

## ASSEMBLEE DE CORSE

---

### DELIBERATION N° 12/237 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE DECIDANT DE RECOURIR A LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'AMENAGEMENT ET L'EXPLOITATION DU PORT DE COMMERCE D'AJACCIO

---

#### SEANCE DU 20 DECEMBRE 2012

L'An deux mille douze et le vingt décembre, 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.

#### **ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.**

BARTOLI Marie-France, BASTELICA Etienne, BENEDETTI Paul-Félix, BIANCARELLI Viviane, BIANCUCCI Jean, BUCCHINI Dominique, CASALTA Laetitia, CASTELLANI Michel, CASTELLANI Pascaline, FERRI-PISANI Rosy, FRANCISCI Marcel, GIACOMETTI Josepha, GIOVANNINI Fabienne, GRIMALDI Stéphanie, HOUEMER Marie-Paule, LACAVE Mattea, LUCCIONI Jean-Baptiste, LUCIANI Xavier, MERMET Valérie, MOSCONI François, NATALI Anne-Marie, NICOLAI Marc-Antoine, NIVAGGIONI Nadine, ORSINI Antoine, ORSUCCI Jean-Charles, PANUNZI Jean-Jacques, RUGGERI Nathalie, SANTONI-BRUNELLI Marie-Antoinette, SCIARETTI Véronique, SIMEONI Gilles, SIMONPIETRI Agnès, SINDALI Antoine, SUZZONI Etienne, TALAMONI Jean-Guy, VALENTINI Marie-Hélène, VANNI Hyacinthe

#### **ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :**

Mme BEDU-PASQUALAGGI Diane à Mme SANTONI-BRUNELLI Marie-Antoinette  
M. CASTELLI Yannick à M. NICOLAI Marc-Antoine  
M. CHAUBON Pierre à Mme BARTOLI Marie-France  
Mme DONSIMONI-CALENDINI Simone à Mme HOUEMER Marie-Paule  
M. FEDERICI Balthazar à M. ORSUCCI Jean-Charles  
Mme FEDI Marie- Jeanne à M. BUCCHINI Dominique  
Mme NIELLINI Annonciade à Mme VALENTINI Marie-Hélène  
Mme RISTERUCCI Josette à Mme BIANCARELLI Viviane  
M. de ROCCA SERRA Camille à Mme GRIMALDI Stéphanie  
M. SANTINI Ange à M. SINDALI Antoine  
M. STEFANI Michel à M. BASTELICA Etienne  
M. TATTI François à Mme CASTELLANI Pascaline

#### **ETAIENT ABSENTS : Mmes et M.**

ANGELINI Jean-Christophe, COLONNA Christine, MARTELLI Benoîte.

**L'ASSEMBLEE DE CORSE**

- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales, Titre II, Livre IV, IV<sup>ème</sup> partie, et notamment son article L.1411-4,
- VU** le Code des Transports,
- VU** le Code des ports maritimes,
- VU** la convention entre l'Etat et la Collectivité Territoriale de Corse du 13 février 2004 portant sur les modalités de mise en œuvre des transferts de compétences et de patrimoine sur le port d'Ajaccio,
- VU** la délibération n° 10/015 AC de l'Assemblée de Corse du 21 janvier 2010 approuvant le plan de développement du port de commerce d'Ajaccio,
- VU** le rapport sur les modes de gestion en annexe à la présente délibération présentant les caractéristiques des prestations que devra assurer le délégataire,
- VU** l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux en date du 6 décembre 2012 se prononçant sur le principe du recours à une délégation de service public de type concession pour l'aménagement et l'exploitation du port de commerce d'Ajaccio,
- VU** l'avis du Conseil portuaire en date du 7 décembre 2012 sur le recours à une délégation de service public de type concession pour l'aménagement et l'exploitation du port de commerce d'Ajaccio,
- SUR** rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse,
- APRES** avis de la Commission du Développement Economique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,
- SUR** rapport de la Commission des Finances, de la Planification, des Affaires Européennes et de la Coopération,

**CONSIDERANT** que l'Etat a confié à la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de Corse-du-Sud la concession d'ouvrages et d'outillages publics du port de commerce d'Ajaccio par contrat en date du 22 septembre 1983, jusqu'au 31 décembre 2013,

**CONSIDERANT** que la Collectivité Territoriale de Corse a été substituée à l'Etat dans cette convention le 13 février 2004,

**CONSIDERANT** que dans la perspective de l'arrivée à terme de la convention, il appartient à l'Assemblée de Corse de se prononcer sur le choix du mode de gestion qu'elle entend mettre en œuvre pour l'exploitation du port de commerce d'Ajaccio,

**CONSIDERANT** que la délégation de service public de type concession apparaît comme le mode de gestion le plus approprié,

**CONSIDERANT** que les caractéristiques des prestations attendues du futur délégataire sont précisées dans le rapport annexé à la présente délibération,

**CONSIDERANT** qu'il convient de sélectionner le futur délégataire à l'issue d'une procédure de publicité et de mise en concurrence dans les conditions prévues aux articles L. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,

### **APRES EN AVOIR DELIBERE**

#### **ARTICLE PREMIER :**

**APPROUVE** le principe du recours à une convention de délégation de service de type concession pour l'aménagement et l'exploitation du port de commerce d'Ajaccio, d'une durée de trente ans.

#### **ARTICLE 2 :**

**APPROUVE** les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire définies dans le rapport présenté par le Président du Conseil Exécutif de Corse étant entendu qu'il lui appartiendra ultérieurement d'en négocier les conditions précises, conformément aux dispositions des articles L. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

#### **ARTICLE 3 :**

**AUTORISE** le Président du Conseil Exécutif de Corse à prendre toutes les mesures nécessaires à la conduite de la procédure d'attribution de la délégation de service public.

#### **ARTICLE 4 :**

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

AJACCIO, le 20 décembre 2012

Le Président de l'Assemblée de Corse,

Dominique BUCCHINI

**ANNEXES**

## **RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE**

### **Renouvellement du contrat pour l'exploitation et l'aménagement du port de commerce d'Ajaccio**

J'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de l'Assemblée de Corse le principe du recours à la délégation de service public pour l'exploitation et l'aménagement du port de commerce d'Ajaccio.

L'article 15 de la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse a transféré à la Collectivité Territoriale de Corse les compétences de création, d'aménagement, d'entretien et de gestion des ports maritimes de commerce et de pêche d'Ajaccio, de Bastia, de Calvi et de Figari.

Par une délibération n° 08/148 AC du 11 juillet 2008, l'Assemblée de Corse a approuvé l'avenant n° 3 au cahier des charges initial de la concession et a adopté le mode de gestion mis en œuvre pour la concession du port de Bastia et les concessions des quatre aéroports corses signées début 2006. L'avenant n° 3 a été signé le 27 novembre 2009.

Le port d'Ajaccio avec le port de Bastia, est le principal point de transit entre la Corse et le continent. Il accueille quasi-quotidiennement des liaisons avec les principaux ports français de Marseille, Toulon et Nice. Parallèlement, le port d'Ajaccio se positionne comme le deuxième port français en termes d'escale de croisières.

Ce rapport analyse les différentes possibilités ouvertes à la Collectivité Territoriale de Corse pour gérer le port de Commerce d'Ajaccio tant au regard de la réglementation communautaire que nationale. Après la présentation des différents modes de gestion des services publics, l'analyse comparative justifiera du recours à la délégation de service public.

