

Port de Commerce de Prupìa – Rapport d’analyse des offres

avril 19



Collectivité de Corse

Direzzione aghjunta / Direction adjointe : **Porti è Aeruporti** / Ports et Aéroports

Cartulare curatu da / Affaire suivie par : Thierry MAZEL

Tel. : 04 20 03 95 23

Indirizzu elettronicu / Courriel : thierry.mazel@ct-corse.fr

Réf. : DAPA / 2A / 2019 / 87



Renouvellement du contrat relatif à la gestion du port de commerce de Prupìa – Assistance technique, juridique et financière

En partenariat avec :



Port de Commerce de Prupia – Rapport d'analyse des offres		1
Préambule		4
1.	Préambule	5
1.1.	Objet de la consultation	5
1.2.	Conditions de la consultation	5
1.2.1.	Procédure de consultation	5
1.2.2.	Objet du rapport d'analyse des offres	6
1.2.3.	Critères de jugement des offres	6
2.	Conformité des offres	7
3.	Présentation des candidats	9
4.	Offres initiales	10
4.1.	Qualité du projet de développement économique du port	10
4.1.1.	Prévisions de trafics	10
4.1.2.	Lien entre investissement et trafics	10
4.1.3.	Synthèse de l'analyse du critère	11
4.2.	Niveau des engagements financiers et garanties juridiques et financières apportés par le candidat	11
4.2.1.	Garanties juridiques apportées par le candidat	11
4.2.2.	Engagements financiers	16
4.2.3.	Synthèse de l'analyse du critère	25
4.3.	Qualité de l'offre en matière d'exploitation et de travaux	26
4.3.1.	Qualité de l'offre en matière d'exploitation	26
4.3.2.	Qualité de l'offre en matière de travaux	26
4.3.3.	Synthèse de l'analyse du critère	29
4.4.	Qualité de la politique environnementale et de développement durable proposée par le candidat	29
4.4.1.	Plan environnemental	29
4.4.2.	Synthèse de l'analyse du critère	30
4.5.	Conclusion	30
5.	Offres intermédiaires	31
5.1.	Qualité du projet de développement économique du port	31
5.1.1.	Compléments demandés au candidat dans le cadre de l'offre intermédiaire	31
5.1.2.	Analyse des compléments apportés par le candidat dans le cadre de l'offre intermédiaire	31
5.1.3.	Synthèse de l'analyse du critère	31
5.2.	Niveau des engagements financiers et garanties juridiques et financières apportés par le candidat	31
5.2.1.	Garanties juridiques apportées par le candidat	31
5.2.2.	Engagements financiers	34



5.2.3.	Synthèse de l'analyse du critère	36
5.3.	Qualité de l'offre en matière d'exploitation et de travaux	36
5.3.1.	Compléments demandés au candidat dans le cadre de l'offre intermédiaire	36
5.3.2.	Analyse des compléments apportés par le candidat dans le cadre de l'offre intermédiaire	36
5.3.3.	Synthèse de l'analyse du critère	36
5.4.	Qualité de la politique environnementale et de développement durable proposée par le candidat	37
5.4.1.	Compléments demandés au candidat dans le cadre de l'offre intermédiaire	37
5.4.2.	Synthèse de l'analyse du critère	37
5.5.	Conclusion	37
6.	Offres finales	38
6.1.	Qualité du projet de développement économique du port	38
6.1.1.	Compléments demandés au candidat dans le cadre de l'offre finale	38
6.1.2.	Analyse des compléments apportés par le candidat dans le cadre de l'offre finale	38
6.1.3.	Synthèse de l'analyse du critère	38
6.2.	Niveau des engagements financiers et garanties juridiques et financières apportés par le candidat	38
6.2.1.	Garanties juridiques apportées par le candidat	38
6.2.2.	Engagements financiers	39
6.2.3.	Synthèse de l'analyse du critère	39
6.3.	Qualité de l'offre en matière d'exploitation et de travaux	40
6.3.1.	Compléments demandés au candidat dans le cadre de l'offre finale	40
6.3.2.	Analyse des compléments apportés par le candidat dans le cadre de l'offre finale	40
6.3.3.	Synthèse de l'analyse du critère	40
6.4.	Qualité de la politique environnementale et de développement durable proposée par le candidat	41
6.4.1.	Compléments demandés au candidat dans le cadre de l'offre finale	41
6.4.2.	Synthèse de l'analyse du critère	41
6.5.	Conclusion	41

 CONTEXTE

Le port de commerce de Prupia est la propriété de la Collectivité de Corse et relève de sa compétence depuis son transfert intervenu dans le cadre de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la république (dite « loi NOTRe »), par l'arrêté préfectoral n° 16-2410 du 14 décembre 2016.

Précédemment, le port relevait de la compétence du Département de la Corse-du-Sud, qui lui avait été transférée par l'Etat par un arrêté préfectoral en date du 18 juin 1984.

Par un arrêté départemental en date du 26 août 1987, le Département de la Corse-du-Sud avait confié à la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Aiacciu et de la Corse-du-Sud (CCIACS) pour une durée de 30 ans, la gestion du port de commerce de Prupia via un contrat de concession d'exploitation et d'outillage.

Le contrat de concession arrivant à son échéance le 26 août 2017, la Collectivité Territoriale de Corse a d'abord prorogé sa durée jusqu'au 31 décembre 2017. Puis, par deux avenants, la durée de la concession a été prolongée d'une année et demie, jusqu'au 30 juin 2019.

 OBJET DU RAPPORT

Ce rapport présente **l'analyse des offres** reçues dans le cadre de la consultation.

1. PREAMBULE

1.1. Objet de la consultation

La présente procédure de délégation de service public (concession de services) a pour objet, en application des articles L. 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales (CGCT) et des dispositions de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, de sélectionner un opérateur économique (ci-après le « Délégué ») afin de lui attribuer une concession de type délégation de service public pour la gestion, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, l'aménagement, et le développement du port de commerce de Propriano.

La délégation de service public est conclue sous la forme d'une concession de services, étant précisé que l'objet de la convention est mixte, dès lors qu'elle comprend la réalisation de travaux avec une part de services prédominante.

Le Délégué assurera à ses risques et périls, et dans le cadre des normes nationales et communautaires ses missions d'exploitation du port de commerce de Propriano.

Dans ce cadre, le Délégué disposera du droit de percevoir les recettes d'exploitation du service, notamment les redevances perçues sur les usagers du port et droits de ports, dans le respect de la réglementation en vigueur.

1.2. Conditions de la consultation

1.2.1. Procédure de consultation

La Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL), en sa séance du 29 mai 2018, a rendu un avis favorable au principe de délégation de service public pour l'exploitation et l'aménagement du port de Propriano.

Par une délibération en date du 30 mai 2018, l'Assemblée délibérante de Corse a donné son accord sur le principe de la délégation de service public et a autorisé le lancement de la procédure de passation.

La consultation a fait l'objet d'un avis d'appel public à la concurrence adressée aux publications suivantes :

- Au Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics(BOAMP) le 22/07/2018 (référence de l'avis : 18-91719) ;
- Le Marin du 9/08/2018 (avis de concession – p34) ;
- Au Journal de la Corse 11074 du 19/09/2018 (référence de l'avis : AAPC – p17) ;
- Au Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics(BOAMP) le 20/07/2018 (référence de l'avis : 17-132736) ;

La consultation étant conduite selon une procédure « ouverte », comprenant la réception par la Collectivité 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 25 septembre 2018 à 12h00.



La Collectivité territoriale de Corse a reçu un unique 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 9 octobre 2018.

La Commission de délégation de service public a procédé à l'analyse de la candidature déposée dans les délais et a déclaré le 26 octobre 2018 jour la **Chambre de Commerce et de l'Industrie d'Aiacciu et de Corse du Sud (CCIACS)** admise à présenter une offre.

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

L'offre initiale a été analysée par la Collectivité de Corse et le 29 novembre 2018, la CCIACS a été invitée à une séance de négociation qui s'est tenue le 5 décembre 2018. Suite à cette séance, la Collectivité de Corse a invité la CCIACS à remettre une offre intermédiaire au plus tard le 4 janvier 2019.

L'offre intermédiaire a été reçue le 27 décembre 2018 par les services de la Collectivité de Corse. Cette offre a fait l'objet d'une analyse et le 12 mars 2019, la CCIACS a été invitée à une séance de négociation qui s'est tenue le 21 mars 2010. Suite à cette séance, la Collectivité de Corse a invité la CCIACS à remettre **son offre finale au plus tard le 15 avril 2019.**

1.2.2. Objet du rapport d'analyse des offres

L'objet de ce rapport est de présenter et d'analyser le contenu des offres : initiale, intermédiaire et finale présentées par le candidat permettant à la CDSP de formuler un avis à l'exécutif de la Collectivité de Corse.

1.2.3. Critères de jugement des offres

L'article 10 du Règlement de la consultation prévoit que les critères –hiérarchisés par ordre décroissant d'importance – retenus par la Collectivité de Corse pour apprécier les offres sont 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.

Conformément à l'article L. 1411-5 du CGCT, l'autorité habilitée à signer le contrat pourra organiser, au vu de l'avis de la CDSP, une organisation avec un ou plusieurs soumissionnaires dans les conditions prévues par l'article 46 de l'ordonnance du 29 janvier 2016 précitée.

2. CONFORMITE DES OFFRES

L'article 4.2 du Règlement de la Consultation a défini le contenu des offres remises par les candidats.

L'ensemble des pièces devant constituer l'offre est récapitulé ci-après :

- **A. Une note synthétique** présentant les caractéristiques de l'offre du candidat, en reprenant les thématiques figurant au sein des critères de jugement prévus au présent Règlement de la consultation.
- **B. Un mémoire juridique**, comprenant :
 - Pièce n°B-1 : Le projet de Contrat de Délégation de service public, complété pour les paragraphes qui doivent l'être.
 - Pièce n°B-2 : Une note argumentée sur les éventuelles remarques et réserves apportées par le candidat sur le projet de Contrat, précisant également les articles du projet de contrat concernés par ces remarques et/ou réserves.
- **C. Un mémoire technique**, comprenant à minima les rubriques suivantes :
 - Pièce n°C-1 : Plan de développement des activités du port : les candidats doivent présenter leur proposition concernant le développement des activités du port et la politique marketing envisagée.
 - Pièce n°C-2 : Plan de maintenance.
 - Pièce n°C-3 : Plan d'acquisition des biens d'exploitation si de telles acquisitions sont envisagées dans le cadre du développement du port.
 - Pièce n°C-4 : Plan prévisionnel de renouvellement des biens : les candidats doivent proposer un plan prévisionnel de renouvellement des biens fondé sur la durée de vie prévisionnelle des diverses familles d'équipements. Il décrira les opérations à effectuer et leur année d'intervention au cours de la durée totale du Contrat.
 - Pièce n°C-5 : Plan environnemental.
 - Pièce n°C-6 : Organisation prévue en matière d'exploitation.

S'agissant des dépenses d'investissement et de gros entretien et renouvellement (GER), le candidat devra veiller à la cohérence entre la présentation des éléments techniques et des éléments financiers (dates de réalisation des investissements et montants, utilisation du compte du GER en fonction du plan de renouvellement, etc...).

- **D. Un mémoire économique et financier** comprenant à minima les rubriques suivantes :
 - Pièce n°D-1 : Les orientations de la politique tarifaire envisagée par le candidat avec :
 - Grilles tarifaires proposées et leurs principes d'évolution.
 - Les hypothèses de volumes associées à chaque tarif. Ces hypothèses de volumes seront réputées être celles ayant servi de base à l'élaboration du compte d'exploitation prévisionnel.
 - Pièce n° D-2 : Le compte d'exploitation prévisionnel détaillé du service sur la durée de la Délégation, selon le modèle joint. Ce compte d'exploitation prévisionnel comporte trois cadres de détail :
 - Le compte de résultat.
 - Le détail des prestations sous-traitées : Les prestations qui seront éventuellement sous-traitées doivent être rassemblées dans ce cadre et précisées, avec les montants de charges correspondants ainsi que les noms (si possible) des sous-traitants.



