



---

Gestion Européenne Conjointe des Connexions et Transports  
Transfrontaliers pour les îles

**GEECCTT-ÎLES**

**MISSION D'ETUDE, D'ASSISTANCE ET DE CONSEIL  
SUR LA DESSERTE MARITIME**

**CORSE / SARDAIGNE : PROPRIANO / PORTO-TORRES**  
à titre transitoire en attente de la création du GECT

---



MEMOIRE TECHNIQUE

## MEMOIRE TECHNIQUE

### 1. Forme juridique du candidat

Exercice libéral à titre individuel, société civile professionnelle, SELARL,...

Groupement conjoint d'entreprises composé de :

SELARL Cloix & Mendès-Gil (mandataire solidaire), FCL Gérer la Cité (SAS) et Odyssée Développement (SARL)

Les formes associatives non intégrées de type société civiles de moyens ne sont pas recevables à être regardées comme candidates.  
En cas de groupement, chaque membre devra produire un mémoire technique justificatif

### 2. Renseignements techniques

Adresse du candidat : 7 rue Auber 75009 PARIS .....

Téléphone - Fax : 01 48 78 92 42.....

Email : cabinet@cloix-mendesgil.com .....

Horaires d'ouverture du candidat au public : 8h30 à 20h00 .....

Le candidat dispose-t-il d'une salle de réunions dans ses locaux ?

Oui

Le candidat dispose-t-il d'un système de visio-conférence ?

Oui

Les consultants dédiés à la prestation disposent-ils d'une ligne téléphonique directe ?
Oui

Les consultants dédiés à la prestation disposent-ils d'une messagerie électronique individuelle ?
Oui

**3. Personnel non consultant dédié à la prestation**

Le candidat remplira le tableau en annexe n°1.

**4. Consultant(s) dédiés à la prestation**

Le candidat remplira le tableau en annexe n°2.

**5. Expérience**

Le candidat remplira le tableau en annexe n°3.

**6. Cadre « Questions-réponses »**

Le candidat remplira le tableau pour chaque lot.

# ANNEXE N°1 – PERSONNEL NON CONSULTANT DEDIE A LA PRESTATION

Nom, Prénom	Fonction	Nature du contrat avec le candidat	Formation	Qualification
Anne-Lise THOMIN	Assistante juridique	Cabinet Cloix & Mendès-Gil	Maîtrise de droit privé mention droit des affaires – Paris II - 2005	Réponse aux appels d'offres Correspondances juridiques Facturation Dossiers de plaidoirie Documentaliste
Chrystèle LOLLIA	Assistante juridique	Cabinet Cloix & Mendès-Gil	Spécialisation ENADEP en Droit Social Second Cycle ENADEP – Formation continue Assistante Juridique BTS Bureautique et Secrétariat – Option Assistante de Direction	Réponse aux appels d'offres Correspondances juridiques Facturation Dossiers de plaidoirie Documentaliste
Cyril HENEAUX	Assistante juridique	Cabinet Cloix & Mendès-Gil	Gardien de la paix et Officier de police judiciaire	Réponse aux appels d'offres Correspondances juridiques Facturation Dossiers de plaidoirie Documentaliste

Fait à \_\_\_\_\_, le -----

Signature du prestataire<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Le signataire doit avoir le pouvoir d'engager la personne qu'il représente. Cette rubrique doit être renseignée en ce qui concerne le personnel non consultant de l'entreprise du candidat (assistant juridique, secrétaire, documentaliste...)

## ANNEXE N°2 – CONSULTANTS DEDIES A LA PRESTATION

<i>Nom, Prénom</i>	<i>Statut</i>	<i>Spécialités</i>	<i>Formation (comptabilité publique, droit général)</i>	<i>Qualification</i>
Pierre-Manuel CLOIX	Avocat à la Cour, Associé gérant cabinet Cloix & Mendès-Gil	Droit public	Droit public et droit général Institut droit public des affaires DEA droit public de l'entreprise	Avocat (CAPA) Spécialité en droit public
Solmaz RANJINEH	Avocat à la Cour Collaboratrice Cabinet Cloix & Mendès-Gil	Droit public	Droit public et droit général DESS contentieux droit public DESS droit public de l'économie	Avocat (CAPA) Spécialité en droit public
Thomas du Payrat	Odyssée Développement - Directeur adjoint - Associé	Economie maritime	Études de Ph.D. (doctorat) en Économie, Simon Fraser University, Vancouver, Canada M.Sc. en Gestion des Ressources Maritimes, Université du Québec à Rimouski, Canada Maîtrise ès Sciences Économiques – analyse économique, Université de Bretagne Occidentale	Economiste spécialisé senior
Leslie Widmann	Odyssée Développement - Directrice-fondatrice	Organisation des filières maritimes professionnelles	Diplôme de l'Institut d'Etude Politique – Toulouse I Maîtrise de Sciences Politiques (Politik Wissenschaft) – Université de Passau (Allemagne)	Expert spécialisée

<i>Nom, Prénom</i>	<i>Statut</i>	<i>Spécialités</i>	<i>Formation (comptabilité publique, droit général)</i>	<i>Qualification</i>
			Maîtrise de droit européen et international – Toulouse I CIPECMA – formation en ingénierie financière	
Charles Averty	Consultant externe Odysée Développement	Navires maritimes	Diplômé de l'Ecole des Officiers du Corps Technique et Administratif des Affaires Maritimes DU Expertise Judiciaire - Institut d'Etudes Juridiques - Université Bordeaux IV (en cours) Master II Droit et Sécurité des Activités Maritimes et Océaniques - Université de Nantes (VAE en cours)	Expert technique senior
Adrien ROHMER	Directeur de mission - Associé FCL – Gérer la Cité	Gestion financière des DSP Financement de projet	Diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris DESS d'urbanisme, d'aménagement et de développement local de l'IEP Paris	Expert financier senior
Amandine NGO DOAN TA FCL – Gérer la Cité Co – traitant	Consultante	Gestion financière des DSP Financement de projet	Sciences Po Lyon Master 2 Ingénierie des Partenariats Publics-Privés	Expert financier
Simeoni Marc	Consultant en	Diagnostics stratégiques,	Gestion/Finance /	Docteur de sciences de

Nom, Prénom	Statut	Spécialités	Formation (comptabilité publique, droit général)	Qualification
	management senior/ Directeur de Marc Simeoni Consulting	Etudes économiques, Audits financiers, organisationnels et opérationnels, Planification et analyse financières, Assistance technique / Management de projets, Contrôle de gestion et contrôle financier Développement territorial	Comptabilité privée / Economie	gestion, spécialité « management stratégique » Mention très honorable avec les félicitations du jury, à l'unanimité ; recommandé pour un prix de thèse et pour une publication.  DEA de Banque et Finance, Centre d'Etude des Techniques du Financement  Diplôme de l'Ecole Supérieure de Commerce de Marseille-Provence, spécialité services financiers
Chavazas Ana Bela	Consultante en management confirmée/ Directrice Adjointe de Marc Simeoni Consulting	Contrôle de gestion et comptabilité analytique ; Etudes économiques ; Planification et analyse financières; Assistance technique à la gestion de projets ;  Spécialiste des missions de mise en œuvre de politique de structuration des filières et plans de développement territorial, Ana Bela Chavazas intervient également dans le domaine de l'analyse financière	Gestion/Finance / Comptabilité privée / Economie	Master professionnel en Sciences du Management, spécialité « Administration des Entreprises », Mention très bien  Maîtrise en Economie Gestion, spécialité Economie Régionale, Mention très bien.

<i>Nom, Prénom</i>	<i>Statut</i>	<i>Spécialités</i>	<i>Formation</i> (comptabilité publique, droit général)	<i>Qualification</i>
Achilli Marina	Chargée de projet en Management	Assistance technique à la gestion de projets ; Développement international ; Etudes économiques et territoriales ; Etudes de marché ; Spécialiste dans les domaines du développement durable et des politiques européennes, Marina Achilli intervient principalement dans le secteur public	Gestion / Economie / Développement territorial	Master professionnel en Sciences du Management, spécialité « Administration des Entreprises » Mention Bien  Master 1 Régulation Internationale et Européenne, mention « Science Politique »  Master 1 Science du langage, spécialité « Anglais », Mention Bien
Calendini Matthieu	Consultant Junior	Diagnostics Stratégiques ; Analyse financière ; Comptabilité Analytique ; Etudes de marché ; Etudes et évaluation économiques	Gestion/Management	Licence professionnelle Entrepreneurat  DUT Gestion des entreprises et des administrations

Fait à \_\_\_\_\_, le -----

Signature du prestataire <sup>2</sup>

<sup>2</sup> Le signataire doit avoir le pouvoir d'engager la personne qu'il représente. Renseigner uniquement avec les consultants juniors, seniors, intermédiaires, expert...



## ANNEXE N°3 - NOTE EXPERIENCE

L'expérience porte sur les trois derniers exercices du candidat (y compris l'année en cours)

En cas de production d'un document établi manuellement ou informatiquement mais sans la matrice proposée, il devra impérativement reprendre la forme du tableau ci-dessous.

### Cloix & Mendès-Gil

Collectivité territoriale - Etablissement public <sup>3</sup> (autorisation écrite à joindre)	Nombre d'habitants	Année de la prestation	Nature de la prestation	Montant de la prestation
Transport maritime et fluvial				
Région	322 100	2016 en cours	Assistance juridique pour le renouvellement de la DSP maritime (transports et passagers) - convention de 19 mois  Evaluation des modes de gestion et des contraintes nationales et communautaires  Rédaction des documents de la consultation  Procédure de prénotification à la Commission européenne  Réunions avec la Commission européenne et l'Etat français  Suivi de la procédure de passation  Assistance à la Négociation	15 k€

<sup>3</sup> Le candidat ne peut faire mention nominative du client qu'en produisant obligatoirement son autorisation préalablement écrite. A défaut, l'offre sera rejetée et considérée comme irrégulière.

