

**RAPPORT**  
**N° 2013/O2/182**

# **ASSEMBLEE DE CORSE**

**2<sup>EME</sup> SESSION ORDINAIRE DE 2013**

**REUNION DES 7 ET 8 NOVEMBRE**

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

**OBJET :**

**CHOIX DU DELEGATAIRE ET APPROBATION DU CONTRAT DE  
DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'AMENAGEMENT  
ET L'EXPLOITATION DU PORT DE COMMERCE D'AJACCIO**

COMMISSION COMPETENTE :

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

<p style="text-align: center;"><b>RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE</b></p>
---

**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, conformément à l'article L. 1411-5 du Code Général des Collectivités Territoriales, le rapport explicitant les motifs du choix du délégataire à la suite des négociations qui ont été menées, présentant l'économie générale du contrat de délégation de service public et proposant le choix de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud comme délégataire de service public pour une durée de trente ans, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014.

## SOMMAIRE

1. PRESENTATION DE LA DSP.....	4
1.1. Rappel des principales Etapes de la procédure.....	4
1.1.1. Avis des organes consultatifs .....	4
1.1.2. Lancement de la procédure .....	4
1.1.3. Sélection des candidatures.....	4
1.1.4. Analyse des offres .....	5
1.1.5. Déroulement des négociations .....	5
1.2. Rappel des orientations de la collectivité .....	5
1.3. Résultat des négociations.....	6
2. MOTIFS DU CHOIX DU DELEGATAIRE .....	6
2.1. Qualité du projet de développement économique du port.....	6
2.1.1. Plan stratégique.....	6
2.1.2. Perspectives de trafics.....	7
2.1.3. Politique tarifaire .....	8
2.2. Niveau des engagements financiers et garanties juridiques et financières apportés par le candidat .....	10
2.2.1. Engagements juridiques .....	10
2.2.2. Engagements financiers .....	11
2.3. Qualité de l'offre en matière d'exploitation et de travaux .....	14
2.3.1. Qualité de l'exploitation.....	14
2.3.2. Qualité du programme de travaux .....	17
2.4. Qualité de la politique environnementale et de développement durable proposée par le candidat .....	17
3. CONCLUSION ET MOTIFS DE CHOIX DU DELEGATAIRE .....	19
4. ECONOMIE GENERALE DU CONTRAT .....	20
5. SUITES DE LA PROCEDURE .....	20
6. CONCLUSION .....	23
ANNEXES .....	25

## **1. PRESENTATION DE LA DSP**

### **1.1. RAPPEL DES PRINCIPALES ETAPES DE LA PROCEDURE**

La consultation pour l'attribution de la délégation de service public relative à l'aménagement et à l'exploitation du port de commerce d'Ajaccio a été conduite conformément aux articles L. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales (codifiant les articles 38 et suivants de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 dite « *Loi Sapin* ») et dans le respect des règles et principes fondamentaux du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne.

#### **1.1.1. Avis des organes consultatifs**

La Commission Consultative des Services Publics Locaux a été consultée le 6 décembre 2012 et a rendu un avis favorable sur le principe du recours à la délégation de service public.

Le Conseil Portuaire a été consulté le 7 décembre 2012.

Le Comité Technique a été consulté le 14 février 2013.

#### **1.1.2. Lancement de la procédure**

Par la délibération en date du 20 décembre 2012, la Collectivité Territoriale de Corse s'est prononcée sur le principe de la délégation de service public relative à l'aménagement et à l'exploitation du Port de Commerce d'Ajaccio.

L'avis d'appel public à concurrence est paru :

- le 16 janvier 2013 au Bulletin Officiel des Annonces de Marchés Publics (Réf : n° 13-2684, BOAMP n° 11B, Annonce n° 168) ;
- le 18 janvier 2013 au supplément au Journal Officiel de l'Union Européenne (Réf : 2013/S013-017302) ;
- le 18 janvier 2013 dans le Journal de la Marine Marchande n° 4858.

La consultation a été conduite selon une procédure « ouverte », comprenant la réception par la Collectivité Territoriale de Corse d'enveloppes contenant, au sein d'une enveloppe unique fermée, les candidatures et les offres, réparties en deux enveloppes distinctes fermées (Article 3.1 du Règlement de la consultation).

Les candidats étaient invités à déposer un dossier de candidature et d'offre avant le 17 avril 2013 à 12h.

#### **1.1.3. Sélection des candidatures**

La Collectivité Territoriale de Corse a reçu un pli contenant un pli de candidature et un pli d'offre avant la date et l'heure limites de dépôt. La Commission de délégation de service public s'est réunie en vue d'ouvrir la candidature le 25 avril 2013.

La Commission de délégation de service public a procédé à l'analyse de la candidature déposée dans les délais et a déclaré le même jour la Chambre de Commerce et de l'Industrie d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud admise à présenter une

offre.

A la suite de cette admission, la Commission de délégation de service public a procédé, le 25 avril 2013, à l'ouverture du pli contenant l'offre du candidat admis à présenter une offre.

#### **1.1.4. Analyse des offres**

Pour rappel, l'article 10 du Règlement de la consultation prévoyait que les critères - non pondérés et non hiérarchisés - retenus par la Collectivité Territoriale de Corse pour apprécier les offres, étaient les suivants :

- Qualité du projet de développement économique du port
- Niveau des engagements financiers et garanties juridiques et financières apportés par le candidat
- Qualité de l'offre en matière d'exploitation et de travaux
- Qualité de la politique environnementale et de développement durable proposée par le candidat

Une analyse de l'offre a été effectuée au regard des critères précités (**Annexe : Rapport d'analyse des offres initiales**).

À l'issue de l'analyse de l'offre, et suivant l'avis de la Commission de délégation de service public réunie le 16 mai 2013, la collectivité a engagé les négociations avec le candidat ayant remis une offre.

#### **1.1.5. Déroulement des négociations**

Les négociations ont été conduites avec le candidat :

- Lors d'une première réunion le 3 juin 2013, suivie d'une demande d'offre améliorée à remettre par le candidat le 21 juin 2013 ;
- Lors d'une seconde réunion le 3 juillet 2013, suivie d'une demande d'offre améliorée à remettre par le candidat le 31 août 2013.

Lors de ces échanges, le candidat a été invité à expliquer ou à modifier son offre sur différents aspects (technique, investissements, juridique, financier).

Par courrier du 24 septembre 2013, le candidat a été invité, à l'issue des négociations, à confirmer son accord sur les termes du contrat dans sa version finale, jointe au courrier, et à remettre l'intégralité de ses annexes finalisées.

## **1.2. RAPPEL DES ORIENTATIONS DE LA COLLECTIVITE**

En prévision du renouvellement de la délégation de service public pour la gestion et l'aménagement du Port de Commerce d'Ajaccio, la Collectivité Territoriale de Corse avait assigné les objectifs suivants à la future concession :

- Mettre en place un fonctionnement harmonieux des aires urbaines et portuaires à travers la mise en œuvre dans le cadre de la concession du schéma directeur relatif au développement du port de commerce d'Ajaccio se traduisant par :

- La sécurisation des citoyens par le déplacement des activités de dépotages énergétiques sur le site du Ricanto ;
- Le désengorgement de la circulation en centre-ville par le déplacement des activités fret sur le site de Saint-Joseph ;
- L'amélioration du fonctionnement du port en termes de d'exploitation et de sécurité de par les augmentations de capacité des infrastructures
- Limiter les évolutions à la hausse des coûts de passage portuaire afin de maintenir le développement des trafics portuaires et ainsi de faciliter les échanges économiques entre l'île et le continent et de contribuer à la mise en œuvre la politique de continuité territoriale
- Assurer une amélioration de la qualité de service des activités portuaires source de développement de l'attractivité de la destination Corse ;
- Inscrire l'activité portuaire dans la politique de développement durable de la Collectivité Territoriale de Corse ;
- Favoriser le financement des investissements sur les infrastructures par les ressources dégagées par l'activité portuaire et limiter le recours aux fonds publics ;
- Favoriser le contrôle et la transparence financière du délégataire.

