

# **ASSEMBLEE DE CORSE**

2 EME SESSION ORDINAIRE DE 2025

REUNION DES 27 ET 28 NOVEMBRE 2025

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

**SCELTA DI A DELEGAZIONE DI SERVIZIU PUBLICU**  
**CUM'È MODU DI GESTIONE DI U PORTU DI CUMMERCIU**  
**DI BASTIA**

**CHOIX DE LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC**  
**COMME MODE DE GESTION 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 choisir la délégation de service public comme mode de gestion du port de commerce de Bastia pour une durée de 15 ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026 et d'autoriser le lancement d'une procédure d'attribution en application des dispositions des articles L. 3200-1 et suivants du code de la commande publique relatifs aux autres contrats de concession.

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'Ile

Le modèle de gestion des ports et aéroports, comme celui des transports maritimes 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 elle.

Pour l'heure, le présent rapport vise à choisir la délégation de service public comme mode de gestion du port de commerce de Bastia et d'autoriser le lancement d'une procédure d'attribution en application des dispositions des articles L. 3200-1 et suivants du Code de la commande publique.

Conformément à l'article L. 1411-4 du Code général des collectivités territoriales, afin que l'Assemblée Corse se prononce en toute connaissance de cause sur le principe de la délégation de service public, seront présentés dans le rapport ci-après :

- le rappel du contexte et des caractéristiques du port de commerce de Bastia ;

- les différents modes de gestion possibles du port de commerce de Bastia ;
- les principales caractéristiques de la délégation de service public qu'il vous est proposé de confirmer dans son principe ;
- les étapes de la procédure d'attribution de la délégation de service public.

## 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 sera créé en lieu et place de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026 (ci-après dénommé l' « EPCI-C »).

Aux termes de l'article L. 4424-42 du Code général des collectivités territoriales, l'EPCI-C est un établissement public de la Collectivité de Corse.

Dans la perspective de l'échéance du contrat de délégation de service public, il appartient à l'Assemblée de Corse de se prononcer sur le mode de gestion approprié pour l'exploitation du port de commerce de Bastia.

Conformément aux dispositions de l'article L. 1411-4 du Code général des collectivités territoriales, le présent rapport a pour objet d'éclairer l'Assemblée de Corse sur les modes de gestion possibles et de lui permettre de se prononcer sur le principe du

recours à la délégation de service public en quasi-régie pour l'exploitation du port de commerce de Bastia.

Selon l'article L. 1411-4 du Code général des collectivités territoriales, l'Assemblée de Corse doit se prononcer sur le principe de toute délégation de service public après avoir recueilli l'avis de la commission consultative des services publics locaux (ci-après la « CCSPL ») qui statue au vu d'un rapport présentant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire.

**Le présent rapport a ainsi pour objet, de permettre à l'Assemblée de Corse de se prononcer, au vu notamment de l'avis de la CCSPL, sur le principe du recours à un contrat de délégation de service public en quasi-régie pour l'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 : 2 035 unités) ;
- Parcs de stockage : 24 550 mètres carrés ;
- Zone de manutention : 14 000 mètres carrés ;

