

# **ASSEMBLEE DE CORSE**

5 EME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2025

REUNION DES 18 ET 19 DÉCEMBRE 2025

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

**SCELTA DI U CUNCESSIUNARIU È DI U CUNTRATTU DI**  
**CUNCESSIONE DI SERVIZIU PUBLICU DI U PORTU DI**  
**CUMMERCIU DI BASTIA**

**CHOIX DU CONCESSIONNAIRE ET DU CONTRAT DE**  
**CONCESSION DE SERVICE PUBLIC DU PORT DE**  
**COMMERCE DE BASTIA**

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 rapport et la délibération qui vous sont soumis sont destinés à vous prononcer sur le choix du concessionnaire et le contrat de concession de service public du port de commerce de Bastia.

Les infrastructures aéroportuaires et portuaires, sont par définition des secteurs stratégiques pour les territoires insulaires.

Les objectifs prioritaires qui guident l'action du Conseil exécutif de Corse et de la majorité territoriale visent principalement à garantir la maîtrise publique de la gestion des ports et aéroports de l'île.

Le modèle de gestion des ports et aéroports, comme celui des transports aériens et maritimes, doit certes répondre avec force à des enjeux d'efficacité économique.

Mais il doit également répondre à des objectifs sociaux, et plus largement garantir la prééminence de l'intérêt général, celui de la Corse et des Corses, sur les intérêts particuliers.

Ces objectifs ont été consacrés par le législateur *via* l'adoption de la loi n° 2025-640 du 15 juillet 2025 portant création de l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026.

Selon l'article L.4424-42 du code général des collectivités territoriales, l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse sera un établissement public de la Collectivité de Corse.

Il sera en situation de quasi-régie avec la Collectivité de Corse.

C'est dans ce contexte qu'il vous est proposé de vous prononcer sur le choix de l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse comme concessionnaire et sur le contrat de concession de service public du port de commerce de Bastia.

Conformément à l'article L.1411-7 du code général des collectivités territoriales, afin que l'Assemblée Corse se prononce en toute connaissance de cause, seront présentés dans le rapport ci-après :

- le rappel du contexte et des caractéristiques du port de commerce de Bastia ;
- les conditions d'attribution du contrat de concession de service public du port de commerce de Bastia ;
- les principales caractéristiques du contrat de concession de service public à conclure.

## **PRÉAMBULE**

Idéalement situé dans le golfe de Gênes, avec un trafic international, annuel oscillant entre 2 et 2,5 millions de passagers, le port de commerce de Bastia se situe parmi les premiers ports du bassin méditerranéen en termes de trafic « passagers ».

Il assure à lui seul plus de 50 % des échanges « passagers et marchandises » de l'île.

Par une loi n°2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse, la collectivité territoriale de Corse s'est vu transférer la propriété et la compétence pour créer, aménager, entretenir et gérer le port de commerce de Bastia.

Par une loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation de la République, dite « NOTRe », la collectivité territoriale de Corse, les départements de Corse-du-Sud et de Haute-Corse ont été substitués par la Collectivité de Corse.

L'exploitation du port de commerce de Bastia a été confiée par la collectivité territoriale de Corse à la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Bastia et de Haute Corse par un contrat de délégation de service public du 4 janvier 2006.

Par un décret n°2019-885 du 22 août 2019, les droits et obligations de la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Bastia et de Haute Corse ont été transférés à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse.

Le contrat de délégation de service public devait initialement prendre fin le 31 décembre 2020.

La crise sanitaire ayant bouleversé l'exécution du contrat, un avenant a été conclu le 29 décembre 2020 pour prolonger sa durée jusqu'au 31 décembre 2024.

L'article 46 de la loi n°2019-486 du 22 mai 2019, dite « PACTE », a posé le principe d'une réflexion sur l'avenir des réseaux consulaires de Corse en prescrivant la conduite d'une étude conjointe entre la Collectivité, l'État et les chambres consulaires.

En prévision de ces évolutions législatives, un avenant a été conclu le 28 décembre 2024 pour prolonger la durée du contrat de délégation de service public jusqu'au 31 décembre 2025.

Par une loi n°2025-640 du 15 juillet 2025, le législateur a prévu que l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse serait créé en lieu et place de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026.

Aux termes de l'article L.4424-42 du code général des collectivités territoriales, l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse sera un établissement public de la Collectivité de Corse.

**Dans la perspective de l'échéance du contrat de concession actuel, l'Assemblée de Corse s'est, par délibération n°25/178 AC en date du 27 novembre 2025, prononcée sur le principe du recours à un contrat de concession de service public en quasi-régie pour l'exploitation du port de commerce de Bastia.**

**Désormais, il revient à l'Assemblée de Corse de se prononcer sur le choix du concessionnaire et le contrat de concession de service public d'exploitation du port de commerce de Bastia.**

## **1. L'EXPLOITATION ET LES CARACTÉRISTIQUES DU PORT DE COMMERCE DE BASTIA**

### **1.1. LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DU PORT DE COMMERCE DE BASTIA**

Achevé en 1900 après 37 années de travaux, le port de commerce de Bastia était alors protégé par une jetée de 700 mètres de long. Le port de Bastia fut totalement détruit en 1943, et ses travaux de reconstruction entrepris après la seconde guerre mondiale, vont se prolonger jusqu'au début des années soixante.

Dans un espace, fortement contraint en centre-ville avec une seule voie de desserte routière, les infrastructures du port se sont développées au fil des ans, de manière mesurée.

Aujourd'hui, le port dispose d'un plan d'eau de 201 000 m<sup>2</sup>, de huit postes à quai, d'une cimenterie et de 84 047 m<sup>2</sup> de terre-pleins aménagés en voie de circulation, parcs de stockage, zones de manutention, bâtiments, parking public ou de service, zone d'attente et de circulation piétonne.

