

COMMISSION PERMANENTE

REUNION DU 1ER JUIN 2022

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

**SCELTA DI U MODU DI GISTIONI DI U PORTU DI PESCA È
DI SCIALU TINO ROSSI IN AIACCIU**

**CHOIX DU MODE DE GESTION DU PORT DE PÊCHE ET
PLAISANCE TINO ROSSI À AIACCIU**

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Commission des Finances et de la Fiscalité

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Le présent rapport, après avoir rappelé le contexte général du port de pêche et plaisance Tino ROSSI à AIACCIU et les principaux objectifs de gestion poursuivis par la Collectivité de Corse pour celui-ci (I), exposera les différents modes de gestion envisageables (II) ainsi que le projet de délégation de service public porté par la Collectivité (III). Les caractéristiques générales des prestations que devra assurer le délégataire au titre du futur contrat seront présentées en dernière partie du présent rapport (IV).

I - CARACTÉRISTIQUES DU SERVICE DE GESTION DU PORT

1.1. Contexte contractuel actuel

Par arrêté préfectoral en date du 26 novembre 1971, l'État, alors propriétaire et autorité concédante, a porté concession du port Tino ROSSI à la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio - Sartène (Ex. CCI 2A, puis CCI de Corse au 1^{er} janvier 2020) pour une durée de 50 ans.

Le port de pêche et plaisance Tino ROSSI à AIACCIU est devenu la propriété de l'ex. Collectivité territoriale de Corse et relevait de sa compétence depuis le transfert intervenu dans le cadre de l'article 15 - I et III de la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse.

Il s'inscrit dans le cadre d'un périmètre portuaire plus large faisant état des différentes concessions s'y juxtaposant, transférées dans les mêmes conditions et présentées au plan général à l'annexe 1 jointe au présent rapport.

Puis, dans le cadre de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la république (dite « loi NOTRe), ce port est devenu propriété de la Collectivité de Corse au 1^{er} janvier 2017.

Le contrat de concession arrivant à son échéance le 31 décembre 2021, la Collectivité de Corse a par avenant en date du 30 décembre 2021, prolongée d'une année ce contrat, soit jusqu'au 31 décembre 2022.