### 1.3. RESULTAT DES NEGOCIATIONS

Les avancées obtenues avec le candidat lors des négociations ont été notables et ont permis d'aboutir à la présentation d'une offre finale conforme aux attentes de la Collectivité Territoriale de Corse.

**À l'issue de ces négociations, conformément à l'article L. 1411-5 du Code Général des Collectivités Territoriales, j'ai choisi la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de Corse-du-Sud comme futur délégataire.**

**La décision du Président du Conseil Exécutif de Corse est soumise à l'approbation de l'Assemblée de Corse.**

## 2. MOTIFS DU CHOIX DU DELEGATAIRE

### 2.1. QUALITE DU PROJET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU PORT

#### 2.1.1. Plan stratégique

Le plan stratégique développé par le candidat repose sur trois axes :

- Servir les besoins de l'économie et de la population, qui porte plus particulièrement sur la qualité de l'offre :
  - la polyvalence des installations (notamment pour les car-ferries et les paquebots de croisière),
  - la fiabilité absolue de l'offre portuaire, critère essentiel de qualité pour des clientèles exigeantes
  - la flexibilité totale des horaires d'exploitation, là encore pour la qualité de l'offre par l'adaptation aux besoins d'une clientèle très contrainte (ne pas imposer de contraintes supplémentaires)
  - une capacité disponible pour se saisir d'opportunités

- des standards de service élevés pour les résidents, les clients armateurs (notamment de croisières) et les touristes
- Le service public citoyen, protection des hommes et de l'environnement
  - amélioration de l'interface ville-port
  - protection de l'environnement et réduction de l'empreinte environnementale des activités portuaires (zone Natura 2000)
- Le service public moteur du développement touristique

La mise en œuvre du plan stratégique se traduit par la réalisation d'un programme d'investissements lourds sur la première décade du contrat en adéquation avec le schéma de Développement du Port de commerce d'Ajaccio adopté par l'Assemblée de Corse en juillet 2010. Le programme d'investissement comprend notamment :

- du transfert des trafics de dangereux d'hydrocarbures liquides et gazeux hors de la baie, sur le site du Ricanto
- du transfert du fret et des rouliers mixtes sur le site de Saint-Joseph, ce qui permettra notamment de libérer le centre-ville des trafics lourds et de libérer des capacités pour le traitement des car-ferries et des navires de croisières
- du projet corollaire de récupérer des espaces sur le port pour donner plus d'aisance à l'exploitation des car-ferries en période de pointe

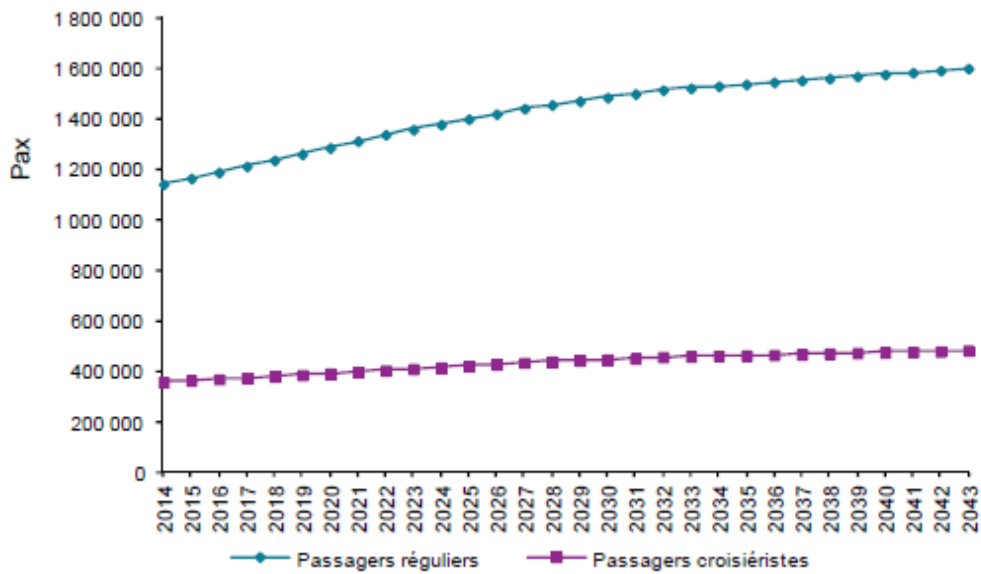
### **2.1.2. Perspectives de trafics**

En termes de perspectives de trafic, le candidat anticipe une progression significative des différents types de trafic, avec les données clés suivantes :

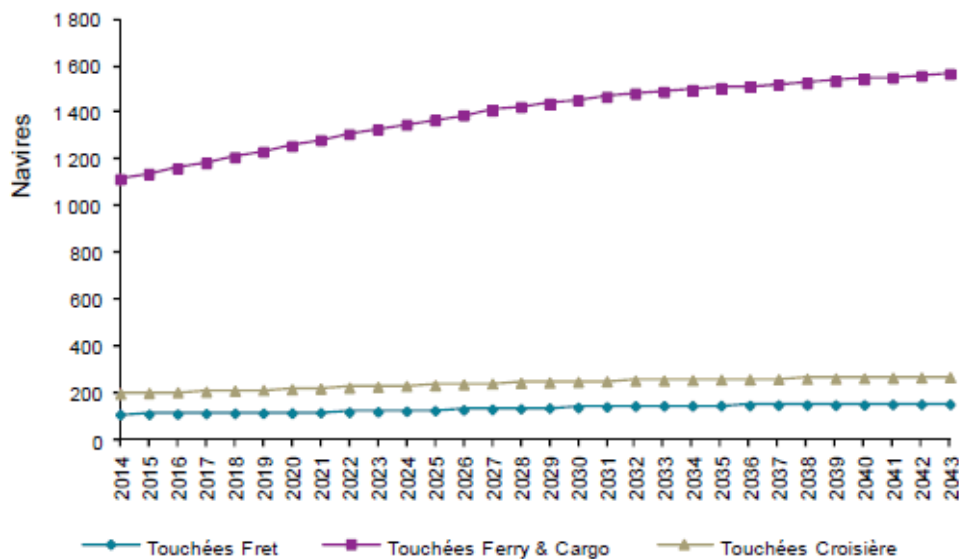
- Augmentation des trafics passagers réguliers de 42 % sur la période contractuelle soit 460 000 passagers ;
- Augmentation des trafics croisiéristes de 33% sur la période contractuelle soit 120 000 passagers ;
- Progression du trafic de fret de 45% sur la période contractuelle ;
- Progression du nombre de touchées de 563 sur la période contractuelle soit une augmentation de 39%.

Les graphiques suivants présente les évolutions des trafics passagers et des touchées de navires sur la durée du contrat :

### Evolution des trafics passagers 2014-2043



### Evolution des trafics navires 2014-2043



### 2.1.3. Politique tarifaire

En matière de politique tarifaire, l'offre candidat se caractérise par la distinction de deux périodes :

- Une première période de 10 ans avec une augmentation annuelle uniforme des tarifs de 2,5 %. Ces augmentations au-delà des prévisions d'inflation permettent de dégager des ressources financières pour faire face au programme d'investissements et traduisent l'amélioration qualitative des prestations offertes aux usagers du port une fois les investissements mis en exploitation ;
- Une seconde période de 20 ans avec une augmentation annuelle uniforme des tarifs de 1 %. Ces augmentations très mesurées au regard des prévisions d'inflation assure une maîtrise de l'évolution des coûts de passage portuaires sur le long terme.