Région	322 100	2015-2016	Rapport de l'exécutif Assistance juridique pour le renouvellement de la DSP maritime (transports et passagers) - convention de 12 mois Evaluation des modes de gestion et des contraintes nationales et communautaires Rédaction des documents de la consultation Réunions avec la Commission européenne et l'Etat français Suivi de la procédure de passation Assistance à la Négociation Rapport de l'exécutif	15 k€
Région	322 100	2011-2012	Assistance juridique pour le renouvellement de la DSP maritime Evaluation juridique des contrats existants Evaluation des modes de gestion et des contraintes nationales et communautaires Rédaction des documents de la consultation. Suivi de la procédure. Assistance à la Négociation	60 k€
<b>Transport routier</b>				
Métropole	580 500	2016 en	Recensement des montages envisageables	28 k€

			cours	Expertise approfondie des montages Accompagnement de la collectivité dans la mise en œuvre	
Communauté d'agglomération	129 000		2016 en cours	Diagnostic des réseaux de transport Aide à l'optimisation du réseau et comparaison des modes de gestion Mise en place de la procédure retenue Accompagnement à l'exécution	82 k€
Communauté de communes	64 900		2016 en cours	Conséquences sur la compétence mobilité d'une fusion de 3 communes Faisabilité juridique des scénarios de transport Modes de gestion Assistance à la passation des conventions de DSP	60 k€
Syndicat mixte des transports	404 000		2016 - en cours	Assistance juridique en contrats publics	Taux horaire
Communauté d'agglomération	68 800		2015	Diagnostic des réseaux de transport routier urbain Aide à l'optimisation du réseau et comparaison des modes de gestion	82 k €

				Mise en place de la procédure retenue Accompagnement à l'exécution	
Communauté d'agglomération	31 000	2015		Suivi et contrôle du contrat existant Diagnostic technique juridique et financier Assistance à la définition des modes de gestion et suivi de la procédure Accompagnement à l'exécution du futur contrat	67 k€
Communauté d'agglomération	52 000	2015		Audit des conventions de transport urbain Rédaction du DCE Lancement et passation de la DSP	22 k €
Communauté d'agglomération	124 000	2015		Détermination de la stratégie pour aboutir à une baisse de la contribution Assistance aux négociations Rédaction de l'avenant	12 k€
Département	212 645	2015		Assistance à la passation des marchés publics de transport scolaire	Taux horaire
Département	212 645	2012		Définition des besoins Rédaction du DCE de transport non urbain Analyse des offres	40 k€

				Suivi de la procédure	
<b>Transport ferroviaire</b>					
Région	322 100	2014		Transport ferroviaire Recensement des modifications à opérer Validation du projet d'avenant au regard des règles juridiques Rédaction des projets de rapport et de délibération Etablissement d'une version consolidée	5 k€
Région	1 644 000	2014		Assistance au mode d'acquisition des matériels roulants Etude comparative des modes d'acquisition et de financement Préconisations	16 k€

### *Odyssée Développement*

<b>Collectivité territoriale - Etablissement public <sup>4</sup> (autorisation écrite à joindre)</b>	<b>Nombre d'habitants</b>	<b>Année de la prestation</b>	<b>Nature de la prestation</b>	<b>Montant de la prestation</b>
<b>Accompagnement de DSP</b>				
Collectivité territoriale insulaire	322 100	2016 en cours	Assistance technique pour le renouvellement de la DSP maritime (transports et passagers) –	77 k€

<sup>4</sup> Le candidat ne peut faire mention nominative du client qu'en produisant obligatoirement son autorisation préalablement écrite. A défaut, l'offre sera rejetée et considérée comme irrégulière.

				convention de 19 mois	
Gouvernement insulaire	273 000	2016 en cours		Mission d'étude d'expertise pour la mise en place d'une ou plusieurs DSP en matière de desserte domestique pour la Nouvelle Calédonie	160 k€
SEM portuaire	48 000	2015		Accompagnement de la SEM pour l'élaboration de la réponse à la consultation pour la Subdélégation de service public portant sur l'exploitation et le développement du port	27 k€
Commune littorale	30 500	2014		Accompagnement pour la mise en place d'une Délégation de Service Public pour le port.	48 k€
Département insulaire ultramarin	236 000	2014		Accompagnement pour le suivi de la mise en place de la DSP portuaire	10 k€
<u>Autres références en transport maritime et fluvial</u>					
Collectivité territoriale insulaire	322 100	2015		Benchmark de desserte maritime pour un Office des Transports en parallèle de notre mission d'AMO sur la desserte maritime. Séminaire de présentation de ce benchmark	16 k€
Collectivité territoriale insulaire	322 100	2015		Evaluation de la convention de DSP des lignes maritimes entre un port continental et les ports insulaires	8 k€
Province insulaire ultramarine	18 300	2013		Assistance à la mise en gestion opérationnelle des infrastructures portuaires et aéroportuaires	26 k€

				de la Province	
Commune		45 000	2015	Estimation des coûts de mise en œuvre d'un service fluvial de transport de passagers	10 k€

### FCL – Gérer la Cité

Collectivité territoriale - Etablissement public <sup>5</sup> (autorisation écrite à joindre)	Nombre d'habitants	Année de la prestation	Nature de la prestation	Montant de la prestation
Transport maritime et fluvial				
Région	322 100	2016 en cours	Assistance juridique pour le renouvellement de la DSP maritime (transports et passagers) – convention de 19 mois Evaluation des modes de gestion et des contraintes nationales et communautaires Rédaction des documents de la consultation Procédure de prénotification à la Commission européenne Réunions avec la Commission européenne et l'Etat français	20 k€

<sup>5</sup> Le candidat ne peut faire mention nominative du client qu'en produisant obligatoirement son autorisation préalablement écrite. A défaut, l'offre sera rejetée et considérée comme irrégulière.

				<p>Suivi de la procédure de passation</p> <p>Assistance à la Négociation</p> <p>Rapport de l'exécutif</p>	
Région	322 100	2015-2016	<p>Assistance juridique pour le renouvellement de la DSP maritime (transports et passagers) - convention de 12 mois</p> <p>Evaluation des modes de gestion et des contraintes nationales et communautaires</p> <p>Rédaction des documents de la consultation</p> <p>Réunions avec la Commission européenne et l'Etat français</p> <p>Suivi de la procédure de passation</p> <p>Assistance à la Négociation</p> <p>Rapport de l'exécutif</p>	40 k€	
Département d'Outre-mer	388 364	2015	<p>Dans le cadre d'un Groupement constitué de cabinets technique et juridique, FCL intervient en tant que sous-traitant aux fins d'analyser la situation financière de l'exploitant actuel (exploitant à titre privé), cadrer les enjeux d'une évolution du réseau dans le cadre d'une DSP (OSP, transport scolaire), assister à la mise en concurrence du futur délégataire (analyse</p>	15 k€	



				des offres financières)	
<b>Infrastructures portuaires</b>					
Métropole du Sud-Est	535 543	(en cours)	<p>En cotraitance avec des bureaux techniques et un cabinet d'avocat, conseil en conduite et gestion de grands projets ainsi que dans les domaines juridiques, financier, fiscal, technique, économie de la construction et en programmation, environnement et développement durable) en vue de l'extension (construction de nouveaux ouvrages, de nouvelles infrastructures et de nouveaux locaux liés aux activités portuaires et balnéaires), de la réhabilitation (plan d'eau, voirie et locaux existants) et de l'exploitation du futur port de XXX.</p> <p>Sur ce dossier FCL, intervient tout particulièrement pour les aspects financiers concernant la transition entre les contrats de concession et la passation d'un nouveau contrat de concession (rédaction du projet de contrat et du document programme, analyse des offres, assistance aux négociations).</p>	46 k€	
Département du Grand-Ouest	901 293	2013-2016	<p>Cette étude est réalisée par un groupement constitué d'un Bureau d'Etude spécialisé dans les activités portuaires de pêche et de plaisance, de FCL pour les aspects financiers et d'un cabinet d'avocat.</p> <p>L'objectif est la réalisation d'une étude stratégique de développement des ports</p>	48 k€	

			<p>départementaux (en tranche ferme) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Diagnostic prospectif des ports départementaux ;</li> <li>- Diagnostic juridique et financiers des concessions portuaires actuelles et préconisations ;</li> <li>- Analyse des flux financiers entre le département et les concessions ;</li> <li>- Analyse économique et financière par port et par filière ;</li> <li>- Analyse des conditions financières de sortie par anticipation ou non de certains contrats ;</li> <li>- Cadrage des scénarii pour des coopérations interportuaires et étude des modes de gestion envisageables.</li> </ul> <p>En tranche conditionnelle, l'assistance porte sur la mise en oeuvre des modes de gestion retenus.</p>	
Région du Grand-Ouest	901 293	(en cours)	<p>Dans le cadre d'un Groupement constitué de cabinets technique et juridique, FCL accompagne la Région pour le renouvellement de la concession d'un port à vocation ferry, commerce et pêche.</p> <p>Dans le cadre de la mission, FCL intervient ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pour la définition du nouveau modèle économique de la concession ;</li> <li>- Pour la préparation des pièces du DCE ;</li> <li>- Pour l'analyse des offres et des candidatures ;</li> </ul>	25 k€

				<ul style="list-style-type: none"><li>- Pour la négociation avec les candidats;</li><li>- Pour la finalisation du contrat ;</li></ul>	
Transport ferroviaire					
Région du Grand Sud-Ouest	3 285 970	2014 / 2015	<p>Mission d'assistance pour la mise en œuvre de la clause de « rendez-vous » de la convention d'exploitation du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs. A ce titre FCL assiste plus particulièrement la région pour élaborer conjointement avec elle, en amont des négociations, le périmètre des échanges et la stratégie à mettre en œuvre, pour décliner de manière opérationnelle cette stratégie en préparant et en ajustant au fil de l'eau les tactiques de négociation, pour accompagner la négociation par la présence au côté de la Région d'experts à même de défendre ses intérêts pour être force de proposition in fine dans la rédaction des clauses et annexes qui seront issus de la négociation.</p> <p>Mission d'assistance relative à la formulation de scénarii ayant vocation à appréhender les pistes envisageables pour le renouvellement (ou la prolongation) de la convention d'exploitation du service ferroviaire régional de transport de voyageurs dans le cadre du périmètre de la future région "XXX"</p>		90 k€ + BDC

Région du Grand Ouest	3 632 614	2013 / 2015	<p>Expertise financière du compte TER XXX et assistance à la négociation du régime financier et conventionnel de la prolongation de la convention région – SNCF.</p> <p>A ce titre FCL réalise un diagnostic qui doit couvrir l'ensemble du périmètre des conventions existantes entre Région et SNCF (convention TER, mais également financement d'études, accords de commercialisation, financement d'opération d'investissement notamment en gare etc.) et prendre en compte le réalisé des comptes pour conclure sur l'équilibre de la convention.</p> <p>FCL réalise également une base argumentaire pour la Région dans ses négociations avec la SNCF et également d'asseoir une analyse prospective du compte TER, qui sera également complétée par des analyses ciblées de certaines problématiques permettant la projections de certains postes de charges sur la période 2015 et 2016.</p>	60 k€
-----------------------	-----------	-------------	--	-------

### MS Consulting

Collectivité territoriale - Etablissement public <sup>6</sup> (autorisation écrite à joindre)	Nombre d'habitants	Année de la prestation	Nature de la prestation	Montant de la prestation
---	--------------------	------------------------	-------------------------	--------------------------

<sup>6</sup> Le candidat ne peut faire mention nominative du client qu'en produisant obligatoirement son autorisation préalablement écrite. A défaut, l'offre sera rejetée et considérée comme irrégulière.

