATTRIBUTION DE LA CONVENTION DE DELEGATION
DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS
ET DE MARCHANDISES ENTRE LA CORSE ET LE CONTINENT**

SEANCE DU

L'An deux mille treize et le , l'Assemblée de Corse, régulièrement convoquée s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. Dominique BUCCHINI, Président de l'Assemblée de Corse.

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** les articles L. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment l'article L. 1411-8,
- VU** les articles L. 4424-19, L. 44124-20 et L. 4425-4 du Code Général des Collectivités Territoriales,
- VU** le Code des Transports,
- VU** le règlement n° 3577/92 du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres,
- VU** la délibération n° 12/044 AC de l'Assemblée de Corse du 22 mars 2012 décidant de recourir à la délégation de service public pour l'exploitation des services de transport maritime,
- VU** la délibération n° 12/193 AC de l'Assemblée de Corse du 5 octobre 2012 approuvant les documents de la consultation de la future délégation de service public de transport maritime de passagers et marchandises entre Marseille et les ports de la Corse,
- VU** la décision de la Commission de délégation de service public du 24 janvier 2013 procédant à la sélection des candidats admis à présenter une offre,
- VU** l'avis de la Commission de délégation de service public du 8 février 2013 relatif aux offres des candidats,
- VU** le rapport du Président du comité exécutif sur le déroulement des négociations directes menées avec les candidats à la délégation du service public de transport maritime,
- VU** le projet de convention et ses annexes,

CONSIDERANT que l'offre du groupement constitué par la CMN et la SNCM respecte les objectifs définis par l'Assemblée de Corse, tant au titre des obligations définies par le cahier des charges que du point de vue financier,

SUR rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse,

APRES EN AVOIR DELIBERE

ARTICLE PREMIER :

DECIDE d'attribuer la convention de délégation de service public pour le transport maritime de marchandises et de passagers entre Marseille et les ports de la Corse au Groupement composé de CMN et de la SNCM.

ARTICLE 2 :

APPROUVE le contenu de la convention de délégation de service public et ses annexes.

ARTICLE 3 :

AUTORISE le Président du Conseil Exécutif de Corse et le Président de l'Office des Transports de la Corse à signer ladite convention et à procéder aux formalités subséquentes de publicité et de transmission au contrôle de légalité.

ARTICLE 4 :

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

AJACCIO, le

Le Président de l'Assemblée de Corse,

Dominique BUCCHINI