Le tableau ci-après reprend les évolutions de tarifs proposées par le candidat dans son offre :

<b>Tarif</b>		
<i>Croissance annuelle</i>	<i>Av. 2023</i>	<i>Ap. 2023</i>
<b>Taxes d'usage</b>		
Passagers ligne régulière payant	2,50%	1,00%
Passagers croisiéristes payants	2,50%	1,00%
Véhicules soumis à redevance	2,50%	1,00%
Marchandises	2,50%	1,00%
<b>Touchées</b>		
- Ferry	2,50%	1,00%
- Fret	2,50%	1,00%
<b>Droits de port</b>		
Passagers réguliers payants	2,50%	1,00%
Passagers croisiéristes payants	2,50%	1,00%
Marchandises	2,50%	1,00%
Jauge	2,50%	1,00%

**Sur le plan de la qualité du projet de développement économique du port, l'offre est conforme aux orientations de la Collectivité Territoriale de Corse avec notamment la mise en œuvre du schéma de développement du port de Commerce d'Ajaccio.**

**Le plan stratégique développé par le candidat est cohérent et pertinent avec une politique d'amélioration de la qualité de service soutenant un projet commercial à destination de la clientèle résidente et touristique. Par ailleurs, la fonction du port de commerce en tant qu'outil de développement économique de l'activité insulaire est largement développée.**

**Concernant les perspectives de trafic, l'offre du candidat est à la fois ambitieuse (perspective de croissance de l'ensemble des trafics) et raisonnable (intégration des incertitudes de long terme).**

**Enfin, la politique tarifaire est relativement cohérente et préserve autant que faire se peut les besoins de ressources financières visant à assurer les projets de développement des infrastructures et le maintien de la compétitivité économique de la destination.**

## 2.2. NIVEAU DES ENGAGEMENTS FINANCIERS ET GARANTIES JURIDIQUES ET FINANCIERES APPORTES PAR LE CANDIDAT

### 2.2.1. Engagements juridiques

La Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud offre, du fait de son statut d'établissement public de l'Etat, les garanties juridiques quant à sa pérennité.

En effet, en sa qualité de personne morale de droit public, elle n'est pas soumise aux procédures de redressement et de liquidation judiciaire des entreprises en difficulté<sup>1</sup>. Il n'est, dans ce cadre, pas envisagé la constitution d'une société de projet dédiée à l'exécution du contrat.

Sur le plan contractuel, le dispositif négocié avec le candidat assure la mise en œuvre des orientations de la Collectivité Territoriale de Corse concernant notamment le contrôle et la transparence financière, la juste rémunération du concessionnaire et la réalisation d'un programme d'investissement assurant la mise en œuvre du schéma de développement du port et le bon entretien du patrimoine concédé.

A cet égard, le dispositif contractuel intègre :

- La contractualisation d'un plan pluriannuel d'investissement comprenant :
  - La réalisation des transferts du pétrole sur le site du Ricanto et des activités fret sur le site de Saint-Joseph. Ces opérations s'inscrivent dans la mise en œuvre du schéma directeur de développement du port de commerce d'Ajaccio ;
  - La réalisation d'investissements en matière de nouvelles technologies et d'intégrations des contraintes environnementales permettant à la fois d'inscrire l'exploitation du port dans une démarche environnementale forte et de favoriser la qualité de service ; (Exemple : Electrification des quais limitant les émissions de fumées à quais)
  - La sécurisation des infrastructures portuaires et des conditions d'exploitation par la programmation par exemple de l'opération de confortement sur la jetée de la Citadelle ;
  - Un programme de gros entretien et renouvellement assurant le maintien en bon état des infrastructures gage de qualité de l'exploitation ;
  - Un programme de développement favorisant une augmentation raisonnée des capacités pour assurer le développement des activités portuaires.
- Une rémunération proportionnelle au chiffre d'affaires plafonné à 1% du chiffre d'affaires réalisé. Ce dispositif permet à la fois d'inciter l'exploitant au développement commercial de l'activité et assure une lisibilité et transparence de la rémunération.
- Un dispositif d'incitation à la maîtrise des charges d'exploitation, en

<sup>1</sup> L'inapplicabilité des procédures d'insolvabilité et de faillite aux personnes morales de droit public découle du principe général d'insaisissabilité des biens des personnes publiques (Tribunal des Conflits, « Association syndicale du canal de Gignac », 9 déc. 1899, Rec. p. 731 ; Cass., Civ. 1<sup>ère</sup>, « Bureau de recherches géologiques et minières, « BRGM Société Lloyd Continental » », 21 déc. 1987, Bull. civ. I, n° 348 ; Cour d'appel de Paris, « Sté PDG et B. », 15 fév. 1991, n° 9021744, DA 1991, n° 184.

intéressant le concessionnaire aux gains de productivité qui seront réalisés par rapport au compte d'exploitation prévisionnel. Ce dispositif, activé uniquement après les dix premières années du contrat et sous réserve de la capacité financière du port, prévoit un partage à 50/50 entre la CTC et le futur délégataire des économies de charges d'exploitation réalisées par rapport au compte d'exploitation prévisionnel. Ce dispositif permet d'inciter l'exploitant à maîtriser les charges d'exploitation.

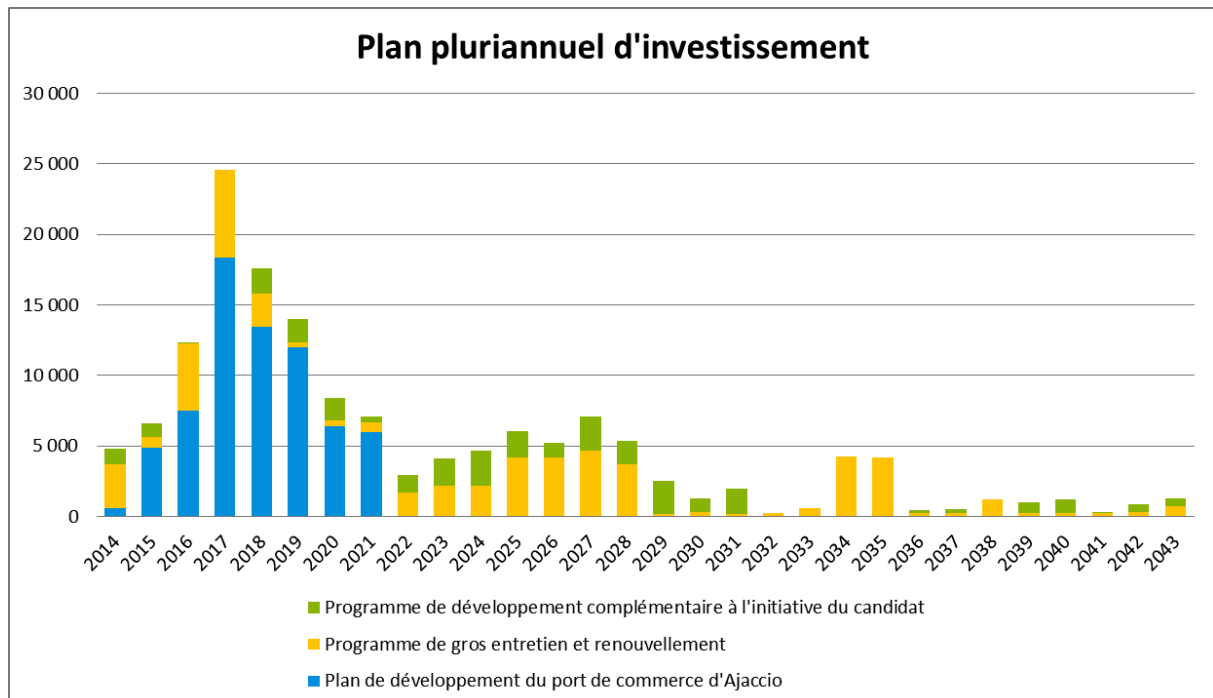
- Un plafonnement de la contribution du budget de la concession aux services généraux du concessionnaire : le montant des frais de structure est désormais plafonné à un pourcentage du chiffre d'affaires annuel. Ainsi, l'exploitant ne pourra affecter plus de 9 % du chiffre d'affaires annuel aux frais de structure (services généraux du concessionnaire) sur les sept premières années du contrat, puis 6 % par an pour le reste de la concession. Cette disposition vise à la fois à maîtriser les charges du concessionnaire imputées sur le budget de la concession et à assurer une transparence des flux financiers du budget de la concession vers la CCI.