La quatrième partie du rapport présente les caractéristiques générales des prestations que devra assurer le délégataire au titre du futur contrat.

### **1. Présentation du port de commerce et de la gestion actuelle**

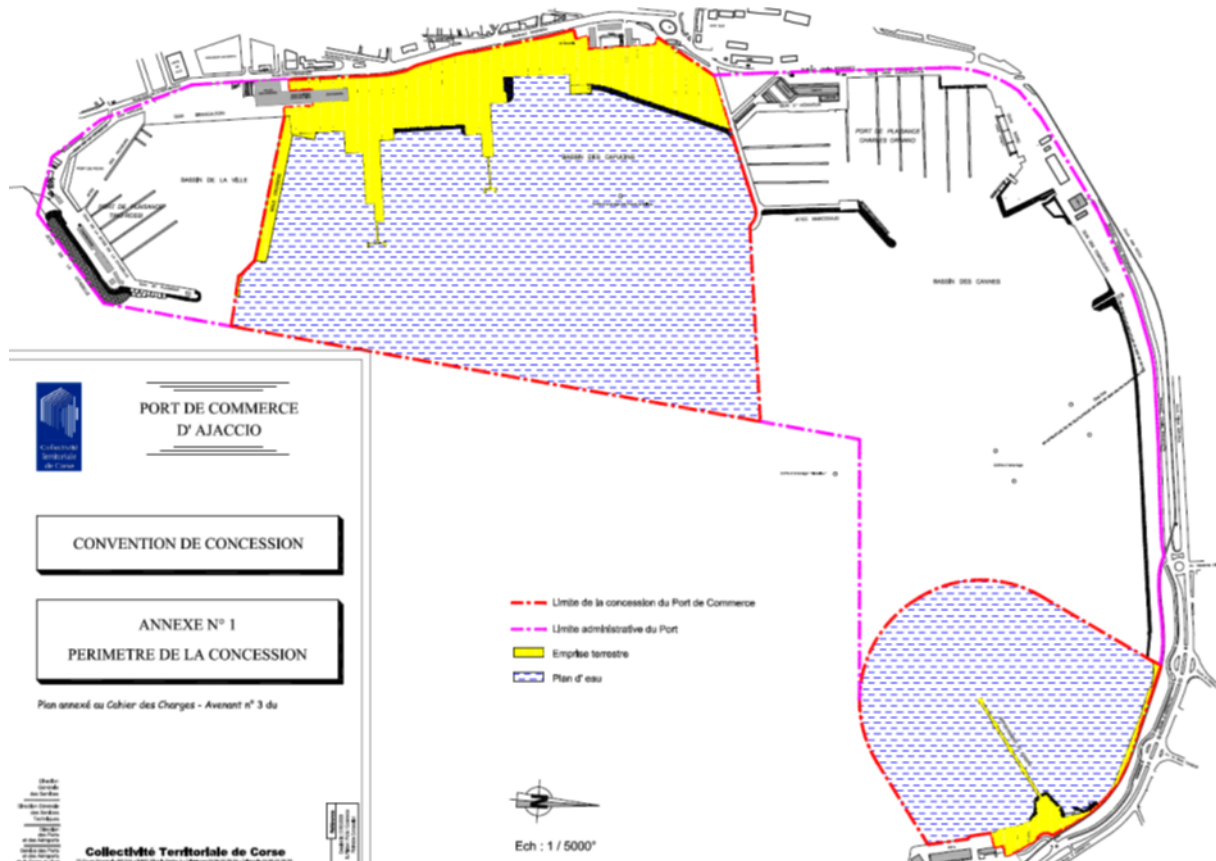
#### **1.1. Caractéristiques du service actuel**

##### **1.1.1. Périmètre de la concession**

La concession est constituée :

- des infrastructures: ouvrages de protection du plan d'eau, quais, terre-pleins, profondeurs des accès maritimes et du plan d'eau,
- des superstructures : bâtiments, réseaux, pontons flottants,
- des outillages et équipements.

Le schéma ci-après présente le périmètre de la concession :



### 1.1.2. Les missions du concessionnaire

La concession actuelle pour le port d'Ajaccio confie à la CCI d'Ajaccio et de Corse-du-Sud, à titre exclusif la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement et la promotion d'ouvrages, plans d'eau, terrains, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services nécessaires au fonctionnement du port de commerce d'Ajaccio.

En contrepartie de ses obligations, le Concessionnaire perçoit :

- les redevances des droits de port et les redevances d'usage des outillages publics ;
- les redevances correspondant à toute prestation de service qu'il serait amené à fournir dans le cadre de sa mission ;
- les redevances tirées de l'exploitation du domaine concédé ;
- le produit des taxes de toute nature qui lui est attribué ;
- le produit de la cession d'éléments d'actifs ;
- les produits financiers et exceptionnels liés aux activités de gestion.

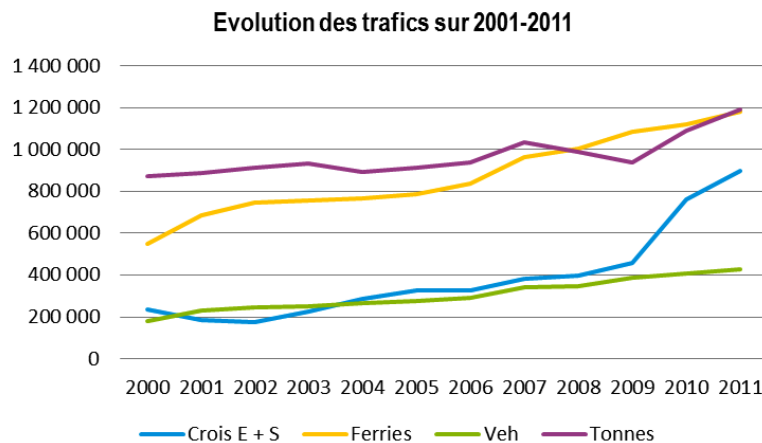
Le Concessionnaire peut également, avec l'accord de l'autorité concédante, gérer des activités annexes et connexes à la Concession, qui font l'objet d'un budget distinct. Les éventuels déficits d'exploitation ne peuvent être imputés sur le budget de la Concession ; les bénéfices tirés de cette exploitation sont en revanche affectés au budget de la Concession.

### 1.1.3. L'activité du port de Commerce

Le tableau ci-dessous présente les trafics accueillis par le port de commerce d'Ajaccio sur la période 2000-2011.

Année	Crois E + S	Ferries	Total Pax	Veh	Tonnes
2000	234 152	550 237	784 389	182 193	871 976
2001	182 922	684 718	867 640	229 991	885 809
2002	173 356	745 824	919 180	248 063	912 166
2003	227 630	754 326	981 956	253 132	932 542
2004	288 082	763 696	1 051 778	265 751	894 286
2005	327 216	785 360	1 112 576	277 951	914 481
2006	328 990	834 918	1 163 908	289 766	939 210
2007	383 096	963 935	1 347 031	339 419	1 034 507
2008	395 146	1 004 444	1 399 590	346 172	987 638
2009	460 274	1 086 891	1 547 165	386 138	938 938
2010	759 421	1 122 275	1 881 696	408 551	1 089 497
2011	899 263	1 181 102	2 080 365	428 261	1 193 025

Les trafics du port ont connu globalement une assez vive croissance notamment en raison d'un fort développement de la croisière. Toute les composantes de trafics se sont développées, mais à des rythmes très différents comme le montre le graphique suivant :



La progression des passagers de croisière a été la plus importante, multipliée par plus de 3 sur la période. Ils ont décollé à partir de 2004, puis ont connu des croissances très élevées au cours des trois dernières années (après mise en service du nouveau môle des croisières, qui a fait progresser l'attractivité du port pour les croisiéristes), avec la perspective réaliste d'égaliser ou de surpasser les flux de passagers des lignes régulières dans les prochaines années. Les développements récents montrent que des efforts commerciaux consentis dans la durée sont nécessaires pour attirer et stabiliser ce type de clientèle.