#### **Plan d'eau :**

- Superficie : 201 000 mètres carrés ;
- Côte marine (minimum) de - 6,50 à - 9,00 mètres ;
- Largeur de la passe d'entrée : 119 mètres ;

#### **Terre-pleins :**

- Voie de circulations : 28 050 mètres carrés (capacité de stockage: 2035 unités) ;
- Parcs de stockage : 24 550 mètres carrés ;
- Zone de manutention : 14 000 mètres carrés ;

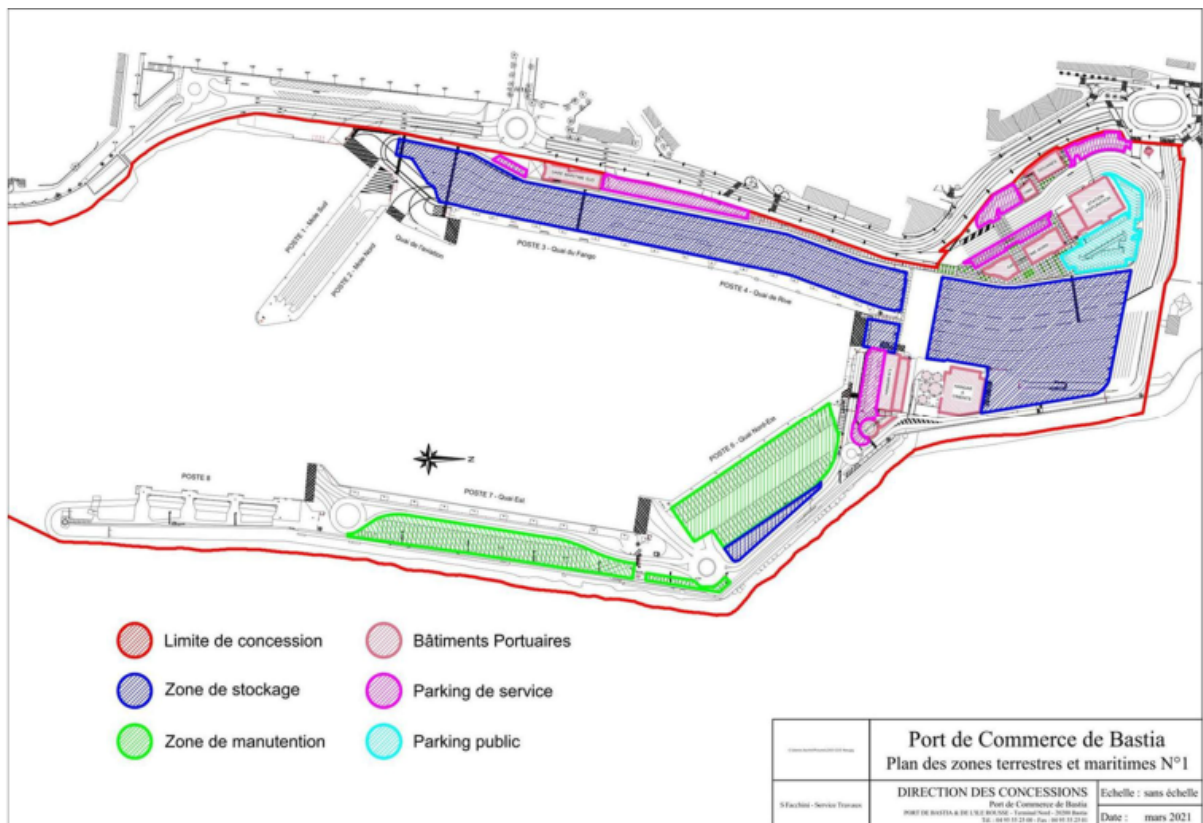
**Bâtiments** : 7 245 mètres carrés dont 2 terminaux maritimes et 1 capitainerie ;

**Parking Public** : 2 180 mètres carrés ;

**Parkings de service** : 4 250 mètres carrés ;

**Zones d'attente et de circulation piétonne** : 3 772 mètres carrés ;

**Cimenterie** : 5 silos ; 2 pipe lines ; 1 pont bascule; 1 hangar avec unité d'ensachage (1185 mètres carrés).



## 1.2. L'EXPLOITATION ACTUELLE DU PORT DE COMMERCE DE BASTIA

Le port de commerce de Bastia est actuellement exploité par le Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse dans le cadre d'un contrat de délégation de service public du 4 janvier 2006.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse assure, à titre exclusif, la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement et la promotion des infrastructures et services nécessaires au fonctionnement du port de commerce de Bastia.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse exerce également des activités connexes à ses missions de prestations de services nécessaires à l'escale des navires et contribuant au développement de l'activité portuaire et de la zone portuaire concédée.

En contrepartie, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse est autorisé à percevoir les droits de port et redevance ainsi que celles correspondante à toute prestation de services qu'elle est amenée à fournir dans le cadre de sa mission et de l'exploitation du domaine public concédé.

## 1.3. LES ACTIVITÉS DU PORT DE COMMERCE DE BASTIA

Les principales données des activités du port de commerce de Bastia sont les suivantes.

### 1.3.1. Escales

On entend par escale le port de provenance ou de destination d'un navire afin de mieux apprécier l'activité portuaire en analysant le nombre de rotations (arrivée + départ), à l'instar du nombre de passagers.

#### Evolution des escales sur les 3 dernières années

L'évolution mensuelle des escales sur les trois dernières années est la suivante :

Rotations	2024	2023	2022	Evol 24/23	Evol 23/22	Evol 24/23	Evol 23/22
Janvier	214	219	217	-2,28%	0,92%	-5	2
Février	188	202	210	-6,93%	-3,81%	-14	-8
Mars	220	201	214	9,45%	-6,07%	19	-13
Avril	272	259	268	5,02%	-3,36%	13	-9
Mai	426	386	292	10,36%	32,19%	40	94
Juin	478	464	462	3,02%	0,43%	14	2
Juillet	624	590	575	5,76%	2,61%	34	15
Août	622	605	606	2,81%	-0,17%	17	-1
Septembre	466	443	483	5,19%	-8,28%	23	-40
Octobre	308	316	290	-2,53%	8,97%	-8	26
Novembre	188	199	221	-5,53%	-9,95%	-11	-22
Décembre	216	221	217	-2,26%	1,84%	-5	4
TOTAL	4 222	4 105	4 055	2,85%	1,23%	117	50

Trois périodes d'activité doivent être distinguées :

- le cœur de saison (juillet et août) générant 1 246 mouvements en 2024 sur seulement deux mois (soit 29,51% du trafic annuel) ;
- les « ailes de saison » (avril, mai, juin, septembre et octobre) durant lesquelles se concentrent 46,19% du trafic annuel, soit 1 950 mouvements en 2024 ;
- la saison hivernale (novembre à mars), avec un trafic de 1 026 escales en 2024 contribuant à hauteur de 24,30% du trafic annuel.