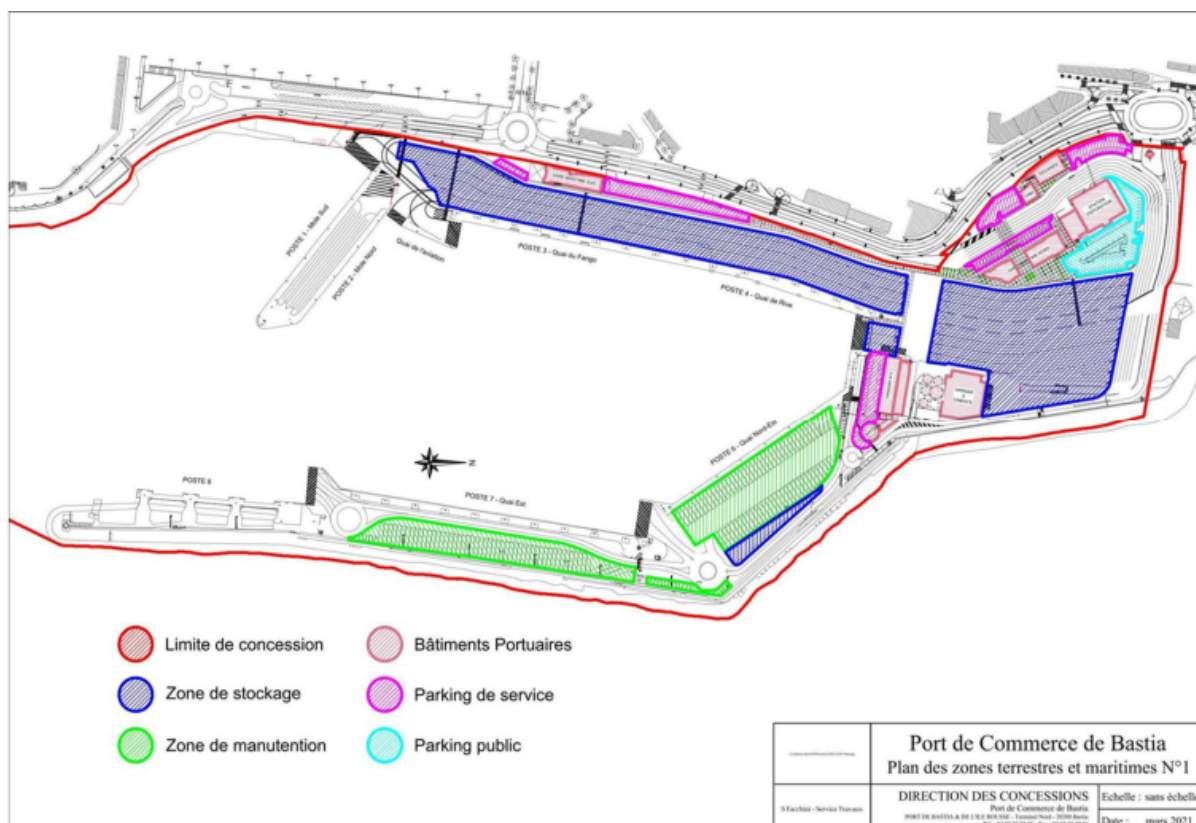
**Bâtiments** : 7 245 mètres carrés dont 2 terminaux maritimes et 1 capitainerie ;

**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 (1 185 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          |
| <b>TOTAL</b> | <b>4 222</b> | <b>4 105</b> | <b>4 055</b> | <b>2,85%</b> | <b>1,23%</b> | <b>117</b> | <b>50</b>  |

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.

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.

<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 assurées par les navires vraciers 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        |
| <b>Total</b>          | <b>4 222</b> | 4 105 | 4 055 | 2,85%      | 1,23%      | 117        | 50         |

### 1.3.2. Passagers et véhicules

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

| <i>En k€</i>                                | 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 |
|-----------------------------------|---------------|---------------|-------------|---------------|---------------|
| <b>CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT</b> | <b>914</b>    | <b>1 059</b>  | <b>788</b>  | <b>-145</b>   | <b>-14%</b>   |
| <b>RESULTAT BUDGETAIRE</b>        | <b>-1 074</b> | <b>-1 048</b> | <b>-922</b> | <b>-26</b>    | <b>2%</b>     |

## Synthèse globale de la situation bilancielle

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

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

Port de Bastia - Postes bilan clés :

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

### 1.5. Les perspectives d'évolution du port de commerce de Bastia

Les perspectives d'évolution du port de commerce de Bastia apparaissent globalement favorables à moyen terme. Premier port de l'île pour les trafics passagers et roulier, il

concentre plus de la moitié des échanges maritimes de la Corse et constitue un maillon essentiel de la continuité territoriale avec le continent.