Il faut remarquer que même si numériquement les trafics de passagers de croisières sont aujourd'hui du même ordre que les passagers en ligne régulière, ils sont loin d'en avoir l'impact en termes d'exploitation portuaire, dans la mesure où ils ne sont pas motorisés.

Les passagers des lignes régulières ont aussi fortement progressé, avec un trafic 2011 ayant plus que doublé par rapport à 2000. Cela témoigne du dynamisme du tourisme en Corse, s'agissant de voyageurs ayant embarqué quasi-exclusivement dans des ports français du continent. Les véhicules progressent sensiblement au même rythme.

Les trafics de marchandises ont connu une croissance plus lente de 37 % sur la période (2,9 % par an en moyenne). Cette progression est à référer d'une part à la croissance démographique et d'autre part à la progression touristique, le tourisme n'impactant significativement que quelques mois de l'année.

En-dehors des trafics de fret Ro-Ro, il convient de noter des trafics pétrolier et gazier par navires-citernes et des trafics de ciment.

On constate d'autre part une évolution de fond sur les parts de marché des différentes compagnies qui desservent Ajaccio en ligne régulière.

S'agissant des passagers, la décomposition était la suivante, respectivement en 2004 et 2011 :

	2003	2011
SNCM	59 %	27 %
CMN	11 %	8 %
Corsica Ferries	30 %	65 %

Les services opérant majoritairement depuis Marseille ont subi une forte redistribution entre opérateurs, la part de marché des services de ferries de la SNCM ayant nettement diminué, au bénéfice de l'offre de Corsica Ferries depuis Toulon avec les « Méga express ». Les parts de marché ont ainsi été inversées en 7 ans.

Le même exercice appliqué au fret roulier montre une meilleure résistance des compagnies de Marseille, dont les navires (Ro-Pax) sont plus adaptés et permettent un acheminement régulier du fret en toutes saisons, alors que les Mega-Express de Corsica Ferries ne peuvent transporter de fret qu'en basse saison et dans une certaine mesure en demi-saison. Par ailleurs, les plates-formes logistiques à partir desquelles les distributeurs approvisionnent leurs établissements corses sont majoritairement situées dans la zone Marseille - Vitrolles.

En 2011, les parts de marché fret étaient les suivantes : sur un total de 869 247 tonnes de fret roulant, la SNCM a transporté 29,8 %, la Méridionale 42,8 % et Corsica Ferries 27,4 %.

Les navires sont de 5 principaux types :

- les ferries de la SNCM, navires conçus pour le transport de nuit et de jour de voyageurs et de leurs voitures et caractérisés par une forte capacité d'accueil de voyageurs (2 000 à 2 500 voyageurs, essentiellement en cabines) ;
- les « cargos mixtes » ou Ro-Pax de la SNCM et de la CMN, qui offrent majoritairement de 2000 à 2500 ml de roll pour le transport d'ensembles accompagnés et de remorques, et une capacité passagers et voitures relativement mesurée actuellement (de l'ordre de 500 à 750 passagers et environ 150 à 200 voitures) ;



- les « Méga-Express » de Corsica Ferries, navires rapides et relativement rustiques qui sont avant tout des navires pour le transport de passagers (1 800) et de leurs voitures, et offrent hors saison une certaine capacité de transport de fret ;
- les navires spécialisés ciblant des marchandises spécifiques en transport à la demande : cimentiers, pétroliers et méthaniers, navires de taille mesurée et de tirant d'eau réduit compatible avec les installations du port ;
- les navires de croisières, qui peuvent dépasser 300 m de longueur et accueillir plus de 2000 passagers.

#### 1.1.4. Présentation des infrastructures portuaires

Le patrimoine du port de commerce d'Ajaccio se décompose en :

- des infrastructures: ouvrages de protection du plan d'eau, quais, terre-pleins, profondeurs des accès maritimes et du plan d'eau,
- des superstructures : bâtiments, réseaux, pontons flottants,
- des outillages et équipements.

Les visites des ouvrages du port de commerce ont permis d'établir le diagnostic synthétisé dans le tableau ci-après concernant l'état du patrimoine portuaire :

#### ■ Biens de retour apportés par le concédant

Nom	Type	Année de construction/ acquisition	Etat
Môle croisière	Infrastructure maritime	2008	Bon
Quai l'Herminier	Infrastructure maritime	1963	Bon
Môle des Capucins	Infrastructure maritime	Digue d'origine : 1912 Rempiètements et extensions de 1968 à 1990	Mauvais
Talus entre les deux môles	Infrastructure maritime	inconnu	Moyen
Môle des trois Maries	Infrastructure maritime	1988	Mauvais
Quai de la CCI	Infrastructure maritime	1970	Bon
Talus du Margonajo	Infrastructure maritime	1840	Moyen
Appontement Saint Joseph	Infrastructure maritime	Avant 1969	Bon
Terre-pleins côté gare	Infrastructure terrestre	2011	Bon
Terre-pleins côté Saint Joseph	Infrastructure terrestre	inconnu	Bon
Gare Maritime et routière	Bâtiment	1968/1994	Bon

Nom	Type	Année de construction/ acquisition	Etat
Gare cargo	Bâtiment	1992/1993	Bon
Bâtiment accès, entretien, nettoyage	Bâtiment	1991-1998	Bon
Entrepôt Saint Joseph	Bâtiment	2006	Bon
Pont Bascule	Equipement	inconnu	Bon

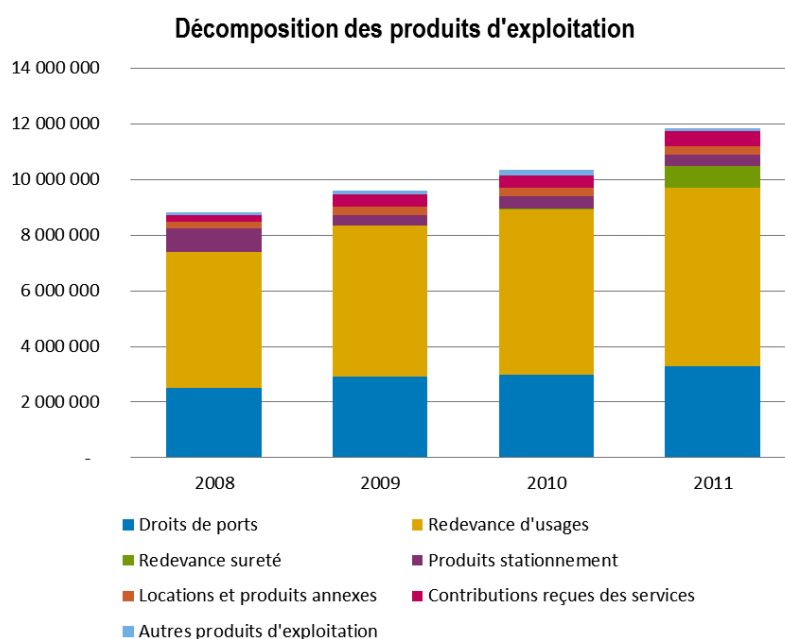
#### ■ Biens de retour apportés par le concessionnaire