#### Evolution des escales par typologie

On distingue quatre typologies de trafic :

- Ferry<sup>1</sup> ;
- RoPax<sup>2</sup> ;
- Vraquier<sup>3</sup> ;
- Croisière.

Le nombre d'escales réalisées par les Ferries représente la part de trafic la plus importante. Il représente 72,74% du trafic global en 2024.

---

<sup>1</sup> Navire spécialement aménagé pour le transport des passagers et véhicules

<sup>2</sup> Navire destiné au transport de marchandises diverses en Ro-Ro et de passagers.

<sup>3</sup> Navire polyvalent capable de charger plusieurs types de vrac. On distingue deux sortes de vrac : le vrac liquide, principalement des produits pétroliers et chimiques, du gaz ou des liquides alimentaires, et le vrac solide (ou sec), principalement des céréales, du charbon, des minerais ou du ciment concernant spécifiquement Bastia.

Le nombre d'escales réalisées par les RoPax correspond exclusivement à la liaison Bastia/Marseille, effectuée dans le cadre d'une délégation de service public. Cela représente 18,57% du trafic global des escales en 2024.

Le nombre d'escales assurées par les navires vraquiers concerne exclusivement le transport du ciment pour le port de commerce et des hydrocarbures sur le site pétrolier de Lucciana. Cela correspond à 6,56% du trafic global en 2024.

Le nombre d'escales « croisières » représente une part marginale du trafic global en 2024 (2,13%). L'exigüité du bassin et la taille des postes à quai, contraignent fortement le développement de cette activité, concomitante au trafic des ferries.

L'évolution des escales par typologie de trafic sur les trois dernières années est la suivante :

Trafic rotations	2024	2023	2022	Evol 24/23	Evol 23/22	Evol 24/23	Evol 23/22
<i>Ferry</i>	<b>3071</b>	2924	2 858	5,03%	2,31%	147	66
<i>Cargo</i>	<b>784</b>	788	802	-0,51%	-1,75%	-4	-14
<i>Croisière</i>	<b>90</b>	94	100	-4,26%	-6,00%	-4	-6
<i>Cimentier</i>	<b>71</b>	82	67	-13,41%	22,39%	-11	15
<i>Gaz et pétrole</i>	<b>206</b>	217	228	-5,07%	-4,82%	-11	-11
Total	<b>4 222</b>	4 105	4 055	2,85%	1,23%	117	50

### 1.3.2. Passagers et véhicules

#### Evolution du trafics de passagers sur les 3 dernières années

Ce trafic s'élève à 2 152 122 passagers en 2024.

L'évolution mensuelle des passagers sur les trois dernières années est la suivante :

	2024	2023	2022	Evol 24/23	Evol 23/22	Evol 24/23	Evol 23/22
Janvier	<b>47 359</b>	45 899	37 834	3,18%	21,32%	1 460	8 065
Février	<b>37 480</b>	45 806	44 156	-18,18%	3,74%	-8 326	1 650
Mars	<b>59 779</b>	46 476	43 090	28,62%	7,86%	13 303	3 386
Avril	<b>108 277</b>	114 978	101 171	-5,83%	13,65%	-6 701	13 807
Mai	<b>203 296</b>	171 402	132 059	18,61%	29,79%	31 894	39 343
Juin	<b>232 995</b>	244 069	239 254	-4,54%	2,01%	-11 074	4 815
Juillet	<b>408 466</b>	407 095	408 356	0,34%	-0,31%	1 371	-1 261
Août	<b>531 090</b>	475 454	499 682	11,70%	-4,85%	55 636	-24 228
Septembre	<b>272 781</b>	267 703	259 798	1,90%	3,04%	5 078	7 905
Octobre	<b>137 785</b>	136 876	125 647	0,66%	8,94%	909	11 229
Novembre	<b>50 175</b>	51 272	57 013	-2,14%	-10,07%	-1 097	-5 741
Décembre	<b>62 639</b>	61 625	59 995	1,65%	2,72%	1 014	1 630
TOTAL	<b>2 152 122</b>	2 068 655	2 008 055	4,03%	3,02%	83 467	60 600

#### Evolution du trafic de véhicules sur les 3 dernières années

Ce trafic qui s'élève à 780 024 véhicules en 2024.

L'évolution mensuelle des véhicules sur les trois dernières années est la suivante :



Véhicules	2024	2023	2022	Evol 24/23	Evol 23/22	Evol 24/23	Evol 23/22
Janvier	18 151	18 814	16 281	-3,52%	15,56%	-663	2 533
Février	14 617	17 224	17 439	-15,14%	-1,23%	-2 607	-215
Mars	23 029	19 360	19 002	18,95%	1,88%	3 669	358
Avril	39 863	41 914	39 130	-4,89%	7,11%	-2 051	2 784
Mai	78 058	66 600	57 489	17,20%	15,85%	11 458	9 111
Juin	93 005	98 156	95 608	-5,25%	2,67%	-5 151	2 548
Juillet	133 595	133 804	135 956	-0,16%	-1,58%	-209	-2 152
Août	173 958	158 213	166 570	9,95%	-5,02%	15 745	-8 357
Septembre	111 048	109 136	106 987	1,75%	2,01%	1 912	2 149
Octobre	51 182	52 862	48 532	-3,18%	8,92%	-1 680	4 330
Novembre	19 892	20 004	22 419	-0,56%	-10,77%	-112	-2 415
Décembre	23 626	23 964	23 168	-1,41%	3,44%	-338	796
<b>TOTAL</b>	<b>780 024</b>	<b>760 051</b>	<b>748 581</b>	<b>2,63%</b>	<b>1,53%</b>	<b>19 973</b>	<b>11 470</b>

### 1.3.3. Croisières

Ce trafic qui s'élève à 13 784 passagers croisiéristes en 2024.