La tendance de fond laisse envisager une fréquentation soutenue des lignes relevant du service public ainsi que des lignes commerciales exploitées par les compagnies, avec une saisonnalité très marquée qui se traduit par des pics d'activité estivale.

Dans ce contexte, le port devra poursuivre sa modernisation pour répondre aux enjeux de capacité, de fluidité des flux de passagers, de véhicules et de marchandises, de sûreté et de sécurité maritimes, ainsi que d'intégration urbaine dans un site fortement contraint en centre-ville. Les prochaines années seront également marquées par l'accélération de la transition énergétique, incluant l'électrification des postes à quai, l'amélioration de la performance environnementale des installations et la réduction des émissions atmosphériques et sonores, ainsi que par le renforcement de la résilience de l'infrastructure face aux aléas climatiques et opérationnels.

Le futur mode de gestion devra permettre de financer et de piloter ces évolutions dans un cadre économique soutenable, garantissant la pérennité et la performance du port en tant qu'infrastructure stratégique pour la continuité territoriale et le développement économique de la Haute-Corse.

## **1.6. Les enjeux DU service public du port de commerce de Bastia**

En tant que principal port de commerce de Corse, le port de Bastia porte des enjeux de service public déterminants pour l'ensemble de l'île. Il assure la fonction de « porte d'entrée » maritime de la Corse en garantissant la continuité territoriale des personnes et l'acheminement des biens essentiels, dans des conditions de régularité, de sécurité et d'accessibilité tarifaire adaptées aux besoins des résidents et des acteurs économiques. Cette mission constitue un pilier fondamental pour la cohésion territoriale et le fonctionnement de l'économie insulaire.

Le service public portuaire doit également concilier le soutien au développement économique et touristique, le maintien et la création d'emplois locaux et le renforcement de l'attractivité du territoire, tout en maîtrisant les impacts environnementaux et les nuisances pour la ville, notamment en matière de qualité de l'air, de bruit, de congestion routière et d'intégration paysagère du front de mer.

Enfin, la très forte saisonnalité de l'activité et la concentration des flux sur un espace restreint imposent une organisation du service permettant d'assurer la qualité d'accueil en période de pointe, la continuité de l'approvisionnement en hiver, un haut niveau de sûreté et de sécurité, ainsi qu'une grande capacité de réaction face aux aléas et crises, qu'il s'agisse d'intempéries, d'incidents maritimes ou de crises sanitaires et énergétiques. Le choix du mode de gestion doit permettre de répondre durablement à ces enjeux tout en maintenant une gouvernance publique forte sur cette infrastructure stratégique.

## **2. Les différents modes de gestion du port de commerce de Bastia**

Aux termes de l'article L. 5314-7 du code des transports : *« les règles relatives à la création, à l'aménagement, à l'entretien et à la gestion des ports maritimes de commerce et de pêche de Corse sont fixées par l'article L. 4424-22 du code général des collectivités territoriales »*.

Selon l'article L. 4424-22 du code général des collectivités territoriales précité : « *la Collectivité de Corse est compétente pour créer, aménager, entretenir, gérer les ports maritimes de commerce et de pêche et, le cas échéant, pour en étendre le périmètre* ».

La Collectivité de Corse dispose d'un pouvoir discrétionnaire pour choisir le mode de gestion de ses ports maritimes de commerce et de pêche (CE, 29 avril 1970, *Société Unipain*, n° 77935, publié au recueil Lebon).

Ainsi, l'exploitation du port de commerce de Bastia peut être assurée selon différents modes de gestion :

- gestion en régie ;
- gestion mixte ;
- gestion externalisée.

Ces différents modes de gestion ainsi que l'analyse avantages/inconvénient sont présentés ci-après.

## **2.1. La gestion en régie**

L'article L. 1412-1 du code général des collectivités territoriales dispose qu'une collectivité territoriale peut exploiter directement un service public industriel et commercial relevant de sa compétence dans le cadre d'une régie.