Etablissement public	330 000	2004	Mission d'assistance et de conseil dans le cadre de l'étude préalable au débat d'orientation de politique générale des transports	25 000 €
Etablissement public	330 000	2007	Etude de l'impact du coût du transport maritime sur la formation des prix en Corse	50 000 €
Etablissement public	330 000	2013	Etude sur le transport des matières dangereuses	29 100 €
Regroupement de structures représentatives des artisans et des entreprises	330 000	2015	Etude d'évaluation du préjudice économique et financier subi par les entreprises corses lié aux discontinuités du service public maritime de l'été 2014	45 000 €
Association	330 000	2012	Etude de diagnostic du secteur des transports routiers de fret dans le cadre de la définition d'un positionnement stratégique régional	56 000 €
Etablissement public	174 993	2009	Etude de définition de plate-forme logistique dans le cadre du programme Européen Italie-France Maritime 2007-2013	49 350 €
Etablissement public	155 361	2009	Etude de diagnostic économique des concessions aéroportuaires et portuaires de Corse-du-Sud	38 360 €
Etablissement public	174 993	2006	Elaboration du plan stratégique et financier du port de Bastia	38 450 €
Collectivité territoriale	330 000		Assistance à l'évaluation du préjudice financier subi par la CTC suite à la défaillance autorails AMG 800	

		2013			29 350 €
Etablissement public	330 000	2012	Assistance pour l'élaboration du schéma directeur et des schémas sectoriels de la chambre de commerce et d'industrie de Corse, dont le schéma sectoriel dédié à la gestion des infrastructures portuaires et aéroportuaires		217 175 €
<i>Etablissement public</i>	66 millions	2011	Elaboration d'un guide d'analyse financière des entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs dans le cadre de la nouvelle réglementation relative à la capacité financière		58 500 €

Fait à \_\_\_\_\_, le -----

Signature du prestataire <sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Nom, Prénom, et qualité du signataire. Le signataire doit avoir le pouvoir d'engager la personne qu'il représente.

## Mode d'emploi – Cadre « Questions-Réponses »

Le cadre « Questions-Réponses » ci-après doit être complété par les candidats pour chaque lot. Il servira au jugement des offres (valeur technique).

Les candidats sont invités à décrire leur offre de base de manière exhaustive dans le présent cadre.

Le mémoire technique sera rendu contractuel, l'entreprise s'engage donc à respecter l'ensemble de ce qu'il y est écrit.

La notation de chacun des éléments sera établie selon l'échelle de notation suivante :

0 – Non-conforme

1 – Très mauvais

2 – Mauvais

3 – Moyen

4 – Bon

5 – Très bon

Toute offre non-conforme à ce cadre pourra être (ou sera) écartée.

Les critères suivants ont été retenus pour la notation des offres :

1. Valeur technique de l'offre (VTO) pondérée à 60 %
2. Prix pondéré à ~~40~~ %

La somme des notes pondérées permettra ainsi un classement qui déterminera l'offre économiquement la plus avantageuse.

**CADRE « QUESTION-REPOSE » A COMPLETER**

REPERES CCP	Questions	Réponses
4.1. <u>Dispositions générales</u>		
4.1.1. <u>Contexte général du marché – Les références réglementaires</u>		
<p>La desserte maritime Corse-Sardaigne subit une évolution ces dernières années.</p> <p>Son organisation a fait l'objet de nombreuses évolutions liées au droit national et communautaire ainsi qu'au marché concurrentiel avec l'apparition de plusieurs compagnies maritimes battant pavillon communautaire.</p>	<p>Expliquer vos connaissances quant à l'historique de la desserte maritime Corse/Sardaigne</p>	<p><u>D'un point de vue réglementaire</u></p> <p>L'organisation de la desserte maritime est organisée au niveau national par les dispositions visées dans le cahier des clauses particulières et également d'autres dispositions soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'article L.4424-18 du CGCT : la CTC définit les modalités d'organisation des transports maritimes entre la Corse et la France continuïté sur la base du principe de continuïté territoriale</li> <li>- L.4424-19 du CGCT : la CTC impose des OSP pour les liaisons maritimes pour assurer le principe de continuïté territoriale et désigner les compagnies maritimes en charge de ces lignes sous réserve des procédures publicité et de mise en concurrence</li> <li>- L.4425-4 du CGCT fixant le dotation de continuïté territoriale pour les lignes maritimes et aériennes</li> </ul> <p>Au niveau européen, les dispositions applicables sont les suivantes :</p> <p>Transport maritime :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'article 100 § 2 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) renvoyant au Parlement européen et</li> </ul>



		<p>au Conseil la mise en place d'une réglementation sur les transports maritimes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le règlement cabotage international n°4055/86 du 22 décembre 1986 concernant le cabotage maritime entre Etats membres et Etats membres et non membres</li> </ul> <p>Aides d'Etat :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Articles 107 et 108 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne sur les aides d'Etat (TFUE)</li> <li>- L'article 106 § 2 du TFUE sur les services d'intérêt économique général</li> <li>- Le paquet Almunia comprenant les encadrements de la Commission européenne quant aux modalités de définition des aides d'Etat notamment l'encadrement "SIEG" du 11 janvier 2012 (8/03)</li> </ul> <p>La réglementation sur les aides d'Etat a connu une évolution importante qui s'est traduite, de notre point de vue, d'un renforcement des contraintes. Ce renforcement résulte clairement de la concurrence sur le marché européenne du transport maritime et qui a donné lieu au paquet Almunia et à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (CJCE, 20 février 2001, <i>Analir</i>, C-205/99).</p> <p>Concernant spécifiquement les accords avec la Sardaigne, notamment dans le domaine des transports. le décret n°96-8 du 2 janvier 1996 portant publication de l'accord entre le Gouvernement de la République</p>
--	--	---

		<p>française et le Gouvernement de la République italienne concernant la coopération transfrontalière entre collectivités territoriales, signé à Rome le 26 novembre 1993 prévoit que Les Parties contractantes favorisent les initiatives des collectivités territoriales visant à développer la coopération transfrontalière. Ces dernières peuvent conclure des accords et arrangements de coopération transfrontalière.</p> <p><u>Au niveau du marché :</u></p> <p>La ligne Propriano-Porto Torres est exploitée par la CMN qui n'est plus intéressée par cette liaison (source : rapport de la délibération du 29 octobre 2015 de la CTC).</p> <p>Le niveau du trafic a fortement diminué entre 2014 et 2016 de 4 606 passagers à 1218 passagers (source : Observatoire régional des transports de Corse).</p> <p>Il n'y a pas d'opérateur privé sur cette liaison.</p>
<p>4.1.2. Les références réglementaires</p> <p>La liaison historique Corse/Sardaigne a fait l'objet de plaintes auprès de la Commission Européenne et de décisions de la part de celle-ci.</p>	<p>Expliquer vos connaissances quant à l'organisation de la desserte maritime Corse/Sardaigne</p>	<p>L'organisation de la desserte maritime entre la Corse et la Sardaigne concerne plusieurs ports corses et sardes. Ajaccio dessert Porto Torres, Bastia, Golfo Aranci, Porto-Vecchio le Golfo Aranci et Porto Torres, Bonifacio dessert Santa Teresa et Propriano dessert Porto Torres.</p> <p>La liaison entre Bonifacio et Santa Teresa est historique et était exploitée par la Saremar qui a déposé le bilan en 2016. Elle a donné lieu à une</p>

décision de la Commission européenne le 16 mars 2004 (2005/163/CE) déclarant compatible la subvention versée par l'Italie (a priori l'Etat). Pour aboutir à cette conclusion, la Commission européenne constate que d'une part il s'agit d'une ligne d'intérêt essentiellement local assurant deux voyages journaliers par semaine sur une courte distance (10 milles marins), d'autre part, ce n'est qu'en période touristique que la Saremar opère en concurrence avec un opérateur privé.

La commission en déduit que l'objectif d'intérêt légitime d'assurer toute l'année une liaison régulière entre deux régions insulaires de la Communauté en tenant compte des besoins exprimés par les collectivités territoriales concernées, ne pouvait pas être atteint par le simple jeu des forces du marché.

Ultérieurement, la Commission européenne a rendu le 22 janvier 2014 trois autres décisions concernant également la Saremar et qualifiant d'aides les subventions versées par la Région de Sardaigne pour les liaisons entre la Sardaigne et le continent (SA.32014, SA.32015 et SA.32016). Malheureusement, ces décisions ne sont pas publiées. Elles ont fait l'objet d'un recours devant le TPICE qui a été rejeté le 2 avril 2014 (T-219/14).

Le 22 février 2017, Jean-Félix Acquaviva et son homologue Sarde aux transports, Massimo Deiana, ont

		paraphé un protocole d'accord permettant d'assurer la continuité territoriale sur les deux liaisons suivantes : Bonifacio et Santa Teresa et Propriano et Porto Torres à travers deux conventions de délégation de service public.  Selon ce protocole, la CTC aurait en charge la deuxième ligne, l'autorité sarde se chargeant de la première.
La Collectivité a confié à son office, l'Office des transports de la Corse (OTC), la gestion de la continuité territoriale dont la création et le fonctionnement sont prévus à l'article L.4424-20 du CGCT.	Expliquer votre connaissance des liens entre la CTC et l'OTC	<p>La Collectivité territoriale de Corse constitue l'autorité organisatrice des transports maritimes et aériens en Corse. Elle définit ainsi "les modalités d'organisation des transports maritimes" et aériens entre l'île et toute destination de la France continentale, en particulier en matière de desserte et de tarifs" (article L.4424-18 du CGCT).</p> <p>C'est donc l'autorité compétente pour déterminer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le partage des OSP et des DSP</li> <li>- L'application d'un régime ou non d'aides sociales</li> <li>- Le contenu des OSP et du contrat de service public</li> </ul> <p>L'Office des transports de Corse est un établissement public à caractère industriel et commercial sous la tutelle de la CTC. Il a deux missions principales.</p> <p>Premièrement, il conclut des conventions de</p>

	<p>"<i>délégation de service public</i>" (article L.4424-20 CGCT).</p> <p>Le CGCT n'est pas très clair sur la délimitation de ce champ de compétence.</p> <p>En effet, cette disposition laisse à penser que l'OTC aurait compétence pour choisir seul et sans la CTC, le délégataire de service public. Cependant, dans les faits, la CTC lance le principe de la DSP et choisit l'attributaire.</p> <p>Pour autant, l'OTC doit également délibérer sur les projets de convention avec les compagnies maritimes et leurs avenants (article 13 des statuts publiés sur le site internet de la CTC).</p> <p>L'OTC signe la convention et en contrôle l'exécution.</p> <p>Les dispositions législatives telles qu'elles sont rédigées excluent que l'OTC définisse les OSP, cela revient effectivement à la CTC, autorité organisatrice.</p> <p>Il peut en revanche en suivre l'exécution.</p> <p>Deuxièmement, l'OTC répartit la dotation de continuité territoriale versée par l'Etat entre le transport aérien et le transport maritime.</p> <p>L'OTC a ainsi un rôle essentiel dans la gestion financière des transports aériens et maritimes. Bien que la CTC définisse le montant de la contribution</p>
--	--