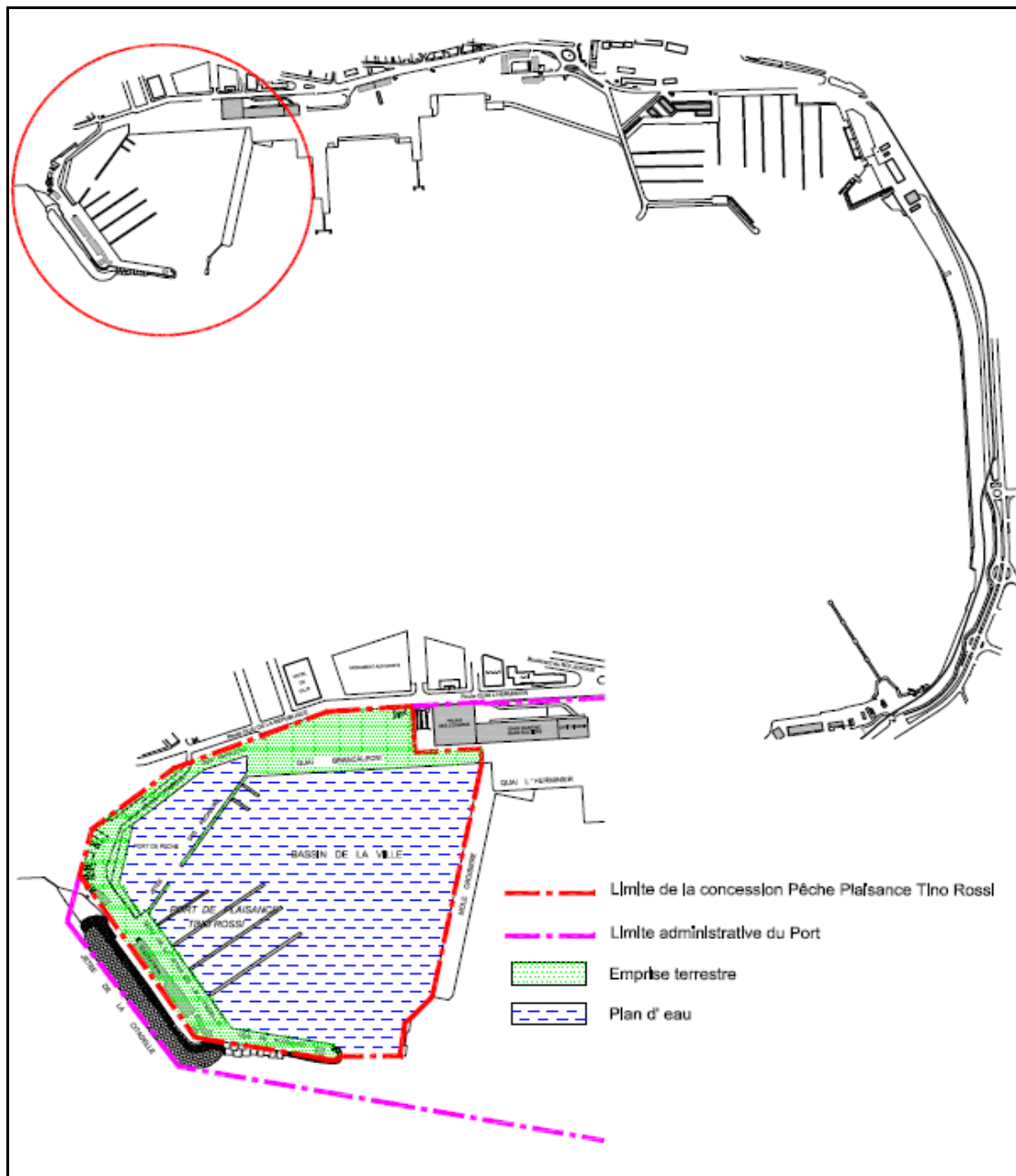
Dans la perspective de l'arrivée à terme de la convention, il appartient à l'Assemblée de Corse de se prononcer sur le mode de gestion qu'elle entend mettre en œuvre pour la gestion de ce port de pêche et plaisance.

1.2. Périmètre de la concession actuelle

Les principales caractéristiques du port sont :

- 300 places dont 150 réservés aux plaisanciers de passage ;
- une zone dédiée à l'activité pêche ;
- une capitainerie principale et une autre dédiée à la grande plaisance ;
- un quai d'Honneur pouvant accueillir de la grande plaisance (x 25) ;
- une zone dédiée aux commerces (sous la jetée de la Citadelle) ;
- deux parkings payants ;
- une station d'avitaillement ;
- le tirant d'eau du bassin de 4 m à 12 m.

Plan du périmètre du port de pêche et plaisance Tino ROSSI



Une des caractéristiques de ce port repose sur l'activité pêche qui occupe le fond du bassin de plaisance. En 2022, 36 pêcheurs étaient inscrits et actifs à la Prud'homie. Une aire de carénage de 750 m² dédiée aux pêcheurs du port a été aménagée. Les pêcheurs disposent également d'une surface de 160 m² sur laquelle sont présents 18 boxs qui leurs sont réservés pour entreposer leur matériel de pêche et un local pour la fabrication de glace.

1.3. Missions actuelles du concessionnaire

La concession actuelle du port de pêche et plaisance Tino ROSSI confié à la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Corse, l'entretien, l'exploitation et le renouvellement des infrastructures existantes, la construction, l'entretien et l'exploitation de tous ouvrages et outillages ultérieurs.

Le concessionnaire assure également :

- les services portuaires aux usagers et aux navires ;
- le développement commercial du port avec, notamment, la recherche de nouveaux trafics ;
- la valorisation du domaine public concédé en corrélation avec la Collectivité de Corse ;
- la proposition des redevances soumises à l'accord de la Collectivité de Corse après avis recueilli auprès du conseil portuaire ;
- l'intégration de l'ensemble des activités et travaux portuaires, dans une politique d'excellence sociale et environnementale.