La création d'une régie doit être précédée :

- d'un avis de la commission consultative des services public locaux (article L. 1413-1 du code général des collectivités territoriales ; ci-après le « CGCT ») ;
- et, dès lors que la régie n'est pas le mode de gestion actuel du port de Commerce de Bastia, d'une saisine du comité social et territorial (article 54 du décret n° 2021-571 du 10 mai 2021 relatif aux comités sociaux territoriaux des collectivités territoriales et de leurs établissements publics).

Selon l'article L. 2221-4 du CGCT, une régie peut être dotée :

- soit de la seule autonomie financière ;
- soit de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

### **2.1.1. La régie dotée l'autonomie financière**

La régie dotée de la seule autonomie financière (régie autonome) est prévue par les articles L. 2221-12 à L. 2221-14 et R. 2221-63 à R. 2221-98 du CGCT.

Elle est créée par une délibération qui arrête et fixe les statuts et les moyens mis à disposition de la régie.

Elle est gérée par un directeur (nommé par l'exécutif de la Collectivité de Corse) et un conseil d'exploitation. Le conseil d'exploitation est un organe consultatif de contrôle et de proposition.

Le directeur et le conseil d'exploitation et tous les autres agents de la régie sont sous l'autorité de l'exécutif de la Collectivité de Corse.

Le Président du Conseil exécutif de Corse est le représentant légal de la régie et il en est l'ordonnateur.

**Les règles de la comptabilité publique** s'appliquent à la régie. L'agent comptable est celui de la Collectivité de Corse.

Le budget de la régie est autonome par rapport au budget de la Collectivité de Corse. Il comporte deux sections (exploitation/investissement). Il est préparé par le directeur, soumis pour avis au conseil d'exploitation puis voté par l'Assemblée de Corse et annexé au budget de la Collectivité de Corse.

**Les aspects financiers et le coût du service** : la Collectivité de Corse assure, outre les recettes perçues des usagers, le coût du service et assume directement le risque d'exploitation en cas de non atteinte des objectifs.

**Le contrôle de l'exécution du service** est assuré directement par la Collectivité de Corse au sein de ses services ; l'accès à l'information et au contrôle en est ainsi facilité.

**Les compétences** propres à la gestion et à l'exploitation du service doivent être maîtrisées en interne.

**Les relations avec les usagers** : la Collectivité de Corse est responsable du fonctionnement du service vis-à-vis des usagers.

Une exploitation en régie autonome n'est pas nécessairement exclusive de l'intervention d'un tiers dans le fonctionnement du service. La régie peut toujours recourir à des opérateurs économiques pour la satisfaction de son besoin (prestations de services, travaux, etc.).

Pour ce faire, la Collectivité de Corse doit conclure des contrats dans le respect des règles de la commande publique.

#### **Avantages et inconvénients de la régie dotée de la seule autonomie financière**

| <b>Avantages</b>   | <b>Inconvénients</b>   |
|--|--|
| <p>Proximité de la Collectivité de Corse qui gère le service en direct et se trouve au cœur du service pour appliquer directement sa politique (pas d'intermédiaire dans les choix d'exploitation, politique commerciale, tarifaire, gestion des ressources humaines, gestion comptable et financière).</p> <p>L'exploitation du service est confiée en dehors des règles de la commande publique.</p> | <p>Absence du savoir-faire et de l'expérience d'un opérateur sur le marché.</p> <p>Nécessité de mettre en place des outils et moyens humains, techniques, matériels et financiers permettant de gérer directement le service afin de pouvoir en assumer réellement la responsabilité et d'être en mesure de fournir un service de qualité aux usagers.</p> |