- Le détail des charges de personnel : Ce tableau doit être rempli par le candidat afin de préciser les différents types de personnel employés par fonction, les effectifs et le nombre approximatifs d'heures annuelles et le coût correspondant.
- Pièce n° D-3 : Une note explicative sur les principes retenus pour l'évolution des charges d'exploitation. Le candidat fournira des explications obligatoires sur les méthodes d'évaluation des charges réparties (frais de siège) et des charges calculées (explicitation du mode de calcul, définition des durées d'amortissement pour les charges correspondant aux amortissements des investissements équipements, principes des provisions...), explications facultatives sur tout autre aspect que le candidat souhaiterait préciser.
- Pièce n°D-4 : Le plan de financement prévisionnel des nouvelles réalisations, du renouvellement et des grosses réparations sur la durée de la délégation, pour les opérations à la charge du délégataire selon le modèle joint. Ce plan de financement comporte trois cadres de détails :
 - Le plan pluriannuel d'investissement : La présentation des investissements devra être suffisamment détaillée pour en apprécier le contenu.
 - Le tableau des emplois-ressources : Les ressources comprendront à minima l'autofinancement (mode de calcul à préciser par le candidat), les augmentations de capital, les éventuelles subventions et les tirages de la dette.
 - Le tableau des flux de trésorerie.

Ce plan devra être commenté et accompagné d'une note de synthèse précisant les conditions financières relatives aux emprunts (taux de base, marge bancaire, durée, modalités de remboursement, etc.) ainsi que les objectifs de rémunération des fonds propres apportés. Par ailleurs, la note expliquera les solutions envisagées en cas de non obtention ou diminution des taux de subvention proposés au plan pluriannuel d'investissement.

- Pièce n°D-5 : Note explicative sur le dispositif d'incitation à la maîtrise des charges d'exploitation.
- Pièce n°D-6 : Un modèle de compte-rendu annuel, reprenant l'ensemble des éléments techniques et financiers tels que définis par le projet de Contrat.
- Pièce n°D-7 : La politique générale de gestion des ressources humaines.

En conclusion, il apparaît que le candidat CCIACS a remis une offre globalement conforme aux dispositions du Règlement de la Consultation. Il conviendrait toutefois de lui demander de compléter son offre en présentant notamment une alternative au projet d'allongement de la digue Est.

3. PRESENTATION DES CANDIDATS

La Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de Corse du Sud est un établissement public placé sous la tutelle de l'Etat.

Il est l'actuel concessionnaire en charge de l'exploitation du port de commerce de Propriano.

4. OFFRES INITIALES

4.1. Qualité du projet de développement économique du port

Le projet de développement économique est présenté grâce à plusieurs documents complémentaires :

- A – Note synthétique ;
- B 1 - Annexe 7 - Prévisions de trafic ;
- C1 – Plan de développement ;
- D1 – Orientations de la politique tarifaire du port de commerce de Prupia.

4.1.1. Prévisions de trafics

Les trafics portuaires présentés dans l'offre de la CCIACS sont constants sur la durée de la concession.

Cette évolution, tout comme le fait que les trafics semblent très conservateurs sur leurs différentes composantes, est en contradiction avec les atouts du port qui sont exposés et la politique commerciale volontariste qui est mise en place (salons, etc.).

A titre d'exemple :

- Les estimations de trafics de passagers vers le continent présentés par le candidat stagnent à un niveau proche de celui des dernières années (environ 70 000 passagers par an) alors qu'il est fait mention de la volonté de la CCIACS de « favoriser le développement de l'offre en proposant de nouvelles possibilités en haute saison (à minima celles connues en 2012) ». Les trafics ne devraient-ils pas se rapprocher dans ce cas de ceux observés en 2012 et 2013 (environ 115 000 passagers par an) ou se situer entre ces deux niveaux ?
- Les estimations trafics de croisiéristes présentés par le candidat demeurent à un niveau proche de la fréquentation actuelle avec 19 000 pax puis 26 000 pax par an en alternance une année sur deux.

En revanche, le manque de visibilité sur le développement de la DSP Corse-Sardaigne milite pour une hypothèse de trafics conservatrice, proche de celle observée avant que le nombre de rotations ne diminue (+ 9 550 pax par rapport à aujourd'hui et 28 000 à 35 000 tonnes de fret).

4.1.2. Lien entre investissement et trafics

Le projet porté par la CCIACS prévoit l'allongement de la digue Est pour un montant de 6,2 M€. Cette extension est justifiée notamment par le besoin de limiter l'agitation dans le bassin et ainsi favoriser les escales simultanées de deux grands navires sur les postes de la Ville et de la Jetée.

Ce projet peut paraître intéressant à première vue mais il ne produit visiblement aucun impact sur les niveaux de trafics accueillis dans le port.

L'intérêt d'un tel aménagement sur le plan de développement du port alors que l'impact sur les trafics portuaires et donc les recettes paraît très faible pourrait être étayé par le candidat.



4.1.3. Synthèse de l'analyse du critère

L'offre du candidat concernant le projet de développement économique du port présente les différents éléments demandés par les documents de la consultation.

Cependant, plusieurs points mériteraient d'être précisés et approfondis par le candidat car trop peu détaillés ou peu réalistes à ce stade.

- **Les prévisions de trafics présentées sont très conservatrices alors que le port a démontré durant les années précédentes que la dynamique commerciale pouvait être concrétisée par une augmentation importante des trafics.**
- **Le lien entre le niveau d'investissement (pour l'allongement de la digue en particulier) et l'impact sur les trafics portuaires est peu visible.**

4.2. Niveau des engagements financiers et garanties juridiques et financières apportés par le candidat

4.2.1. Garanties juridiques apportées par le candidat

Conformément à l'article 4.2 du Règlement de la consultation, le candidat a remis une offre constituée, notamment, du projet de contrat et ses annexes complétées ainsi que d'une note argumentée sur les éventuelles remarques et réserves apportées par le candidat sur le projet de contrat, précisant les articles du projet de contrat concernés par ces remarques et/ou réserves.

La note argumentée a été remise sous la forme d'un tableau, permettant une lecture et une analyse claires et rapides des différentes modifications apportées au projet de contrat.

Le candidat a proposé un nombre relativement important de modifications au projet de contrat. La raison principale du sens de ces modifications est la volonté pour le candidat de donner une plus grande autonomie de gestion au concessionnaire du fait que ce dernier se voit transférer le risque d'exécution des missions d'exploitation, de gestion, d'entretien, de renouvellement et de développement de l'ensemble des infrastructures, superstructures et matériels existants et à créer.

Les propositions de modification du projet de Contrat sont relativement satisfaisantes et procèdent de la clarification des relations contractuelles et, donc, de la sécurisation juridique de la concession.

Les éléments appelant à des améliorations et/ou n'étant, en l'état, pas satisfaisants pour la Collectivité de Corse sont analysés ci-après.

4.2.1.1. *La délégation des compétences de police d'exploitation du port et de conservation du domaine public*

Le candidat propose que le concessionnaire se voie déléguer l'exercice des pouvoirs de police d'exploitation et de conservation du domaine, notamment l'attribution des postes à quai. Il précise que « rien ne contrevient à la possibilité de placer les agents chargés de la Police d'exploitation et de conservation du domaine sous la hiérarchie concessionnaire par délégation de l'AP. » mais que la convention conclue



entre l'Etat et la Collectivité de Corse relative à l'exercice de la police portuaire et à la mise à disposition d'installations pour le fonctionnement des services chargés de la police et de la sécurité sur les ports de commerce de Propriano, Bonifacio et Porto Vecchio devra être modifiée (à cet égard, il supprime la mention selon laquelle le concessionnaire a pris connaissance de cette convention).

L'article L. 5331-5 du code des transports prévoit que l'autorité portuaire (AP) est exercée par l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent.

Et l'arrêté du 27 octobre 2006 fixant la liste des ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements où l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPP) est le représentant de l'Etat mentionne toutefois le port de Propriano.

A Propriano, l'AP est donc exercée par l'exécutif de la Collectivité de Corse, et l'AIPP est exercée par le Préfet.

Toutefois, ces compétences semblent ne pas pouvoir être déléguées à l'exploitant :

- Rappelons qu'en raison du principe selon lequel l'exercice du pouvoir de police ne se délègue pas par la voie contractuelle, les concessionnaires ne pourraient disposer d'aucun pouvoir de police (CE, 10 décembre 1962, *Assoc. Pêche et pisciculture Orléans* : Rec. CE 1962, p. 675. – CE, 1er avril 1994, n° 144152 et n° 144241, *Cne Menton* : JurisData n° 1994-041516 ; Rec. CE 1994, p. 176)
- Sur le sujet particulier de la police de l'exploitation du port et de la police de la conservation du domaine public du port, cela est confirmé par le ministère de la transition écologique et solidaire : « *Indépendamment de la police générale (de la sécurité, de la salubrité et de l'ordre public) exercée par le maire (et le cas échéant le préfet), et qui couvre également le port, il existe une police spéciale de la conservation et de l'exploitation du port qui est exercée par l'autorité portuaire dont la responsabilité ne peut être déléguée à l'exploitant.* » (<https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/ports-plaisance-maritimes>)

Les éléments de sécurisation juridique de ce montage sont, pour la Collectivité de Corse, relativement peu satisfaisants et pourraient constituer, dans le cadre de négociations avec le candidat, un sujet d'amélioration de l'offre.

4.2.1.2. Durée de la concession

Le candidat propose d'augmenter la durée du contrat de concession de 10 à 12 ans.

Concernant ce point, l'avis de concession indiquait bien à son article II.2.7 : « *Durée en mois : 120* », et l'article 1.2 du Règlement de consultation prévoit bien : « *Le contrat aura une durée de 10 ans et prendra effet à compter du 1^{er} avril 2019.* »

Enfin, l'article 5 du projet de contrat stipule bien que : « *Le présent contrat de concession prend effet à compter du 1^{er} avril 2019, pour une durée de 10 (dix) ans.* »

Il était ensuite demandé au candidat de proposer une clause d'option permettant une éventuelle prolongation du contrat, dans le respect, notamment, des dispositions de l'article 36 du décret n° 2016-86 du 1^{er} février 2016 relatif aux contrats de concession.



Le candidat n'a toutefois pas proposé de telle clause d'option, se limitant à augmenter la durée du contrat.

Rappelons que, conformément à l'article 6 du décret n° 2016-86 précité, pour les contrats de concession d'une durée supérieure à cinq ans, la durée du contrat n'excède pas le temps raisonnablement escompté par le concessionnaire pour qu'il amortisse les investissements réalisés pour l'exploitation des ouvrages ou services avec un retour sur les capitaux investis, compte tenu des investissements nécessaires à l'exécution du contrat.

Compte tenu de ce qu'il n'apporte pas d'explications dans la note argumentée concernant l'augmentation de la durée, et la conformité de cette proposition à l'article 6 précité, la sécurité juridique de cette proposition est, en l'état, relativement peu satisfaisante pour la Collectivité de Corse et pourrait constituer, dans le cadre de négociations avec le candidat, un sujet d'amélioration de l'offre.

4.2.1.3. La réalisation d'un état des lieux des ouvrages de la concession aux frais de la Collectivité de Corse

Le candidat refuse de renoncer à toute réclamation envers le concédant et ses assureurs concernant l'état des biens de la concession. Il indique qu'en l'absence au dossier de consultation d'un inventaire exhaustif des ouvrages d'infrastructures et de superstructures assorti de l'information précise de l'état de ces ouvrages, il ne peut accepter ce risque.

Le candidat propose ainsi la réalisation, aux frais de la Collectivité de Corse, d'un inventaire exhaustif des biens, précisant leur état.

Cette proposition interroge compte tenu notamment de ce que le candidat est l'actuel concessionnaire du port. Il a donc, en principe, une connaissance parfaite de l'état des biens dont il a la charge, dans le cadre de l'exécution de l'actuel contrat de concession, d'assurer la gestion, l'entretien et le renouvellement.

Cette proposition est peu satisfaisante et transférerait au concédant, si elle était acceptée par ce dernier, un risque juridico-financier certain.

4.2.1.4. L'absence d'engagement sur la reprise des engagements pris par le précédent concessionnaire

Le candidat indique qu'en l'absence d'information sur les contrats et engagements pour lequel le concessionnaire est subrogé (Annexe n° 10 à établir), il ne peut s'engager sur la reprise de ces contrats et engagements. Il souhaite ainsi que l'annexe soit finalisée avant la conclusion du contrat de concession.

Si, en principe, cette proposition paraît acceptable, la circonstance que le candidat soit l'actuel concessionnaire interroge quant au risque juridique pour la Collectivité de Corse.

Cette proposition est donc peu satisfaisante.



4.2.1.5. *L'avis conforme de l'instance de suivi et la suppression du comité technique*

Le candidat propose d'accorder un rôle décisionnel à l'instance de suivi, et de supprimer le comité technique.