L'évolution mensuelle des passagers croisiéristes sur les trois dernières années est la suivante :

Passagers croisiéristes	2023	2022	2021	Evol 23/22	Evol 23/22
Janvier	0	0	0		0
Février	0	0	0		0
Mars	0	0	0		0
Avril	90	629	0	-85,69%	-539
Mai	3 491	1 296	0	169,37%	2 195
Juin	1 173	1 895	0	-38,10%	-722
Juillet	1 730	1 424	1 408	21,49%	306
Août	1 317	3 809	1 969	-65,42%	-2 492
Septembre	1 811	1 246	2 876	45,35%	565
Octobre	2 064	2 017	2 081	2,33%	47
Novembre	2 108	0	0	100,00%	2 108
Décembre	0	1 430	0	-100,00%	-1 430
<b>TOTAL</b>	<b>13 784</b>	<b>13 746</b>	<b>8 334</b>	<b>0,28%</b>	<b>38</b>

### 1.3.4. Marchandises

Les marchandises transitant par le port de commerce de Bastia sont constituées principalement de :

- marchandises diverses transportées par remorques sur les ferries et cargos (RoRo) ;
- vrac solides (ciment).

Les vracs liquides (hydrocarbures) sont directement délivrés sur le site de Lucciana, mais sont toutefois comptabilisés dans les statistiques du port de commerce de Bastia en tant que valeur économique.

Ce trafic qui s'élève à 2 107 385 tonnes de marchandises en 2024.

L'évolution des marchandises sur les trois dernières années est la suivante :

Marchandises Tonnes	2024	2023	2022	Evol 24/23	Evol 23/22	Evol 24/23	Evol 23/22
Janvier	168 578	162 900	179 876	3,49%	-9,44%	5 678	-16 976
Février	177 311	160 180	197 908	10,70%	-19,06%	17 131	-37 728
Mars	179 497	182 462	209 954	-1,62%	-13,09%	-2 965	-27 492
Avril	184 064	183 698	203 210	0,20%	-9,60%	366	-19 512
Mai	177 828	190 689	198 726	-6,74%	-4,04%	-12 861	-8 037
Juin	182 490	198 065	204 674	-7,86%	-3,23%	-15 575	-6 609
Juillet	205 100	186 441	202 627	10,01%	-7,99%	18 659	-16 186
Août	157 091	160 061	170 185	-1,86%	-5,95%	-2 970	-10 124
Septembre	160 344	162 442	188 365	-1,29%	-13,76%	-2 098	-25 923
Octobre	173 462	173 060	185 833	0,23%	-6,87%	402	-12 773
Novembre	169 224	190 374	195 217	-11,11%	-2,48%	-21 150	-4 843
Décembre	172 394	161 275	180 010	6,89%	-10,41%	11 119	-18 735
<b>TOTAL</b>	<b>2 107 385</b>	<b>2 111 647</b>	<b>2 316 585</b>	<b>-0,20%</b>	<b>-8,85%</b>	<b>-4 262</b>	<b>-204 938</b>

### 1.3.5. Activités extra-portuaires

Redevances extra-portuaires	Description
<b>Autres prestations de services portuaires</b>	
Gare maritime	Redevance perçue pour la mise à disposition des gares maritimes et des installations pour les passagers embarquant ou débarquant
Terre-pleins véhicules	Redevance perçue pour la mise à disposition des terre-pleins pour les véhicules accompagnant les passagers
Silos	Redevance perçue pour l'usage de l'outillage public concernant les silos et pipe-lines ciment
Droits d'occupation du domaine public	Redevance perçue pour la mise à disposition de bâtiments
Redevance stationnement navire	Redevance perçue pour le dépassement du délai de séjour supérieur à 1 jour ou pour l'amarrage à quai des navires de plaisance
<b>Redevances domaniales</b>	
Terrains / parking	Redevance perçue pour la mise à disposition de terrains / parkings

Hangars / entrepôts	Redevance perçue pour la mise à disposition de hangars / entrepôts
Bureaux / locaux	Redevance perçue pour la mise à disposition de bureaux / locaux
<b>Redevances industrielles autres prestations</b>	
Autres prestations de service	Redevance perçue pour la mise à disposition de personnel
Eau	Redevance perçue pour la mise à disposition et la consommation d'eau potable
Déchets	Redevance perçue pour la mise à disposition d'un service d'enlèvement de détrit
Energie électrique	Redevance perçue pour la mise à disposition et la consommation d'énergie électrique
Redevance de balayage	Redevance perçue pour le nettoyage des quais et terre-pleins
Prestations informatiques	Redevance perçue pour la mise à disposition et la consommation des installations informatiques et de téléphonie
<b>Redevances d'usage</b>	
Parcs de stationnement	Redevance perçue pour l'utilisation des parcs de stationnement par le public
Cartes d'accès parking	Redevance perçue pour l'utilisation des parcs de stationnement (abonnement) par les usagers

## 1.4. LES PRINCIPALES DONNÉES FINANCIERES DE L'EXPLOITATION ACTUELLE

### Evolution du chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires est composé principalement des droits de port et des redevances liées aux prestations des services portuaires, à la domanialité, ainsi qu'aux prestations industrielles et d'usage.