Nom	Type	Année de construction/acquisition	Etat
Structure de filtrage croisière	Bâtiment	2011	Bon
Passerelle piétons	Equipement	1993	Bon
Eclairage	Equipement	2005	Bon
Clôtures	Equipement	inconnu	Bon
Barrière d'accès	Equipement	inconnu	Bon
Guérite de filtrage ferries	Equipement	inconnu	Bon

### 1.1.5. Enjeux financiers

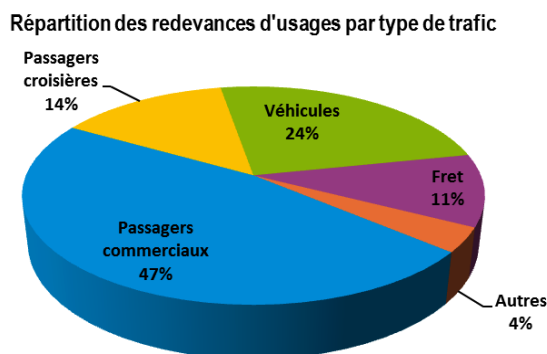
#### 1.1.5.1. Exploitation

L'exploitation actuelle génère un chiffre d'affaire de plus de 11 M€ en 2011 dont la décomposition est présentée dans le graphique ci-dessous :



Le chiffre d'affaires (hors redevance de sûreté) de la concession a progressé annuellement de 7,3 % en moyenne sur la période 2008-2011, principalement sous l'impulsion du trafic de croisières.

Le graphique ci-après présente la répartition des redevances d'usages par type de trafic en 2011 :



Parallèlement, la concession génère des autres produits d'exploitation à hauteur de 560 K€ en 2011, principalement constitués des contributions reçues des autres services du concessionnaire (82 % des autres produits d'exploitation en 2011).

Les charges d'exploitation du service s'élèvent à 7,2 M€ en 2011, dont 4,7 M€ au titre du personnel (65 %), et 2,2 M€ au titre des autres achats et charges externes (30 %).

Les charges d'exploitation de la concession ont progressé annuellement de 5,8 % en moyenne sur la période 2008-2011. L'évolution des charges d'exploitation s'explique notamment par l'augmentation des charges variables pour faire face à l'accroissement d'activité et par l'augmentation des charges relatives aux missions de sûreté.

Le résultat financier de la concession est déficitaire à hauteur de 2 M€ en 2011. Le résultat financier correspond à la différence entre les produits financiers (revenus générés par les placements de la trésorerie) et les charges financières (amortissements de caducité, charge de la dette).

Le déficit financier a doublé entre 2008 et 2011, principalement sous l'effet de la comptabilisation des amortissements de caducité résultant de la mise en service des investissements réalisés par le concessionnaire (près de 15 M€ sur la période 2008-2011, net de subventions).

Le résultat de la convention présenté par la CCIACS est en bénéfice de 1 471 K€ en 2011. Sur la période 2008-2011, le résultat de la concession est structurellement bénéficiaire à hauteur de 945 K€ en moyenne par an.

### 1.1.5.2. Patrimoine

A fin 2011, l'actif net de la concession représente un montant globale de 42,8 M€ dont :

- 26,4 M€ au titre des immobilisations ;
- 11,3 M€ au titre des disponibilités ;
- 4,8 M€ au titre des créances.

Parallèlement, les dettes du concessionnaire sont constituées par :

- Des dettes long terme à hauteur de 9,2 M€ ;
- Des dettes court terme à hauteur de 2,9 M€.

## **1.2. Objectifs recherchés**

En matière de développement portuaire, conformément au schéma directeur relatif au développement du Port de Commerce d'Ajaccio adopté par l'Assemblée de Corse du 21 janvier 2010, l'objectif de la CTC est de mettre en place un fonctionnement du port plus harmonieux et plus respectueux des aires urbaines et portuaires avec :

- une sécurité accrue du citoyen avec le déplacement des dépotages énergétiques (pétroles et gaz) hors du centre urbain, ces activités de dépotage entraînant un mitage de la baie d'Ajaccio qui obère les projets de développement urbains, sociaux, économiques et ludiques,
- un désengorgement de la circulation en centre-ville par la suppression du transit quotidien des poids lourds qui transitent par le port,
- une évolution significative des capacités du port, de son exploitation et de la sécurité.

En matière de coûts du passage portuaire, l'objectif de la CTC est de limiter les montants des redevances afin de permettre une politique dynamique des prix du transport maritime.

Le port d'Ajaccio doit offrir un niveau de service sur les plans quantitatifs et qualitatifs qui permettent de faciliter les échanges économiques et humains entre l'île et le continent et ainsi de contribuer à la mise en œuvre de la politique de continuité territoriale de la CTC.

La place du Port d'Ajaccio rend nécessaire son positionnement en tant qu'acteur local et sa participation active à l'atteinte des objectifs fixés dans les politiques de développement durable de la Collectivité Territoriale de Corse.

## **Présentation des différents modes de gestion**

La gestion du port de commerce d'Ajaccio constitue un service public. Celui-ci peut faire l'objet d'une gestion directe par la Collectivité Territoriale de Corse, ou d'une gestion déléguée à une entité tierce.

### **1.3. Gestion directe**

#### **1.3.1. La régie**

Dans cette hypothèse, la collectivité exploite elle-même le service, avec ses moyens propres et son personnel. Elle assure le suivi et l'entretien des installations. Les dépenses d'investissement et de fonctionnement du service sont financées par une redevance perçue auprès des usagers, et l'exploitation est réalisée aux frais et risques de la collectivité.

La comptabilité de la collectivité retrace les différentes opérations du service.

La régie peut comporter deux variantes :

- la **régie avec autonomie financière** : elle est dotée de la seule autonomie financière, mais ne dispose pas de personnalité juridique propre. Les décisions sont prises par l'assemblée délibérante, et un budget annexe est consacré au service.

La régie comprend un directeur, chargé d'assurer le fonctionnement des services de la régie, et un conseil d'exploitation, chargé de délibérer sur les catégories d'affaires pour lesquelles l'assemblée délibérante ne s'est pas réservée le pouvoir de décision. Tous deux sont nommés par l'Assemblée délibérante sur proposition du Conseil Exécutif.

- la **régie personnalisée** : elle est dotée de l'autonomie financière et d'une personnalité morale, qui prend la forme d'un établissement public local. Elle est administrée par un conseil d'administration et un directeur désignés par l'assemblée délibérante.

Elle comprend un budget propre, voté par le conseil d'administration.

Dans les deux cas, le personnel de la régie est régi par le droit commun du travail, à l'exception du directeur et du comptable, qui est généralement le comptable public de la collectivité.

### 1.3.2. La Société Publique Locale

Une société publique locale est une société anonyme dont la totalité du capital est détenue par des collectivités territoriales et leurs groupements. Elle est composée d'au moins deux actionnaires, et peut être chargée d'exploiter des services publics à caractère industriel ou commercial.