		<p>versée aux compagnies maritimes et aériennes, il revient à l'OTC de contrôler l'exécution des conventions et donc le montant réel de la contribution au regard des formules d'actualisation, des pénalités, des services non réalisés, de la question du surcoût du carburant, etc.</p> <p>S'agissant du pouvoir de tutelle, sauf délibération plus récente (non mentionnée sur le site internet de la CTC), il apparaît étendu puisque :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Président du Conseil Exécutif adresse au Président de l'OTC une lettre de cadrage pour l'exercice budgétaire à venir</li> <li>- Le Président du Conseil Exécutif peut suspendre l'exécution d'un acte de l'OTC qui lui apparaît contraire aux orientations fixées par l'Assemblée de Corse et saisit cette Assemblée</li> <li>- Tout acte non transmis au Président du Conseil Exécutif est réputé nul</li> <li>- Le budget primitif de la CTC comportant le projet de budget de l'OTC est soumis à l'Assemblée de Corse, le conseil d'administration de l'OTC adopte ensuite le budget primitif détaillant les masses de crédits et les emplois</li> </ul>
--	--	--

<p>La Chambre régionale des comptes de la Corse a également insisté dans son rapport sur l'insuffisance des contrôles opérés par l'OTC auprès des compagnies, absence de contrôles lourds de conséquences financières.</p>		<p>- Aucune délibération du conseil d'administration ou décision prise par délégation de celui-ci ne peut engager les finances de la collectivité territoriale au-delà des crédits que celle-ci a délégués à l'office, qu'avec l'accord préalable de l'Assemblée de Corse.</p> <p>Il apparaît donc que la CTC est l'autorité organisatrice des transports maritimes et que l'OTC est l'établissement public assurant la mise en œuvre des orientations et politiques ainsi arrêtées.</p>
<p>vos connaissances sur la procédure de DSP et les modalités de contrôle dans le cadre d'une DSP maritime</p>		<p>Concernant la procédure de DSP, les différentes références et ouvrages démontrent que le Groupement dispose d'une maîtrise parfaite de la procédure de DSP, dont les principaux axes de vigilance sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'existence du service public et la définition du service public</li> <li>- La caractérisation d'un risque d'exploitation, élément indispensable de la convention de délégation de service public</li> <li>- La détermination du régime financier devant traduire un risque d'exploitation</li> <li>- La conduite des négociations devant garantir le principe d'égalité</li> </ul> <p>Le détail de la procédure menée et des prestations proposées sont détaillées dans les rubriques ultérieures.</p> <p>De manière générale, le contrôle des DSP est un</p>

	<p>point essentiel puisqu'il garantit que la contribution versée n'excède pas la différence entre les recettes et les charges et dans le même temps, l'existence d'un véritable risque d'exploitation.</p> <p>Enfin, il permet d'éviter le versement d'une aide d'Etat.</p> <p>Pour assurer ce contrôle, il est essentiel que le délégataire dispose et produise à l'OTC :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- une comptabilité séparant l'activité de la DSP de ses autres activités</li> <li>- des comptes certifiés conformes par un commissaire aux comptes ou un expert-comptable</li> <li>- un compte prévisionnel et <u>réel</u> d'exploitation suffisamment détaillé sur les charges d'exploitation et d'investissement</li> <li>- des comptes-rendus d'exploitation du délégataire exhaustifs et calqués sur le même modèle que le compte d'exploitation prévisionnel</li> <li>- Garantir un accès de la collectivité aux données d'exploitation</li> </ul> <p>S'agissant du contrôle particulier de la desserte maritime, il doit porter sur les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La consommation du carburant : le prix et la quantité</li> <li>- Les frais de manutention : contrats de</li> </ul>
--	---



		<p>manutention</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Détail des frais de port : poste par poste</li> <li>- Le coût réel de l'investissement et de son amortissement</li> </ul>
<p>Les autorités régionales Corse et Sarde ont entamé un processus d'évolution de la mise en œuvre d'une continuité territoriale européenne.</p>	<p>Expliquer connaissance processus votre de ce</p>	<p>Ce processus est parfaitement décrit dans le cahier des clauses particulières selon lequel un premier programme de coopération européenne transfrontalière Italie France maritime a été établi pour la période 2007-2013 et un second pour la période 2014-2020 dit "INTERREG VA <i>Italie France Maritime</i>" financé à 85% par le FEDER soit 169 702 411 €. Dans ce programme, l'OTC est chef de file du projet "<i>Gestion européenne conjointe des connexions et transports transfrontaliers pour les Iles-GEECCT – îles</i>". L'objectif est d'assurer des connexions permanentes entre la Sardaigne et la Corse en créant un Groupement européen de coopération territoriale (GECT).</p> <p>Le 22 février 2017, Jean-Félix Acquaviva et son homologue Sarde aux transports, Massimo Deiana, ont paraphé un protocole d'accord permettant d'assurer la continuité territoriale sur les deux liaisons suivantes : Bonifacio et Santa Teresa et Propriano et Porto Torres à travers deux conventions de délégation de service public (source : site internet CTC).</p> <p>Selon ce protocole, la CTC aurait en charge la</p>

		<p>deuxième ligne, l'autorité sarde se chargeant de la première.</p> <p>Le 10 avril 2017, une présentation publique du GECCT a eu lieu.</p> <p>Le GECT est une structure de coopération entre collectivités et organismes de droit public de plusieurs Etats membres réglementé par les dispositions de l'article L.1115-4-2 du CGCT. Il dispose d'une personnalité morale de droit public avec autonomie financière. Il est réglementé par les dispositions relatives aux syndicats mixtes ouverts (sous réserve des dispositions spécifiques non contraires).</p>
<u>4.2. Organisation de la mission</u>		
<u>4.2.1. Objectifs de la mission</u>		
<p>La mission concerne l'assistance juridique, technique et financière de la Collectivité territoriale de Corse pour la définition du meilleur mode de gestion de la desserte maritime et pour l'élaboration, la passation et la mise en œuvre de la future délégation de service public.</p>	<p><b>Exposer les moyens mis à disposition pour assumer cette mission.</b></p>	<p>Les moyens mis à disposition sont les suivants.</p> <p><b>Moyens de communication :</b></p> <p>Les intervenants du Groupement sont équipés de téléphone portable smartphone (numéro qui sera communiqué) ce qui permet à l'OTC de disposer d'un accès immédiat. Le mandataire du Groupement dispose d'une salle de visio conférence.</p> <p><b>Moyens bureautiques :</b></p> <p>Ordinateurs portable, logiciel de gestion des dossiers, imprimantes, visioconférence, logiciel de</p>

		<p>polygestion des dossiers.</p> <p>Le Groupement mettra à disposition un lien extranet donnant accès aux différents documents de travail actualisés</p> <p>Le cabinet <b>MS Consulting</b> dispose de tous les moyens matériels nécessaires à la réalisation de la mission au sein d'une surface supérieure à 160 m<sup>2</sup> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un parc informatique d'une douzaine de postes (fixes et portables), entièrement équipés et dotés de connexions Internet Wi-Fi haut débit ;</li> <li>• Une salle de réunion d'une capacité de dix personnes ;</li> <li>• Une bibliothèque managériale et économique ;</li> <li>• Un matériel de reprographie et de télécopie complet (imprimante, photocopieur/fax, scanner) ;</li> <li>• Un logiciel de cartographie ;</li> <li>• Accès à un dispositif de visioconférence etc.</li> </ul> <p><b>Documentation :</b></p> <p>Quasiment toute la documentation en droit public</p>
--	--	--

		<p><b>Moyens humains :</b></p> <p><u>Juridique :</u></p> <p>Pierre-Manuel CLOIX, Associé Gérant Spécialiste en droit public, chef de projet</p> <p>Solmaz RANJINEH, Avocat Sénior, Spécialiste en droit public, interlocuteur principal</p> <p>Anne-Lise THOMIN, assistante juridique</p> <p>Cyril HENEAUX, assistant juridique</p> <p><u>Technique :</u></p> <p>Thomas du Payrat - Economiste spécialisé - expert senior / Directeur adjoint et Associé ODYSSEE Développement</p> <p>Leslie Widmann - expert spécialisé - Directrice-fondatrice ODYSSEE Développement</p> <p>Charles Averty, expert navires maritimes - consultant spécialisé.</p> <p><u>MS Consulting</u></p> <p>Marc Simeoni, Directeur de MS Consulting, Consultant senior en Management ; ESC Marseille-Provence ; DEA de finance ; Docteur en sciences de gestion ; Professeur des universités associé à l'Université de Corse ; Expert près la Cour d'Appel de Bastia</p>
--	--	--

		<p>Ana Bela Chavazas, Consultante confirmée au sein du cabinet MS Consulting ; Master professionnel d'administration des entreprises, chargée des cours intervenants sont proposés, qui assureront la conduite de la mission à titre d'analyse financière en master I administration des entreprises à l'IAE de Corse ;</p> <p>Marina Achilli, Chargée de projet, Master professionnel administration des entreprises ; Master 1 Régulation Internationale et Européenne, mention « Science Politique » ; Master 1 Science du langage, spécialité « Anglais » ;</p> <p>Ils seront éventuellement appuyés par Matthieu Calendini, Consultant junior en Management ; Licence professionnelle Entrepreneurat au sein de l'Institut Universitaire Technologique ; DUT en Gestion des Entreprises et des Administrations.</p> <p><u>Financier :</u></p> <p>Adrien ROHMER, Directeur de mission – associé</p> <p>Amandine NGO DOAN TA, consultante</p>
Le pouvoir adjudicateur mettra à la disposition du prestataire les documents en sa possession, nécessaires à la réalisation de sa	Quels sont les documents nécessaires ?	<p>- Convention existante sur la liaison Port-Torres et Propriano</p>

mission (rapports, études, données sur les compagnies dont elle dispose).		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etudes de trafic réalisées sur les dernières années</li> <li>- Rapports annuels et mensuels produits par la CMN sur les cinq dernières années</li> <li>- Montant de la subvention versée par l'OTC les cinq dernières années</li> <li>- Conventions éventuelles entre les autorités françaises et italiennes, locales et nationales</li> <li>- Ensemble des décisions rendues par la Commission européenne sur des liaisons comparables (notamment Bonifacio et Santa Teresa Gallura)</li> <li>- Ensemble des délibérations de la CTC concernant les liaisons maritimes avec la Sardaigne (ainsi que le rapport de l'exécutif)</li> <li>- Documents relatifs au projet « Gestion Européenne Conjointe des Connexions et Transports Transfrontaliers pour les Îles-GEECCTT-Îles » (études préalables, dossier déposé)</li> </ul>
4.2.2. Conduite et périmètre de la mission		