Si la modification rédactionnelle de l'article 14 du projet de contrat ne modifie pas la nature consultative du rôle de l'instance de suivi, l'explication apportée par le candidat dans sa note argumentée permet de comprendre la volonté de celui-ci de lui accorder un rôle décisionnel.

En sa qualité d'autorité délégante, la Collectivité de Corse dispose de prérogatives de puissance publique, prérogatives utiles et nécessaires au service public portuaire.

Enfin, l'existence du comité technique est justifiée au regard du contrôle qu'entend mener la Collectivité de Corse sur les décisions d'ordre technique intéressant la concession.

Ces deux propositions ne sont donc pas satisfaisantes.

4.2.1.6. *La modification de la procédure de réalisation des travaux*

Le candidat propose de soumettre la décision de réalisation des travaux à l'instance de suivi, supprimant ainsi tout contrôle et pouvoir décisionnel propres de la Collectivité de Corse.

Cette proposition n'est pas satisfaisante.

4.2.1.7. *La procédure et les montants de pénalités, et les conséquences financières en cas de mise en régie provisoire*

Le candidat propose de :

- adjoindre, préalablement à l'envoi d'une mise en demeure préalable, une demande de régularisation ;
- diminuer significativement le montant des pénalités prévues au projet de contrat ;
- supprimer la pénalité pour non-respect des stipulations relatives aux opérations d'entretien, aux travaux de réparation et aux renouvellements à la charge du concessionnaire ;
- supprimer la révision annuelle du montant des pénalités ;
- supprimer le doublement du montant des pénalités en cas de récurrence des manquements au cours de l'année civile ;
- supprimer les intérêts sur le montant des pénalités ;
- supprimer la majoration de 10% appliquée au montant des remboursements du concessionnaire au concédant en cas de mise en régie ;
- supprimer le cumul de l'application de pénalités et de la mise en régie provisoire.

Ces propositions, en ce qu'elles ont pour effet de diminuer significativement les conséquences financières mises à la charge du concessionnaire en cas de méconnaissance par ce dernier de ses obligations, ne sont pas satisfaisantes.



4.2.1.8. L'indemnité en cas de résiliation pour motif d'intérêt général

Le candidat propose d'intégrer, au calcul du montant de l'indemnité en cas de résiliation pour motif d'intérêt général :

- les frais de structure et de toutes les dépenses occasionnées par le Concessionnaire ;
- les biens nécessaires à l'exercice des missions de sécurité et de sureté pour le compte de l'Etat.

Le candidat propose également de supprimer la possibilité pour la Collectivité de Corse de retenir les sommes nécessaires pour remettre en bon état d'entretien les biens de retour ainsi que les biens de reprise (sans état des lieux avant la conclusion du contrat).

Ces propositions, en ce qu'elles ont pour effet d'augmenter le montant de l'indemnité versée par la Collectivité de Corse en cas de résiliation du contrat pour motif d'intérêt général, ne sont pas satisfaisantes.

4.2.1.9. L'indemnité en cas de résiliation pour faute (déchéance)

Le candidat propose, pour le calcul de l'indemnité versée par la Collectivité de Corse au concessionnaire en cas de résiliation pour faute de ce dernier, de renvoyer au montant de l'indemnité versée en cas de résiliation pour motif d'intérêt général.

Cette proposition s'inscrit en contradiction avec les principes posés par la jurisprudence administrative qui consacre, en cas de résiliation pour faute, l'indemnisation de la seule personne publique par son cocontractant du préjudice subi (CE, 20 janvier 1988, *Société d'étude et de réalisation des applications du froid*, n° 56503, Publié au Lebon), et n'exclut pas d'autres règlements financiers tels que l'indemnisation de la valeur non amortie des installations réalisées (CE, sect., 28 janvier 1998, *Société Borg Warner*, n° 138650, Publié au Lebon) ou encore la juste rémunération des prestations réalisées (CE, 31 janvier 1968, *OPHLM de la ville d'Alès c. Sieur Brasseur*, Publié au Lebon).

Cette proposition, en ce qu'elle a pour effet d'augmenter significativement le montant de l'indemnité versée par la Collectivité de Corse en cas de résiliation du contrat pour faute, n'est pas acceptable.

4.2.1.10. Modèle de compte-rendu annuel (pièce D6)

Le contenu du modèle du compte-rendu annuel est défini par le projet de contrat (articles 40 à 42), ainsi que par les articles L. 1411-3 et R. 1411-7 du CGCT.

Le modèle fourni par la CCIACS indique que le rapport annuel comprendra l'ensemble des éléments listés au projet de contrat :

- Le compte annuel de résultat (compte-rendu financier – cf. article R. 1411-7 I a) du CGCT) ;
- Les règles et méthodes comptables (compte-rendu financier – article R. 1411-7 I b) du CGCT) ;
- Un état du suivi du programme contractuel d'investissements (compte-rendu technique – article R. 1411-7 I d) du CGCT) ;



- Charges et produits issus des missions assurées pour le compte de l'Etat (article 42 du projet de contrat).

En revanche, le modèle fourni par le candidat ne semble pas comporter de rubrique relative :

- A l'analyse de la qualité du service (article L. 1411-3 du CGCT) ;
- Un inventaire des biens de retour et de reprise (article R. 1411-7 I g) du CGCT) ;
- Un état des variations du patrimoine immobilier intervenues dans le cadre du contrat (article R. 1411-7 I c) du CGCT) ;
- Un compte-rendu de la situation des biens nécessaires à l'exploitation du service public délégué (article R. 1411-7 I d) du CGCT) ;
- Au renouvellement des biens et immobilisations nécessaires à l'exploitation du service public délégué (article R. 1411-7 I d) du CGCT) ;
- Les engagements à incidence financière liés à la délégation de service public et nécessaires à la continuité du service public (article R. 1411-7 I h) du CGCT) ;
- Un état des autres dépenses de renouvellement réalisées dans l'année conformément aux obligations contractuelles - article R. 1411-7 I f) du CGCT).

Il ne mentionne pas non plus que sont joints à ce rapport les documents et renseignements transmis le cas échéant à l'Etat s'agissant des tâches accomplies pour le compte de ce dernier dans le prolongement de la convention (article 36 du projet de contrat).

Les annexes au compte-rendu (compte-rendu technique et compte-rendu financier) ne sont pas non plus détaillées.

Une demande de précision sera adressée au candidat sur ces points, pour s'assurer qu'ils ont bien été pris en compte dans le modèle.

4.2.2. Engagements financiers

Préambule : nous présentons les éléments financiers tels que présentés par le candidat, c'est-à-dire sur une durée de **contrat de 12 années**.

Les montants sont donnés en **euros constants 2018**.

4.2.2.1. Plan d'investissement proposé par le candidat

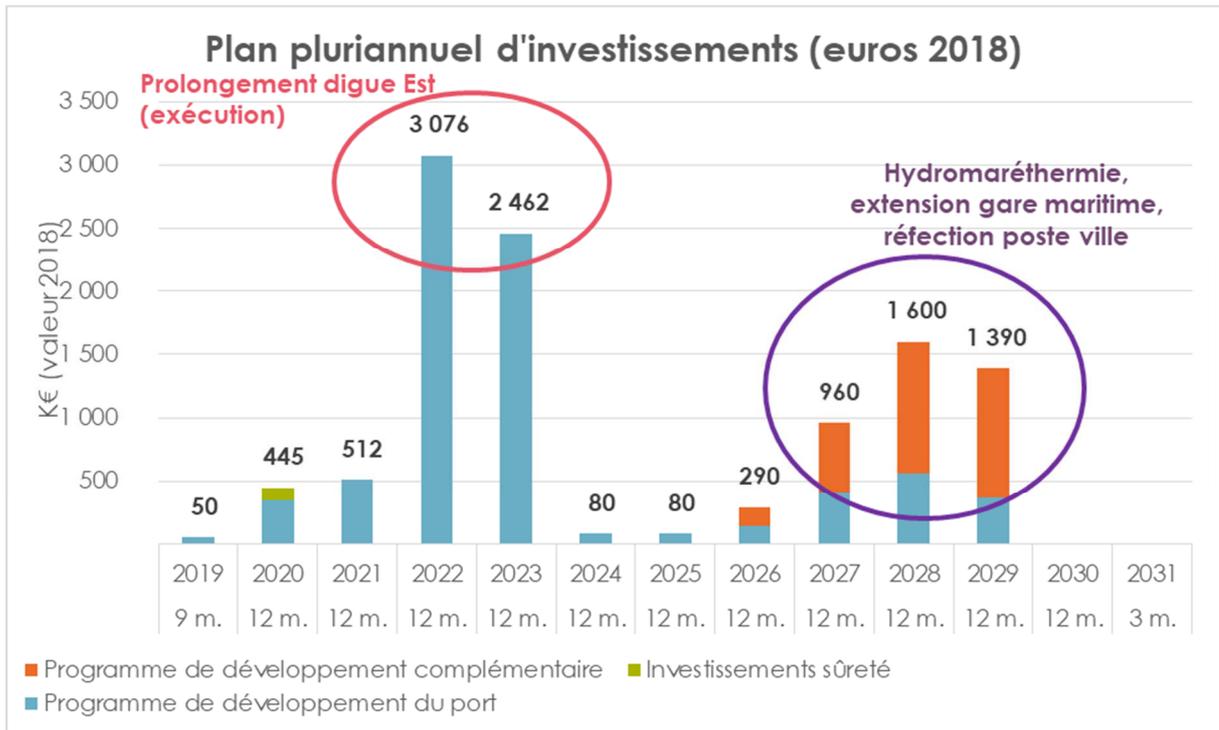
► PRESENTATION DU PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT

Le montant du plan pluriannuel d'investissement du candidat s'établit à **10,9 M€ (euros 2018)** sur la période contractuelle.

Ce programme se décompose en :

- Un programme de développement du port pour 8,1 M€ ;
- Des investissements liés à la sûreté pour 0,1 M€ ;
- Un programme de développement complémentaire pour 2,8 M€.

Le graphique suivant présente le plan pluriannuel d'investissement sur la période contractuelle :



L'analyse du plan pluriannuel d'investissement met en évidence 2 périodes d'investissement importantes en volume financier :

- Période 2019-2023 correspondant notamment aux opérations suivantes :
 - Prolongement de la digue Est (6,2 M€) – **le candidat ne propose pas de seconde option, moins onéreuse, avec coffres d'amarrage** ;
 - Création d'un bâtiment sûreté pour portique RX (0,095 M€) ;
 - Passage au format LED des mâts d'éclairage (0,05 M€) ;
 - Diagnostic (AMO) du quai n°1 « poste de la ville » (0,2 M€) ;
- Période 2024-2030 correspondant aux opérations suivantes :
 - Centrale énergétique à base d'hydromaréthermie (1 M€) ;
 - Extension gare maritime (0,64 M€) – **pourquoi si tard ?** ;
 - Réfection poste de la ville, selon évolution activité et résultats AMO (2,76 M€).

Le plan pluriannuel d'investissement ne mentionne pas explicitement le versement de fonds de concours par la Collectivité de Corse. Ce point pourra être confirmé par le candidat.