Le détail du chiffre d'affaires est précisé dans le tableau ci-après :

CA portuaire (en k€)	BE 2024	BE 2023	BE 2022	BE 24 / BE 23	BE 24 / BE 23
<b>Droits de port</b>	<b>5 011</b>	<b>4 922</b>	<b>4 873</b>	89	2%
<i>Droits de port navires</i>	387	361	359	26	7%
<i>Droits de port marchandises</i>	3 564	3 545	3 563	19	1%
<i>Droits de port passagers</i>	1 060	1 016	951	44	4%
<b>Autres prestations de services portuaires</b>	<b>2 486</b>	<b>2 402</b>	<b>2 213</b>	84	3%
<i>Gare maritime</i>	1 373	1 317	1 227	56	4%
<i>Terre-pleins véhicules</i>	1 017	985	893	32	3%
<i>Silos</i>	51	58	49	-7	-12%
<i>Droits d'occupation du domaine public</i>	42	42	42	0	0%
<i>Redevance stationnement navire</i>	3		2	3	
<b>Redevances domaniales</b>	<b>216</b>	<b>204</b>	<b>183</b>	12	6%
<i>Terrains / parking</i>	14	26	17	-12	-46%
<i>Hangars / entrepôts</i>	47	31	29	16	52%
<i>Bureaux / locaux</i>	155	147	137	8	5%
<b>Prestations industrielles et d'usage</b>	<b>464</b>	<b>467</b>	<b>394</b>	-3	-1%
<i>Redevances industrielles</i>	449	451	378	-2	0%
<i>Parkings véhicules</i>	15	16	16	-1	-6%
<b>Total</b>	<b>8 177</b>	<b>7 995</b>	<b>7 663</b>	<b>182</b>	<b>2%</b>

## Evolution des charges d'exploitation

Les charges d'exploitation sont principalement liées aux « salaires et charges » et aux « achats et charges externes ».

Les différents postes de charges des six rubriques décrites dans le tableau ci-après varient de manière distincte en fonction du trafic ou des paramètres conjoncturels internes ou externes.

Les charges d'exploitation sont détaillées dans le tableau ci-après :

Charges d'exploitation (En k€)	BE 2024	BE 2023	BE 2022	BE 24 / BE 23	BE 24 / BE 23
Autres achats et charges externes	1 488	1 491	1 490	-3	-0,20%
Impôts et taxes	27	27	15	0	0,00%
Salaires et traitements, Charges sociales	5 216	4 802	4 492	414	8,62%
DAP	438	569	382	-131	-23,02%
Autres charges	0	0	2	0	#DIV/0!
Contributions versées aux services	1 112	1 161	1 105	-49	-4,22%
<b>Total</b>	<b>8 281</b>	<b>8 050</b>	<b>7 486</b>	<b>231</b>	<b>2,87%</b>

## Evolution du résultat d'exploitation

Le résultat d'exploitation après OIS est de 562 000 € en 2024.

Le résultat d'exploitation après OIS sur les trois dernières années est le suivant :

En k€	BE 2024	BE 2023	BE 2022	BE 24 / BE 23	BE 24 / BE 23
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>8 177</b>	<b>7 995</b>	<b>6 525</b>	<b>182</b>	<b>2%</b>
<i>Dont droits de Port</i>	5 011	4 922	4 873	89	2%
<i>Dont redevances d'usage</i>	2 501	2 419	1 683	82	3%
<i>Autres</i>	665	654	577	11	2%
Production immobilisée	0	0	0	0	
Subventions d'exploitation	24	78	222	-54	-69%
Achats et charges externes	1 488	1 490	1 445	-2	0%
Impôts, taxes & versements assimilés	27	26	15	1	4%
Salaires & charges sociales	5 216	4 802	3 806	414	9%
<b>EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION</b>	<b>1 470</b>	<b>1 755</b>	<b>1 480</b>	<b>-285</b>	<b>-16%</b>
Reprises amort. & prov. & transfert charges	423	276	82	147	53%
Autres produits	0		0	0	
DAP	438	569	78	-131	-23%
Autres charges			0	0	#DIV/0!
<b>RESULTAT D'EXPLOITATION AVANT OIS</b>	<b>1 455</b>	<b>1 462</b>	<b>1 484</b>	<b>-7</b>	<b>0%</b>
Contributions versées	1 112	1 161	1 083	-49	-4%
Contributions reçues	219	217	186	2	1%
<b>RESULTAT D'EXPLOITATION APRES OIS</b>	<b>562</b>	<b>518</b>	<b>587</b>	<b>44</b>	<b>8%</b>

## Evolution de la capacité d'autofinancement

La capacité d'autofinancement est restée relativement stable, entre 0,8 M€ et 1,1 M€, sur les exercices 2022 et 2024. Elle témoigne ainsi d'une structure d'exploitation légèrement excédentaire permettant d'autofinancer tout ou partie d'éventuels investissements à venir.

<i>En k€</i>	BE 2024	BE 2023	BE 2022	BE 24 / BE 23	BE 24 / BE 23
CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT	914	1 059	788	-145	-14%
RESULTAT BUDGETAIRE	-1 074	-1 048	-922	-26	2%

## Synthèse globale de la situation bilancielle

Le port de commerce de Bastia affiche une situation financière saine en 2024, avec une marge opérationnelle positive.

Les capitaux propres atteignent  $\approx 16,3$  M€, les droits du concédant  $\approx 5,7$  M€, et les provisions  $\approx 3,3$  M€. Les dettes totales sont faibles ( $\approx 2,5$  M€). Surtout, l'actif de trésorerie avoisine 15,8 M€, et le fonds de roulement (EXP)  $\approx 15,8$  M€, ce qui sécurise le financement courant face aux aléas de trafic et aux pics de maintenance.

Port de commerce Bastia – Postes bilan clés :

- Capitaux propres  $\sim 16,3$  M€
- Droits du concédant  $\sim 5,7$  M€
- Provisions  $\sim 3,3$  M€
- Dettes totales  $\sim 2,5$  M€
- Trésorerie (actif)  $\sim 15,8$  M€
- Fonds de roulement (EXP)  $\sim 15,8$  M€

## **2. L'ATTRIBUTION DU CONTRAT DE CONCESSION DE SERVICE PUBLIC DU PORT DE COMMERCE DE BASTIA**

### **2.1. LE CONDITIONS D'ATTRIBUTION DU CONTRAT CONCESSION DE SERVICE PUBLIC DU PORT DE COMMERCE DE BASTIA**

Selon l'article L.1411-1 du code général des collectivités territoriales, une collectivité territoriale peut confier la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un opérateur économique par une convention de délégation de service public.