<p>Pour chacune des phases, les prestations d'assistance et de conseil couvriront les aspects juridiques, techniques, financier et de ressources humaines dans les domaines suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- droit des délégations de service public,</li> <li>- droit du travail dans les transports maritimes,</li> <li>- comptabilité privée / publique,</li> <li>- économie des transports maritimes,</li> <li>- qualité et développement durable en matière de transports maritimes,</li> <li>- techniques de maîtrise de l'énergie,</li> <li>- nouvelles technologies dans le domaine maritime.</li> </ul>	<p>Exposer vos connaissances dans les domaines listés</p>	<p><u>Droit des délégations de service :</u></p> <p>Notre Groupement dispose d'une connaissance approfondie des procédures de DSP (plus largement des concessions). Pierre-Manuel CLOIX et Solmaz RANJINEH sont ainsi les auteurs du premier ouvrage juridique traitant de la réforme des concessions (Les nouvelles concessions de service public, Enjeux et conséquences, Editions Territorial Editions, 2016).</p> <p>S'agissant de la procédure de DSP relative à la desserte maritime, au regard des exigences de l'Union européenne (TPICE, 1er mars 2017, République française contre Commission européenne, T-366/13), certaines précautions doivent être prises notamment quant à la définition du périmètre des besoins du service public (considérant 105) et les modalités de conduite de la procédure négociée qui est la règle en matière de concessions.</p> <p>Au niveau européen, la directive n°2014/23 du 26 février 2014 sur l'attribution des contrats de concessions a donné lieu à la réforme des concessions en droit français qui ne modifie pas fondamentalement l'état de droit existant.</p> <p>Au regard de ces éléments, il en résulte que les différentes étapes de passation au cours desquelles</p>
---	---	--

		<p>le Groupement apportera son assistance à l'OTC sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Délibération de principe de la CTC sur le choix du principe de la DSP et définition de ses principales caractéristiques sur la base d'une étude de marché définissant le besoin de service public</li> <li>- Procédure de prénotification à la Commission européenne (éventuelle, selon les exigences de l'OTC et la CTC), il s'agit de transmettre les documents de la consultation</li> <li>- Publication de l'AAPC et mise en ligne du DCE sur la plateforme électronique s'il s'agit d'une procédure ouverte (possibilité d'abord autorisée par le Conseil d'Etat dans une affaire concernant la desserte maritime). Le DCE doit comprendre tous les futurs documents contractuels (projet de convention et ses annexes), les cadres de réponse à compléter par les candidats (qui constitueront généralement les annexes), le règlement de consultation et tous les documents d'information permettant à chaque candidat de faire une offre satisfaisante.</li> <li>- Sélection des candidats par la commission de</li> </ul>
--	--	--



		<p>délégation de service public de la CTC (CDSP)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avis de la CDSP sur les offres</li> <li>- Négociation avec les candidats sélectionnés par le Président de l'OTC. Une vigilance particulière devra être apportée afin de satisfaire à la quatrième exigence du critère Altmark (voir également, TPICE, 1er mars 2017, susvisé, considérant, 181)</li> <li>- Présentation à la CTC du choix du délégataire et de la future convention (avec transmission du rapport 15 jours avant)</li> <li>- Dossier de notification à la Commission européenne (selon les exigences de la CTC et de l'OTC)</li> <li>- Vote de l'assemblée de la CTC et transmission à la Préfecture + vote de l'OTC</li> <li>- Notification aux candidats évincés</li> <li>- Délai de stand still</li> <li>- Notification de la convention à l'attributaire</li> </ul> <p><u>Droit du travail dans les transports maritimes</u>  Le cabinet Cloix &amp; Mendès-Gil dispose d'un département de droit social particulièrement étoffé</p>
--	--	--

		<p>(Un associé et trois collaborateurs). Ce département est à même de traiter les problématiques liées au droit du travail dans les transports maritimes régi notamment par le Code des transports (titre II du Livre III).</p> <p>Il s'agira essentiellement d'analyser les questions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La réglementation sociale applicable en Italie et en France afin de s'assurer de l'absence de discrimination</li> <li>- L'éventuelle obligation de reprise du personnel (a priori non, les navires n'étant pas la propriété de la CTC ou de l'OTC)</li> </ul> <p><u>Economie des transports maritimes :</u></p> <p>A travers Odyssée Développement, le Groupement accompagne de nombreuses collectivités insulaires (Corse, Nouvelle-Calédonie...) ou continentale (Guyane, Gabon...) ainsi que des opérateurs privés (océan Indien, océan Pacifique...) en matière d'organisation stratégique et d'économie du transport maritime. Nos experts ont présenté un benchmark des organisations de services publics de dessertes maritimes domestiques.</p> <p>MS conseils a également travaillé sur la problématique du transport maritime en Corse.</p> <p><u>Qualité et développement durable en matière de</u></p>
--	--	--

	<p><u>transports maritimes :</u></p> <p>Toutes nos analyses en matière de transport maritime intègrent les aspects sociaux, environnementaux et économiques.</p> <p>D'un point de vue environnemental, les navires utilisés, la gestion de la vitesse de navigation, les efforts en matière d'isolation thermique</p> <p><u>Techniques de maîtrise de l'énergie :</u></p> <p>La maîtrise de l'énergie permet de réduire les coûts d'exploitation des navires tout en contribuant aux objectifs en termes de développement durable. Des motorisations hybrides, voire électriques, avec demain la mise en place des piles à hydrogène, permettront au transport maritime de conforter encore son avance par rapport au transport aérien par exemple pour ce qui est des émissions de gaz à effet de serre.</p> <p><u>Nouvelles technologies dans le domaine maritime :</u></p> <p>Membre du Cluster Maritime Français, proche des professionnels de par sa localisation côtière, Odyssee Développement suit le mise en place des nouvelles technologies dans le domaine maritime. Tant en matière de conception des navires, de gestion des relations clients, de fourniture des informations de sécurité / trafic / commerciales</p>
--	--

		<p>(Apps dédiées, internet des objets appliqué au domaine maritime...).</p> <p>Comptabilité privée / publique</p> <p>Les consultants de FCL sont issus des cursus universitaires apportant une formation approfondie en comptabilité privée (écoles de commerces) ou en comptabilité publique (Master de gestion financière des collectivités).</p> <p>L'équipe spécialisée en gestion des services publics intervient indifféremment selon que la gestion soit publique (comptabilité publique) ou déléguée (comptabilité privée).</p> <p>L'équipe constituée pour la réalisation de la mission compte plusieurs dizaines de références d'analyses financières de comptes de sociétés délégataires privées, ou d'études rétrospectives et prospectives de budgets publics.</p> <p>Les consultants ont une parfaite maîtrise du PCC, de la comptabilité des SPIC (M4), des régions (M71)</p>
La mission est décomposée en 3 phases :		

<p><b>Phase 1</b> : Etat des lieux de la desserte maritime Corse/ sardaigne sur les sept dernières années.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Analyse des besoins des usagers ?</li> <li>✓ Analyse de la qualité du service public</li> <li>✓ Evolution de la demande dans la prochaine décennie</li> <li>✓ Influence de la desserte Corse/Sardaigne sur leur développement durable</li> <li>✓ Analyse du dispositif de délégation de service public? (technique ou pas?)</li> <li>✓ Analyse des dispositifs de contrôle sur l'exécution de la délégation de service public</li> <li>✓ Analyse de l'état du droit notamment communautaire en matière de transport maritime</li> </ul>	<p><b>Comment vous collectez-vous la collecte des informations et la transmission de celle-ci ?</b></p>	<p>Afin de bien comprendre les enjeux liés à la desserte maritime Corse-Sardaigne, et en particulier, les besoins des usagers, la conduite d'une enquête qualitative auprès d'un certain nombre d'acteurs clefs, en Corse et en Sardaigne, semble pertinente :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigeants des compagnies maritimes assurant les rotations ;</li> <li>• Consulaires ou équivalent ;</li> <li>• Voyagistes ;</li> <li>• Un représentant de l'OTC ;</li> <li>• Les maires des villes portuaires ;</li> <li>• Etc.</li> </ul> <p>Entre 12 et 15 entretiens seront organisés.</p> <p>Plusieurs grands thèmes pourront être abordés lors de ces entretiens comme :</p>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• La perception (vision critique) à l'égard de l'organisation actuelle de la desserte maritime (ports desservis, fréquence des rotations, horaires, tarifs...), et les différents types de problématiques rencontrées ;</li> <li>• Les besoins (individuels et collectifs) et notamment dans la perspective de la redéfinition de la desserte maritime Corse Sardaigne ;</li> <li>• La perception à l'égard de l'outil naval mis à disposition, et plus globalement, du service public proposé ;</li> <li>• Les anticipations en matière de demande de transport future ;</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les attentes enfin du point de vue du service public à mettre en place en matière de transport maritime.</li> </ul> <p>Au total, on aura obtenu par ce traitement qualitatif ciblé, un certain nombre d'informations :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une fiche signalétique des acteurs économiques locaux et de leurs besoins ;</li> <li>• Une description des différents types de problématiques (convergentes / divergentes) rencontrées ;</li> <li>• Les projets de développement envisagés susceptibles de modifier l'organisation de la desserte maritime à moyen terme ;</li> <li>• Une vision de l'influence de la desserte sur le développement durable.</li> </ul> <p>A l'issue de ces entretiens, les enseignements issus des comptes rendus seront repris au sein d'une note de synthèse thématique, qui fera l'objet d'une présentation en comité de pilotage.</p> <p>Le Groupement mettra à disposition de l'OTC ces documents grâce au lien extranet.</p> <p><u>Rendus / productions :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Note de synthèse thématique ;</li> <li>• Support de présentation power point des enseignements.</li> </ul>
--	--	---

		<p><u>Audit et analyse des besoins - Le travail d'extrapolation statistique</u></p> <p><u>Activités</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Collecte de données documentaires et statistiques ;</li> <li>• Traitement et analyse des données ;</li> <li>• Extrapolation statistique des flux de fréquentation.</li> </ul> <p><u>Points-clefs de la méthodologie</u></p> <p>Il s'agira pour les conseils de collecter les séries statistiques traitant des flux historiques de fréquentation concernant la desserte maritime Corse-Sardaigne, qu'il s'agisse de flux de passagers ou de fret. Ces données une fois collectées, seront alors traitées puis analysées afin de pouvoir dégager les grandes tendances historiques - et les éventuelles variations ponctuelles observées - au bénéfice desquelles des phénomènes de causalité devront être identifiés et mis en exergue.</p> <p>Cette méthode permettra de préparer le travail d'extrapolation statistique, en s'appuyant notamment sur le trend de fréquentation dégagé, mais également en anticipant sur les différentes variables qui pourraient impacter les flux de fréquentation à venir (nouvelle organisation de la desserte maritime, projet de développement des infrastructures etc...).</p>
--	--	--