▶ PLAN DE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS

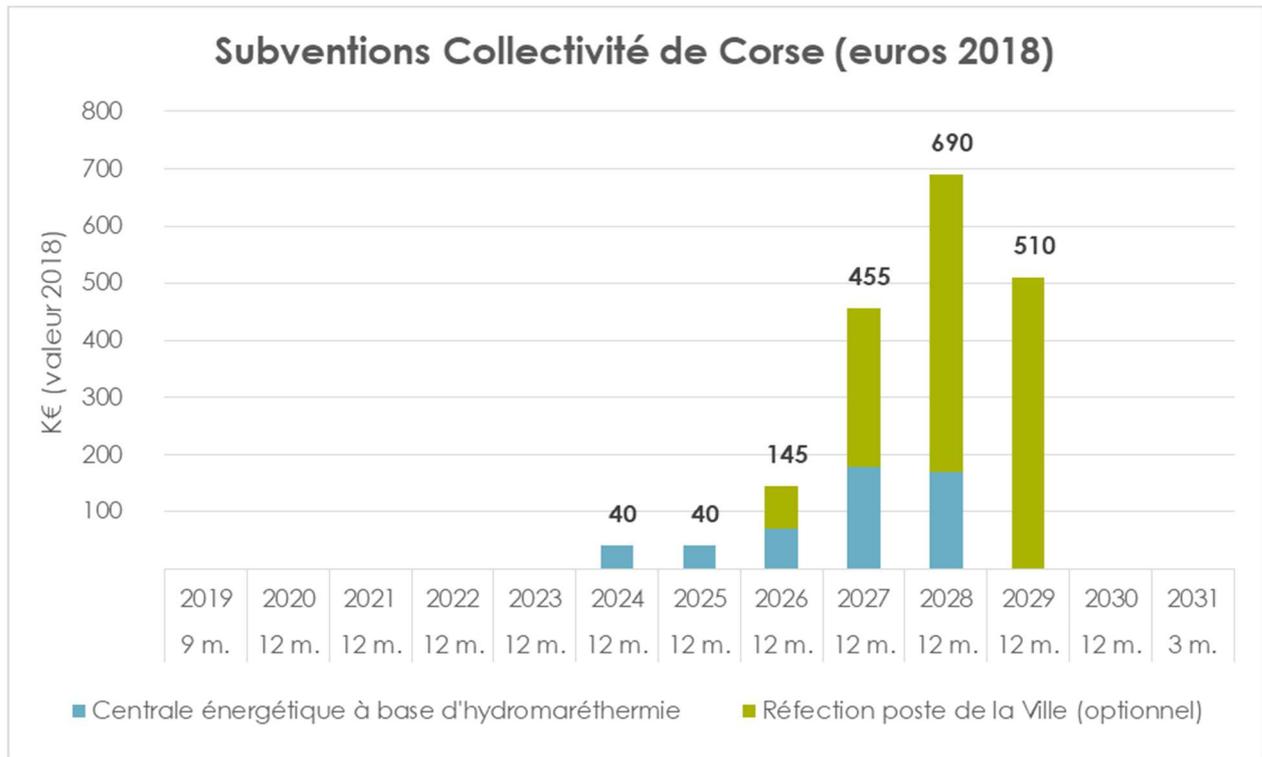
Le financement du plan pluriannuel d'investissement du candidat repose sur les éléments suivants :

- Subventions de la Collectivité de Corse : 1,88 M€ soit 17% ;
- Nouveaux emprunts : 6,31 M€ soit 58% ;

- Autofinancement (capacité d'autofinancement de la concession et mobilisation du fonds de roulement (net) de la précédente concession) : 2,76 M€ soit 25%.

(i) SUBVENTIONS PUBLIQUES (COLLECTIVITE DE CORSE)

Le graphique suivant présente l'échéancier d'appel de fonds prévisionnel auprès de la Collectivité de Corse contenu dans l'offre du candidat :



L'appel aux concours publics de la Collectivité de Corse pour le financement des investissements concerne deux opérations (dont une optionnelle) :

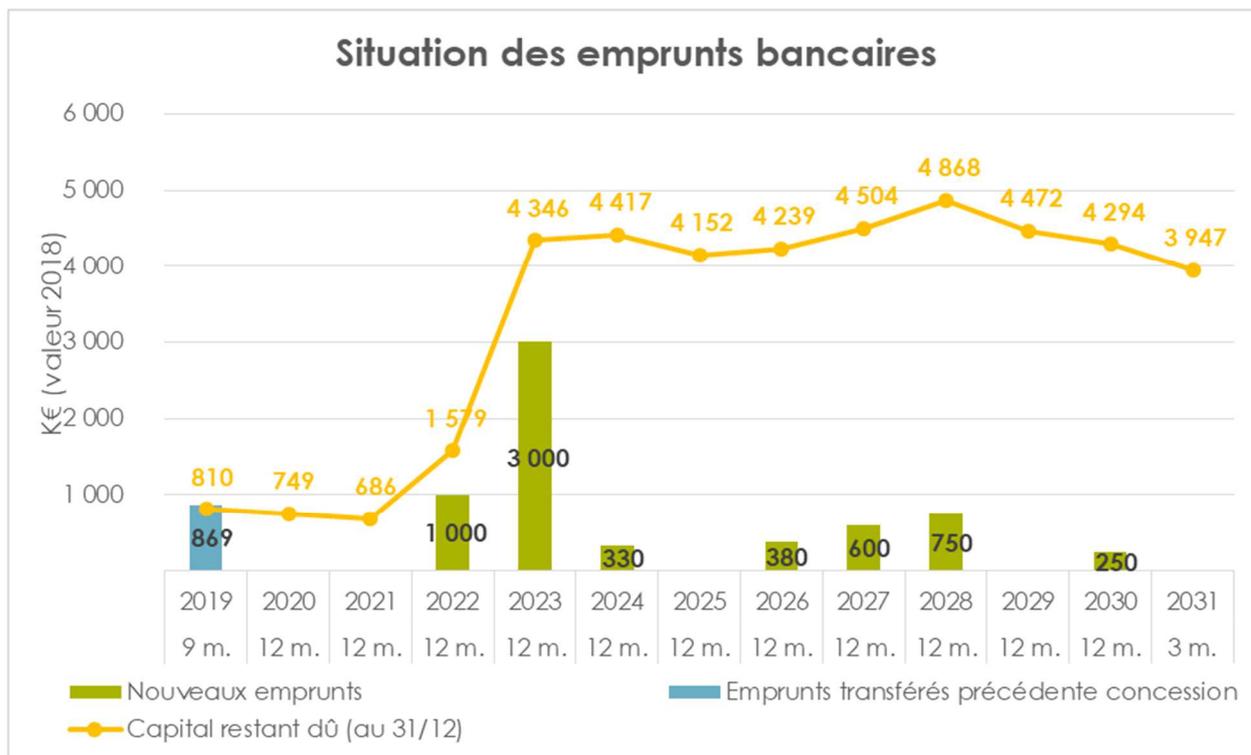
- La mise en œuvre de la centrale énergétique à base d'hydromaréthermie avec une subvention de 50%, soit 0,5 M€ ;
- La réfection du poste de la ville (quai n°1) selon évolution activité et résultats AMO avec une subvention de 50%, soit 1,38 M€.

Le candidat ne précise pas dans son offre si le montant de la participation de la Collectivité de Corse est compatible avec la réglementation liée aux aides d'Etat.

(ii) ENDETTEMENT

Afin de financer le plan pluriannuel d'investissement, le candidat prévoit d'avoir recours à des financements bancaires nouveaux à hauteur de 6,31 M€.

Le graphique suivant présente le profil d'extinction de la dette ainsi que les émissions de nouveaux emprunts :



L'analyse de la proposition du candidat fait apparaître les points suivants :

- Intégration des emprunts de la précédente concession pour un montant estimé à 869 K€ ;
- La première émission d'emprunt nouveau intervient en 2022 lors de l'intensification des investissements sur l'extension de la digue Est ;
- Le profil d'endettement suit peu ou prou le programme d'investissement avec une intensification des emprunts sur les périodes 2022-2023 (prolongement digue Est) et 2026-2028 ;
- **Absence de détail concernant les conditions financières des emprunts souscrits (durée, taux, etc.) ainsi que des engagements prévisionnels de la part d'établissements financiers identifiés. Ce point pourra être précisé par le candidat ;**
- **En fin de contrat, le capital restant dû s'établit à 3,95 M€, et devra être repris par la Collectivité de Corse.**

(iii) AUTOFINANCEMENT ET TRESORERIE ISSUE DE LA PRECEDENTE CONCESSION

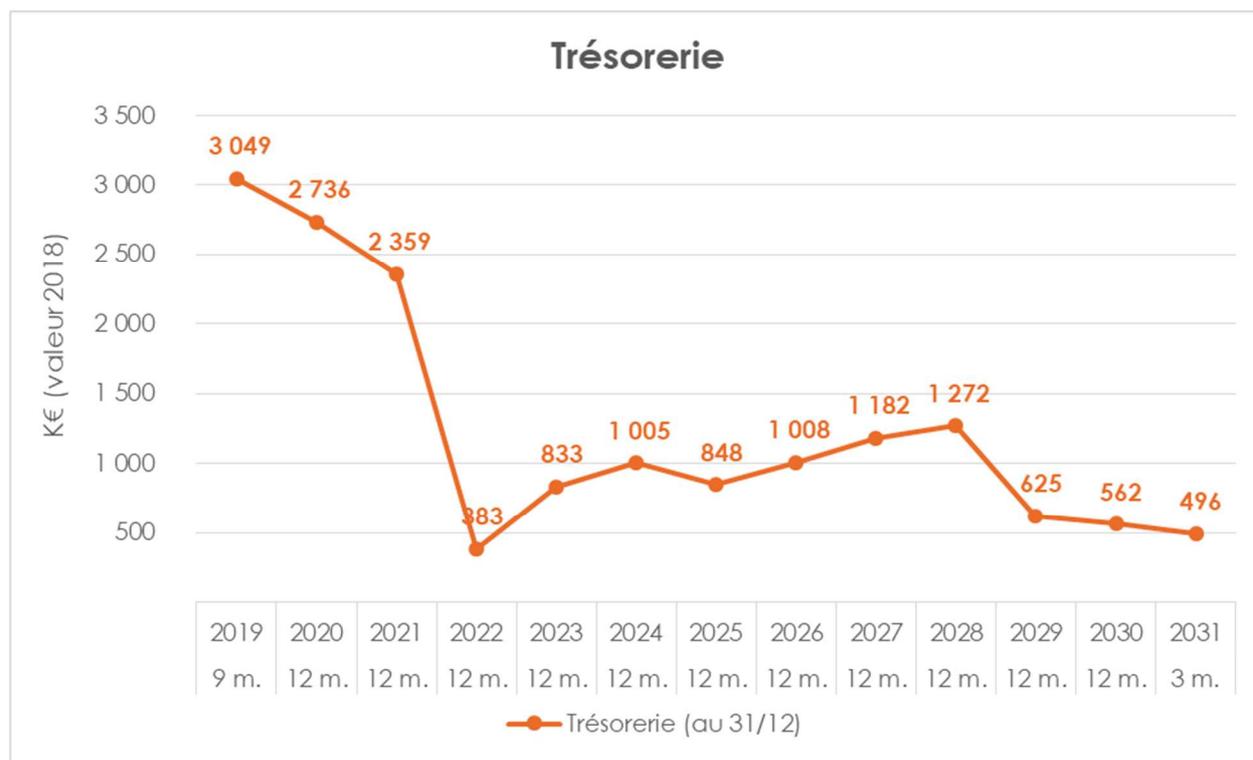
Le candidat propose de financer une partie du plan pluriannuel d'investissement par la capacité d'autofinancement dégagée par l'exploitation et par la mobilisation de la trésorerie disponible de la concession en début de contrat.

L'autofinancement permet de financer 25% du programme d'investissements.

En matière de recours à la trésorerie disponible, la proposition du candidat suppose une reprise de l'intégralité de la trésorerie disponible à l'échéance de la convention actuelle, estimée à 2,96 M€. Cette trésorerie est notamment mobilisée jusqu'en 2022 pour contribuer au financement du début des travaux de prolongement d'extension de la digue Est et ainsi différer le recours à l'emprunt.



Le graphique suivant présente l'évolution de la trésorerie sur la durée du contrat (trésorerie de fin de période) :



L'analyse de la trésorerie et du tableau des flux de trésorerie met en évidence le recours de la trésorerie disponible de la concession portuaire (estimée à 2,96 M€ par le candidat en début de concession) pour initier le programme d'investissement jusqu'en 2022 sans recourir à l'emprunt.