Dans l'hypothèse où la personne publique exerce sur la société un contrôle comparable à celui qu'elle exerce sur ses propres services et que cette société réalise l'essentiel de ses activités pour elle ou, le cas échéant, les autres personnes publiques qui contrôlent la société, elle peut lui confier par contrat la gestion d'un service public sans mise en concurrence, à condition que l'activité déléguée figure expressément dans les statuts de la société.

A défaut pour les deux critères précités d'être satisfaits, une mise en concurrence s'impose toutefois.

Si la gestion est «déléguée» à la société publique, la gestion du service demeure toutefois directe, la collectivité et ses partenaires exerçant sur la société un contrôle comparable à celui exercé sur leurs propres services.

### 1.3.3. La Société Portuaire

Les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales ne permettent pas la participation des collectivités territoriales et de leurs groupements au capital de sociétés commerciales, sous réserve de dispositions spécifiques dérogatoires relative notamment à la société publique locale et à la société d'économie mixte.

L'article 35 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports admet une dérogation supplémentaire à ce principe, en permettant aux collectivités territoriales et à leurs groupements de prendre des participations dans des sociétés dont l'activité principale est d'assurer l'exploitation commerciale d'un ou plusieurs ports.

Le capital de la société portuaire est détenu entièrement par des personnes publiques, dont la chambre de commerce et d'industrie dans le ressort géographique de laquelle est situé ce port.

Un nouveau contrat de concession est alors établi entre la collectivité territoriale et la société portuaire pour une durée ne pouvant excéder quarante ans.

Les ports susceptibles de faire l'objet d'une telle gestion sont ceux visés au I de l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, lorsqu'au moins l'un d'entre eux se trouve dans le ressort géographique des collectivités concernées

Le transfert de compétences opéré au profit de la CTC ayant été effectué par l'article 15 de la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002, le port d'Ajaccio ne fait pas partie à l'heure actuelle des ports visés par l'article 30 de la loi du 13 août 2004, susceptibles d'être gérés par le biais d'une société portuaire, sauf modification législative.

Enfin, la loi du 5 janvier 2006 prévoit que le contrat entre la collectivité et la société portuaire peut être conclu sans consultation préalable. Nonobstant l'inapplicabilité des dispositions relatives à la société portuaire à la CTC, cette possibilité ne saurait concerner qu'une société dont le capital serait détenu de manière très nettement majoritaire par la collectivité, qui exercerait sur cette société un contrôle comparable à celui exercé sur ses propres services. En tout état de cause, un risque juridique subsiste sur ce point dans la mesure où la loi du 5 janvier 2006 n'a jamais été confrontée au droit européen.

#### **1.3.4. La gérance**

Par le biais d'un marché public, la collectivité mobilise un partenaire, qu'elle rémunère directement. Le prix versé couvre toutes ses dépenses, le gérant ne supportant aucun risque lié au résultat d'exploitation.

#### **1.4. Gestion déléguée**

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

L'ensemble de ces hypothèses se rattache à la définition d'une délégation de service public, qui figure à l'article L. 1411-1 du CGCT :

*« (...) contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service».*

### **1.4.1. La régie intéressée**

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

La collectivité garde donc la direction du service qu'elle confie au régisseur. Elle lui remet les équipements et matériels nécessaires à l'exploitation du service et contrôle son activité.

La régie intéressée comporte un degré d'autonomie limitée, qui l'approche de la régie. En effet, le régisseur intéressé n'est pas, en principe, rémunéré par les usagers. Sa rémunération forfaitaire est indexée sur le chiffre d'affaires réalisé et il ne supporte pas les pertes éventuelles du service.

Une part variable peut s'ajouter à cette rémunération forfaitaire, par le biais de primes de gestion dont le montant varie selon les paramètres définis dans le contrat. Le régisseur est donc rémunéré par la collectivité, par le biais d'une rétribution qui comprend une part fixe et un pourcentage sur les résultats de l'exploitation, correspondant à son intéressement.

Du fait de la variabilité de la rémunération du régisseur, l'aléa financier n'est pas totalement absent du contrat de régie intéressée. Une demande de révision d'un contrat de ce type a ainsi pu être rejetée par la jurisprudence, au motif qu'elle supprimait l'intéressement du régisseur, en ayant « *pour effet de rendre sans intérêt pour le régisseur la réalisation d'économies diminuant le montant des dépenses et qu'elle [était] ainsi contraire au régime de régie intéressée organisée par la convention* ».

Pour être classée parmi les délégations de service public, et non parmi les marchés publics, le montant de la part variable de la rémunération du régisseur doit être fixé en fonction de paramètres étroitement liés à l'activité du service. Ce critère a été considéré comme rempli lorsque la part des recettes du régisseur autres que celles correspondant au prix payé par la personne publique devait être d'environ 30% de l'ensemble des recettes.

### **1.4.2. La délégation de service public de type concession**

Dans le cadre d'une concession, le délégataire doit prendre en charge la réalisation des investissements nécessaires au service, qu'il s'agisse des frais de premier établissement ou des investissements à réaliser en cours d'exécution du contrat. La durée du contrat est calculée en fonction de la durée d'amortissement des immobilisations financées par le délégataire.

Les investissements réalisés par le concessionnaire et nécessaires au service font normalement retour à la personne publique en fin de concession. Ces biens, dits de « *retour* », sont considérés comme étant la propriété de la collectivité publique depuis l'origine.

Le retour est en principe gratuit, sauf si pour une cause quelconque, la concession prend fin avant l'expiration de sa durée normale, ou si, à l'expiration normale de la concession, le concessionnaire n'a pas eu le temps d'amortir les biens acquis ou réalisés par lui.

Les biens qui font partie intégrante de la concession et que la collectivité concédante a la faculté de racheter en fin de contrat sont qualifiés de biens de « reprise », et sont considérés comme la propriété du concessionnaire pendant toute la durée de la concession.

A la différence de la concession de travaux publics, qui confie la réalisation de travaux publics au concessionnaire, lequel se rémunère soit dans le droit d'exploiter l'ouvrage, soit dans ce droit assorti d'un prix, la concession de services porte principalement sur l'exploitation d'un service public. La distinction entre la concession de travaux publics et la concession de services repose donc sur l'importance respective des composantes « travaux » et « services » du contrat.

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

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

#### **1.4.3. La délégation de service public de type affermage**

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

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

Le Conseil d'Etat a ainsi considéré dans un avis qu' « *après que les installations ont été réalisées, amorties et remises au concédant, le renouvellement d'une concession ne peut revêtir que la forme d'un affermage* ».

Dans ce type de contrat, il n'appartient pas au fermier, sauf stipulations contraires, d'assurer la remise en état des biens mis à sa disposition par la personne publique délégante. Par suite, il ne peut exiger le remboursement des frais qu'il a exposés.

Le fermier ne supportant pas l'amortissement des investissements, la durée du contrat doit être calculée en fonction des contraintes liées à l'exploitation du service. Une durée de trente ans pour l'exploitation par affermage d'un parc de stationnement a pu ainsi être jugée manifestement disproportionnée, au regard des prestations demandées au délégataire qui ne comportaient aucun investissement.

Comme en matière de concession, le délégataire se rémunère directement auprès des usagers du service et il exploite le service à ses risques et périls.



En contrepartie de la mise à disposition des biens, le fermier est en principe tenu de verser une redevance à la collectivité délégante, généralement appelée « *surtaxe* », laquelle constitue la contrepartie de l'amortissement et des annuités d'emprunts supportés par la personne publique.