En contrepartie, le concessionnaire perçoit l'ensemble des recettes générées par l'activité du port et des parkings et les subventions inhérentes aux opérations d'investissements sur le périmètre de la concession.

1.4. Activité du port

1.4.1. Activité générale

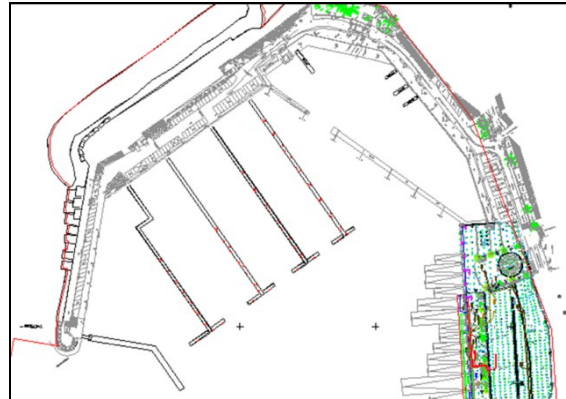
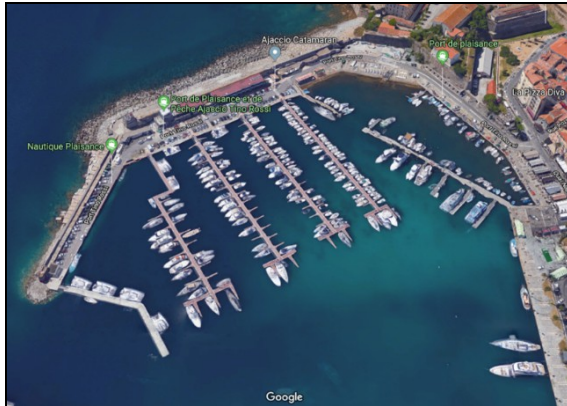
Les indicateurs d'activités du port se répartissent en moyenne sur ces dernières années de la façon suivante :

| Unités statistiques | Valeurs |
|---------------------------------|------------------------------------|
| Touchées | 5 244 |
| Journées d'escales | 15 022 |
| Passagers | 26 578 |
| Durée moyenne du séjour | 2,73 jours |
| Nombre de plaisanciers / bateau | En moyenne 5 personnes / bateau |

1.4.2. Présentation des infrastructures portuaires

La concession est constituée :

- des infrastructures : ouvrages de protection du plan d'eau, quais, terre-pleins, profondeurs des accès maritimes et du plan d'eau ;
- de la superstructure : bâtiment (Capitainerie) et commerces ;
- des 2 parkings ;
- des outillages et équipements.



1.4.3. Pistes de développement du port

Les perspectives de développement concernent essentiellement 2 types d'activités :

- la mise en œuvre de coffres éco-conçus pour l'accueil de la grande plaisance avec les services associés ;
- la mise aux normes et le développement de la station d'avitaillement.

1.4.4. Enjeux financiers

L'exploitation actuelle génère un chiffre d'affaire de 2,27 M€ (BP 2022), attendu entre les niveaux de 2019 et 2020-2021 :

- 2019 : 2,67 M€
- 2020 : 1,87 M€
- 2021 (BR1) : 1,89 M€

Entre 2011 et 2019, le chiffre d'affaires de la concession a globalement continuellement augmenté (2,7 M€ en 2019) puis a connu une baisse importante en 2020 (1,9 M€) en lien notamment avec la crise sanitaire. En 2021, le chiffre d'affaires s'est maintenu au niveau de 2020. Toutefois, la concession devrait retrouver un niveau plus favorable en 2022.

Les charges d'exploitation du service s'élèvent à 1,8 M€ (BP 2022), globalement au niveau de 2019, dont :

- autres achats et charges externes pour 0,9 M€ ;
- masse salariale pour 0,6 M€ (6 - 8 ETP + saisonniers-mois) ;
- contributions totales pour 0,25 M€.