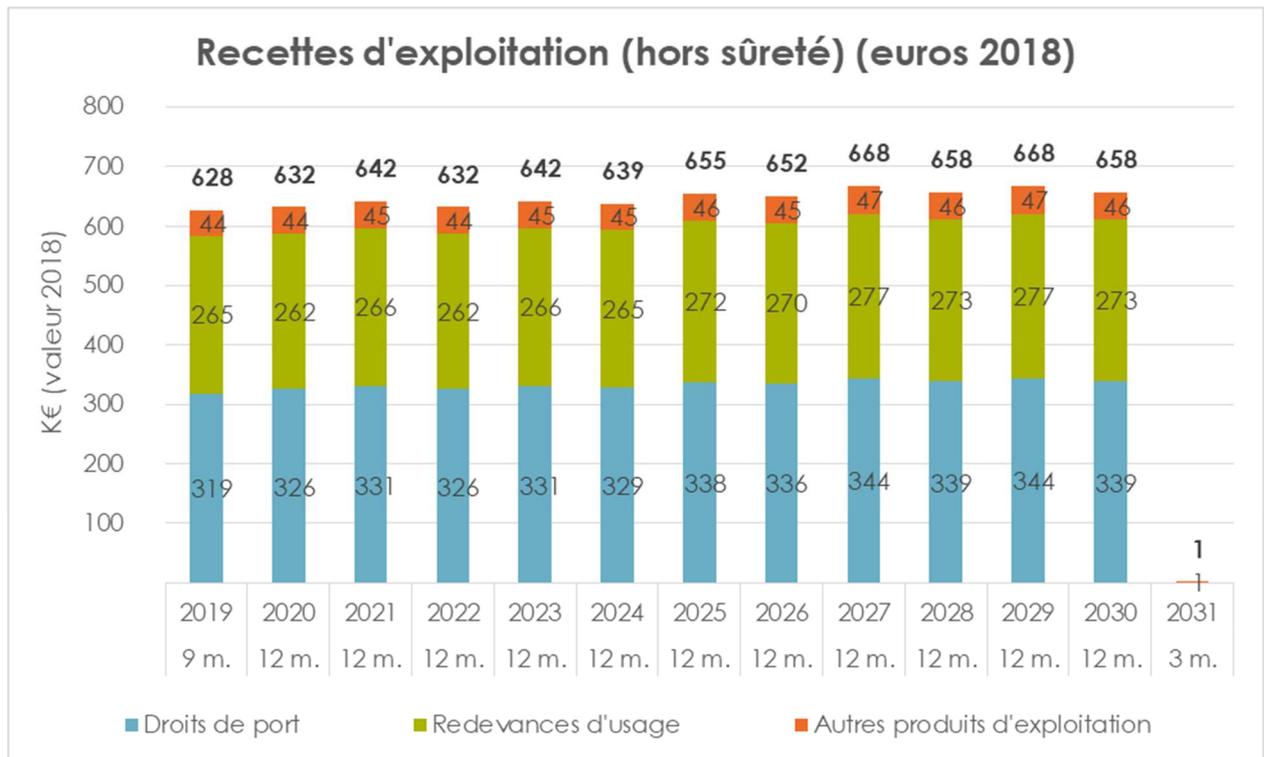
Le candidat propose un niveau de trésorerie minimal (fin de période) de 383 K€ pour faire face à d'éventuels aléas.

4.2.2.2. Analyse des flux d'exploitation

De façon générale, le candidat ne semble pas avoir proratisé les recettes et charges d'exploitation sur 9 mois et 3 mois en 2019 et 2031, respectivement. Ce point devra faire l'objet d'une clarification.

► PRESENTATION DES RECETTES D'EXPLOITATION PREVISIONNELLES

Le tableau suivant présente les recettes d'exploitation prévisionnelles (hors sûreté) du candidat dans le cadre de son offre :



Les recettes d'exploitation représentent un montant annuel moyen de 647 K€ et progressent relativement faiblement sur la période (628 K€ en 2019 à 658 K€ en 2030).

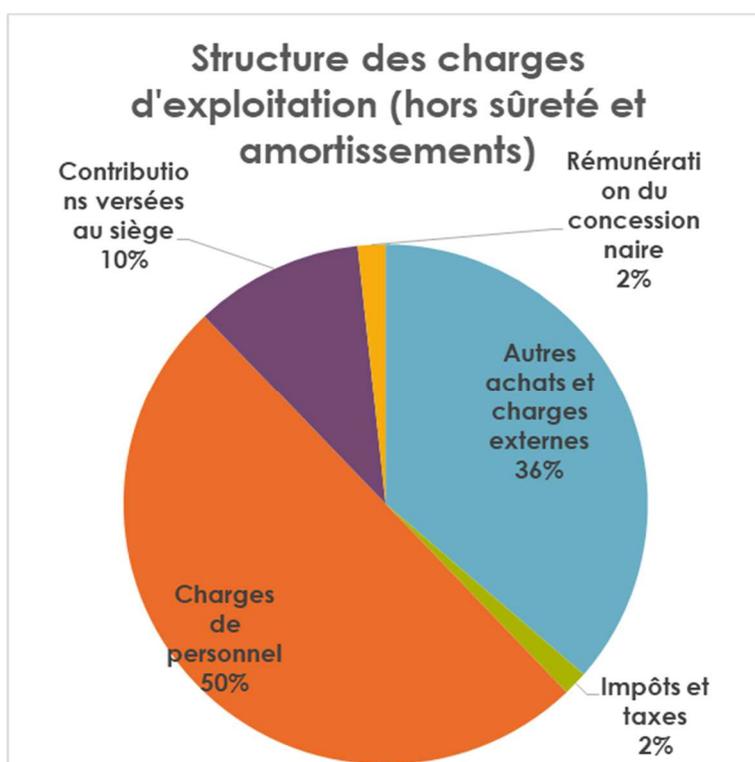
Les hypothèses sous-jacentes aux prévisions de recettes d'exploitation du candidat sont les suivantes :

- Hypothèses d'évolution des trafics – absence d'évolution notable :
 - Passagers réguliers : 71 750 (base 12 mois) ;
 - Passagers croisières : 26 000 ou 19 000 (base 12 mois), alternativement, une année sur l'autre ;
 - Véhicules : 28 160 (base 12 mois) ;
 - Marchandises nationales : 76 000 tonnes (base 12 mois) ;
 - Marchandises internationales : 35 000 tonnes (base 12 mois).
- Hypothèses d'évolution tarifaire :
 - Stabilité des tarifs ;
 - Sauf sur la période 2024-2027 où une hausse annuelle de 1% est pratiquée en raison de la livraison de l'extension de la digue Est ;

- Concernant les produits extra-maritimes, le candidat est parti, par prudence, sur une hypothèse de stabilité (outre impact de l'inflation). **La présentation retenue par le candidat en matière de produits extra-maritimes est peu claire quant à leur composition. Ce point devra être clarifié.**
- En complément des produits d'exploitation mentionnés ci-dessus, la concession bénéficie également de redevances liées à l'exercice de la sûreté-sécurité pour le montant exact des charges d'exploitation (y compris amortissements) de l'exercice de la sûreté.

► STRUCTURE DES CHARGES D'EXPLOITATION

Le graphique suivante présente la structure de charges d'exploitation (hors sûreté et amortissements) retenue par le candidat dans le cadre de son offre :



Les principaux postes de charges sont classiquement les charges de personnel et charges externes.

Les dotations aux amortissements représentent par ailleurs le double des charges présentées ci-dessus en raison de la pratique de la caducité proposée par le candidat.

► DETAIL DES CHARGES D'EXPLOITATION

(i) AUTRES ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Les autres achats et charges externes sont composés :

- D'achats et charges externes, dont les prévisions du candidat sont fondées sur le rapport entre les charges constatées sur les trois derniers exercices, soit 18% du chiffre d'affaires, auquel est appliqué une hypothèse d'inflation de 1,7% par an (à l'inverse du chiffre d'affaires) ;
- D'autres charges pour 9 K€ annuelles **non détaillées par le candidat.**

Les autres achats et charges externes ne sont pas suffisamment détaillés par le candidat, en particulier en ce qui concerne le volet charges de maintenance et d'entretien.

(ii) CHARGES DE PERSONNEL

La détermination des charges de personnel repose sur :

- Un effectif constant de 2,67 ETP, dont :
 - Contremaître : 0,5 ETP ;
 - Superviseur poste de contrôle : 1 ETP ;
 - Agent portuaire : 1 ETP ;
 - Saisonniers : 0,17 ETP ;
- Des hypothèses de rémunérations brutes constantes, hors inflation de 1,5% par an sur les salaires ;
- Des charges patronales pour 43,3% des rémunérations brutes (45,7% pour le superviseur) ;
- Des autres charges salariales mineures (moins de 2 K€ par ETP).

Ces hypothèses peuvent être davantage détaillées par le candidat.

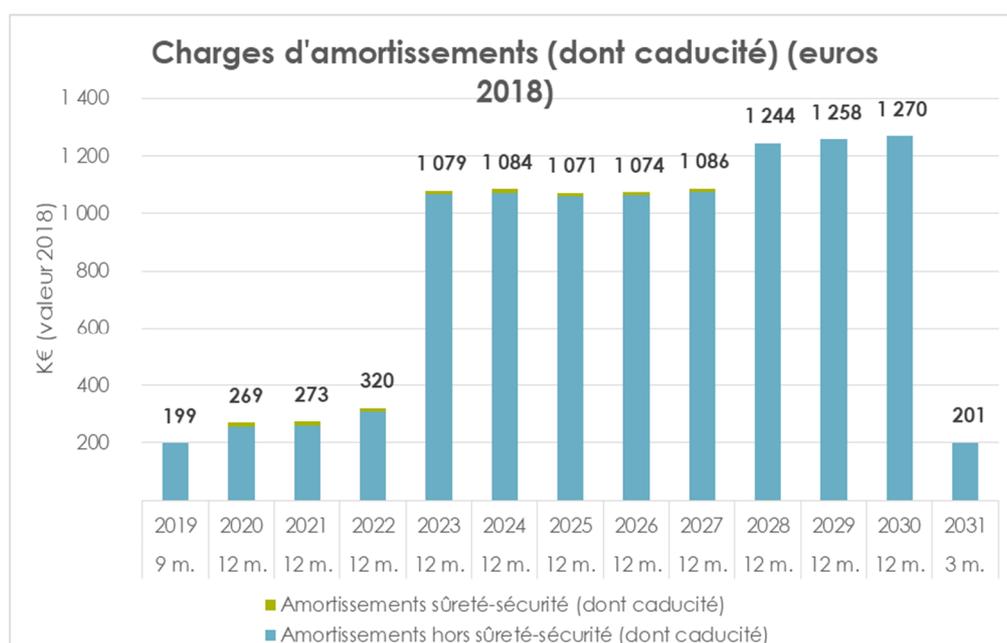
(iii) DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS

Les dotations aux amortissements et provisions inscrites par le candidat dans son compte d'exploitation prévisionnel reposent sur une évaluation de l'amortissement comptable des biens réalisés par le concessionnaire bien qu'il précise qu'il pratiquera des amortissements de caducité pour l'élaboration des budgets. Le choix de cette présentation résulte d'une volonté du candidat de faire prévaloir une vision économique plutôt que financière de la concession. **Ce point devra être clarifié et confirmé par le candidat.**

Il résulte de cette présentation une VNC des investissements en fin de contrat d'un montant de 78 K€.

Il conviendra de définir avec le candidat les conditions d'une bonne comparabilité des éléments financiers prévisionnels figurant au contrat et des budgets exécutés.

En conséquence, les charges d'amortissements sont présentées dans le tableau suivant :



Le montant des dotations aux amortissements (hors sûreté-sécurité) s'établit à 10,3 M€ sur la durée du contrat, soit 860 K€/an en moyenne. Son évolution résulte de la mise en œuvre du plan prévisionnel d'investissements.

Les modalités de calcul des amortissements (durée, méthode) sont à confirmer par le candidat afin de pouvoir confirmer si elles sont bien conformes aux pratiques usuellement observées.

(iv) AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION

Les autres charges d'exploitation sont composées :

- Des charges d'impôts et taxes (6 K€/an en moyenne) : La méthode d'évaluation des charges n'est pas précisée en dehors d'une hypothèse d'évolution conforme à l'inflation et d'un périmètre correspondant à la taxe sur les salaires et aux contributions de solidarités.
- Contributions au siège (40 K€/an en moyenne) : Ces charges ont été évaluées à 6% du total des produits d'exploitation (hors redevance sûreté-sécurité) conformément au contrat. Le candidat évoque que ces contributions permettent d'assurer les prestations d'ordre juridique, social, comptable, financier, communication, de marchés et de gouvernance. Le contrat évoque par ailleurs la mise en place d'une structure comptable analytique afin de s'assurer de l'efficacité et du dimensionnement de ces coûts.
- Rémunération (6 K€/an en moyenne) : Ces charges ont été évaluées à 1% du total des produits d'exploitation (hors redevance sûreté) conformément au contrat.
- Reprises sur provisions (produit annuel de 3 K€/an) : **non détaillées par le candidat.**

▶ AUTRES ELEMENTS DU COMPTE DE RESULTAT

(i) RESULTAT FINANCIER

Le résultat financier s'élève à -783 K€ sur la durée de la concession et résulte :

- Des produits de placement de trésorerie pour +148 K€ ;
- Des intérêts sur emprunts pour -932 K€.

Le candidat ne détaille ni sa stratégie concernant la gestion de la trésorerie ni les conditions financières de placement de trésorerie et d'emprunts.