		<p><u>Rendus / productions :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Base de données statistiques ;</li> <li>• Evolution de la demande dans les 10 prochaines années.</li> </ul> <p><u>La capitalisation des résultats</u></p> <p><u>Activités</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse SWOT de la desserte actuelle ;</li> <li>• Note de synthèse ;</li> <li>• Support de présentation power point pour le COPIL.</li> </ul> <p><u>Points-clefs de la méthodologie</u></p> <p>Deux grandes tâches marqueront la conduite de cette étape :</p> <p>a) <u>Une analyse SWOT</u></p> <p>L'ensemble des enseignements précédents sera utilisé pour formuler un diagnostic sous la forme d'une analyse des forces et faiblesses, opportunités et menaces, de la desserte maritime Porto Torres-Propriano.</p> <p>Traditionnellement dans ce type d'analyse, il s'agira pour les consultants de s'intéresser à l'environnement réglementaire, économique et technologique, écologique ou politique, dans lequel s'insère la desserte maritime actuelle.</p> <p>b) <u>La capitalisation des principaux</u></p>
--	--	---



		<p><u>enseignements</u></p> <p>Afin de tirer les principaux enseignements des étapes précédentes, une note de synthèse rédigée sera proposée afin de proposer une interprétation partagée de la perception des acteurs à l'égard de la desserte maritime Corse-Sardaigne, la qualité du service public, et l'adéquation de l'offre de transport avec les attentes des acteurs.</p> <p><b>Au total, ce travail doit notamment permettre d'obtenir plusieurs enseignements fondamentaux :</b></p> <p><u>Enseignement n° 1. Typologie des besoins</u></p> <p>Les conseils mettront en lumière en particulier les différents types d'attentes exprimées par les acteurs interrogés, et les diverses réponses en matière de service public qui pourraient être apportées.</p> <p><u>Enseignement n° 2. L'analyse de l'impact de la desserte maritime sur la durabilité des territoires</u></p> <p>Il s'agira ici de construire une grille de travail permettant d'analyser la desserte maritime entre Propriano et Porto Torres sous le prisme du développement durable, en les adossant à 5 axes de réflexion, plus précisément, des finalités du développement durable, et les méthodes de mise en œuvre du DD (voir infra). Cette grille d'analyse - approuvée par le ministère du développement durable - utilisée lors des entretiens qualitatifs</p>
--	--	---

		<p>abordera successivement les thèmes de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La lutte contre le changement climatique ;</li> <li>- La préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources ;</li> <li>- La cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et les générations ;</li> <li>- L'épanouissement de tous les êtres humains ;</li> <li>- Le développement suivant des modes de consommation de production responsables.</li> </ul> <p>Les consultants rédigeront sur la base de cette analyse, une synthèse de l'impact perçu - par les acteurs - de la desserte maritime sur le développement durable des territoires concernés.</p> <p><u>Rendus / productions :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse SWOT ;</li> <li>• Note de synthèse rédigée ;</li> <li>• Support de présentation power point ;</li> <li>• Réunion de travail ;</li> <li>• Présentation en comité de pilotage ;</li> <li>• Compte-rendu.</li> </ul>
--	--	--

<p><b>Phase 2 :</b> Propositions de mise en place d'une nouvelle organisation de la desserte Corse/Sardaigne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accompagnement de l'Office des transports de la Corse et de la Collectivité territoriale de Corse dans la procédure d'élaboration de la convention de délégation de service public de la ligne Propriano / Porto-Torres ainsi que dans la procédure d'attribution avec participation aux réunions de négociation avec les candidats.</li> <li>✓ Adaptation de cette convention au droit interne et au droit communautaire.</li> <li>✓ Accompagnement dans les négociations avec les autorités françaises, italiennes et européennes et participation.</li> <li>✓ Perspectives de financement externes de la DSP.</li> <li>✓ Préconisation de dispositifs incitatifs dans la maîtrise des coûts.</li> <li>✓ Calendrier de mise en place de la procédure.</li> </ul>	
<p><b><u>Accompagnement pour la procédure de DSP</u></b></p> <p><i>Le rapport sur les modes de gestion</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Le choix du mode de gestion</li> </ul> <p>L'objectif est de présenter un bilan avantages / inconvénients des différents modes de gestion envisageables, au regard de la situation particulière du dossier : en gestion directe (la gestion en régie autonome ou à autonomie financière et personnalité morale (EPIC), la Société Publique Locale) ou confiée à un tiers (la Délégation de Service Public (à un opérateur purement externe ou une SEM(OP)), le marché public (à un opérateur purement externe ou une SEM(OP)).</p> <p>Compte tenu de la future création d'un GECT, il apparaît que seule la gestion confiée à un tiers apparaît pertinente. Il conviendra donc de justifier du choix à la DSP plutôt qu'au marché public. Pour aboutir à cette conclusion, seront pris en compte le paysage concurrentiel, le niveau de maîtrise du service souhaité par les collectivités, les différents niveaux de prise de risque.</p> <p>Ces montages feront l'objet d'une analyse multicritères permettant de faire un choix éclairé.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Le périmètre du service public (voir le paragraphe suivant)</li> </ul>	

<p>- Les caractéristiques principales de la DSP</p> <p>Pour apprécier le mode de gestion, il faut bien évidemment connaître les caractéristiques du service que la collectivité veut mettre en place. Il conviendra de définir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les fréquences</li> <li>- Les capacités</li> <li>- la durée de la convention</li> <li>- Le régime financier</li> </ul> <p>Ce rapport devra être soumis pour avis à la Commission consultative des services publics locaux avant l'Assemblée de Corse.</p> <p>AAPC</p> <p>Le Cabinet rédigera le projet d'AAPC qui devra être publié impérativement au JOUE, au BOAMP ainsi que dans les journaux spécialisés nationaux (France et Italie).</p> <p>Cet AAPC est un élément essentiel puisqu'il donne le point de départ de la procédure et la configuration générale de la future convention.</p> <p>Il conviendra de définir la procédure mise en œuvre : procédure restreinte ou ouverte.</p> <p><i>Documents de la consultation</i></p> <p>Le Groupement rédigera les documents de la</p>	
--	--

	<p>consultation à savoir le règlement de consultation, projet de convention et ses annexes ainsi que les documents informatifs.</p> <p>Le Groupement veillera à s'assurer que la rédaction du RC tienne compte des orientations et objectifs de l'OTC en comportant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ le rappel des objectifs assignés aux candidats retenus pour faire une offre,</li> <li>○ l'indication des critères de jugement des offres et des stipulations importantes relatives à la conformité des offres,</li> <li>○ la liste des informations et documents que devront remettre les candidats dans leur offre,</li> <li>○ les stipulations importantes relatives à la présentation et à la conformité des offres,</li> <li>○ les cadres de réponses devant être utilisés par les candidats.</li> </ul> <p>Le règlement de consultation est accompagné de plusieurs annexes constituées de documents informatifs et également de cadres de réponse.</p> <p>Les annexes techniques concernent notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ consistance de l'offre de service ;</li> <li>○ liste des stations et équipements ;</li> <li>○ caractéristiques de l'outil naval et de l'infrastructure ;</li> <li>○ fréquentation prévisionnelle.</li> </ul> <p>Les annexes financières concernent notamment :</p>	
--	--	--

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Le compte d'exploitation prévisionnel</li> <li>○ La grille tarifaire</li> <li>○ Les plans d'investissement</li> <li>○ Les plans d'amortissement</li> <li>○ Les cadres financiers pour les plans (formation, communication le cas échéant, etc.)</li> <li>○ Le volet financier des rapports annuels / trimestriels / mensuels</li> <li>○ Les garanties financières</li> </ul> <p><i>Le projet de convention</i></p> <p>La conception de la convention tiendra compte de différents facteurs : les modalités souhaitées par la Collectivité au titre des obligations à respecter par les exploitants et les contraintes posées par le régime des aides d'Etat, qui sera vraisemblablement examiné de façon minutieuse par les autorités nationales et communautaires.</p> <p>Une attention particulière devra être portée aux éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Définition des OSP</li> <li>- Obligation d'une société dédiée (à confirmer)</li> <li>- Pouvoirs de l'OTC sur l'opérateur</li> <li>- Détermination du coût et régime financier (sur la méthode du coût net évité ou sur la répartition des coûts)</li> <li>- Clause de rencontre</li> <li>- Modification de la convention</li> </ul>		
---	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modalités de résiliation</li> <li>- Sort du personnel</li> <li>- Caractéristiques de l'outil naval</li> </ul> <p><i>Analyse des candidatures</i></p> <p>Le Groupement procédera à l'analyse des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'absence de cas d'exclusion au regard de l'article 39 de l'ordonnance du 20 janvier 2016 relative aux contrats de concessions</li> <li>- Des garanties financières : sur la base du chiffre d'affaires et du résultat net des trois dernières années,</li> <li>- Des garanties professionnelles : au regard des références antérieures, du matériel et des ateliers de maintenance, du personnel,</li> <li>- Du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés : au regard de la déclaration sur l'honneur ou d'une attestation de l'AGEFIPH</li> <li>- De l'aptitude à assurer la continuité du service public et le principe d'égalité des usagers devant le service public : au regard des garanties financières et techniques</li> </ul> <p><b>D'un point de vue financier, l'analyse des candidatures</b> devra permettre de vérifier la surface financière des candidats par rapport à la taille du contrat à assurer ainsi que leur santé financière.</p>
--	--	---

<p>Le Groupement transmettra le rapport d'analyse des candidatures et le présentera en cas de demande à la CDSP.</p> <p><i>Analyse des offres</i></p> <p>Une fois les offres reçues, le Groupement procédera, après leur ouverture en commission, à leur analyse afin que la CDSP puisse prononcer un avis circonstancié.</p> <p>Cette analyse comportera trois rubriques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le résumé de la convention : objet, durée, droits et obligations des parties, caractéristiques principales, mécanisme financier</li> <li>- Le déroulement de la procédure : dates de publication, organes de publication, date de réception des candidatures et décision de la CDSP sur les candidatures, les critères de jugement des offres</li> <li>- L'analyse de chaque offre au regard des éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>o Conformité de l'offre au regard des documents exigés par le règlement de consultation</li> <li>o Analyse des critères techniques</li> <li>o Analyse des critères financiers et économiques</li> <li>o Analyse des modifications contractuelles proposées</li> </ul> </li> </ul> <p>La grille d'analyse sera validée par l'OTC en</p>		
---	--	--