II - PRÉSENTATION DES DIFFÉRENTS MODES DE GESTION

Conformément aux dispositions du CGCT, et à la qualité de service public de la

gestion portuaire, la Collectivité de Corse peut décider de gérer ce service public soit directement en régie, soit d'externaliser tout ou partie de ces activités à travers une gestion déléguée à une entité tierce.

L'étude des avantages et inconvénients de chacun des modes de gestion conduit à conclure que la délégation de service public de type concession reste le mode de gestion le plus adéquat concernant l'exploitation du port de pêche et plaisance Tino Rossi.

Les différents modes de gestion ainsi que l'analyse avantages/inconvénient sont présentés en détail à l'annexe 2 au présent rapport.

La synthèse multicritère qui s'en dégage se présente comme suit :

○ Les avantages et mérites respectifs des différents modes de gestion

★ peu adapté | ★★ moyennement adapté | ★★★ bien adapté

| | | Gestion directe | | Gestion indirecte | |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----|-------------------|------------|
| | | Régie | SPL | Marché public | Concession |
| Administration - Gestion | <i>Maîtrise de l'exploitation du service et adaptations nécessaires à l'évolution du réseau</i> | ★★★ | ★★★ | ★ | ★★★ |
| | <i>Libre négociation des offres</i> | | | NON | OUI |
| | <i>Mise en concurrence</i> | NON | NON | OUI | OUI |
| L'économie | <i>Prise en charge du risque industriel par la Collectivité</i> | OUI | OUI | NON | NON |
| | <i>Prise en charge du risque commercial par la Collectivité</i> | OUI | OUI | Oui | NON |
| | <i>Gestion des investissements imprévus</i> | ★ | ★ | ★★★ | ★★★ |
| Organisation - Exploitation | <i>Risques pour la collectivité associés à la gestion du personnel</i> | ★ | ★ | ★★★ | ★★★ |
| Contrôle | <i>Transparence financière</i> | ★★★ | ★★★ | ★ | ★★ |

2.1. Recours proposé à la délégation de service public de type concession

Au regard de cette analyse, la délégation de service public de type concession apparaît comme le mode de gestion le mieux adapté pour les raisons suivantes :

2.1.1. Contexte

Le port Tino Rossi est situé dans une enceinte protégée par des ouvrages maritimes compris dans une autre concession (port de commerce) et en bordure de sites faisant l'objet de profondes réflexions d'aménagements non encore aboutis avec la commune d'Aiacciu (quartier de la Citadelle, aménagements des espaces de circulations en modes partagés, parkings, ...).

L'évolution des contraintes environnementales, combinée à l'augmentation de la

fréquentation, nécessite tant une réflexion globale inachevée à ce jour qu'une gestion maintenue dans le temps par une équipe de professionnels pluridisciplinaires et sans risque pécuniaire pour la Collectivité de Corse pendant cette période intermédiaire.

Il est donc provisoirement nécessaire de maintenir à l'identique le périmètre du domaine portuaire mis en gestion.

2.1.2. Une prise en charge globale des missions par un tiers

Ainsi, le principe d'une concession présente l'avantage de permettre de confier à un tiers une mission globale de gestion, d'exploitation et d'aménagement tout en établissant un encadrement fin des risques financiers pour les parties, notamment en ce qui concerne le portage financier des investissements.

La concession est particulièrement bien adaptée pour répondre au rôle que la Collectivité de Corse souhaite jouer tout en lui permettant de recourir aux compétences d'un tiers en matière d'exploitation et de gestion technique. Le concessionnaire devra ainsi en particulier assumer les risques d'ordre opérationnel et commercial.

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

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

2.1.3. Une préservation des équipes actuellement affectées à l'exploitation portuaire

Compte-tenu du périmètre mis en gestion, la gestion des salariés de droit privé de la CCI affectés à l'exploitation portuaire serait transférée vers le futur titulaire, ce transfert étant régi par l'article L. 1224-1 du code du travail. Les salariés conserveront ainsi un contrat de travail de droit privé.