(ii) RESULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel du candidat est négligeable (+1 K€ en cumulé sur la durée de la concession) et n'appelle aucun commentaire particulier.

(iii) IMPOT SUR LES SOCIETES

Le candidat fait apparaître une charge d'impôts sur les sociétés de 43 K€ en 2019 (12 mois).

▶ PRESENTATION SYNTHETIQUE DES SOLDES INTERMEDIAIRES DE GESTION

Le tableau suivant présente les soldes intermédiaires de gestion de la concession résultant de l'offre du candidat :

K€ (valeur 2018)	Total contrat (12 années)	Moyenne annuelle
Produits d'exploitation (hors sûreté)	7 775	648
Excédent brut d'exploitation (hors sûreté)	3 235	270
Résultat d'exploitation (hors sûreté)	-7 068	-589
Résultat net (hors sûreté)	-7 894	-658
Contribution de la sûreté au résultat net	0	0
Résultat net concession	-7 894	-658

4.2.3. Synthèse de l'analyse du critère

S'agissant du niveau des garanties juridiques, l'offre du candidat est globalement satisfaisante. Elle pourrait toutefois faire l'objet d'une amélioration quant à certaines propositions formulées par le candidat sur le dispositif contractuel – propositions de nature à modifier les équilibres initialement définis par la Collectivité de Corse.

S'agissant du niveau des engagements financiers et des garanties financières apportés par le candidat, l'offre du candidat apparaît globalement déséquilibrée entre l'ambition du programme d'investissements proposé et les perspectives de développement économique du service.

Le candidat sera invité à préciser certains points en séance de négociation et/ou lors de la remise d'une offre améliorée :

- Détail du modèle de compte-rendu à affiner, en lien avec les obligations du CGCT ;
- Absence de proposition moins onéreuse pour la réalisation de l'extension de la digue (e.g. coffres d'amarrage) ;
- Réalisation tardive de l'extension de la gare maritime ;
- Confirmation de l'absence de fonds de concours demandés à la Collectivité de Corse ;
- Adéquation des contributions demandées à la Collectivité de Corse avec la réglementation liée aux aides d'Etat ;
- Détail et lettres d'engagements prévisionnels de la part d'établissements financiers pour les emprunts prévisionnels à reprendre in fine par la Collectivité de Corse ;
- Adaptation du formulaire financier pour prendre en compte la proratisation du compte de résultat sur 9 mois et 3 mois en 2019 et 2031, respectivement ;
- Détail de certains postes du compte de résultat : produits extra-maritimes, AACE et plan de maintenance, autres charges, reprises sur provisions ;
- Détail des frais de personnel (rémunération du personnel, etc.) ;
- Confirmation sur la pratique de l'amortissement de caducité sur la durée de la concession ;
- Stratégie générale en termes d'endettement et de niveau de trésorerie de la concession.

4

4.3. Qualité de l'offre en matière d'exploitation et de travaux

4.3.1. Qualité de l'offre en matière d'exploitation

L'offre du candidat en matière d'exploitation est présentée dans la pièce C 6 - *Organisation prévue en matière d'Exploitation*.

Le candidat propose quelques améliorations de l'exploitation, notamment en termes d'accueil des passagers de navires réguliers en attente d'embarquement et de la clientèle croisière :

- Mise en place d'un écran directionnel de pré-embarquement ;
- Mise en place d'une couverture Wifi à destination des passagers et des équipages ;
- Création d'espaces ombragés de convivialité et de détente supplémentaires ;
- Mise en place de tentes d'accueil avec système de brumisation.

Aucun élément particulier n'amène à formuler des demandes de précisions, hormis la demande du candidat de disposer d'un transfert de compétence pour assurer les pouvoirs de police d'exploitation et de conservation du domaine en lieu et place de l'Autorité concédante.

Ce point est abordé plus haut dans l'analyse des garanties juridiques.

4.3.2. Qualité de l'offre en matière de travaux

Les données relatives aux travaux sont présentées au sein des pièces suivantes :

- B 1 - Annexe 5 – PPI ;
- B 1 - Projet de Contrat de Délégation de SP avec modifications CCIACS ;
- B 2 - Note argumentée sur remarques apportées au projet de contrat ;
- C1 – Plan de développement ;
- C 2 - 3 - 4 - Plans Maintenance-Acquisition des biens-Prévisionnel de renouvellement-avec annexes ;
- D 4 - Annexe – PPI.

4.3.2.1. Inventaire des biens

Dans le projet de Contrat et la note argumentée sur les remarques apportées, ainsi que dans la pièce C 2 - 3 - 4 - *Plans Maintenance-Acquisition des biens-Prévisionnel de renouvellement-avec annexes*, le candidat mentionne la question de l'inventaire des biens et la nécessité de disposer, si ce n'est préalablement à la signature du contrat, d'un inventaire contradictoire au plus tard 6 mois après l'entrée en vigueur de la convention.

Cette démarche, prise en charge par l'Autorité délégante, semble être indispensable pour établir un programme précis des investissements nécessaires durant la concession, notamment en termes d'entretien-maintenance.

4.3.2.2. Incohérence entre les documents

D'une manière générale, des différences ont été identifiées entre les différents documents transmis dans l'offre de la CCI, ce qui rend difficile la compréhension complète des investissements qui seraient pris en considération durant la concession.

4.3.2.3. Allongement digue Est

L'offre de la CCIACS intègre le projet d'allongement de la digue Est qui avait été préalablement étudié. Ce projet prévoit de porter le linéaire de poste protégé à 215 m environ soit un allongement d'une soixante de mètres de la crête de digue. Le montant de l'investissement est estimé à 6,2 M€.

Ce projet devrait faire prochainement l'objet d'études complémentaires, suite au recrutement d'un AMO par la CCI. Un premier appel d'offre en vue de recruter un AMO (Appel d'offres « Désignation d'une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour des études de faisabilité en vue de l'Extension de la Jetée Digue Est du port de Commerce de Propriano ») avait été publié en octobre 2017.

L'offre de la CCIACS ne présente par ailleurs aucune option technique alternative alors que l'option d'aménagement d'un point d'amarrage immergé semble également envisageable.

Le cahier des charges des prestations confiées à l'AMO intègre pourtant les éléments suivants :

- « préciser les contraintes physiques, économiques, architecturales et environnementales conditionnant le projet, à partir des documents de base remis par le Maître de l'Ouvrage où à rechercher auprès d'autres organismes (collectivités, État,), et se renseigner sur l'existence et l'implantation des ouvrages et réseaux souterrains, subaquatiques et aériens susceptibles d'être rencontrés à l'emplacement des travaux ;
- présenter plusieurs solutions techniques (avec un minima de 3), architecturales, d'implantation et d'insertion dans le paysage pour les ouvrages concernés ainsi qu'une comparaison des différents éléments composant ces solutions et de leurs coûts, assorties de délais de réalisation, de l'impact environnemental et paysager. La précision, la marge d'erreur/tolérance, dans le calcul des coûts à ce stade d'étude ne pourra être supérieure à 20% ;
- permettre de proposer éventuellement certaines mises au point du programme ;
- vérifier la faisabilité de l'opération, au regard des différentes contraintes du programme et du site, en particulier, les possibilités offertes par les carriéristes locaux en cas de solution par enrochements retenue ;
- réaliser l'état initial du site au titre du Code de l'environnement par reconnaissances et analyse du milieu naturel : présence d'espèces protégées, analyse de la colonne d'eau ainsi que l'analyse de sédiments en place. Le rapport issu de ces études préliminaires de faisabilité devant avoir un niveau de précision permettant de pouvoir l'intégrer, en l'état, dans les futures études environnementales (études d'impact et autres études réglementaires) qui seront à mener pour obtenir l'arrêté d'autorisation loi sur l'eau préfectoral ;
- réaliser une étude économique déterminant si cette opération est viable en comparant le coût des travaux et les retombées économiques avec : simulation de trafic croisières ainsi que cargos et ferries ;

4

- *définir et détailler la procédure administrative à suivre afin de modifier les limites administratives du domaine public portuaire. En effet, le principe d'allongement de la digue d'une soixantaine de mètre sort des limites actuelles du port. »*

Il semblerait donc important :

- **De disposer dans l'offre de la CCIACS d'un planning détaillé des opérations liées à cet investissement d'allongement de la digue ;**
- **D'anticiper le fait que cet investissement ne sera peut-être pas concrétisé durant la concession en intégrant dans le projet de contrat une clause de revoyure.**

4.3.2.4. Hydromaréthermie

Bien que n'étant pas demandé par la Collectivité de Corse, le candidat a souhaité présenter un projet novateur de mise en place d'un système d'hydromaréthermie destiné au refroidissement et/ou au réchauffement d'eau pour l'alimentation des bâtiments portuaires (climatisation, eau chaude sanitaire, ...).

Ce système pourrait selon la présentation du candidat être à terme proposé aux navires à quai afin d'éviter la mise en marche de leurs groupes électrogènes.

Il s'agit d'un projet estimé à 1 M€, dont 50% seraient pris en charge par la Collectivité de Corse selon la proposition du candidat.

Bien que séduisant, ce projet est trop peu détaillé à ce stade. Il nécessite semble-t-il une phase préalable destinée à mener des études de faisabilité technique et économique.

4.3.2.5. Extension de la gare maritime

L'offre de la CCIACS prévoit l'extension de la gare maritime à travers la réalisation d'un étage supplémentaire. Cette solution est issue d'une étude technico-économique qui avait été confiée à un prestataire extérieur. Les plans sont présentés dans la pièce C 2 - 3 - 4 Annexe 3.

La CCIACS propose de lancer un marché de maîtrise d'œuvre.

Le montant de l'investissement est estimé à 0,64 M€.

Compte tenu de l'intérêt du projet, la date de démarrage des travaux prévu dans le PPI en 2027 semble étonnante. Un éclairage sur ce point semble indispensable.

4.3.2.6. Faiblesse des montants consacrés à l'entretien-maintenance

L'offre de la CCIACS intègre des montants consacrés à l'entretien-maintenance qui paraissent faibles. Ceux-ci sont par ailleurs en partie susceptibles d'évoluer en fonction du diagnostic du poste de la Ville qu'il est proposé de réaliser en début de concession.

Un éclairage sur ce point de la part du candidat est nécessaire.

4.3.3. Synthèse de l'analyse du critère

L'offre technique du candidat nécessiterait d'être précisée sur de nombreux points qui sont aujourd'hui trop peu détaillés :

- Mise en cohérence des différentes pièces ;
- Précisions sur le projet d'allongement de la digue Est (planning des opérations, option technique alternative...);
- Date d'engagement des travaux d'extension de la gare maritime ;
- Précisions quant au projet d'hydromaréthermie (études préalables à réaliser notamment) ;
- Niveau des montants consacrés aux opérations d'entretien-maintenance.

La question de l'inventaire contradictoire des biens durant les 6 premiers mois de la concession pourrait également être abordée durant la phase de négociation.

4.4. Qualité de la politique environnementale et de développement durable proposée par le candidat

4.4.1. Plan environnemental

Les éléments proposés par le candidat dans la cadre de son offre pour ce volet sont intégrés à la pièce C 5 - *Plan Environnemental*.

Le plan environnemental repose sur cinq actions :

- Hydromaréthermie ;
- Eclairage LED ;
- Mise à disposition d'un kit antipollution ;
- Vérification et entretien du séparateur à hydrocarbures et du décanteur ;
- Précautions prises dans le cadre de travaux.

Les investissements les plus importants et les plus novateurs concernent le projet d'hydromaréthermie (1 M€) et le passage à éclairage LED des terre-pleins (0,05 M€).

Comme présenté plus haut, le projet d'hydromaréthermie, bien qu'ayant apparemment fait ses preuves récemment pour des installations de chauffage, climatisation et eau chaude sanitaire pour des habitations, nécessite très certainement une phase d'étude préalable pour son développement en milieu portuaire.

Bien que plus limitées, les autres actions listées dans le Plan environnemental mériteraient d'être chiffrées par le candidat.

4

4.4.2. Synthèse de l'analyse du critère

Le Plan environnemental propose des actions intéressantes et novatrices.

Cependant, avant de prévoir d'engager les investissements, des études complémentaires devront très certainement être réalisées, notamment pour vérifier la faisabilité technico-économique du projet d'installation d'un système d'hydromaréthermie, qui représente avec 1 M€ la très grosse partie de ce volet de la concession.