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

#### **1.4.4. Le contrat de partenariat**

Ce contrat, régi par les dispositions des articles L. 1414-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales, permet de confier à son titulaire une mission globale ayant pour objet la construction ou la transformation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public.

Le recours au contrat de partenariat doit être justifié par des motifs d'urgence, de complexité ou de bilan avantages/inconvénients favorable au regard d'autres modes de gestion. Le titulaire du contrat de partenariat ne peut se voir confier l'exécution de la mission de service public d'exploitation commerciale du port, qui reste de la compétence de la personne publique ou d'un délégataire de service public (sous forme d'affermage généralement), choisi par elle selon les procédures indiquées ci-avant.

Le partenaire privé toucherait une rémunération de la part de la CTC, correspondant à la couverture des frais d'entretien et de maintenance des installations (loyer fonctionnement) et à l'amortissement financier des annuités de dette nécessaires à la réalisation des investissements (loyer investissement). Par ailleurs, la CTC pourrait également verser une subvention forfaitaire d'exploitation au délégataire.

## **2. Choix du recours à la délégation de service public**

### **2.1. Analyse des avantages et inconvénients des différents modes de gestion**

#### **2.1.1. Création d'un établissement public (régie personnalisée)**

La CTC pourrait créer une régie avec personnalité juridique et autonomie financière, sans capital social, à laquelle elle pourrait allouer une dotation.

La création d'un établissement public ayant pour objet la gestion des concessions portuaires emporterait transfert automatique des concessions, sans mise en concurrence.

La régie, établissement public local à caractère industriel et commercial, serait rattachée directement à la CTC. Elle serait administrée par un Conseil d'administration composé en majorité d'élus et dirigée par un Directeur aux pouvoirs étendus.

La comptabilité resterait publique mais serait adaptée aux activités d'entreprise de l'établissement.

### Création d'un établissement public local (régie)

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôle direct de la CTC sur la gestion des ports et sur la planification des investissements.</li> <li>- pas de période d'incertitude (phase de consultation)</li> <li>- mutualisation possible de compétence (services portuaires de la CCI et Directions d'exploitation de la CTC) toutefois limitée en raison de l'existence d'autres concessions.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risques industriels et commerciaux supportés intégralement par la CTC ;</li> <li>- Portage financier des investissements supportés intégralement par la CTC ;</li> </ul>

#### 2.1.2. Création d'une société publique locale

Ces sociétés sont régies par la loi n° 2010-559 du 28 mai 2010 pour le développement des sociétés publiques locales. Elles sont également soumises aux dispositions du Code de commerce, dans la mesure où elles sont constituées sous la forme de sociétés anonymes.

Les SPL ne peuvent travailler que pour leurs seuls actionnaires (au minimum de 2) et uniquement sur leurs territoires.

Dans le cas du projet, la SPL se verrait confier la réalisation des investissements ainsi que l'exploitation des ports.

La durée d'une procédure de création de SPL varie en fonction des discussions préalables des collectivités, généralement entre 6 mois et 18 mois.

### Création d'une société publique locale

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôle direct de la CTC mais partagé avec au moins un autre associé, sur la gestion des ports ;</li> <li>- pas de période d'incertitude (phase de consultation)</li> <li>- mutualisation possible de compétence (services portuaires de la CCI et services des collectivités locales actionnaires)</li> <li>- Souplesse de gestion supérieure par rapport à une régie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risques industriels et commerciaux supportés par les associés de la SPL ;</li> <li>- Portage financier des investissements supportés par les associés de la SPL ;</li> <li>- Incertitudes juridiques sur les modalités de sortie du capital et de cessions d'actions ;</li> </ul>

#### 2.1.3. La délégation de service public de type affermage

Les contrats de DSP de type affermage sont généralement utilisés pour confier à un fermier l'exploitation d'un ouvrage existant et ne nécessitant pas de travaux en cours de contrat. Il s'agit en effet d'éviter autant que possible les interfaces entre les travaux lourds, qui seront réalisés par le délégant, et l'exploitation confiée au délégataire.

Les contrats de délégation de service public de type affermage sont d'une durée relativement courte (comprise entre 5 et 10 ans selon les services délégués), la procédure de mise en concurrence, menée selon les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales, durant classiquement entre 12 et 18 mois.

#### **Délégation de service public de type affermage**

<b>Avantages</b>	<b>Inconvénients</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Structure du contrat limitée aux aspects d'exploitation (montage simple) ;</li> <li>- Transfert de la gestion courante du port et du risque d'exploitation au fermier ;</li> <li>- Contrôle de la planification des investissements par la CTC (en fonction de leur adéquation avec le marché) ;</li> <li>- Définition des orientations stratégiques du port par la CTC ;</li> <li>- Contrôle du respect des obligations contractuelles du délégataire par la CTC (possibilité de pénalités) ;</li> <li>- Capacité du fermier en termes d'initiatives de promotion et prospection commerciale, de forte réactivité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Portage financier des investissements intégralement ou très majoritairement supporté par la CTC ;</li> <li>- Risque industriel lié à la construction des infrastructures et superstructures (retards, manquements aux règles de l'art, inadéquation des outillages au marché...) porté par la CTC ;</li> <li>- Risque financier et de contentieux lié aux interfaces travaux neufs/exploitation ;</li> <li>- Attractivité du Projet moins importante pour les opérateurs, notamment en raison de la durée limitée de ce type de contrat.</li> </ul>

#### **2.1.4. La délégation de service public de type concession de service**

A la différence d'une DSP de type affermage, la CTC transfère la réalisation et le financement des investissements au concessionnaire (au moins les aménagements de terre-pleins et les outillages portuaires, voire les infrastructures), ce qui implique que ce dernier puisse justifier d'une capacité financière suffisante au regard du dimensionnement du projet.

Pour contrôler la bonne exécution des travaux confiés au concessionnaire, le contrat intègre, dans ses annexes, les éléments suivants :

- un Programme Pluriannuel d'Investissement, qui décrit la nature, la périodicité et le montant des investissements programmés ;
- un Compte d'Exploitation Prévisionnel, qui présente les engagements de recettes, les charges d'exploitation et les résultats prévisionnels du concessionnaire sur la durée du contrat ;
- des tableaux de bord de contrôle et de suivi des travaux élaborés au stade de la consultation.

#### **Délégation de service public de type concession de service**

<b>Avantages</b>	<b>Inconvénients</b>
------------------	----------------------

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Portage financier du Projet par le concessionnaire ;</li> <li>- Attractivité du Projet pour certains opérateurs, industriels ou financiers <ul style="list-style-type: none"> <li>- composante « travaux » ;</li> </ul> </li> <li>- Transfert au concessionnaire du risque industriel lié à la construction des infrastructures et superstructures (retards, manquements aux règles de l'art...);</li> <li>- Risque financier lié aux interfaces travaux neufs/exploitation porté par le concessionnaire ;</li> <li>- Transfert au concessionnaire de la gestion courante du port et du risque d'exploitation ;</li> <li>- Définition des orientations stratégiques du port par la CTC ;</li> <li>- Contrôle du respect des obligations contractuelles du délégataire par la CTC (possibilité de pénalités) ;</li> <li>- Capacité du délégataire en termes d'initiatives de promotion et prospection commerciale, de forte réactivité ;</li> <li>- Procédure balisée juridiquement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Soutien financier de la CTC probablement nécessaire (garantie d'emprunt, subvention d'équipement...);</li> <li>- Montage contractuel complexe, notamment en ce qui concerne l'encadrement des risques transférés (seuils de révision des conditions financières...);</li> </ul>
---	--

### 2.1.5. Le contrat de partenariat

En l'occurrence, l'urgence ou la complexité ne semblent pas pouvoir être avancées pour la réalisation du projet, sauf à pouvoir démontrer la complexité du montage financier et juridique recherché pour réaliser le développement du port, laquelle ne peut se limiter à l'invocation des difficultés inhérentes à tout projet.