S'agissant des éventuels salariés ayant la qualité d'agent non titulaire de droit public, ils se verront proposer en application de l'article L. 1224-3-1 du code du travail, un contrat de travail reprenant les clauses substantielles du contrat dont ils sont titulaires, en particulier en ce qui concerne la rémunération.

2.1.4. Un financement porté par le concessionnaire

Ce type de contrat évite à la Collectivité de Corse un portage financier des besoins déjà identifiés et des risques qui pourraient survenir.

2.1.5. Un transfert de la maîtrise d'ouvrage

Le concessionnaire réalisera lui-même les installations nécessaires à l'exercice de ses missions, et assumera l'ensemble des risques liés à la réalisation de ses

missions, et sera tenu responsable en cas de dommages causés aux tiers.

2.1.6. Le maintien d'un contrôle du service rendu

La mise en place d'un cahier des charges exigeant permettra à la Collectivité de Corse d'exercer pleinement ses pouvoirs de contrôle (pénalités de retard, rapport annuel, contrôle de la réalisation des investissements et du respect des obligations d'entretien, etc.), ce qui implique un réel suivi de l'exécution du contrat.

III - CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES ET PROCÉDURE DE LA FUTURE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

Au regard des éléments d'appréciation et des caractéristiques des prestations demandées, et en application des dispositions du CGCT, il est proposé de déléguer l'exploitation du port de pêche et plaisance dans le cadre d'un contrat de délégation de service public unique dont les principales caractéristiques sont les suivantes.

3.1. Caractéristiques principales de la délégation de service public

3.1.1. Nature du contrat

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

3.1.2. Périmètre du contrat

Compte tenu de la nécessaire définition des évolutions de l'environnement immédiat du port Tino Rossi évoquée plus haut, le périmètre de la délégation serait maintenu au périmètre existant.

3.1.3. Caractéristiques juridiques

Le futur concessionnaire serait chargé de l'entretien et de la gestion du port ainsi que de la réalisation et du financement des investissements prévus au contrat.

Le concessionnaire garderait en toute circonstance l'entière responsabilité vis-à-vis de la Collectivité de Corse de la bonne exécution de l'intégralité des missions qui lui auront été confiées. Il assurerait la continuité du service public dont il aurait la charge.

Le concessionnaire serait seul responsable vis-à-vis des tiers, et ferait 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 seraient confiées. La responsabilité de la Collectivité de Corse ne pourrait être engagée à l'occasion d'un dommage survenu dans ce cadre.

A cette fin, le concessionnaire souscrirait toutes assurances utiles.

Dans le cadre de la future concession, il serait fait obligation au concessionnaire de présenter une gestion financière distincte et transparente des activités annexes et connexes.

La Collectivité de Corse conserverait les prérogatives du concédant, et principalement, la définition des orientations stratégiques du port de pêche et plaisance ainsi que l'homologation des tarifs et redevances portuaires directement liés à l'exploitation, sur proposition du concessionnaire.

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

3.1.4. Caractéristiques économiques et financières

3.1.4.1. *Économie générale*

Le contrat de concession prévoirait que l'ensemble des charges inhérentes à la réalisation des obligations du concessionnaire est supporté par ce-dernier, 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 disposerait des ressources suivantes :

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

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

La capacité d'autofinancement de la future concession est estimée autour de 0,45 M€/an.

Par ailleurs, la future concession pourrait reprendre le fonds de roulement de l'exploitation actuelle, comprenant notamment :

- 3,5 M€ de capital restant dû sur emprunt (estimation/projection) ;
- 0,5 M€ de trésorerie (estimation/projection)

3.1.4.2. *Investissements*

Le contrat de concession prévoirait un programme d'investissement, dont la réalisation sera mise à la charge du concessionnaire, avec possibilité pour la Collectivité de Corse de récupérer la maîtrise d'ouvrage si elle le souhaite.

Une instance de gouvernance serait prévue contractuellement afin de suivre la réalisation du programme d'investissement et de procéder aux réajustements nécessaires.

Des mécanismes contractuels veilleraient à encadrer les évolutions de l'équilibre économique du contrat en fonction de la réalisation des investissements.