		<p>fonction des critères précédemment arrêtés et annoncés.</p> <p><b>L'analyse technique</b> des offres est effectuée sur la base des annexes techniques remises (<i>cf. supra</i>).</p> <p><b>L'analyse financière des offres</b> est réalisée à partir des grilles financières élaborées en amont et remplies par les candidats et du contenu du mémoire financier que chaque candidat remet à l'appui de son offre.</p> <p>Ce rapport d'analyse sera transmis à l'OTC accompagné d'un support de présentation, au moins 7 jours avant la réunion de la CDSP. Sur la demande de la Commission, le Groupement assurera une présentation de l'analyse.</p> <p>L'avis de la CDSP sera recueilli et le Groupement procédera à un contrôle formel des modalités de son édiction.</p> <p><i>Négociations</i></p> <p>L'organisation préalable de la négociation est essentielle. Une stratégie de négociation sera mise au point pour permettre à la Collectivité d'atteindre les objectifs qu'elle s'est fixée et répondre aux différents enjeux.</p> <p>Selon la stratégie définie, avant de démarrer la</p>
--	--	---

		<p>négociation, un courrier de demande complémentaire pourra être adressé aux candidats pour obtenir des informations et des explications sur des points bien identifiés.</p> <p>Avant chaque tour de négociation, le Groupement transmettra à l'OTC un ordre du jour précis indiquant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les principales difficultés de l'offre</li> <li>- les principaux aspects à aborder</li> <li>- les questions principales</li> </ul> <p>A l'issue de chaque réunion de négociation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Le Groupement rédigera un bilan de la négociation qui vient de se dérouler, les avancées, les points restant à négocier et les objectifs restant à atteindre. Ces notes servent de trame tout au long de la négociation pour tendre vers l'atteinte des objectifs que s'est fixée l'OTC.</li> <li>✓ Un courrier récapitulant les demandes est adressé aux candidats pour formaliser la négociation. Le Groupement assurera le secrétariat des réunions, en veillant à assurer <b>l'égalité de traitement des candidats</b>, qui est un impératif de la légalité de la procédure.</li> </ul> <p>A l'issue des négociations, le Groupement demandera aux candidats pressentis de remettre</p>
--	--	---

		<p>une offre finale.</p> <p>Cette offre devra comporter la convention finalisée et signée, l'ensemble des annexes signées et le mémoire technique définitif.</p> <p>Sur cette base, le Groupement procédera à la rédaction du projet de rapport du Président du Conseil exécutif.</p> <p><i>Rapport du Président du Conseil exécutif</i></p> <p>Le Groupement rédigera, pour chaque lot, le rapport de l'autorité "<i>habilitée à signer la convention</i>" c'est-à-dire le Président du conseil exécutif, qui doit être présenté au conseil (un délai de 15 jours étant laissé à l'Assemblée pour prendre connaissance de ce rapport et du projet de contrat).</p> <p>Ce rapport rappellera le déroulement des négociations et établira une comparaison avec les offres initiales. Il précisera les motifs justifiant le choix du délégataire pressenti au regard des critères de jugement des offres.</p> <p>Il définira les caractéristiques principales de chacune des conventions.</p> <p>Le Groupement présentera ce rapport à l'OTC (avec la présence éventuelle de l'élu) transmis au moins un mois avant la date prévisionnelle de l'assemblée délibérante.</p>
--	--	--

	<p><i>Notification éventuelle à la Commission européenne</i></p> <p>Sur le fond, se posera la question de la qualification ou non d'aide d'Etat et en particulier la question de savoir si les critères posés par la jurisprudence Altmark sont réunis.</p> <p>A supposer qu'une aide d'Etat ne soit pas caractérisée, il n'est pas interdit de solliciter l'avis de la Commission européenne afin de s'assurer de la bonne interprétation ou en tout cas de la position de celle-ci.</p> <p>En tout état de cause, la notification de l'aide d'Etat ou de son exemption doit intervenir avant qu'elle puisse être mise en œuvre.</p> <p>A cet effet, il semble prudent de prévoir une notification avant la délibération adoptant en fin de procédure le choix préconisé par l'Exécutif si le calendrier le permet.</p> <p>Au regard de la position exprimée par la Commission au fil du dossier, le Groupement accompagnera l'OTC pour préciser les risques éventuels en cas de divergence d'analyse sur la poursuite de la procédure et les actions éventuelles pour y remédier.</p> <p><u>Points déterminants pour assurer la conformité de la convention au droit interne et communautaire</u></p>
--	---

		<p>Un des points essentiels du processus, compte tenu de l'attention portée par l'Union européenne sur les liaisons maritimes corses, sera de s'assurer de l'absence d'aide d'Etat réglementée par les articles 107 et 108 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne éclairés par la CJCE dans la fameuse décision Altmark (24 juillet 2003, aff. C-280/00). Selon cette jurisprudence, une compensation de service public destinée à un service d'intérêt économique général ne constitue pas une aide dès lors que quatre critères sont respectés (la définition d'obligations de service public dits OSP, les paramètres servant au calcul de la compensation sont définis à l'avance, de façon objective et transparente, la compensation sert à compenser les coûts nécessaires, la détermination de ces coûts résulte d'une procédure de marché public ou d'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée).</p> <p>Au niveau maritime, plusieurs réglementations spécifiques s'appliquent accentuant l'encadrement juridique des aides. Il s'agit au cas présent du règlement n°4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation de services aux transports maritimes entre Etats membres et entre Etats membres et pays tiers.</p> <p>Au regard de notre connaissance des conventions de transport maritime, une attention particulière devra être portée sur les points suivants :</p>
	<p>Exposer les points déterminants pour assurer la conformité de</p>	

<p>cette convention au droit interne et au droit communautaire</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Détermination de l'autorité délégante</li> <li>- Définition du périmètre de la DSP</li> <li>- Détermination du montant de la compensation au regard de la méthode du coût net évité</li> <li>- Mise en œuvre de la procédure négociée</li> </ul> <p><u>Détermination de l'autorité délégante :</u></p> <p>La particularité du projet est que la liaison maritime répond tant aux besoins de la CTC que de la Sardaigne (selon la délibération du 29 octobre 2015, n°15/275). Dès lors, la question est de savoir si la CTC et l'OTC sont fondés à conclure une convention d'exploitation de liaison maritime sans l'intervention de l'Etat italien.</p> <p>Il est donc essentiel de trancher cette question.</p> <p>Pour y répondre, plusieurs solutions devront être envisagées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La constitution d'un groupement de commande (bien que cette possibilité entre Etats membres ne soit pas prévue pour les concessions mais uniquement les marchés publics)</li> <li>- Une convention DSP répondant uniquement aux besoins de la CTC (solution a priori exclue)</li> <li>- Une convention entre la CTC et la Région autonome de Sardaigne pour la mise en œuvre d'une action de coopération en application de l'article L.1115-1 du CGCT d'autant que le décret n°96-8 de 1996 susvisé acte de cette possibilité.</li> </ul>
--	--

		<p><u>Périmètre du service public</u></p> <p>C'est un élément essentiel de la future convention qui résulte des exigences principalement européennes (jurisprudence Analir : CJCE, 20 février 2001, C-205/99). Cette exigence est détaillée par l'encadrement "SIEG" établi par la Commission européenne du 11 janvier 2012 (8/03) selon lequel <i>"les États membres doivent prouver qu'ils ont pris dûment en considération les besoins en matière de service public concernés, en effectuant une consultation publique ou par d'autres moyens appropriés permettant de tenir compte des intérêts des utilisateurs et des prestataires de services"</i>.</p> <p>A priori, cette exigence ne devrait pas poser de difficulté en l'espèce, la ligne n'attirant pas toute l'année des opérateurs privés.</p> <p>En revanche, il existe une autre difficulté d'ordre réglementaire et résultant du règlement cabotage international susvisé. En effet, ce règlement interdit toute restriction au cabotage entre Etats membres et ne prévoit pas la possibilité d'OSP contrairement au règlement cabotage national n°3577/92. En cas de carence, il semble que l'Etat membre serait contraint de demander l'autorisation au conseil européen d'organiser la liaison (article 6 du règlement 4055/92).</p> <p>Cependant, la Commission européenne a considéré dans la décision du 16 mars 2004, que la mise en</p>
--	--	---

	<p>œuvre d'OSP était possible dans le cadre du cabotage international sur le fondement des orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime du 17 janvier 2004 (point 88 de la décision).</p> <p>Dans tous les cas, il sera indispensable de justifier du périmètre de la future convention.</p> <p><u>Le montant de la compensation financière</u></p> <p>L'Union européenne apporte une attention toute particulière et particulièrement experte sur le montant de la compensation financière qui doit compenser les coûts de la convention.</p> <p>Il faut donc en premier lieu et nécessairement que la société réalisant la liaison tiennne une comptabilité séparée.</p> <p>Ensuite, le montant de la compensation ne doit pas excéder les coûts nécessaires à la réalisation des OSP.</p> <p>Pour ce faire, la Commission européenne privilégie dans l'encadrement, le recours à la méthode du coût net évité selon laquelle la compensation est égale à la différence entre le coût net supporté par le prestataire lorsqu'il exécute ces obligations et le coût ou bénéfice net du même prestataire lorsqu'il ne les exécute pas.</p> <p>Il s'agira donc, au cours de la procédure de passation, d'établir des cadres financiers que les</p>
--	---



		<p>candidats devront compléter et qui permettront de démontrer ce point.</p> <p><u>La procédure négociée</u></p> <p>Malheureusement, la TPICE et la Commission européenne considèrent que la procédure négociée ne répond pas au quatrième Altmark. Il conviendra donc de mener la procédure la plus transparente possible afin de démontrer qu'elle ne donne lieu à aucune discrimination.</p> <p><u>Modalités d'accompagnement</u> Voir le premier paragraphe</p> <p><u>Dispositifs incitatifs</u></p> <p>Dans le cadre de la préparation du projet de contrat, et en fonction du périmètre et du modèle économique retenu, FCL proposera des clauses permettant d'encadrer le coût du service et son évolution sur la durée du contrat :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Engagement sur les charges d'exploitation (dissociation charges fixes et variables), mise en place d'un forfait de charges</li> <li>- Définition de la formule d'indexation de la contribution de l'OTC (montant de la part fixe, choix des indices, assiette d'application de la formule)</li> <li>- Régime de rémunération du délégataire avec un mécanisme d'intéressement que la</li> </ul>
	<p>Exposer les modalités d'accompagnement</p> <p>Proposer des dispositifs incitatifs</p>	