Le titulaire ne pouvant se voir confier des missions de service public, mais seulement la réalisation, la maintenance, le financement des installations nécessaires au service public, ce montage supposerait la combinaison de la passation d'un contrat de partenariat pour la réalisation et l'entretien des infrastructures portuaires et d'un contrat de délégation de service public, vraisemblablement du type affermage, pour l'exploitation courante des ports.

#### Passation d'un contrat de partenariat

Avantages	Inconvénients
-----------	---------------

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Portage financier des investissements par le partenaire privé (et risques industriels afférents) ;</li> <li>- Logique de performance inhérente au contrat de partenariat.</li> <li>- Capacité du partenaire en termes d'initiatives de promotion et prospection commerciale, de forte réactivité ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Montage contractuel complexe pour la répartition des risques et le régime financier et fiscal en raison de la coexistence de deux contrats (la DSP étant adossée au contrat de partenariat) ;</li> <li>- Deux procédures de consultation nécessaires : une pour le CP et une pour le contrat de délégation de service public ;</li> <li>- Gestion délicate des interfaces entre la CTC, le partenaire et le délégataire avec risques probables de coûts supplémentaires liés aux interfaces travaux / exploitation ;</li> <li>- Attractivité limitée du montage pour les opérateurs en raison de la dissociation des prestations de travaux et des missions d'exploitation.</li> <li>- Risque commercial transféré à la CTC (mais, le cas échéant, répercuté sur un délégataire) ;</li> </ul>
--	--

## 2.2. Recours à la délégation de service public de type concession

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

**Ce contrat s'inscrit dans la continuité du mode de gestion historique du port d'Ajaccio et permet de répondre aux objectifs du projet, nécessitant des investissements conséquents.**

### 2.2.1. Une prise en charge globale des missions de construction, d'exploitation et de financement par un tiers

Ce montage contractuel présente l'avantage de permettre de confier à un tiers une mission globale d'exploitation et de réalisation de travaux tout en établissant un encadrement fin des risques financiers pour les parties, notamment en ce qui concerne le portage financier des investissements.

La concession est particulièrement bien adaptée pour répondre au rôle que la CTC souhaite jouer tout en lui permettant de recourir aux compétences d'un tiers en matière d'exploitation et de gestion technique qu'elle ne détient pas en interne, écartant ainsi l'exploitation du service en régie. Le concessionnaire devra ainsi en particulier assumer les risques d'ordre opérationnel et commercial.

Le recours à la concession permet d'assurer une cohérence technique d'ensemble en demandant au concessionnaire de prendre à sa charge tous les travaux qui s'avèrent nécessaires ou utiles à l'exploitation du service public qui lui est confiée.

Enfin, un concessionnaire rassemble généralement l'ensemble des compétences spécialisées nécessaires à l'exploitation d'un port : compétences spécifiques en matière d'ingénierie, techniques de management du personnel, forte capacité de prospection et de promotion commerciale.

### **2.2.2. Une préservation des équipes actuellement affectées à l'exploitation portuaire**

Compte-tenu du périmètre de concession envisagé, les salariés de droit privé de la CCI affectés à l'exploitation portuaire seraient intégralement transférés vers le nouveau délégataire, ce transfert étant régi par l'article L. 1224-1 du Code du Travail. Les salariés permanents conserveront ainsi un contrat de travail de droit privé à durée indéterminée.

S'agissant des éventuels salariés ayant la qualité d'agents non titulaires de droit public, ils se verront proposer un contrat de travail reprenant les clauses substantielles du contrat dont ils sont titulaires, en particulier en ce qui concerne la rémunération.

### **2.2.3. Un financement principalement porté par le concessionnaire**

Ce type de contrat évite à la CTC un portage financier particulièrement lourd tant en investissement (19 M€/an sur la période 2014-2018 auquel s'ajoute les investissements courants pour le maintien en bon état de fonctionnement des infrastructures). Pour autant, l'octroi de financements publics et de garanties sur proposition et au profit du concessionnaire n'est pas exclu, au vu des prévisions d'activité à moyen-long terme et des comptes prévisionnels envisagés par les candidats.

Dans cette hypothèse, il est envisagé d'encadrer le taux de participation de la CTC aux investissements dans une fourchette comprise entre 20 et 50 % du total des investissements en fonction des propositions faites par les candidats

### **2.2.4. Un transfert de la maîtrise d'ouvrage, avec possibilité de reprise par la Collectivité**

Le concessionnaire réalisera lui-même les installations et assumera l'ensemble des risques liés à la réalisation des travaux (la conception de projet, l'interface entre la conception/construction et exploitation, la défaillance d'un fournisseur, le retard de livraison, les éventuelles malfaçons), et sera tenu responsable en cas de dommages causés aux tiers par ces travaux.

Il sera également prévu pour la Collectivité Territoriale de Corse la possibilité d'exercer elle-même la maîtrise d'ouvrage des travaux inclus dans le périmètre de la concession, si elle le souhaite.

### **2.2.5. Le maintien d'un contrôle du service rendu**

La mise en place d'un cahier des charges exigeant permettra à la CTC d'exercer pleinement ses pouvoirs de contrôle (pénalités de retard, rapport annuel, contrôle de

la réalisation des investissements et du respect des obligations d'entretien, etc...), ce qui implique un réel suivi de l'exécution du contrat.

### **3. Caractéristique principales et Procédure de la future délégation de service public**

#### **3.1. Caractéristiques principales**

Au regard des éléments d'appréciation et des caractéristiques des prestations demandées, le Président du Conseil Exécutif propose de déléguer l'exploitation du port de commerce d'Ajaccio, dans le cadre d'un contrat de délégation unique dont les principales caractéristiques sont :

##### **■ Nature du contrat**

Le contrat prendrait la forme d'une délégation de service public de type de concession, en vertu de laquelle le délégataire aura pour mission d'exploiter et d'entretenir les infrastructures du port de commerce et de réaliser et financer les travaux d'investissements prévus au contrat.

##### **■ Périmètre du contrat**

Le futur contrat reprendra le périmètre existant (Voir point 2.1.1) auquel sera ajouté :

- La digue de la Citadelle hors quai du bassin de plaisance Tino Rossi ;
- Le bâtiment ex-CAINAGOD ;
- Le domaine portuaire au droit du projet de terminal fret à Saint-Joseph ;
- La future zone des dépotages de Ricanto après transfert de sa gestion par l'Etat à la CTC ;
- La zone d'atterrage des sea-lines au Ricanto ;
- Des rectifications mineures notamment à l'entrée du port.

##### **■ Droits et obligations du concessionnaire**

Le futur concessionnaire sera chargé de la réalisation des investissements prévus au contrat ainsi que de l'exploitation du port.

Le concessionnaire aura notamment la charge de l'entretien et la maintenance des biens mobiliers et immobiliers, de la valorisation du patrimoine concédé et du développement de la politique commerciale du port.