|   |   |
|---|---|
| <p>L'évolution du service public portuaire peut être librement décidée par la Collectivité de Corse.</p> <p>Développement en interne de la compétence de gestion et d'exploitation du service.</p> <p>Maîtrise totale de l'information relative à la gestion et l'exploitation du service.</p> <p>Maîtrise (potentielle) des coûts (suppression des postes provisions diverses/assistance/frais de siège/marge/aléa, etc.).</p> <p>Transparence financière et comptable.</p> <p>Souplesse dans l'exploitation notamment en cas d'apparition d'un aléa (absence de compte d'exploitation prévisionnel « standard » comme en gestion contractuelle externalisée).</p> <p>Pas de nécessité de générer une marge d'exploitation comme pour un délégataire. Les résultats d'exploitation reviennent dans le budget de la Collectivité de Corse.</p> <p>Contrôle fort de la Collectivité de Corse sur l'exploitation.</p> <p>La création d'une structure juridique nouvelle n'est pas nécessaire.</p> | <p>Les compétences qu'il serait nécessaire de développer en interne sont un investissement de long terme supposant une vraie préparation en amont.</p> <p>Absence d'économie d'échelle dans la gestion quotidienne par rapport à un exploitant privé.</p> <p>La Collectivité de Corse supporte toutes les dépenses et investissements, quelle que soit leur nature.</p> <p>Elle supporte entièrement les risques d'exploitation (technique, économique et financier).</p> <p>Les contrats conclus par la Collectivité de Corse pour répondre à ses besoins sont soumis aux règles de la commande publique.</p> <p>La gestion en régie autonome ne formalise aucun engagement de performance encadré par des clauses incitatives ou des pénalités.</p> |
|---|---|

**Eu égard à ce qui précède, notamment le risque d'exploitation pesant sur la Collectivité de Corse, le support des investissements et la nécessité de disposer de compétences internes, la gestion du port de commerce de Bastia via une régie dotée de l'autonomie financière n'apparaît pas adaptée et doit être écartée.**

### ***2.1.2. La régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière***

Le régime de la régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière est prévu par l'article L. 2221-10 et par les articles R. 2221-18 à 4. 2221-62 du CGCT.

La régie est créée par une délibération qui arrête et fixe les statuts et le montant de la dotation initiale de la régie.



Le service public est géré par une personne morale de droit public qui est distincte de la Collectivité de Corse.

La régie est un établissement public dédié à la gestion du service public. Cet établissement public doté de la personnalité juridique, peut être propriétaire de biens ou encore conclure des contrats.

Il est géré par un conseil d'administration et un président.

Le conseil d'administration a un pouvoir décisionnel. Il délibère sur les questions relatives au fonctionnement et à l'activité de la régie.

Le directeur est ordonnateur des dépenses et des recettes. Il exécute les décisions du conseil d'administration. Il est le représentant légal de la régie et l'autorité hiérarchique des agents.

**Les règles de la comptabilité publique** s'appliquent à l'ensemble du fonctionnement de la régie. Les fonctions de comptable sont confiées à un comptable du Trésor ou à un agent comptable nommé par le préfet, sur proposition du conseil d'administration après avis du trésorier-payeur général.

Le budget de la régie comporte deux sections (exploitation/investissement). Il est préparé par le directeur, soumis pour avis au conseil d'exploitation, puis voté par le conseil d'administration.

**Les aspects financiers** : la Collectivité de Corse assume *in fine* le risque d'exploitation en cas de non atteinte des objectifs.

**Les relations sociales** : l'établissement assure en direct la gestion des ressources humaines et les relations sociales en son sein.

**Les relations avec les usagers** : l'établissement est responsable du fonctionnement du service vis-à-vis des usagers.

**La Collectivité de Corse ne bénéficie pas d'effet d'échelle contrairement à un opérateur spécialisé.**

**Un contrat d'objectifs** peut être conclu entre la Collectivité de Corse et l'établissement. En cas de non atteinte des objectifs, le risque d'exploitation et la responsabilité restent assumés *in fine* par la Collectivité de Corse.

**Le contrôle** : le conseil d'administration prend les décisions pour la régie. Son directeur est seul responsable du fonctionnement du service. Le Président du conseil exécutif de Corse ou son représentant, qui peuvent assister aux séances du conseil d'administration, n'ont qu'une voix consultative (article R. 2221-20 du CGCT).