		<p>maîtrise des charges par le délégataire</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mécanisme de contrôle du niveau de rentabilité réelle du délégataire via le versement de redevances à l'OTC, et/ou de mécanismes d'intéressement et de retour à bonne fortune.</li> </ul>
Proposition calendrier	de	<p><u>Proposition de calendrier</u></p> <p><i>Notification de la convention d'AMO : juin 2017</i></p> <p><i>Remise des livrables de la phase 1 : juillet 2017</i></p> <p><i>Phase 2</i></p> <p>Rapport sur les modes de gestion : juillet 2017</p> <p>Réunions avec les autorités italiennes, françaises et européennes : septembre 2017</p> <p>Délibération de l'Assemblée de Corse : septembre 2017</p> <p>Publication de l'AAPC : octobre 2017</p> <p>Remise des candidatures et des offres : décembre 2017</p> <p>Analyse des candidatures puis des offres : décembre 2017</p> <p>Négociations : janvier 2018</p> <p>Offre finale : février 2018</p> <p>Rapport de l'exécutif : mars 2018</p> <p>Réunion avec les autorités françaises, italiennes et européennes : mars 2018</p> <p>Décision de l'Assemblée : avril 2018</p> <p>Entrée en vigueur de la convention : avril 2018</p>

*Phase 3 : mai 2018 à avril 2019*

<p><b>Phase 3 :</b> Suivi de la mise en œuvre des nouvelles mesures pendant une année.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Le prestataire devra produire un guide de procédures ad hoc concernant la mise en œuvre et le suivi de la nouvelle DSP.</li> <li>✓ Le prestataire devra, d'une part assister l'autorité organisatrice à la mise en place de la nouvelle organisation nécessaire à la nouvelle gestion (administrative, financière, tableaux de suivi, modalités de contrôle et de contraintes dans l'exécution de la mission de service public, pilotage du service public...) et d'autre part assurer un suivi sous forme de rendus mensuels de la mise en œuvre du contrat par le nouveau délégataire.</li> <li>✓ Suivi opérationnel de la mise en œuvre du contrat par le délégataire notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Financier : mise en place avec le délégataire de la nouvelle procédure comptable y compris l'organisation de la répartition des tâches afférentes et les tableaux de bord.</li> <li>▪ Technique : suivi de la mise en place des indicateurs prédéfinis conjointement.</li> </ul> </li> <li>✓ Assistance administrative, technique, financière et juridique à la mise en place de la nouvelle organisation nécessaire au sein de la CTC et de l'Office des Transports de la Corse.</li> </ul>	<p>Préciser votre offre</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Concernant le guide de procédures ad hoc, le Groupement établira un <u>calendrier "perpétuel"</u> de suivi de la DSP qui pourra être utilisé chaque année et indiquant les principales dates : remise du rapport mensuel, remise du rapport annuel voire semestriel, tenue des comités de suivi, date d'actualisation de la contribution, date de versement de la contribution, etc.</li> <li>✓ Dans le prolongement de ce guide, le Groupement établira tout document permettant de faciliter le suivi de l'exécution de la convention : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tableau de suivi de la fréquentation / taux de remplissage, par catégorie de client</li> <li>- Tableau de suivi de la consommation et du coût du carburant</li> <li>- Tableau de suivi des services réalisés et évaluations de leur qualité par les usagers, par catégorie de client</li> <li>- Tableau de suivi des actions environnementales menées</li> <li>- Etc.</li> </ul> </li> <li>✓ Suivi opérationnel de la mise en œuvre du contrat par le délégataire notamment (une réunion) : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Financier : mise en place avec le délégataire de la nouvelle procédure comptable (comptabilité analytique distinguant activités DSP et hors DSP) y compris</li> </ul> </li> </ul>
--	-----------------------------	--

		<p>L'organisation de la répartition des tâches afférentes et les tableaux de bord (construction de tableaux de bord spécifiques aux dispositions du contrat de concession).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Technique : suivi de la mise en place des indicateurs prédéfinis conjointement.</li> </ul> <p>✓ Comme il a été expliqué précédemment, la CTC exerce un pouvoir de tutelle étendu sur l'OTC, aussi, le Groupement fera des propositions d'organisation de gestion de la convention de la délégation de service public entre les deux institutions notamment sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Suivi des services</li> <li>- Procédure de sanction du délégataire</li> <li>- Procédure de modification de la convention</li> <li>- Analyse du compte rendu d'exploitation du délégataire</li> </ul> <p>D'un point de vue financier, la CTC a mis en place une procédure où elle établit un projet de budget primitif qui est ensuite complété par l'OTC. Sur ce point, le Groupement pourra formuler des propositions pour établir et déterminer une procédure de travail entre la CTC et l'OTC en déterminant les rôles de chacun.</p> <p>A cette fin, deux réunions sont proposées en présence de la CTC :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une première réunion de travail avec les</li> </ul>
--	--	---

		propositions de coordination entre la CTC et l'OTC - Une deuxième réunion de présentation finale
Dans sa réponse, le prestataire, établira un planning de travail détaillé pour chacune des phases et en tenant compte des délais d'exécution énoncés dans l'acte d'engagement.	Préciser votre offre	<u>Phase 1 (2 réunions) :</u> Réunion de lancement et collecte des données : début juin 2017 Réalisation de l'état des lieux et transmission du livrable : juillet 2017

		<p>Réunion de présentation : juillet 2017</p> <p><u>Phase 2 (5 réunions et 2 réunions de négociations) :</u></p> <p>Rapport sur les modes de gestion : juillet 2017</p> <p>Réunions avec les autorités italiennes, françaises et européennes (<u>2 réunions</u>) : septembre 2017</p> <p>Délibération de l'Assemblée de Corse : septembre 2017</p> <p>Publication de l'AAPC : octobre 2017</p> <p>Remise des candidatures et des offres : décembre 2017</p> <p>Analyse des candidatures puis des offres avec une <u>réunion de présentation</u> : décembre 2017</p> <p>Négociations (<u>2 réunions</u>) : janvier 2018</p> <p>Offre finale : février 2018</p> <p>Rapport de l'exécutif : mars 2018</p> <p>Réunion avec les autorités françaises, italiennes et européennes (<u>2 réunions</u>) : mars 2018</p> <p>Décision de l'Assemblée : avril 2018</p> <p>Entrée en vigueur de la convention : avril 2018</p> <p><u>Phase 3 (4 réunions) :</u></p> <p>Juin 2018 : remise du guide de procédure ad hoc et des outils de suivi et réunion de présentation</p> <p>Juin 2018 : réunion avec le délégataire pour la mise en place de la nouvelle procédure comptable y compris l'organisation de la répartition des tâches afférentes et les tableaux de bord ainsi que le suivi des indicateurs prédéfinis conjointement</p> <p>Juillet 2018 : réunion de travail et réunion de</p>
--	--	---

		présentation finale pour les modalités d'organisation de l'OTC pour la gestion de la DSP et ses relations avec la CTC
<p><b>4.2.3. Déroulement et cadrage des réunions</b></p> <p>Le prestataire devra prévoir dans son offre le nombre de réunions envisagées. Chaque réunion fera l'objet d'un compte-rendu établi par le prestataire.</p> <p>Des réunions complémentaires pourront être assurées au prix défini par le prestataire dans l'acte d'engagement.</p> <p>Le prestataire devra se rendre disponible pour participer à chaque réunion. La visioconférence ou conférence téléphonique pourra être envisagée.</p>	<p>Préciser vos solutions, vos modalités d'organisation.</p>	<p>Le Groupement propose 11 réunions (travail, présentation, échanges) sans compter les réunions de négociations estimées sur la base de 3 candidats et 2 tours de négociations.</p> <p>Pour chaque réunion, le Groupement transmettra à l'OTC les documents suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ordre du jour de la réunion</li> <li>• Documents de présentation</li> <li>• Compte-rendu de réunion</li> </ul> <p>Le Groupement transmettra <u>dans les 48 heures de</u> chaque réunion de présentation, un <u>compte-rendu</u> qui indiquera :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'objet et la date de la réunion</li> <li>• La liste des présents</li> <li>• Les questions et thèmes abordés</li> <li>• Les renseignements/documents à la charge de l'AMO</li> <li>• Les renseignements/documents à la charge de l'OTC</li> <li>• Les prochaines échéances</li> </ul> <p>Les réunions pourront également s'effectuer par visio-conférence Lifesize, nouveau système permettant notamment aux différents interlocuteurs (jusqu'à 50) de se connecter depuis leur PC ou</p>



		smartphone et d'utiliser également un partage de documents pour un travail à distance, sans équipement préalable.

		<p>la mission qui permettra de rappeler les échéances prévisionnelles et de mesurer leur état d'avancement. Sur cette base, est établi le planning mensuel.</p> <p>Il s'agit d'un outil simple et efficace qui sera utile tout au long de la mission.</p>
<p>4.2.5. Référents</p> <p>La gestion et le suivi des prestations sont assurés par l'Office des Transports de la Corse.</p>	<p>Préciser vos modalités d'organisation des relations entre le prestataire économique et l'OTC.</p>	<p>Le Groupement dispose d'un chef de mission qui est Pierre-Manuel CLOIX, Avocat Associé. Il est en permanence disponible et conseille l'OTC sur les choix stratégiques.</p> <p>Solmaz RANJINEH est l'interlocuteur principal et gère la mission au jour le jour, elle est présente à toutes les réunions concernant les aspects juridiques.</p> <p>Interlocuteur principal de l'OTC, elle transmet les demandes de l'OTC aux différents membres du Groupement et organise les différentes réunions.</p> <p>L'objectif est d'assurer une organisation, simple et efficace.</p> <p>Elle coordonne et répartit les missions entre les différents membres du Groupement au regard des exigences et demandées formulées par l'OTC.</p>

		<p>Elle tient à jour le document d'avancement du projet qui présente, globalement et par éléments de mission et livrables, le taux de réalisation et les raisons d'un éventuel décalage ainsi que les moyens d'y remédier.</p> <p>Elle est en permanence disponible sur son téléphone portable.</p> <p>Adrien ROHMER sera le chef de projet pour les prestations financières. Il assurera la coordination avec les autres membres du groupement et la validation de la production de l'équipe de consultants financiers.</p> <p>Il dispose d'une grande expérience de travail en groupement.</p> <p>Thomas du Payrat est l'expert référent de l'équipe ODYSSEE Développement. Il connaît bien la situation de la Corse et est récemment intervenu pour la CTC.</p> <p>Il se rendra disponible et joignable au maximum au regard des besoins et des attentes du dossier.</p> <p>Ana Bela Chavazas de MS Consulting, sous-traitant, dispose d'une connaissance approfondie du trafic maritime en Corse et Italie pour avoir mené de nombreuses études sur le sujet.</p> <p>Il sera principalement présent au cours des phases 1 et 3.</p>
--	--	---

Fait à \_\_\_\_\_, le -----

Signature du prestataire <sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Le signataire doit avoir le pouvoir d'engager la personne qu'il représente. Renseigner uniquement avec les consultants juniors, séniors, intermédiaires, expert...