Le concessionnaire gardera en toute circonstance l'entière responsabilité vis-à-vis de la CTC de la bonne exécution de l'intégralité des missions qui lui auront été confiées. Il assurera la continuité du service public dont il aura la charge. Tout projet de sous-traitance des activités concédées devront recevoir l'agrément de l'Autorité Concédante.

Le concessionnaire sera seul responsable vis-à-vis des tiers, et fera son affaire personnelle des conséquences de tous les litiges et dommages pouvant résulter de son fait, à l'occasion de l'exécution des missions qui lui seront confiées. La responsabilité de la CTC ne pourra être engagée à l'occasion d'un dommage survenu dans ce cadre.

A cette fin, le concessionnaire souscrira toutes assurances utiles. Dans le cadre de la future concession, il sera fait obligation au concessionnaire de présenter une gestion financière distincte et transparente des activités de sûreté et des activités annexes et connexes.

La CTC conservera les prérogatives du concédant, et principalement, la définition des orientations stratégiques du port d'Ajaccio ainsi que l'homologation des tarifs et redevances portuaires directement liés à l'exploitation, sur proposition du concessionnaire.

Au titre de l'obligation de contrôle et de suivi de la concession par la CTC et des obligations de performance imposées au concessionnaire, des mécanismes de pénalités, de mesure de la qualité de service seront également mis en place.

### ■ **Equilibre économique et rémunération**

Le concessionnaire supportera toutes les charges inhérentes à la réalisation de ces obligations contractuelles à savoir :

- Les charges d'exploitation courantes du port ;
- Les charges d'investissements inhérentes aux travaux prévus conventionnellement.

Pour faire face à ces charges, le concessionnaire percevra des ressources suivantes :

- Les revenus issus des activités du port :
  - Les droits de ports et redevances d'usage ;
  - Les redevances tirées de l'exploitation du domaine concédé ;
  - Les produits des taxes qui lui sont affectées ;
  - Les produits de cessions d'éléments d'actif ;
  - Les produits financiers et exceptionnels liés aux activités de gestion.
- Les ressources pour le financement des investissements :
  - Les emprunts régulièrement autorisés par l'autorité concédante ;
  - Les subventions d'équipement en provenance de l'autorité concédante dont le niveau sera précisé lors de la consultation et des tiers.

Dans le cadre de la future concession, la rémunération et les frais généraux du délégataire seront encadrés contractuellement.

Le contrat prévoira les principes des modalités d'affectation des excédents de recettes et les modalités de reversement à l'Autorité Concédante.

### ■ **Investissements**

Le contrat de concession prévoira un plan pluriannuel d'investissements, dont la réalisation sera mise à la charge du concessionnaire, avec possibilité pour la Collectivité de récupérer la maîtrise d'ouvrage si elle le souhaite. Des mécanismes



contractuels veilleront à encadrer les évolutions de l'équilibre économique du contrat en fonction de la réalisation des programmes d'investissements.

Une instance de gouvernance sera prévue contractuellement afin de suivre la réalisation du plan pluriannuel d'investissements et de procéder aux réajustements nécessaires.

Il est envisagé la réalisation d'investissements d'un montant estimé à environ 94 millions d'euros sur la période 2014-2018. Le transfert du port de fret à Saint Joseph, comme recommandé par le schéma directeur de développement du port de commerce d'Ajaccio, représente près de la moitié du montant total des investissements sur la période 2012-2018.

Le reste des investissements programmés sur les infrastructures pendant cette période porte sur le transfert des trafics d'hydrocarbure et de ciment, ainsi que du dépotage du gaz, sur le site du Ricanto, en-dehors de la baie d'Ajaccio, site déjà utilisé par Antargaz.

Ils comprennent également notamment :

- au titre du gros entretien : le confortement de la jetée,
- au titre des superstructures : l'aménagement de la gare maritime Cargos, et le remplacement de la partie mobile de la passerelle des Capucins,
- ainsi que des investissements courants.

Parallèlement, certains investissements seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la CTC et financés en tout ou partie par des fonds de concours versés par le concessionnaire, il s'agit notamment de :

- la réfection des sous-faces béton des Môles des Capucins et des trois Marie,
- la reconstruction du plan incliné des Capucins Nord.

Dans le cadre de la procédure de mise en concurrence, les candidats seront amenés à préciser la part des investissements qu'ils prendront financièrement en charge.

#### ■ **Durée**

Le contrat sera conclu pour une durée de 30 ans permettant l'amortissement des investissements confiés au délégataire.

### **3.2. La procédure de délégation de service public**

**Le détail des prestations et l'ensemble des obligations du délégataire feront l'objet d'une description lors de l'établissement du dossier de consultation des entreprises et seront définis précisément au cours de la procédure de**

**délégation dans le cadre défini par les articles L. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.**

**L'assemblée délibérante sera appelée à se prononcer une nouvelle fois à l'issue de la procédure de négociation, à la demande du Président du Conseil Exécutif, à la fois sur le choix du candidat et sur le contrat qui aura été établi.**

L'ensemble de la procédure ouverte se déroulera suivant les principales étapes suivantes :

1. Décision sur le principe de la délégation et le lancement de la procédure, objet de la délibération ;
2. Publication d'un avis d'appel public à la concurrence ;
3. Envoi du DCE aux candidats ayant déclaré leur intention de déposer une offre ;
4. Réception des candidatures et des offres ;
5. Ouverture des plis contenant les candidatures par la Commission de délégation de service public ;
6. Analyse des candidatures et établissement de la liste des candidatures admises par la Commission de délégation de service public ;
7. Ouverture des plis contenant les offres des entreprises dont la candidature a été admise par la Commission de délégation de service public ;
8. Analyse des offres par la Commission de délégation de service public et avis ;
9. Engagement des discussions avec un ou plusieurs candidats ;
10. A la fin de la phase de négociation, le Président fait son choix de l'entreprise délégataire et de la convention de délégation de service public ;
11. Délibération de l'Assemblée de Corse sur le choix du Président au vu des documents qui seront communiqués aux élus quinze jours avant la date de la réunion de l'Assemblée ;
12. Transmission au contrôle de légalité de la délibération, affichage et publication ;
13. Publication d'un avis d'intention de conclure (art. R. 1411-2-1 du CGCT) ;
14. Signature de la convention, 11 jours minimum après la publication de l'avis ;
15. Transmission au contrôle de légalité de la convention de délégation de service public et de ses annexes ;
16. Notification de la convention de délégation de service public et entrée en vigueur ;
17. Publication d'un avis d'attribution (art. R. 1411-2-2 du CGCT) ;
18. Insertion du dispositif de la délibération de l'Assemblée de Corse approuvant la délégation de service public dans une publication locale diffusée au niveau régional.

**CONCLUSION**

Il est donc proposé à l'Assemblée de Corse :

**1) D'APPROUVER** le principe du recours à une convention de délégation de service public de type concession pour l'aménagement et l'exploitation du port de commerce d'Ajaccio pour une durée de trente ans.

**2) D'APPROUVER** les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire définies dans le rapport présenté en annexe, étant entendu qu'il m'appartiendra ultérieurement d'en négocier les conditions précises, conformément aux dispositions des articles L. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

**3) DE M'AUTORISER** à prendre toutes les mesures nécessaires à la conduite de la procédure d'attribution de la délégation de service public.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.