## 2.2.2. Engagements financiers

### 2.2.2.1. Investissements et plan de financement

Dans le cadre de son offre, le candidat s'engage sur la réalisation d'un programme d'investissements de 180 M€ courants.

Le graphique ci-après présente les volumes financiers d'investissement sur la durée du contrat, exprimés en k€ :



Le financement du programme d'investissement est assuré par :

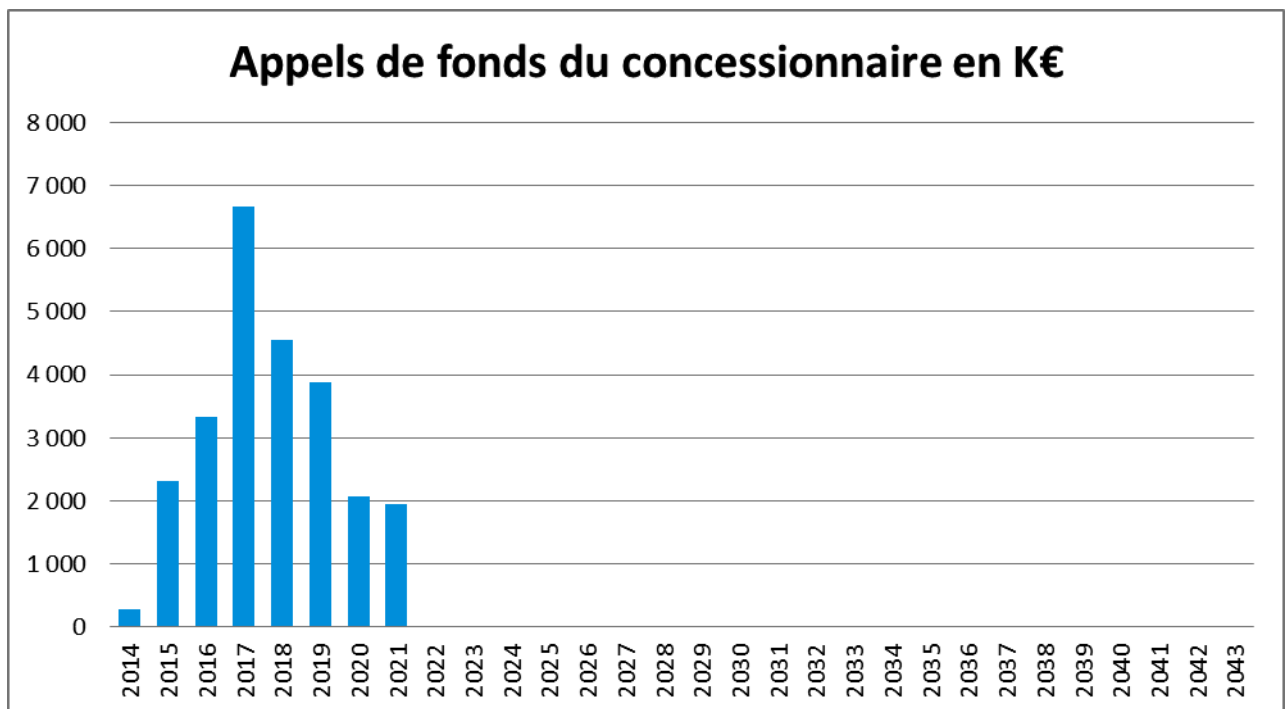
- La mobilisation de la trésorerie disponible de la concession en cours, conservée par le budget de la concession et mise à disposition du concessionnaire en début de contrat (13 M€) ;
- Le recours à l'emprunt ;

- Le recours à des subventions d'investissements (25 M€), provenant principalement des subventions du programme exceptionnel d'investissement (PEI) de l'Etat ;
- La mobilisation de la capacité d'autofinancement de la concession.

Dans le cadre de son offre, le candidat sollicite un recours aux subventions d'investissement à hauteur de 25 M€ concernant exclusivement les opérations :

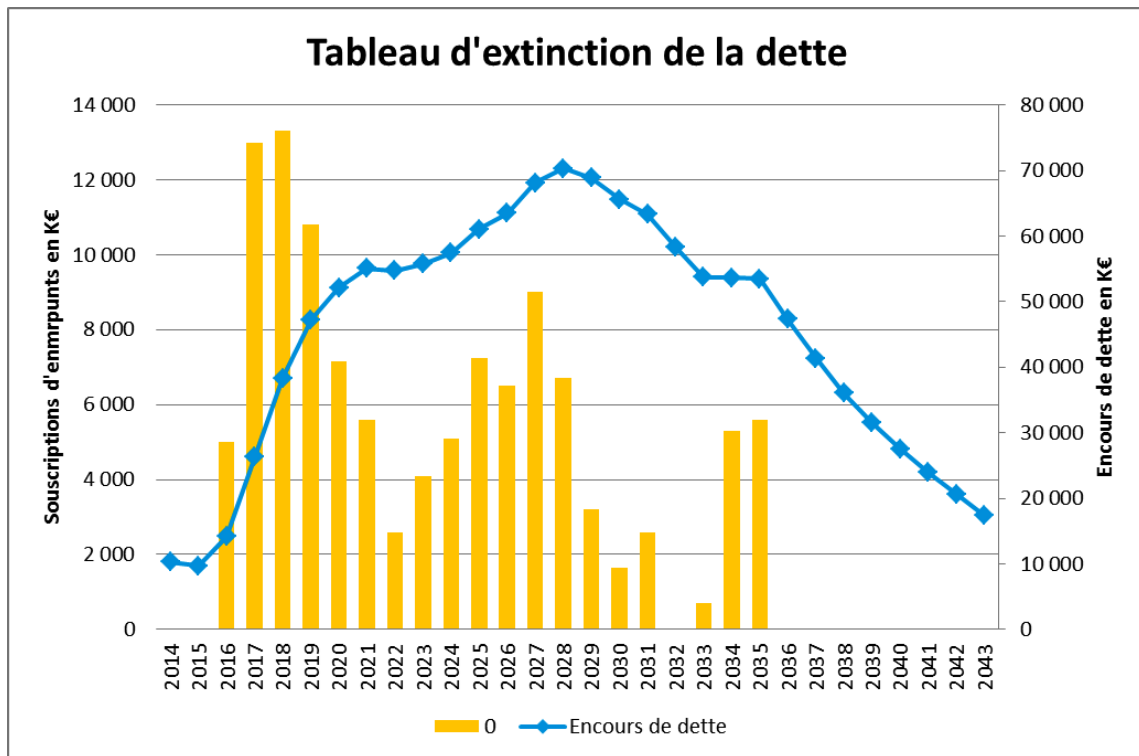
- De transfert du pétrole et du gaz sur le site du Ricanto : 8 M€ ;
- De transfert du terminal cargos mixtes sur le site de Saint-Joseph : 17 M€.

Le graphique suivant présente les appels de fonds du concessionnaire sur la période contractuelle :



Pour faire face aux investissements, le candidat prévoit des souscriptions d'emprunts à hauteur de 115 M€. En fin de contrat, l'encours de dette s'établit à 17 M€ soit un niveau supérieur de l'ordre de 6 M€ au bilan d'ouverture prévisionnel.