**Les compétences** propres à la gestion et à l'exploitation du service doivent être maîtrisées en interne.

Une exploitation en régie personnalisée n'est pas nécessairement exclusive de l'intervention d'un tiers dans le fonctionnement du service. L'établissement peut toujours recourir à des opérateurs économiques pour la satisfaction de son besoin

(prestations de services, travaux, etc.).

Pour ce faire, l'établissement doit conclure des contrats dans le respect des règles de la commande publique.

### **Avantages et inconvénients de la régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière**

| <b>Avantages</b>  | <b>Inconvénients</b>   |
|---|--|
| Maîtrise forte du service par la Collectivité de Corse qui gère le service indirectement à travers les organes de gestion de l'établissement. | Absence d'un opérateur bénéficiant d'une expérience et d'un savoir-faire dans la gestion et le développement du service.   |
| Développement au sein d'un établissement dédié de la compétence de gestion et d'exploitation du service.                                      | Nécessité de mettre en place des outils et moyens humains, techniques, matériels et financiers au sein de l'établissement afin de gérer directement le service et de pouvoir en assumer réellement la responsabilité et d'être en mesure de fournir un service de qualité aux usagers. |
| Réelle individualisation du service.  | Les compétences qu'il serait nécessaire de développer en interne sont un investissement de long terme supposant une vraie préparation en amont.  |
| Les décisions de la régie ne sont pas adoptées par l'Assemblée de Corse (fluidifie le fonctionnement du service).                             | La Collectivité de Corse supporte indirectement toutes les dépenses, quelle que soit leur nature.  |
| Individualisation de la gestion du personnel par rapport au personnel de la Collectivité de Corse.  | La Collectivité de Corse supporte <i>in fine</i> le risque technique, économique et financier.   |
| Transparence technique (travaux, exploitation, développement etc.), financière et comptable.  | L'exploitation n'est pas totalement exclusive de l'intervention d'un tiers : l'établissement devra passer des contrats dans le respect des règles de la commande publique pour satisfaire ses besoins.   |
| Facilité d'accès à l'information relative à la gestion et l'exploitation du service.  |  |
| Pas de marge d'un tiers sur l'exploitation du service. Les résultats d'exploitation reviennent dans le budget de la Collectivité de Corse.    |  |
| L'exploitation du service est confiée en dehors des règles de la commande publique.   |  |
| La régie est responsable du fonctionnement du service vis-à-vis des usagers.  | La gestion en régie personnalisée ne formalise aucun engagement de performance encadré par des clauses incitatives ou des pénalités.   |

**Eu égard à ce qui précède, notamment le risque d'exploitation et les investissements pesant *in fine* sur la Collectivité de Corse, ainsi que la nécessité de disposer de compétences internes, la gestion du port de commerce de Bastia *via* une régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière n'apparaît pas adaptée et doit être écartée.**

## **2.2. La gestion MIXTE**

La gestion du port de commerce de Bastia peut être réalisée par une entité tierce à capital mixte qui peut prendre la forme d'une société d'économie mixte (ci-après la « SEM ») ou d'une société d'économie mixte à objet unique (ci-après la « SEMOP »).

### **2.2.1. La SEM**

Par exception au principe général d'interdiction de prise de participation des collectivités territoriales au capital de sociétés anonymes, les collectivités territoriales ou leurs groupements peuvent créer des SEM ou prendre des participations dans ces sociétés.

La SEM est définie à l'article L. 1521-1 et suivants du CGCT, ainsi que par les dispositions du Livre II du code de commerce (dans la limite des dispositions spécifiques aux SEM prévues dans le CGCT) en tant qu'il s'agit d'une société anonyme de droit privé.

**Son objet social** doit correspondre à la réalisation des opérations d'aménagement, de construction, à l'exploitation des services publics à caractère industriel ou commercial, ou pour toute autre activité d'intérêt général (article L. 1521-1 du CGCT). Une SEM peut donc exploiter un port de commerce.