Le programme d'investissement initial serait relativement limité mais comprendrait néanmoins, compte tenu de la fréquentation en hausse et de l'usure existante :

- l'aménagement des espaces billetteries,
- la réfection des ouvrages et équipements portuaires du quai Napoléon,
- les études pour l'aménagement de locaux commerciaux,
- le dragage et l'approfondissement du bassin « pêcheurs »,
- programme d'entretien des équipements,
- les études relatives à la création d'une passerelle sur la jetée des pêcheurs

Pour un montant global d'environ 3,2 M€ HT.

3.1.5. Durée

Le contrat serait conclu pour une durée maximale de 5 ans en raison de la définition des investissements minimaux envisagés. La durée définitive sera fixée en fonction du plan de financement des investissements qui sera présenté par le candidat.

Le détail des prestations et l'ensemble des obligations du délégataire feront l'objet d'une description lors de l'établissement du dossier de consultation des entreprises.

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

3.2. Procédure de passation du contrat de délégation de service public

Suite à l'approbation du choix du mode de gestion par l'Assemblée de Corse, au vu des avis de la CCSPL (articles L. 1411-4 et L. 1413-1 CGCCT) d'une part et du conseil portuaire (article L. 5314-12 du code des transports) d'autre part, la procédure de mise en concurrence sera mise en œuvre.

A l'issue de la consultation, la CDSP sera appelée à examiner les candidatures, puis les offres des candidats admis.

Après avis de la CDSP sur les offres, s'engagera une phase de négociation avec un ou plusieurs soumissionnaires, au terme de laquelle le choix du concessionnaire sera soumis à l'approbation de l'Assemblée de Corse.

La procédure se clôturera par les opérations de notification et publicité réglementaires.

Il est donc proposé à l'Assemblée de Corse :

- **D'APPROUVER** le principe du recours à une convention de délégation de service public de type concession pour l'aménagement et l'exploitation du port de pêche et plaisance Tino ROSSI à AIACCIU pour une durée de 5 ans,

- **D'APPROUVER** les principales caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire définies dans le présent rapport, étant entendu que le Président du Conseil exécutif de Corse pourra ultérieurement en négocier les conditions précises, conformément aux dispositions des articles L. 1411-5 et suivants du code général des collectivités territoriales,

- **D'AUTORISER** le Président du Conseil exécutif de Corse à prendre les mesures nécessaires à la conduite de la procédure d'attribution de la délégation de service public.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

ANNEXE 1

LIMITE ADMINISTRATIVE DU PORT D'AIACCIU









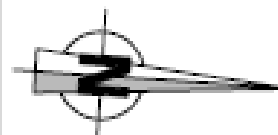
Direction Régionale et Port de Commerce et de Pêche
Bureau Régional des Ports de Commerce



PORTU D'AJACCIU

ETAT DES CONCESSIONS
ET CONVENTIONS

-  Limite administrative du port
-  Limite emprise concession des différenciés
-  Emprise concession du Port de Commerce
-  Emprise concession du Port "Tino Rossi"
-  Emprise concession du Port de Plaisance
-  Emprise non concédée



ANNEXE 2 DESCRIPTION DES MODES DE GESTION

Le mode de gestion internalisé

La régie

La régie est le mode de gestion par lequel la personne publique prend directement en charge l'organisation et le fonctionnement du service public, ainsi que le financement des travaux.

Les dispositions s'appliquant aux régies sont prévues aux articles L. 1412-1 et L. 2221-1 et suivants et R. 2221-1 et suivants du CGCT.

La régie peut comporter deux variantes :

- La régie dotée de la seule autonomie financière (régie autonome) : elle ne dispose pas de personnalité juridique propre. Les décisions sont prises par l'organe délibérant de la personne publique, et un budget annexe est consacré au service.
La régie comprend un directeur, chargé d'assurer le fonctionnement des services de la régie, et un conseil d'exploitation, chargé de délibérer sur les catégories d'affaires pour lesquelles le l'organe délibérant ne s'est pas réservé le pouvoir de décision. Tous deux sont nommés par l'organe délibérant.
- La régie dotée de la personnalité juridique et de l'autonomie financière (régie personnalisée) : elle prend la forme d'un établissement public local. Elle est administrée par un conseil d'administration et un directeur désigné par l'organe délibérant. Elle comprend un budget propre, voté par le conseil d'administration.