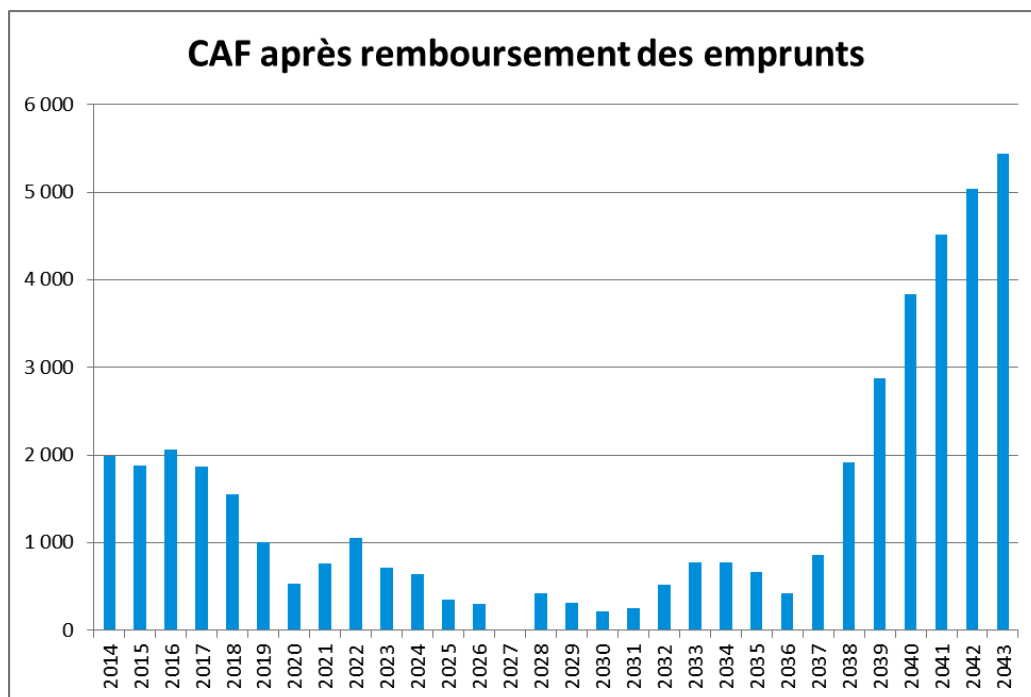
Le tableau suivant présente les souscriptions d'emprunts et le profil d'extinction de la dette sur la période contractuelle :



En terme d'autofinancement, le candidat anticipe une capacité d'autofinancement de 152 M€ sur la durée de la concession.

La capacité d'autofinancement permet de faire face au remboursement de la dette et de contribuer au financement des investissements.

Le graphique suivant présente la CAF disponible après remboursement des emprunts :



### 2.2.2.2. Flux d'exploitation

Le tableau suivant présente les principaux équilibres financiers de l'exploitation sur la durée du contrat :

En K€	Période 2014-	Période 2024-	Période 2034-	Total	Moyenne annuelle
	2023	2033	2043		
Recettes d'exploitation	132 020	176 299	209 121	517 440	17 248
Charges d'exploitation	-84 442	-100 762	-114 751	-299 955	-9 999
Excédent brut d'exploitation	47 578	75 537	94 369	217 485	7 249
Résultat d'exploitation	12 223	10 754	28 793	51 769	1 726
Résultat financier	-9 100	-18 506	-10 676	-38 282	-1 276
Résultat exceptionnel	5 797	10 733	7 715	24 246	808
Résultat net	8 921	2 981	25 831	37 733	1 258

Les équilibres financiers d'exploitation se caractérisent :

- Par un excédent brut d'exploitation fortement conditionné par la réalisation des perspectives de trafics et la mise en œuvre des hausses tarifaires ;
- par une amélioration de la productivité à travers une augmentation contenue des charges d'exploitation dans un contexte de forte progression de l'activité et de l'augmentation des infrastructures portuaires ;
- par une politique de financement reflétée dans le résultat financier, avec une progression des charges financières sur les vingt premières années de la convention, puis une diminution sur les dix dernières années, consécutive à l'utilisation des excédents d'exploitation pour désendetter la concession ;
- L'évolution du résultat net met en évidence un équilibre financier de la concession sur les deux premières décades.

**L'offre du candidat présente de bonnes garanties juridiques du fait de son statut assurant sa pérennité. Sur le plan financier, l'offre du candidat mobilise relativement peu de fonds publics au regard du programme d'investissements conséquents. L'offre financière est globalement robuste bien que sensible aux hypothèses de trafics retenues par la CCI. Enfin, le dispositif contractuel négocié est conforme aux objectifs de la CTC, notamment en ce qui concerne la maîtrise des charges de structure et la transparence financière de la concession.**

## 2.3. QUALITE DE L'OFFRE EN MATIERE D'EXPLOITATION ET DE TRAVAUX

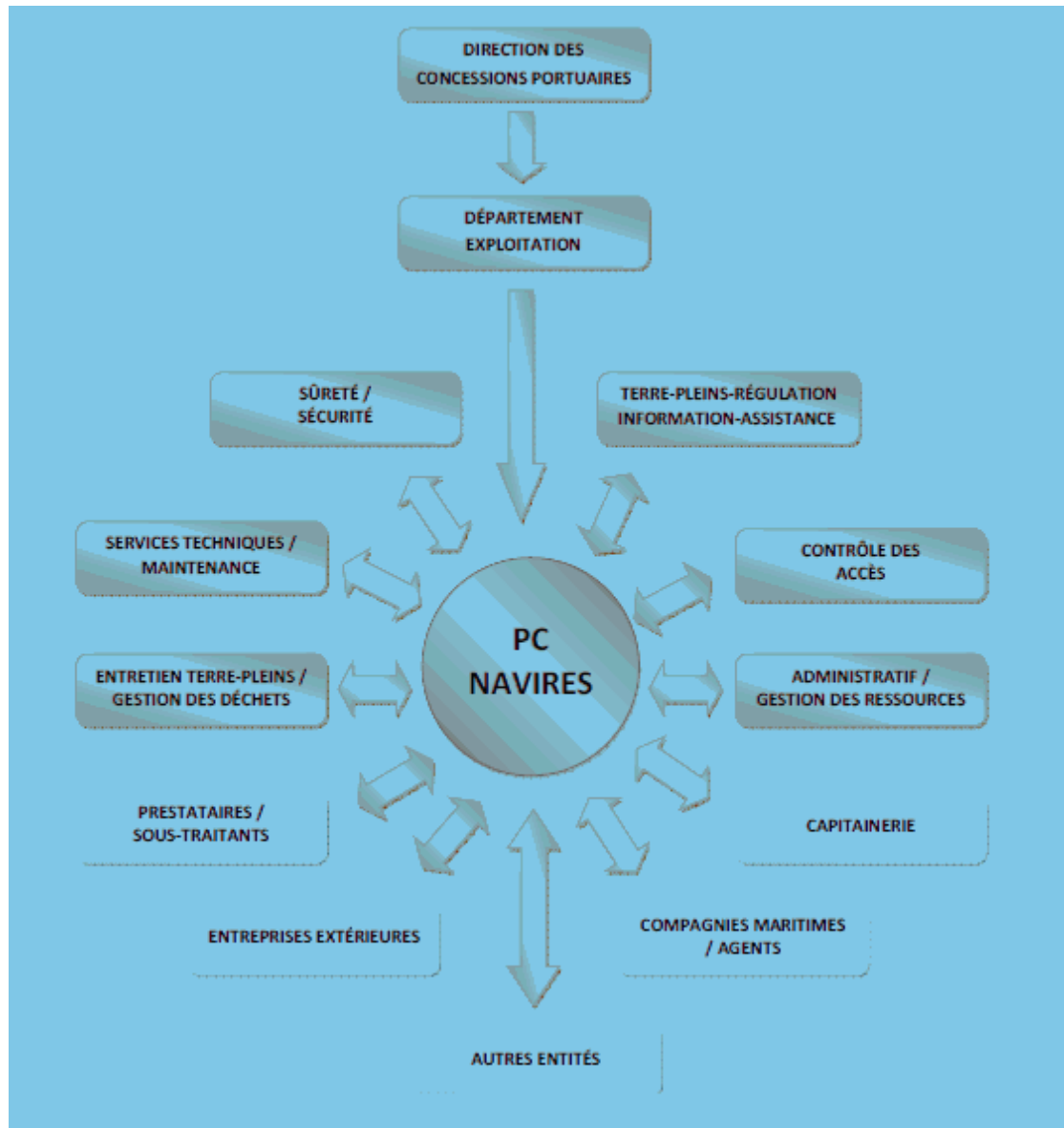
### 2.3.1. Qualité de l'exploitation

L'organisation de l'exploitation quotidienne du port, présentée dans la pièce C6 de l'offre du candidat, repose sur la centralisation de l'information en temps réel au sein d'un poste de coordination des navires (PCN).