4.5. Conclusion

	Insatisfaisant	Peu satisfaisant	Satisfaisant	Très satisfaisant
Qualité du projet de développement économique du port		✓		
Niveau des engagements financiers et garanties juridiques et financières apportées		✓		
Qualité de l'offre en matière d'exploitation et de travaux		✓		
Qualité de la politique environnementale et de développement durable			✓	

5.

5. OFFRES INTERMEDIAIRES

5.1. Qualité du projet de développement économique du port

5.1.1. Compléments demandés au candidat dans le cadre de l'offre intermédiaire

Dans le cadre de la préparation de son offre intermédiaire, il a été formulé au candidat les questions suivantes :

- Question n° 1 : « *Compte tenu du montant des investissements réalisés et du faible impact que cela semble produire en termes de trafics portuaires, dans quelle mesure le candidat pourrait-il envisager de subordonner les investissements à des résultats visibles sur les niveaux de trafics ? La Collectivité pourrait subventionner une partie de l'investissement.* »

5.1.2. Analyse des compléments apportés par le candidat dans le cadre de l'offre intermédiaire

Le candidat ne répond pas à la question posée et ne se prononce pas sur le niveau d'investissement consenti dans son offre.

Il se limite à mentionner que la durée d'amortissement d'un investissement est liée à sa nature et non à la durée de la concession.

Il ne semble donc pas disposé à revoir le niveau d'investissement prévu dans son offre initiale, ni à subordonner certains investissements à une évolution favorable des trafics portuaires.

En parallèle, le candidat n'a fait aucun ajustement des prévisions de trafics par rapport à son offre initiale.

5.1.3. Synthèse de l'analyse du critère

Compte tenu de ce qu'elle ne propose aucune amélioration de l'offre, la réponse du candidat n'est pas satisfaisante.

5.2. Niveau des engagements financiers et garanties juridiques et financières apportés par le candidat

5.2.1. Garanties juridiques apportées par le candidat

5.2.1.1. Compléments demandés au candidat dans le cadre de l'offre intermédiaire

Dans le cadre de la préparation par le candidat de son offre intermédiaire, les questions d'ordre juridique et financier formulées par la Collectivité de Corse à l'adresse de ce dernier étaient les suivantes :

- Question n° 5 : « *Pouvez-vous apporter des éléments de nature à établir la possibilité juridique de déléguer des pouvoirs de police d'exploitation et de conservation du domaine à un exploitant ? A*

défaut, nous vous invitons à proposer, au sein du projet de contrat, un dispositif juridique conforme aux principes et règles applicables en la matière. »

- Question n° 6 : « Pouvez-vous, au sein du projet de contrat et dans le cadre d'une durée initiale de dix ans telle que prévue par l'avis de concession et les documents du dossier de consultation des entreprises, proposer une clause d'option, conforme au 1° de l'article 36 du décret 2016-86 du 1^{er} mars 2016, ayant pour objet de permettre, en cours de réalisation du contrat, un prolongement de deux ans de la durée initiale du contrat ? »
- Question n° 7 : « Concernant l'état des biens de la concession, pouvez-vous nous confirmer que vous accepterez les biens dans leur état actuel si un diagnostic de ces derniers est réalisé au cours des six premiers mois d'exécution du contrat ? »
- Question n° 8 : « La Collectivité de Corse ne souhaite pas octroyer à l'instance de suivi un pouvoir décisionnel (et donc d'attribuer un caractère conforme aux avis rendus par celle-ci). Pouvez-vous nous confirmer que votre offre peut évoluer sur ce point ? »
- Question n° 9 : « Pourriez-vous modifier le contenu de la trame proposée de rapport annuel conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables (article 52 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 et article 33 du décret n° 2016-86 du 1^{er} février 2016) ? »
- Question n° 10 : « Votre offre propose des modifications importantes des clauses relatives aux pénalités et à la mise en régie (procédure, montants). Seriez-vous en mesure de proposer des modifications allant davantage dans le sens des intérêts de la Collectivité ? »
- Question n° 11 : « Votre offre propose, en cas de résiliation pour faute du concessionnaire, le versement, par le concédant au concessionnaire, d'une indemnité équivalente à celle versée en cas de résiliation pour motif d'intérêt général. Cette proposition, au regard de la jurisprudence administrative, n'est pas acceptable pour la Collectivité. Seriez-vous en mesure de proposer une modification de ces clauses ? »
- Question n° 12 : « Concernant la réfection du « poste de ville » que vous proposez en tant que « programme de développement complémentaire », pouvez-vous intégrer, au projet de contrat, une clause conditionnant la réalisation de cet investissement en accord à venir entre les parties suite au diagnostic réalisé ? »
- Question n° 13 : « Pouvez-vous confirmer que les hypothèses de participation de la Collectivité de Corse au programme d'investissements sont compatibles avec la réglementation liée aux aides d'Etat ? »

5.2.1.2. Analyse des compléments apportés par le candidat dans le cadre de l'offre intermédiaire

- Questions 5 : sur le plan juridique, le candidat s'est limité sur ce point à indiquer qu'aucune disposition du code des transports n'interdisait la possibilité pour l'autorité portuaire de déléguer les missions d'attribution de poste à quai et de gestion des terre-pleins.

Si le candidat apporte des arguments commerciaux et techniques plaidant en faveur d'une délégation des pouvoirs de police d'exploitation et de conservation du domaine, il ne satisfait toutefois pas à la demande de la Collectivité de Corse s'agissant de la nécessité d'apporter une démonstration juridique propre à sécuriser le dispositif contractuel.

Les éléments de sécurisation juridique de ce montage demeurent, pour la Collectivité de Corse, relativement peu satisfaisants.

- Question n° 6 : bien qu'il souligne que la délibération de la Collectivité de Corse approuvant le recours à la délégation de service public indique une durée « de 10 ans environ », le candidat accepte de prévoir une durée de 10 ans et le principe d'une clause d'option pour la prolongation de la durée du contrat. Il propose toutefois un renouvellement de 10 ans qui serait justifiée, à son sens, par des investissements de développement ou de GER survenus en cours du contrat ainsi que par « l'importance des infrastructures concédées et de l'ampleur des travaux proposés sur fonds propres de la CCIAS. »

Le candidat se limite toutefois à apporter cette réponse dans le cadre de son courrier de réponse, sans proposer de modification du projet de contrat comme demandé par la Collectivité de Corse ni proposer d'éléments de nature à permettre l'analyse de la conformité aux dispositions du décret n° 2016-86 du 10 février 2016 et notamment son article 36.

Compte tenu de ce qu'il n'apporte pas de précisions supplémentaires concernant l'augmentation de la durée, et notamment sur les montants des investissements à réaliser justifiant une prolongation aussi importante, la sécurité juridique de cette proposition est, en l'état, relativement peu satisfaisante pour la Collectivité de Corse.

- Question n° 7 : le candidat a réitéré son refus de renoncer à toute réclamation envers le concédant et ses assureurs concernant l'état des biens de la concession.

Cette proposition est peu satisfaisante et transférerait au concédant un risque juridico-financier certain.

- Question n° 8 : le candidat indique expressément refuser la « dissolution du pouvoir décisionnel de l'Instance de Suivi ».

Cette proposition n'est pas satisfaisante.

- Question n° 9 : après avoir indiqué à tort que l'ordonnance n° 2016-65 aurait été abrogée par l'ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 portant partie législative du code de la commande publique (elle ne le sera qu'au 1^{er} avril 2019), le candidat considère que la taille limitée du port de Pruprià et la circonstance que la trame proposée est celle produite depuis plusieurs années justifieraient une simplification des dispositions prévues à l'article 33 du décret n° 2016-86 précité.

La taille du port ne pourrait justifier une méconnaissance des dispositions réglementaires applicables en la matière. Cette proposition n'est donc pas satisfaisante.

5.

- Question n° 10 : le candidat refuse de proposer une modification de son offre initiale sur ce point.

Ces propositions, en ce qu'elles ont pour effet de diminuer significativement les conséquences financières mises à la charge du concessionnaire en cas de méconnaissance par ce dernier de ses obligations, ne sont pas satisfaisantes.

- Question n° 11 : le candidat refuse de proposer une modification de son offre initiale sur ce point, précisant que : « *au regard des pénalités (...), l'indemnité ne sera donc pas équivalente à celle versée en cas de résiliation pour motif d'intérêt général.* »

Cette proposition n'est pas satisfaisante.

- Question n° 12 : le candidat confirme qu'il s'agit d'une opération éventuelle dans le cas où le diagnostic de l'ouvrage fait apparaître des désordres rendant nécessaire des travaux de reprise ou de réfection, et qu'en cas de nécessité de travaux, ceux-ci ne pourront avoir lieu qu'après accord pris entre l'Autorité Concédante et le Concessionnaire au niveau du plan de financement.

Bien qu'elle aurait mérité une traduction juridique par le candidat dans le projet de contrat, cette proposition est globalement satisfaisante.

- Question n° 13 : le candidat indique qu'il appartient à la Collectivité de Corse de s'assurer de la conformité de ses financements à la réglementation liée aux aides d'Etat et précise qu'il s'agit bien de la méthode suivie par d'autres Régions de France concédantes.

Bien que la Collectivité de Corse aurait apprécié disposer d'éléments de confort concernant le financement de ces investissements, elle s'accord sur le principe d'une analyse par ses services de la conformité des financements publics. Cette réponse est donc relativement satisfaisante.

5.2.2. Engagements financiers

5.2.2.1. Compléments demandés au candidat dans le cadre de l'offre intermédiaire

Dans le cadre de l'offre intermédiaire, il a été demandé au candidat d'apporter des améliorations sur les éléments suivants :

- Question n°14 : Précisions quant à la stratégie de gestion de la trésorerie et de l'endettement de la concession ;
- Question n°15 : Intégration de la participation de la Collectivité de Corse au plan de financement des investissements afin d'équilibrer le plan de financement de la concession ;
- Question n°16 : Détails sur certains postes du formulaire financier tels que produits extra-maritimes, autres achats et charges externes, autres charges, reprises sur provisions.

5.

5.2.2.2. Analyse des compléments apportés par le candidat dans le cadre de l'offre intermédiaire

► GESTION DE LA TRESORERIE ET DE L'ENDETTEMENT DE LA CONCESSION

Dans le cadre de l'offre intermédiaire, le candidat a précisé les hypothèses considérées pour l'élaboration de son plan prévisionnel de financement de la concession.

Il indique à ce titre que :

- Son offre repose sur une gestion de la trésorerie permettant de couvrir a minima 90 jours de chiffre d'affaires, soit a minima 180 K€. L'offre du candidat présente un point bas de trésorerie à 383 K€. Ainsi, **le recours à l'endettement pourrait être optimisé de 200 K€**, soit 6,1 M€ au lieu de 6,3 M€. Cette amélioration pourra être communiquée au candidat mais semble toutefois relativement mineure au regard des montants considérés.
- Le recours à l'emprunt est optimisé afin d'optimiser les frais financiers induits. Là encore, compte-tenu du niveau de trésorerie sur la concession (entre 380 K€ et 1 280 K€ après réalisation des principaux investissements), **il semble qu'une marge d'optimisation des frais financiers puisse être envisagée**. Cette amélioration pourra être communiquée au candidat mais semble toutefois relativement mineure au regard des montants considérés.
- Le taux de financement moyen considéré s'élève à 2%, légèrement supérieur aux taux offerts à la CCIACS actuellement. Le candidat s'appuie ainsi sur une hypothèse de maintien des taux directeurs par la BCE à des taux « attractifs » sur la durée de la concession. Sur ce point, il est difficile de juger la qualité de l'hypothèse considérée. Cependant le fait que le candidat propose un taux légèrement supérieur aux taux actuels permet de prendre en considération une hypothèse plutôt prudente.
- Une hypothèse d'utilisation « pertinente » du fonds de roulement de début de concession pour le financement des investissements. En effet, le fonds de roulement de début de concession (2,1 M€) est mobilisé pour financer une partie des investissements jusqu'en 2022.

Sur le point de gestion de la trésorerie et de l'endettement de la concession, l'offre du candidat semble plutôt cohérente bien que des marges (a priori) mineures d'optimisation subsistent.

► PARTICIPATION DE LA COLLECTIVITE DE CORSE ET EQUILIBRE DU PLAN DE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS

Sur la participation de la Collectivité de Corse au financement des investissements afin d'équilibrer ce plan sur la durée de la concession, le candidat n'apporte pas de réponse directe à la question. Le candidat n'est par ailleurs pas clair quant à sa disposition à conditionner contractuellement la réalisation de certains investissements aux résultats économiques de la concession.