L'article L.1121-3 du code de la commande publique précise que : « *la délégation de service public mentionnée à l'article L.1411-1 du code général des collectivités territoriales est une concession de services ayant pour objet un service public et conclue par une collectivité territoriale, un établissement public local, un de leurs groupements, ou plusieurs de ces personnes morales* ».

Aux termes de l'article L.3211-1 du même code, un contrat de concession de service public peut être conclu dans le cadre d'une quasi-régie.

Pour établir l'existence d'une relation de quasi-régie, la Cour de justice (CJCE, 18 novembre 1999, *Teckal*, aff. C-107/98) et les articles L.3211-1 et suivants du code de la commande publique posent trois critères cumulatifs :

- critère 1 : le contrôle exercé par le ou les pouvoirs adjudicateurs sur leur cocontractant doit être analogue à celui qu'ils exerceraient respectivement sur leurs propres services. Ce critère peut être rempli, lorsque le contrôle est exercé soit par un pouvoir adjudicateur (art. L.3211-1 du code de la

commande publique), sinon conjointement par plusieurs pouvoirs adjudicateurs (art. L.3211-3 du code de la commande publique) ;

- critère 2 : l'activité de l'entité contrôlée doit être consacrée à plus de 80% pour le ou les pouvoirs adjudicateurs qui la contrôle (art. L.3211-1 et s. du code de la commande publique). Pour calculer la part d'activité à prendre en considération, le code de la commande publique précise que le pourcentage d'activités est déterminé en prenant en compte le chiffre d'affaires total moyen ou tout autre paramètre approprié fondé sur les activités, tel que les coûts supportés, au cours des trois exercices comptables précédant l'attribution de la délégation de service public. Si ces éléments ne sont pas disponibles ou ne sont plus pertinents, le pourcentage d'activités est déterminé sur la base d'une estimation réaliste (art. L.3211-5 du code de la commande publique) ;
- critère 3 : l'entité contrôlée à laquelle il est envisagé d'attribuer la délégation de service public ne doit pas comporter de participation directe de capitaux privés, à l'exception des formes de participation de capitaux privés sans capacité de contrôle ou de blocage requises par la loi qui ne permettent pas d'exercer une influence décisive sur la personne morale contrôlée (art. L.3211-1 et s. du code de la commande publique).

Un établissement public peut être en situation de quasi-régie auprès d'une autorité concédante (CE, avis, *Conditions d'établissement d'une relation de quasi-régie conjointe entre l'État et certaines collectivités territoriales et certains groupements de collectivités, d'une part, et CEREMA, d'autre part*, n°404386).

A ce titre, il est rappelé que par une loi n°2025-640 du 15 juillet 2025, le législateur a prévu que l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse serait créé en lieu et place de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026.

Aux termes de l'article L.4424-42 du code général des collectivités territoriales, l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse sera un établissement public de la Collectivité de Corse.

Il sera en situation de quasi-régie avec la Collectivité de Corse (exposé de motifs de la loi n°2025-640 du 15 juillet 2025).

C'est dans ce contexte que le Collectivité de Corse a engagé une procédure d'attribution du contrat de concession de service public du port de commerce de Bastia en application des dispositions des articles L.3200-1 et suivants du code de la commande publique.

## **2.2. LE DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE**

La procédure d'attribution du contrat de concession de service public du port de commerce de Bastia s'est déroulée dans les conditions suivante suivantes :

- avis du conseil portuaire le 9 novembre 2025 ;



- avis de la commission consultative des services publics locaux le 27 novembre 2025 ;
- délibération de l'Assemblée de Corse sur le principe de la concession de service public local le 27 novembre 2025.

Désormais, il revient à l'Assemblée de Corse de se prononcer sur le choix du concessionnaire et le contrat de concession de service public d'exploitation du port de commerce de Bastia.

\*

### **3. LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU CONTRAT DE CONCESSION DE SERVICE PUBLIC DU PORT DE COMMERCE DE BASTIA**

Le contrat porte sur une concession de service public conclue dans le cadre d'une quasi-régie auprès de l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse qui confie à ce dernier la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement et la promotion des infrastructures et services nécessaires au fonctionnement du port de commerce de Bastia.

Les principales caractéristiques du contrat sont présentées ci-après.

#### **3.1. L'OBJET DU SERVICE**

Le contrat a pour objet de confier au concessionnaire la réalisation, le développement, le renouvellement, l'entretien, l'exploitation et la promotion des terrains, plan d'eau ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services du port de commerce de Bastia.

Le Concessionnaire peut, avec l'accord de l'autorité concédante, exercer lui-même ou prendre part à des activités connexes à ses missions de prestations de services nécessaires à l'escale des navires ou contribuant au développement de l'activité portuaire et, plus globalement, du périmètre portuaire.

Le concessionnaire exécutera l'ensemble des missions lui incombant conformément aux stipulations du contrat et de la convention conclue entre l'Etat et la Collectivité de Corse en application de l'article L.4424-22 du code général des collectivités territoriales. La responsabilité de la police portuaire sera exercée conformément aux dispositions du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports et plus généralement aux dispositions législatives et réglementaire en vigueur.

Le concessionnaire exercera à titre exclusif l'ensemble des activités relevant de la concession à ses frais, risques et périls, conformément aux stipulations du contrat.

#### **3.2. LE CONCESSIONNAIRE**

Le concessionnaire sera l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse.

### **3.3. LA DUREE**

La date d'entrée en vigueur du contrat est fixée au 1<sup>er</sup> janvier 2026.

Le contrat aura, sauf résiliation anticipée, une durée de 15 ans à compter de sa date d'entrée en vigueur.