Ce PCN offre une grande réactivité aux événements imprévus sur toute la plage d'ouverture nécessitée par l'activité ; il offre ainsi des garanties de continuité du service public.

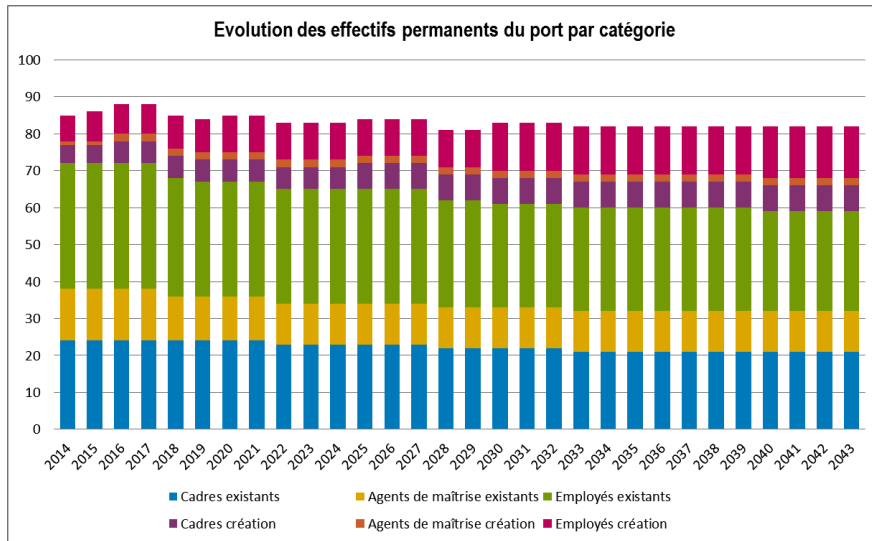
Pour la mise en œuvre de l'ensemble des missions assignées au concessionnaire dans le cadre de la concession, le PCN s'appuie sur les services fonctionnels chargés de la gestion opérationnelle de l'exploitation.

Le graphique ci-après présente l'organisation retenue par le candidat :



Chaque service dispose de moyens humains et matériels propres détaillés dans l'offre du candidat et adaptés à la bonne exploitation du port.

Par ailleurs, le candidat présente dans son offre la gestion prévisionnelle des effectifs sur la durée du contrat, repris dans le tableau ci-après :



Ainsi, l'effectif du port se situe à 85 salariés en début de contrat et 82 salariés en fin de contrat. L'effectif atteint son maximum de 88 salariés sur 2017-2018 et un minimum de 81 salariés sur 2028-2029. La diminution des effectifs sur la durée du contrat concerne 1 poste de cadre et 2 postes d'agents de maîtrise.

Le candidat évoque ensuite la mise en place au cours des dernières années d'un logiciel de gestion prévisionnelle des escales de navires dénommé Eris-Liner, qui permet déjà une facturation dématérialisée des droits de port (en collaboration avec la Douane qui en assure la perception).

Il est envisagé une évolution de ce logiciel en vue d'en accroître les fonctionnalités et notamment :

- un système d'information des passagers (affichage sur divers supports, tant en salle que pour le guidage sur la voirie et les terre-pleins)
- la programmation prévisionnelle du trafic régulier, la gestion de l'affectation des ressources
- la facturation des redevances et taxes d'usage
- la génération de statistiques avancées compatibles avec l'état de la réglementation européenne

La sécurité est assurée par des agents qualifiés et un équipement en matériels anti-incendie adapté : maillage anti-incendie tous les 100 m permettant d'intervenir tant sur les navires que sur les bâtiments, disponibilité d'extincteurs...)

Le plan de sûreté des installations portuaires (au nombre de trois) a été définitivement approuvé par l'autorité préfectorale en date du 31 décembre 2012.

Enfin est évoqué l'accueil et l'information des usagers dans le terminal maritime et routier dans la gare maritime cargo et sur les terre-pleins de celle-ci et sur le terminal croisières. Dans tous les cas, le candidat propose pour le proche avenir des améliorations substantielles de l'offre visant le confort de la clientèle en attente d'embarquement ou au débarquement :

- amélioration des services d'information (écrans, signalétique...)
- accueil, aide aux passagers...
- aide aux déplacements des passagers handicapés



- points d'eau
- implantation de toilettes
- distributeurs automatiques de boissons et de friandises

### 2.3.2. Qualité du programme de travaux

Concernant la qualité des travaux, l'offre du candidat décline une politique de maintenance et de renouvellement permettant de faire face efficacement aux dysfonctionnements et désordres relevés lors de l'inspection sommaire des installations. L'ensemble des opérations sont détaillées au sein de fiches travaux/fiches ouvrages spécifiques témoignant du bon niveau de connaissance des installations par le candidat.

Parallèlement, concernant les opérations de travaux sous-jacentes à la mise en œuvre du schéma de développement du port, le candidat propose une programmation satisfaisante au regard des objectifs de la CTC avec :

- Achèvement du transfert des trafics hydrocarbures et gaz sur le site du Ricanto en 2018 ;
- Achèvement de la réalisation du terminal Cargos mixtes sur le site de Saint-Joseph en 2021.

**Sur le plan de l'organisation en matière d'exploitation, l'offre du candidat détaille l'organisation retenue et les moyens mobilisés. Cette organisation et les moyens disponibles sont adaptés à l'objet du service et permettent d'assurer qualitativement l'exploitation.**

**Le programme de travaux du candidat propose une approche conforme aux termes de référence. La combinaison des plans de maintenance et de renouvellement est complète et pertinente et permet de répondre aux désordres actuels du port. Parallèlement, le plan d'acquisition du candidat est cohérent avec la mise en œuvre de son plan stratégique de développement.**

### 2.4. QUALITE DE LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE PROPOSEE PAR LE CANDIDAT

La politique environnementale repose sur l'identification de 9 enjeux environnementaux prioritaires hiérarchisés et présentés dans le tableau ci-après :

Nb	Thèmes environnementaux	Enjeux environnementaux clés identifiés
1	Prévention des risques environnementaux et sanitaires	Atténuer les risques de pollution ou de contamination (mesures préventives et correctives, mesures d'incitation, d'interdiction et de sanction, mise en place d'équipements d'évacuation des eaux usées afin de limiter la pollution, etc.)
2	Préservation de la biodiversité	Maintenir la qualité de l'eau (suivi des sédiments dragués, des populations benthiques et halieuthiques, etc.)
3	Préservation de la biodiversité	Adapter les aménagements et les activités aux besoins des écosystèmes (suivi des prescriptions fixées par contrat Natura 2000, réalisation d'inventaires sur la diversité biologique, etc.)
4	Prévention des risques environnementaux et sanitaires	Maintenir la qualité de l'air (limitation des rejets de particules polluantes dans l'atmosphère, réduction des émissions de COV, etc.)
5	Préservation de la biodiversité	Améliorer le traitement des rejets dans l'air et l'eau (mise aux normes d'installations pour garantir les niveaux de rejets, développement de filières de valorisation ou d'unités de traitement, etc.)
6	Lutte contre le changement climatique	Mettre en œuvre une gestion responsable des déchets (plan de gestion des déchets, prévention, tri, enfouissement, augmentation de la part de déchets recyclés, etc.)
7	Lutte contre le changement climatique	Maîtriser l'augmentation de la consommation énergétique (mesures en faveur de l'efficacité énergétique, développement des énergies renouvelables telles qu'hydrocinétiques/éoliennes/solaires, etc.)
8	Lutte contre le changement climatique	Favoriser le transport durable (réduction des émissions logistiques, réalisation de terminaux multimodaux, promotion du Transport Maritime à Courte Distance, etc.)
9	Politique générale en matière environnementale	Communiquer et sensibiliser à l'environnement les salariés et les parties prenantes (actions de formations/sensibilisation, campagnes de communication auprès des clients, etc.)