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

Ce mode d'exploitation suppose des compétences humaines et techniques suffisantes, notamment en matière de gestion de l'outillage et du personnel portuaire. En application des dispositions du code du travail, il implique la reprise du personnel travaillant pour le compte de l'actuel exploitant et, si la régie n'est pas personnalisée, la mise en place d'un budget annexe à celui de la personne publique. Celle-ci assume seule les risques financiers et d'exploitation.

La Société Publique Locale

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

Dans l'hypothèse où la personne publique exerce sur la société un contrôle comparable à celui qu'elle exerce sur ses propres services et que cette société réalise l'essentiel de ses activités pour elle ou, le cas échéant, les autres personnes

publiques qui contrôlent la société, elle peut lui confier par contrat la gestion d'un service public sans mise en concurrence, à condition que l'activité déléguée figure expressément dans les statuts de la société.

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

Si la gestion est « déléguée » à la société publique, la gestion du service demeure toutefois directe, la collectivité et ses partenaires étant actionnaires de la société publique.

Le mode de gestion externalisé

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

Le marché public

Un marché public est un contrat conclu par un ou plusieurs acheteurs soumis au code de la commande publique avec un ou plusieurs opérateurs économiques, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services, en contrepartie d'un prix.

Par le biais d'un marché public, la personne publique mobilise un partenaire, qu'elle rémunère directement. Le prix versé couvre toutes ses dépenses, majorée d'un bénéfice prévisionnel, le titulaire du marché ne supportant aucun risque lié au résultat de l'exploitation (le titulaire bénéficie d'une rémunération qui lui est garantie et ce indépendamment du résultat d'exploitation).

Le prestataire qui se voit confier l'exécution du service public n'agit pas pour son propre compte mais pour celui de la personne publique, ce qui implique une absence de transfert de risque au profit de l'exploitant.

Ainsi, les risques économiques (financiers et d'exploitation) sont intégralement supportés par la personne publique. Des mécanismes d'intéressement à la performance peuvent toutefois être prévus (mais nécessairement limités).

Le marché de partenariat

Le code de la commande publique consacre le marché de partenariat comme une catégorie spécifique de marché public.

Le partenaire privé assure la maîtrise d'ouvrage d'un projet, afin que lui soit confiée une mission qui peut être globale comprenant obligatoirement la réalisation d'un ouvrage nécessaire au service public ou à l'exercice d'une mission d'intérêt général, ainsi que tout ou une partie de son financement. Facultativement, le marché de partenariat peut comprendre tout ou une partie de la conception, de la maintenance et de l'exploitation de l'ouvrage et/ou la gestion d'une mission de service public ou des prestations de services concourant à l'exercice d'une telle mission.

Les deux cocontractants répartissent entre eux les risques économiques liés au projet et l'acheteur rémunère l'opérateur par un loyer régulier lié à des objectifs de

performance tout au long du contrat, lequel s'étale sur une période déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements ou des modalités de financement retenues.

La mission de gestion d'un service public ne peut toutefois qu'être accessoire à la mission principale de financement, construction, transformation, rénovation d'un équipement.

La délégation de service public de type affermage

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

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

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

Le fermier ne supportant pas l'amortissement des investissements, la durée du contrat doit être calculé en fonction des contraintes liées à l'exploitation du service.

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

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

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

La délégation de service public de type concession

Les délégations de service public sont régies par les dispositions des articles L. 1411-1 et suivants du CGCT ainsi que par les dispositions du code de la commande publique relatives aux contrats de concession.

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

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

depuis l'origine.