La proposition du candidat est peu satisfaisante et pourrait être clarifiée quant à son intention de conditionner contractuellement la réalisation de certains investissements.

► DETAILS DU FORMULAIRE FINANCIER

Le candidat apporte des précisions qui semblent satisfaisantes au regard des précisions demandées.

5.

5.2.3. Synthèse de l'analyse du critère

S'agissant du niveau des garanties juridiques, l'opportunité d'améliorer son offre n'a pas été saisie par le candidat. Aussi, la circonstance qu'il se limite à répondre aux questions dans le cadre d'un courrier sans modifier en conséquence les documents constituant son offre, et notamment le projet de contrat, limite considérablement l'analyse par la CDSP. En outre, le candidat renonce à faire évoluer sa proposition dans le sens de la sécurisation juridique du contrat de délégation de service public.

S'agissant du niveau des engagements financiers et des garanties financières apportés par le candidat, le candidat ne semble a priori pas disposé, au stade de l'offre intermédiaire, d'envisager un ré-équilibre du programme d'investissements proposé en conditionnant, contractuellement la réalisation des investissements à l'atteinte d'un niveau de performance économique et financière.

5.3. Qualité de l'offre en matière d'exploitation et de travaux

5.3.1. Compléments demandés au candidat dans le cadre de l'offre intermédiaire

Dans le cadre de la préparation par le candidat de son offre intermédiaire, la Collectivité de Corse a formulé à son adresse les questions suivantes :

- Question n° 2 : Le planning détaillé de l'investissement lié à l'allongement de la digue peut-il être transmis ? ;
- Question n° 3 : Pouvez-vous vérifier et repreciser les éléments financiers inscrits dans les différents documents de votre offre ? ;
- Question n° 4 : Pouvez-vous vérifier le montant des GER inscrit dans le plan pluriannuel d'investissement ? ;

5.3.2. Analyse des compléments apportés par le candidat dans le cadre de l'offre intermédiaire

- Question n° 2 : Le candidat ne fait que retranscrire les quelques grandes lignes des éléments financiers qui étaient d'ores et déjà inscrites en annexes du PPI afin d'avoir une idée de l'échelonnement des investissements. Il ne s'agit pas ici d'un réel planning des opérations liées à cet investissement. ;
- Question n° 3 : Le candidat précise l'approche qu'il a mise en œuvre pour présenter les investissements dans les différents documents de son offre ;
- Question n° 4 : Le candidat estime que l'état des ouvrages est insuffisant à ce stade pour se prononcer de manière certaine sur le montant des GER. Il propose de repreciser ultérieurement les montants lorsque la Collectivité de Corse aura établi un inventaire précis des ouvrages.

5.3.3. Synthèse de l'analyse du critère

Seules les réponses apportées aux questions 3 et 4 paraissent suffisantes.

5.

La réponse à la question 2 mériterait d'être approfondie car le candidat n'a apporté aucun complément à son offre initiale.

5.4. Qualité de la politique environnementale et de développement durable proposée par le candidat

5.4.1. Compléments demandés au candidat dans le cadre de l'offre intermédiaire

Dans le cadre de l'offre intermédiaire, il n'a été demandé aucun élément nouveau au candidat concernant ce critère.

5.4.2. Synthèse de l'analyse du critère

L'analyse de ce critère ne présente aucune variation par rapport à l'offre initiale.

Pour rappel, le critère avait été jugé satisfaisant au stade de l'offre initiale.

5.5. Conclusion

	Insatisfaisant	Peu satisfaisant	Satisfaisant	Très satisfaisant
Qualité du projet de développement économique du port	✓			
Niveau des engagements financiers et garanties juridiques et financières apportées		✓		
Qualité de l'offre en matière d'exploitation et de travaux		✓		
Qualité de la politique environnementale et de développement durable			✓	

6.

6. OFFRES FINALES

6.1. Qualité du projet de développement économique du port

6.1.1. Compléments demandés au candidat dans le cadre de l'offre finale

Dans le cadre de la préparation de son offre finale, il a été demandé au candidat de préciser davantage son projet en matière de développement des trafics portuaires, à mettre notamment en relation avec les investissements qui sont prévus durant la durée de la concession.

6.1.2. Analyse des compléments apportés par le candidat dans le cadre de l'offre finale

Le candidat maintient ses prévisions de trafics conservatrices en raison du caractère très incertain de la conjoncture et notamment des perspectives liées au marché de la croisière.

Il estime cependant que la réalisation de l'extension de la digue, permettant à la fois d'améliorer la protection du plan d'eau et de faciliter l'accostage simultané de plusieurs navires au port, est indispensable au développement futur des trafics croisière au port de Propriano.

6.1.3. Synthèse de l'analyse du critère

Malgré le peu d'amélioration apporté à son offre, l'offre du candidat est jugée satisfaisante.

Le candidat propose une vision conservatrice des prévisions de trafics qui comporte peu de risque par rapport à la situation actuelle. Le développement de la croisière escompté grâce à l'extension de la digue et à la mise en place de démarches commerciales pourra apporter des recettes supplémentaires non inscrites dans l'offre.

6.2. Niveau des engagements financiers et garanties juridiques et financières apportés par le candidat

6.2.1. Garanties juridiques apportées par le candidat

Les propositions de modification du Contrat faites par le Candidat procèdent, pour la plupart, de la prise en compte par ce dernier des négociations menées avec la Collectivité de Corse. Elles concernent principalement :

- La réalisation par la Collectivité de Corse d'un diagnostic des biens de la concession ;
- La simplification de la documentation budgétaire en un unique Plan stratégique d'investissement ;
- La renonciation à une délégation par l'Autorité concédante au concessionnaire de ses pouvoirs de police ;
- La confirmation d'une durée de concession de dix ans ;

6

- La renonciation à l'équivalence des indemnités en cas de résiliation pour motif d'intérêt général et de déchéance. Dans ce dernier cas, le Candidat a en effet accepté de renoncer à l'indemnisation du manque à gagner.

Le Candidat persiste toutefois dans la proposition de certaines modifications allant à l'encontre de ce qui avait été envisagé par la Collectivité de Corse et pour lesquelles cette dernière avait manifesté sa réticence voire son opposition. Tel est le cas des propositions suivantes :

- Prévoir que toute modification du Plan stratégique initial doit être approuvée par l'Instance de suivi (article 16 et 41.1). La Collectivité de Corse a en effet indiqué à plusieurs reprises au Candidat qu'elle ne souhaitait pas octroyer un pouvoir décisionnel à cette instance.
- Prévoir que la décision par la Collectivité de Corse d'exercer elle-même la maîtrise d'ouvrage doit faire suite à une proposition de l'Instance de suivi (article 17) ;
- La suppression de l'obligation de mettre à disposition gratuite de la Direction de l'Autorité concédante chargée des ports de moyens de stationnement nécessaires à proximité de la gare maritime et des ouvrages portuaires (article 26.3) ;
- La suppression de l'exclusion, du calcul de l'indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général, (i) des dépenses que le Concessionnaire aurait, en tout état de cause, dû supporter à l'expiration normale de la Convention, et (ii) des biens nécessaires à l'exercice des missions de sécurité et de sûreté pour le compte de l'Etat (article 46.1).

6.2.2. Engagements financiers

Il est à noter en préambule que l'offre financière annexée au contrat du candidat est illisible en l'état (annexe 7), à l'exception du plan pluriannuel d'investissements (annexe 5). Nous comprenons toutefois que l'offre financière du candidat reste inchangée par rapport à l'offre intermédiaire à l'exception des points relatifs aux investissements ayant fait l'objet d'une modification au sein du contrat.

Le candidat, dans son offre finale, limite le plan d'investissements aux seuls investissements jugés, d'un commun accord avec l'autorité concédante, indispensables. Les autres projets d'investissements (hydromaréthermie poste de la ville) ne figurent plus au contrat et pourront être réalisés, le cas échéant, dans le cadre d'un plan d'investissements conditionnel et/ou imprévisible.

Cette proposition ne permet certes pas d'amortir l'ensemble des investissements réalisés par les excédents économiques générés par l'exploitation. Elle reflète toutefois la volonté de la Collectivité de Corse de limiter les investissements réalisés aux seuls investissements jugés indispensables.

6.2.3. Synthèse de l'analyse du critère

S'agissant du niveau des garanties juridiques, l'opportunité d'améliorer son offre a été saisie par le Candidat. Celui-ci a fait évoluer sa proposition dans le sens de la sécurisation juridique du contrat de délégation de service public.

S'il persiste dans certaines propositions pour lesquelles la Collectivité de Corse a déjà manifesté sa réticence voire son opposition, le niveau des garanties juridiques finalement proposé est satisfaisant.

S'agissant du niveau des engagements financiers et des garanties financières apportés par le candidat, la proposition du candidat, bien qu'elle ne soit pas équilibrée économiquement, permet de répondre à la volonté de la Collectivité de Corse de limiter les investissements aux seuls investissements jugés indispensables.

En ce sens, le critère apparaît satisfaisant, bien que certains points doivent faire l'objet d'ajustements lors de la mise au point finale du contrat avec le candidat. Par ailleurs, un point de vigilance devra être apporté quant au budget prévisionnel de la concession annexé au contrat (annexe 7) qui est illisible en l'état : il devra être vérifié que ce dernier reste inchangé par rapport à l'offre intermédiaire à l'exception (i) de l'amortissement du PPI et (ii) d'un démarrage de la concession au 1^{er} juillet 2019 pour une durée de 10 ans jusqu'au 30 juin 2029.

6.3. Qualité de l'offre en matière d'exploitation et de travaux

6.3.1. Compléments demandés au candidat dans le cadre de l'offre finale

Dans le cadre de la préparation de son offre finale, il a été demandé au candidat de limiter les investissements prévus durant la concession aux projets qu'il estime indispensables vis-à-vis de son plan de développement.

6.3.2. Analyse des compléments apportés par le candidat dans le cadre de l'offre finale

Le Candidat limite les investissements aux quatre éléments suivants :

- Extension de la Digue Est. Malgré des prévisions de trafics qui ne font pas apparaître d'augmentation sur la durée de la concession (10 ans), le Candidat estime que le projet d'extension de la digue est indispensable au développement futur des trafics, notamment pour l'activité croisière. Pour cette raison, l'investissement est programmé dès le début de la concession.
- Extension de la Gare Maritime ;
- Passage des mâts d'éclairage au led ;
- Entretien du poste d'accostage N° 3 dit de la Ville. La réalisation d'un diagnostic spécifique réalisé par le concessionnaire en 2020 est maintenue dans l'offre du candidat.

Les parties sont d'accord pour qu'un diagnostic technique complémentaire des biens soit réalisé durant les six premiers mois de la concession au frais de l'Autorité concédante. Les parties prévoient de se revoir à l'issue du diagnostic (fin 2019) pour ajuster éventuellement le PPI et le GER en fonction des besoins qui pourraient apparaître.

Le projet de centrale à base d'hydromaréthermie n'est plus intégré dans l'offre du candidat (sauf éventuellement en tant que programme d'investissement conditionnel).

6.3.3. Synthèse de l'analyse du critère

Compte-tenu des adaptations prévues par le Candidat dans son PPI et des possibilités de réajustement en cours de concession (revoyure), l'offre du candidat est jugée satisfaisante.

6.

6.4. Qualité de la politique environnementale et de développement durable proposée par le candidat

6.4.1. Compléments demandés au candidat dans le cadre de l'offre finale

Dans le cadre de l'offre finale, il n'a été demandé aucun élément nouveau au candidat concernant ce critère.

6.4.2. Synthèse de l'analyse du critère

L'analyse de ce critère ne présente aucune variation par rapport à l'offre initiale et intermédiaire.

Pour rappel, le critère avait été jugé satisfaisant au stade de l'offre initiale.

6.5. Conclusion

	Insatisfaisant	Peu satisfaisant	Satisfaisant	Très satisfaisant
Qualité du projet de développement économique du port			✓	
Niveau des engagements financiers et garanties juridiques et financières apportées			✓	
Qualité de l'offre en matière d'exploitation et de travaux			✓	
Qualité de la politique environnementale et de développement durable			✓	

Nous recommandons ainsi à la Collectivité de Corse de retenir l'offre finale du candidat. Certains points devront toutefois faire l'objet d'ultimes ajustements et de confirmations lors de la mise au point finale du contrat.