### **3.4. TRAVAUX**

Le concessionnaire réalisera, dans les conditions et selon les calendriers prévus par le contrat et ses annexes, l'ensemble des travaux prévus au titre de la concession, tels que les travaux d'investissement et les travaux de GER.

Le concessionnaire prendra à sa charge l'intégralité des frais et risques de conception, de réalisation et de financement des travaux qu'il réalise dans le cadre de la concession, y compris concernant les études, terrains, ouvrages et installations qui lui sont remis dans les conditions prévues au contrat.

Par dérogation, l'autorité concédante pourra assurer la maîtrise d'ouvrage de certains travaux d'investissement (travaux neufs et de renouvellement) réalisés dans le périmètre de la concession, notamment dans le cadre de la planification pluriannuelle d'investissement de l'autorité concédante et des opérations qu'elle estime stratégiques, par exemple au titre des infrastructures structurantes du port. Le concessionnaire sera alors tenu d'en assurer le financement à hauteur des montants prévus au plan d'investissement de la concession pour ces investissements par le versement à l'autorité concédante d'un fonds de concours leur correspondant.

### **3.5. LE FINANCEMENT**

Le concessionnaire à prendra en charge l'ensemble des dépenses d'aménagement et d'exploitation de la concession.

Par ailleurs, un compte spécifique sera ouvert dans les livres du concessionnaire, sur lequel seront comptabilisées les sommes affectées à une réserve d'investissement constituée au titre du contrat et alimentée par les excédents de la concession et les fonds disponibles repris par le concessionnaire au 1<sup>er</sup> janvier 2026, tels qu'ils ressortiront du bilan de clôture de la précédente concession. Tout projet financé par la réserve d'investissement sera transmis pour avis à l'instance de suivi et pour approbation à l'autorité concédante. En fin de contrat, les sommes non utilisées au sein de la réserve d'investissement seront restituées à l'autorité concédante.

Par exception, l'autorité concédante pourra participer au financement des investissements prévus dans le plan d'investissement. La participation de l'autorité concédante n'interviendra que dans l'hypothèse où les fonds disponibles de la réserve d'investissement, mobilisés en priorité, seraient insuffisants. Dans cette hypothèse, l'autorité concédante ne pourra procéder au versement des subventions d'investissement qu'à compter du moment où elle aura autorisé l'opération. Toute subvention d'équilibre, destinée à assurer la couverture du déficit constaté de la concession, est exclue.



Enfin, dans l'hypothèse où certains investissements pourront faire l'objet de subventions versées par des organismes, le concessionnaire engagera l'ensemble des démarches nécessaires auprès de ces organismes, et élaborera les dossiers de demande de subventions.

### **3.6. LA RÉMUNÉRATION DU SERVICE**

En contrepartie des obligations lui incombant en application de la concession ou de celles qui lui incomberaient en raison de dispositions législatives ou réglementaires dans les conditions du contrat, et en rémunération des services qu'il rendra aux usagers et au public, le concessionnaire sera autorisé à percevoir les droits de port et les redevances d'usages des outillages publics dans les conditions définies par le code des transports, ainsi que celles correspondant à toute prestation de service qu'il serait amené à fournir dans le cadre de sa mission.

En outre, le concessionnaire sera autorisé à percevoir :

- toute redevance tirée de l'exploitation du domaine public concédé, dans les conditions définies par le code général des collectivités territoriales et le code général de la propriété des personnes publiques ;
- le produit des taxes de toute nature qui lui est attribué ;
- le produit de la cession d'éléments d'actifs ;
- les produits financiers et exceptionnels liés aux activités de gestion ;
- les subventions et participations publiques qui lui sont consenties ;
- toute autre ressource légale entrant dans sa spécialité.

Les droits de port prévus aux articles L.5321-1 à L.5321-4 du code des transports seront fixés dans les conditions prévues aux articles R.5321-11 à R.5321-15 du même code.

Les redevances d'usage des outillages publics seront fixées par le concessionnaire suivant les dispositions des articles R.5314-8 à R.5314-10 du code des transports et seront soumises à approbation préalable de l'autorité concédante.

### **3.7. LA REDEVANCE VERSÉE PAR LE DÉLÉGATAIRE**

Le concessionnaire versera annuellement à l'autorité concédante au titre de l'occupation des terrains, ouvrages, bâtiments et installations concédés, une redevance domaniale composée d'une part fixe et d'une part variable.

Le montant de la part fixe sera de 1 522,37 euros hors taxe par hectare.

La part variable de la redevance domaniale sera de 0,5% du chiffre d'affaires hors

taxe et hors tarifs de sûreté et de sécurité du concessionnaire réalisé lors du dernier exercice clos.

### **3.8. RÉINVESTISSEMENT DES EXCÉDENTS**

La rentabilité annuelle du concessionnaire au titre de la concession sera plafonnée à un montant maximum égal à 1 % du chiffre d'affaires annuel hors taxes généré par la concession.

Lorsque, au titre d'un exercice, le résultat net du concessionnaire, après prise en compte des déficits reportables, excèdera le plafond défini à l'alinéa ci-dessus, le concessionnaire affectera obligatoirement 100 % de ce surplus à la réserve d'investissement.

### **3.9. LE CONTRÔLE DE L'EXPLOITATION**

L'autorité concédante exercera le contrôle du service concédé.

Le concessionnaire produira, chaque année à l'autorité concédante, après approbation des comptes annuels par son assemblée générale et avant le 1<sup>er</sup> juin, un rapport annuel conformément aux articles L.3131-5 du code de la commande publique et L.1411-3 du code général des collectivités territoriales.

Par ailleurs, le concessionnaire produira, chaque année à l'autorité concédante avant le 31 juillet, un reporting semestriel sur la base des éléments connus au 30 juin de l'année.

Enfin, et pour instaurer un dialogue permanent, notamment dans les domaines financiers, techniques et de la communication, il sera créé un comité économique environnemental et organisationnel composé de :

- trois (3) représentants de l'autorité concédante, dont le Président du Conseil exécutif de Corse ou son représentant ;
- trois (3) représentants du concessionnaire.