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

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

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

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

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

CHOIX DU RECOURS À LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

Analyse des avantages et inconvénients des différents modes de gestion

| Régie (autonome ou personnalisée) | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Avantages | Inconvénients |
| <ul style="list-style-type: none"> • Implication forte de la CdC dans la gestion et l'exploitation du service • Contrôle direct de la CdC sur la gestion et l'exploitation du service • Pas de procédure de passation • Mutualisation possible des compétences des membres de la CdC | <ul style="list-style-type: none"> • Risques industriels et commerciaux supportés intégralement par la CdC • Portage financier des investissements supporté intégralement par la CdC • Nécessite des moyens techniques et humains important au sein de la CdC • Absence de participation (savoir-faire et réseau) des opérateurs économiques |

| Société Publique Locale | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Avantages | Inconvénients |
| <ul style="list-style-type: none"> • Contrôle direct de la CdC mais partagé avec au moins un autre associé sur la gestion du port • Mutualisation des compétences entre les services portuaires et les services de la CdC • Souplesse de gestion supérieure par rapport à une régie | <ul style="list-style-type: none"> • Risques industriels et commerciaux supportés par les actionnaires de la SPL • Portage financier des investissements supportés par les actionnaires de la SPL • Nécessité de trouver un second actionnaire disposant au moins d'une compétence en lien avec l'objet de la SPL |

| Marché public | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Avantages | Inconvénients |
| <ul style="list-style-type: none"> • Bénéfice du savoir-faire et du réseau d'un opérateur économique | <ul style="list-style-type: none"> • Risques industriels et commerciaux supportés intégralement par la CdC • Portage financier des investissements supporté intégralement par la CdC • Rémunération du prestataire supportée par la CdC |

| Marché de partenariat | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Avantages | Inconvénients |
| <ul style="list-style-type: none"> • Bénéfice du savoir-faire et du réseau d'un opérateur économique • Portage financier des investissements par le cocontractant (et risques | <ul style="list-style-type: none"> • Etudes préalables obligatoires (évaluation préalable des modes de réalisation du projet + étude de soutenabilité budgétaire) • Montage contractuel complexe |

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>industriels afférents)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Logique de performance inhérente au marché de partenariat, notamment environnementale • Capacité du cocontractant en termes d'initiatives de promotion et prospection commerciale, de forte réactivité | <p>pour la répartition des risques et le régime fiscal et financier (notamment détermination des loyers et risques afférents à sa variation)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nécessité de doubler le marché avec un contrat de concession pour l'exploitation du service • Double procédure de passation (marché de partenariat + concession) • Gestion délicate des interfaces entre la CdC, l'attributaire du marché et le concessionnaire • Attractivité limitée du montage pour les opérateurs en raison de la dissociation des prestations |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| Délégation de service public type affermage | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Avantages | Inconvénients |
| <ul style="list-style-type: none"> • Structure du contrat limité aux aspects d'exploitation (montage simple) • Transfert de la gestion et de l'exploitation courante et du risque d'exploitation au fermier • Contrôle du respect des obligations contractuelles du fermier par la CdC • Capacité du fermier en termes d'initiatives de promotion et prospection commerciale, de forte réactivité • Bénéfice du savoir-faire et du réseau d'un opérateur économique | <ul style="list-style-type: none"> • Portage financier des investissements intégralement ou très majoritairement supporté par la CdC • Risque industriel lié aux constructions, porté par la CdC • Attractivité du projet moins importante pour les opérateurs notamment en raison de la durée limitée du contrat |

| Délégation de service public type concessif | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Avantages | Inconvénients |
| <ul style="list-style-type: none"> • Portage financier du projet par le concessionnaire • Attractivité du projet pour opérateurs industriels et financiers • Transfert au concessionnaire du risque industriel lié aux constructions • Transfert au concessionnaire de l'exploitation et la gestion courantes du port • Bénéfice du savoir-faire et du réseau d'un opérateur économique | <ul style="list-style-type: none"> • Montage contractuel complexe (encadrement des risques transférés, seuils de révision des conditions financières, etc.) • Soutien financier de la CdC aux opérations d'investissements nécessaires |

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Définition des orientations stratégiques du port par la CdC• Contrôle du respect des obligations contractuelles du concessionnaire par la CdC• Capacité du concessionnaire en termes d'initiatives de promotion et prospection commerciale, de forte réactivité | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|