La politique environnementale du candidat est déclinée dans le cadre d'un plan d'actions identifiant :

- Les enjeux environnementaux clés ;
- Les objectifs à atteindre ;
- Les actions à mettre en œuvre ;
- Les moyens matériels, humains et financiers nécessaires ;
- Les indicateurs de suivi.

Par ailleurs, le candidat présente une programmation quinquennale de son plan d'actions.

Le plan d'actions présenté par le candidat ouvre des réflexions intéressantes sur les problématiques environnementales liées à la gestion portuaire. Il apparaît que les actions concrètes visant à réduire l'empreinte écologique du port concernent notamment l'installation de l'alimentation électrique des postes à quais sur la Margonajo et le futur Terminal de Saint-Joseph. Ces investissements permettront d'éviter les fumées et les nuisances des navires stationner à quais.

Parallèlement, l'offre du candidat ne comporte pas ou peu d'engagements concrets et quantifiables (Réduction des GES, nombre de chantiers éco-responsables...).

**Sur ce point, intégrant une bonne compréhension des enjeux environnementaux associés à la gestion portuaire, l'offre du candidat ouvre des pistes de réflexion intéressantes qui devront être traduites rapidement dans des engagements concrets de réduction de l'empreinte écologique du port.**

### 3. CONCLUSION ET MOTIFS DE CHOIX DU DELEGATAIRE

La procédure dans son ensemble a été marquée par un climat peu concurrentiel, un seul candidat, le délégataire sortant, ayant déposé une candidature et une offre.

A l'issue des négociations, il apparaît qu'au regard des critères énoncés à l'article 10 du Règlement de la consultation :

- S'agissant de la qualité du projet de développement du port :

L'offre du candidat répond aux objectifs de mise en œuvre du schéma de développement du port souhaités par la CTC. Par ailleurs, le plan stratégique proposé induit une augmentation de l'activité portuaire au bénéfice du développement économique insulaire. Enfin, la politique tarifaire du candidat s'inscrit dans la volonté de la CTC de maîtriser les coûts de passage portuaire. **Sur ce critère, l'offre du candidat est jugée satisfaisante.**

- S'agissant du niveau des engagements financiers et des garanties juridiques et financières offertes par le candidat :

L'offre du candidat présente de bonnes garanties juridiques du fait de son statut assurant sa pérennité. Sur le plan financier, l'offre du candidat mobilise relativement peu de fonds public compte tenu du programme d'investissements. L'offre financière est globalement robuste bien que sensible aux hypothèses de trafics retenus par la CCI. Enfin, le dispositif contractuel négocié correspond aux orientations de la CTC notamment en ce qui concerne la maîtrise des charges de structure et la transparence financière. **Sur ce critère, l'offre du candidat est jugée satisfaisante.**

- S'agissant de la qualité de l'offre en matière d'exploitation et travaux :

L'offre du candidat présente une organisation, des moyens humains et matériels et des procédures d'exploitation garantissant la continuité du service public.

Parallèlement, le candidat s'engage sur une amélioration sensible de la qualité des prestations offertes aux usagers du port. Enfin, l'offre du candidat décline un programme de travaux et maintenance assurant la pérennité du patrimoine concédé et les développements nécessaires à l'essor de l'activité portuaire. **Sur ce critère, l'offre du candidat est jugée satisfaisante.**

- S'agissant de la qualité de la politique environnementale :

L'offre du candidat intègre la dimension environnementale de la gestion portuaire à travers un plan quinquennal d'actions. Le candidat s'engage sur la mise en œuvre d'actions visant à réduire l'empreinte écologique du port. **Sur ce critère, l'offre du candidat est jugée correcte.**

A la suite des négociations menées avec la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud, et de l'analyse de son offre améliorée, il est proposé de la retenir comme délégataire de service public.

En effet, la CCIACS a fait évoluer son offre de façon satisfaisante pour la CTC, au

regard des objectifs poursuivis et des critères figurant dans le Règlement de la consultation.

En particulier, on peut souligner les éléments suivants :

- S'agissant de la qualité du projet de développement du port : la CCIACS a fourni une offre améliorée limitant le recours aux subventions publiques, notamment en améliorant le calendrier d'exécution afin de pouvoir bénéficier des subventions PEI3 ;
- S'agissant du niveau des engagements financiers et des garanties juridiques et financières offertes par le candidat : la CCIACS a consenti à intégrer un dispositif de maîtrise des charges d'exploitation, et de plafonnement de la rémunération du concessionnaire, et à réduire le niveau des subventions de 51 M€ à 25 M€ ;
- S'agissant de la qualité de la politique environnementale : la CCIACS a transmis un plan quinquennal des actions sur les thématiques du développement durable.

#### **4. ECONOMIE GENERALE DU CONTRAT**

Le contrat de délégation de service public concerne l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des infrastructures du port de commerce.

Il prendra effet au 1<sup>er</sup> janvier 2014 pour une durée de 30 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2043.

L'économie générale du contrat de délégation de service public à conclure repose sur les principaux éléments détaillés ci-après.

##### **Investissements et travaux :**

Le Concessionnaire est chargé de la réalisation des investissements prévus au contrat ainsi que de l'exploitation courante du port ; il exercera donc la maîtrise d'ouvrage des travaux d'investissement.

Le plan pluriannuel d'investissement comprend notamment :

- la réalisation des transferts de pétrole sur le site du Ricanto et des activités fret et rouliers mixtes sur le site de Saint Joseph, qui s'inscrivent dans la mise en œuvre du schéma directeur de développement du port de commerce d'Ajaccio ;
- la réalisation des investissements en matière de nouvelles technologies et d'intégration des contraintes environnementales (par exemple, l'électrification des quais, limitant les émissions de fumées à quai) ;
- le confortement de la jetée de la Citadelle.

Par exception, la CTC :

- exercera la maîtrise d'ouvrage de la réfection des sous faces béton des Môles des Capucins et des trois Maries et de la reconstruction du plan incliné des

- Capucins Nord. Le futur délégataire versera des fonds de concours équivalents à 30 % du coût total de chacune de ces opérations à la CTC ;
- pourra exceptionnellement décider d'exercer elle-même la maîtrise d'ouvrage des autres investissements, le délégataire devant alors en assurer le financement à hauteur des montants prévus au budget prévisionnel de la concession, sous forme de fonds de concours.

La transmission d'un avant-projet sommaire par le délégataire à la CTC est désormais limitée aux investissements portant sur des infrastructures structurantes du port (ouvrages de protection du plan d'eau, quais, et ouvrages d'accostage et/ou d'amarrage de type duc d'Albe, terre-pleins, profondeurs des accès maritimes et du plan d'eau).

La réalisation des autres opérations d'investissements, sous maîtrise d'ouvrage du concessionnaire, donne lieu à information de la CTC.

### **Exploitation du port de commerce :**

Le Concessionnaire garde en toute circonstance l'entière responsabilité vis-à-vis de la CTC de la bonne exécution de l'intégralité des missions qui lui sont confiées. Il assure la continuité du service public dont il a la charge.

Le concessionnaire est seul responsable vis-à-vis des tiers, et fait 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 sont confiées. La responsabilité de la CTC ne peut être engagée à l'occasion d'un dommage survenu dans ce cadre.