Ce comité se réunira en tant que de besoins en cas de demande soit de la part de l'autorité concédante, soit par le concessionnaire et *a minima* une fois par an.

### **3.10. LE PERSONNEL**

Le concessionnaire affectera au fonctionnement du service le personnel en nombre et qualification nécessaires pour la bonne exécution des missions confiées.

Conformément à l'article 4 de la loi n°2025-640 du 15 juillet 2025 et à la réglementation en vigueur, notamment les dispositions prévues par l'article L.1224-1 du code du travail, le concessionnaire reprendra l'ensemble du personnel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse, précédent concessionnaire, affecté à l'exploitation du port.

### **3.11. LES SANCTIONS**

L'autorité concédante pourra appliquer au concessionnaire, après mise en demeure non suivie d'effet de remédier au manquement en cause dans le délai fixé à compter de la réception d'une lettre recommandée avec accusé de réception, des pénalités à titre de sanction des manquements à ses obligations contractuelles, dans les cas prévus au contrat.

Par ailleurs, en cas de faute grave du concessionnaire aux obligations imposées par la concession portant atteinte à la continuité du service public, l'autorité concédante pourra, après mise en demeure d'y remédier assortie d'un délai approprié à la nature du manquement et à l'urgence, prescrire toutes mesures conservatoires destinées à assurer provisoirement l'exploitation du service public portuaire et notamment celles de faire procéder à l'exécution d'office des travaux et prestations nécessaires à la réalisation et au fonctionnement des ouvrages ou du service, ou à l'exploitation du port. Ces mesures seront réalisées aux frais du concessionnaire.

L'autorité concédante pourra prononcer la résiliation de la concession pour faute et, notamment, les motifs sui suivent :

- si le concessionnaire a commis des infractions graves ou répétées, avérées, aux stipulations de la présente concession ;
- si le concessionnaire a commis des manquements répétés et constatés sur une année ayant entraîné la notification par l'autorité concédante au concessionnaire de pénalités dont le montant total dépasse 150 000 euros en cumul sur une année ;
- si, du fait du concessionnaire, la sécurité des personnes et, ou des biens vient à être compromise notamment par défaut d'entretien des installations ;
- si le concessionnaire n'assure pas le service dans les conditions définies par la concession ;
- si le concessionnaire a cédé son activité liée à la concession sans l'accord préalable et exprès de l'autorité concédante ;
- si le concessionnaire fait l'objet d'une mise en régie provisoire d'une durée supérieure à trois (3) mois.

### **3.12. LA FIN DU CONTRAT**

La concession prendra fin selon l'une des modalités suivantes :

- à l'échéance du terme fixé par la concession ;
- en cas de résiliation pour un motif d'intérêt général ;

- en cas de résiliation pour faute du Concessionnaire et/ou pour retrait d'agrément de l'Etat pour l'exercice par le Concessionnaire des missions régaliennes ;
- en cas de résiliation pour force majeure ;
- en cas d'annulation, de résolution ou de résiliation du contrat sur décision juridictionnelle.

Dans tous les cas, l'autorité concédante aura droit, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour le concessionnaire, de prendre toutes les mesures pour assurer la continuité du service ou faciliter le passage progressif de la concession au régime nouveau d'exploitation.

A la fin de la concession, l'autorité concédante, ou la personne désignée par elle pour continuer l'exploitation du port, sera subrogée dans les droits du concessionnaire.

### **3.13. LE SORT DES BIENS AU TERME DU CONTRAT**

A l'expiration de la concession, le concessionnaire sera tenu de remettre gratuitement et en bon état d'entretien à l'autorité concédante tous les biens de retour, dans les conditions du contrat. Pour les biens de retour qui n'auraient pas été totalement amortis au cours de l'exécution du contrat, l'autorité concédante les reprendra et versera au concessionnaire une indemnité égale à la valeur nette comptable de ces biens, déduction faite des éventuels financements publics dont ils auraient pu faire l'objet.

En fin de contrat, l'autorité concédante pourra reprendre ou faire reprendre les biens de reprise par un exploitant désigné par elle, sans que le concessionnaire ne puisse s'y opposer. Le cas échéant, les biens de reprise amortis seront repris gratuitement par l'autorité concédante ou par l'exploitant désigné par lui. Si ces biens ne sont pas amortis, ils pourront être repris à leur valeur nette comptable, diminuée le cas échéant, en fonction de leur état d'entretien et de fonctionnement et déduction faite des éventuels financements publics dont ils auraient pu faire l'objet.

Les biens propres du concessionnaire pourront, d'un commun accord entre les Parties, être rachetés par l'autorité concédante ou l'exploitant par elle désignée dès lors que ce rachat présente un intérêt pour la poursuite de l'exploitation. L'indemnité de rachat sera alors déterminée en fonction de la valeur nette comptable des biens.

L'autorité concédante pourra reprendre ou faire reprendre par un exploitant désigné par elle, contre indemnités, et sans que le concessionnaire ne puisse s'y opposer, les approvisionnement et stocks nécessaires à l'exploitation, financés par le concessionnaire. Elle aura la faculté de racheter ou de faire racheter, les approvisionnements et stocks correspondant à la marche normale de l'exploitation. Le cas échéant, les approvisionnement et stocks seront repris sur la base de leur valeur nette comptable.

**Au regard de l'ensemble de ce qui précède je vous propose :**

- **d'approuver le contrat de concession de service public d'exploitation du port de commerce de Bastia et ses annexes ;**
- **d'attribuer le contrat de concession de service public d'exploitation du port de commerce de Bastia à l'Etablissement Public du Commerce et d'Industrie de Corse ;**
- **de m'autoriser à signer le contrat de concession de service public du port de commerce de Bastia, tous les actes et pièces y afférents et à accomplir toutes les formalités nécessaires à la finalisation de ce contrat.**

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

## **ANNEXES**

Projet de contrat de concession de service public d'exploitation du port de commerce de Bastia.