A cette fin, le concessionnaire souscrit toutes assurances utiles.

Le concessionnaire assure, pour le compte de l'Etat, les missions de sûreté prévues par le code des transports et le code des ports maritimes, ainsi que les missions prévues par la convention du 13 février 2004 conclue entre la CTC et l'Etat :

- prise en charge des frais liés à la capitainerie du port ;
- mise à disposition gratuite de la Police aux frontières et des douanes des locaux nécessaires à l'exercice de leurs missions.

Le concessionnaire opère une séparation dans l'exécution de ces missions et leur financement.

### **Dispositions financières :**

Dans le cadre de la concession, il est fait obligation au concessionnaire de présenter une gestion financière distincte et transparente (i) des activités de sûreté et (ii) des activités annexes et connexes nouvellement créées.

La CTC conserve 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.

Le concessionnaire supporte 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 dispose 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 et des tiers ;
  - Des avances de l'autorité concédante.

La trésorerie disponible au terme de la convention en cours (13 M€) est conservée au sein de la concession, afin d'être mobilisée par le concessionnaire pour la réalisation des investissements importants prévus sur les dix premières années de la convention.

Le concessionnaire fait appel aux subventions, en particulier celles du programme exceptionnel d'investissement (PEI).

La rémunération du concessionnaire est plafonnée à 1 % du chiffre d'affaires réalisé.

Le contrat prévoit un dispositif d'incitation à la maîtrise des charges d'exploitation, qui sera mis en œuvre à partir de la onzième année d'exécution du contrat, sous réserve de la satisfaction d'un certain nombre de pré requis techniques (réalisation des investissements majeurs prévus) et financiers (bonne santé financière de la concession). Ce dispositif prévoit un partage à parts égales entre la CTC et le futur délégataire des économies de charges d'exploitation réalisées par rapport au compte d'exploitation prévisionnel annexé à la délégation.

Les frais de structure (services généraux) du futur délégataire sont plafonnés à 9 % du montant du chiffre d'affaires annuels sur la période 2014-2020, puis 6 % du chiffre d'affaires annuel, à compter de l'année 2021 et jusqu'au terme de la concession.

En termes de politique tarifaire, le contrat prévoit une augmentation des tarifs de 2,5 % par an sur les dix premières années de la concession, puis de 1% par an sur les vingt années suivantes.

Le concessionnaire pourra solliciter de la CTC des avances de trésorerie, pour la réalisation de biens de retour non productifs de recettes ; ces avances devront, le cas échéant, faire l'objet d'une convention approuvée par l'Assemblée de Corse.

Les conditions financières de la convention pourront être réexaminées, par accord

des parties :

- à l'expiration du premier programme quinquennal d'investissements, puis tous les six ans, en cas de modification substantielle des conditions d'exécution de la convention ;
- à la demande de la partie la plus diligente en cas de bouleversement des conditions d'exécution de la convention.

### **Garanties et sanctions :**

Au titre du contrôle et du suivi de la concession par la CTC, et des obligations de performance imposées au concessionnaire, des mécanismes de pénalités et de mesure de la qualité de service sont prévus par le contrat.

En cas de faute grave ou d'exécution partielle du service, la CTC peut mettre en régie le concessionnaire, en faisant procéder d'office et à ses frais, aux travaux ou prestations nécessaires à la réalisation ou au fonctionnement des ouvrages ou du service, ou à l'exploitation du port.

La Chambre de Commerce et d'Industrie, établissement public de l'Etat, offre par ailleurs les garanties juridiques nécessaires quant à sa pérennité, les procédures d'insolvabilité et de faillite ne lui étant pas applicables.

En cas de faute grave ou répétée du concessionnaire, la CTC peut prononcer la résiliation pour faute (déchéance) du contrat, aux torts du concessionnaire.

## **5. SUITES DE LA PROCEDURE**

Dans la perspective de l'achèvement prochain de la présente procédure de délégation de service public, les éléments prévisionnels de calendrier sont les suivants :

- Mi novembre 2013 : Délibération de l'Assemblée de Corse autorisant le président à signer le contrat ;
- décembre 2013 : Notification du contrat ;
- 1<sup>er</sup> janvier 2014 : Entrée en vigueur du contrat.

## **6. CONCLUSION**

En conséquence, et sur la base :

- du rapport sur le principe du recours à la délégation de service public ;
- du rapport de la Commission de Délégation de Service Public ;
- du projet de contrat et de ses annexes ;

qui ont été régulièrement transmis aux membres de l'Assemblée de Corse, **il est donc proposé à l'Assemblée de Corse :**

**1) D'APPROUVER** le choix du délégataire ;

**2) D'APPROUVER** les termes du projet de contrat ;

**3) DE M'AUTORISER** à signer le contrat de délégation de service public et ses

annexes avec la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud, à exercer le contrôle et le suivi de l'exécution de la convention et à prendre à ce titre les décisions se rattachant à son exécution telles que prévues par le contrat et ses annexes.

**Je vous prie de bien vouloir en délibérer.**



**ANNEXES**

- Procès-verbal de la Commission de Délégation de Service Public en date du 25 avril 2013 relatif à l'établissement de la liste des candidats admis à présenter une offre, et rapport d'analyse des candidatures ;
- Procès-verbal de la Commission de Délégation de Service Public en date du 16 mai 2013 relatif à l'analyse de l'offre présentée par la CCIACS et rapport d'analyse des offres ;
- Projet de contrat.

**ASSEMBLEE DE CORSE**


---

**DELIBERATION N° 13/ AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE  
APPROUVANT LE CHOIX DU DELEGATAIRE ET LE CONTRAT  
DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'AMENAGEMENT  
ET L'EXPLOITATION DU PORT DE COMMERCE D'AJACCIO**

---

**SEANCE DU**

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

**L'ASSEMBLEE DE CORSE**

- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales, Titre II - Livre IV - IVème partie, et notamment ses articles L. 1411-5, L. 1411-7 et L. 4424-22,
- 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** la délibération n° 12/237 AC de l'Assemblée de Corse du 20 décembre 2012 décidant de recourir à la délégation de service public pour l'aménagement et l'exploitation du port de commerce d'Ajaccio,
- VU** l'avis du Comité Technique en date du 14 février 2013,
- VU** le rapport et l'avis de la Commission de délégation de service public du 25 avril 2013 dressant la liste des candidats admis à présenter une offre,
- VU** le rapport et l'avis de la Commission de délégation de service public du 16 mai 2013 relatif à l'offre remise par la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud et invitant le Président du Conseil Exécutif de Corse à engager librement toute discussion utile avec ce candidat,
- SUR** rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse présentant les motifs du choix du délégataire et l'économie générale du contrat de délégation de service public,

**CONSIDERANT** que chaque conseiller a reçu un rapport contenant les informations

visées au titre de l'article L. 1411-5 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

**CONSIDERANT** notamment que ledit rapport explicite les motifs de choix de la société candidate à la suite des négociations qui ont été menées, rappelle l'économie générale du contrat de délégation de service public et propose le choix de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud comme délégataire de service public d'une durée de trente ans, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014 ;

### **APRES EN AVOIR DELIBERE**

#### **ARTICLE PREMIER :**

**APPROUVE** le choix de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud comme délégataire de service public.

#### **ARTICLE 2 :**

**APPROUVE** le projet de contrat de délégation de service public relative à l'aménagement et à l'exploitation du port de commerce d'Ajaccio, à conclure avec la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud.

#### **ARTICLE 3 :**

**AUTORISE** le Président du Conseil Exécutif de Corse à signer le contrat de délégation de service public et ses annexes avec la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud, à exercer le contrôle et le suivi de l'exécution de la convention et à prendre à ce titre les décisions se rattachant à son exécution telles que prévues par le contrat et ses annexes.

#### **ARTICLE 4 :**

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

AJACCIO, le

Le Président de l'Assemblée de Corse

Dominique BUCCHINI