**Actionnariat et répartition du capital** : la SEM compte au moins 2 actionnaires (dont l'un au moins est une personne privée). Elle est créée par une délibération de la Collectivité de Corse. La Collectivité de Corse doit donc identifier un partenaire avec lequel elle constituerait une SEM et avec lequel elle s'engage en tant que partenaire et non en tant que cocontractant. La logique du partenariat est en effet différente de celle de la contractualisation (pas de contrôle, investissement financier et humain, etc.).

Elle peut être le seul actionnaire public de la société.

**Le capital appartient en partie aux personnes morales de droit public** (entre 50 % et 85 %) et en partie à une ou plusieurs personnes morales de droit privé (au minimum 15 % ; article L. 1521-2 du CGCT).

L'immobilisation de fonds publics est en conséquence importante.

**Les règles d'organisation, de gouvernance et de contrôle** applicables sont celles applicables à une entreprise privée (conseil d'administration ou structure duale dotée d'un directoire et d'un conseil de surveillance), à la différence que les collectivités territoriales et leurs groupements détiennent plus de la moitié des voix dans les organes délibérants. Chaque personne publique actionnaire a droit au moins à un

représentant au conseil d'administration ou au conseil de surveillance, désigné en son sein par l'assemblée délibérante concernée.

Les collectivités actionnaires exercent ainsi une réelle influence sur les décisions prises.

**La gestion du personnel** relève du code du travail ce qui confère une certaine souplesse dans la gestion.

**Gestion du service** : dès lors qu'elle correspond à un opérateur économique privé qui exerce son activité dans le champ concurrentiel des autres entreprises, la gestion d'un service public par une SEM ne peut lui être confiée qu'au terme d'une procédure de publicité et de mise en concurrence préalables.

Le fait qu'une partie de son actionnariat soit public ne lui confère pas la possibilité de voir confier une telle gestion en quasi-régie (articles L.2511-1 et L.3211-1 du code de la commande publique).

**Participation aux pertes** : les associés ne supportent les pertes qu'à concurrence de leurs apports (article L. 225-1 du code de commerce).

#### Avantages et inconvénients de la SEM

| Avantages   | Inconvénients   |
|---|---|
| <p>Implication et influence déterminante des élus dans les prises de décisions.</p> <p>Possibilité d'avoir des activités complémentaires à son objet social.</p> <p>Souplesse de gestion avec l'application du code de commerce et du code du travail.</p> <p>Les résultats d'exploitation reviennent en partie aux actionnaires publics.</p> <p>Possibilité de bénéficier du savoir-faire du partenaire privé.</p> | <p>Identifier un partenaire privé pour établir un véritable partenariat (relation différente et allant au-delà d'une simple relation contractuelle).</p> <p>Immobilisation de fonds pour doter la SEM d'un capital suffisant.</p> <p>La Collectivité de Corse doit en amont de la procédure de consultation pour l'attribution du contrat définir son propre niveau d'implication financière et structurelle ainsi que le niveau d'implication qu'elle attend de son ou de ses futurs partenaires (travail en amont important).</p> <p>Nécessité d'établir les actes propres à la constitution d'une société (statuts, pacte d'actionnaires, mise en place des organes de direction).</p> <p>Mise en concurrence de la SEM au même titre que les autres opérateurs économiques.</p> |

|  |   |
|--|---|
|  | Maintien d'une partie du risque d'exploitation, au sein de la société, à la charge de la Collectivité de Corse en tant qu'actionnaire (à hauteur de ses apports qui devraient être majoritaires). |
|--|---|

**Eu égard à ce qui précède, notamment la nécessité d'identifier un partenaire privé, d'immobiliser des fonds importants, du maintien d'une partie du risque d'exploitation sur la Collectivité de Corse et l'obligation d'organiser une procédure de publicité et de mise en concurrence préalables à l'attribution du service public, la gestion du port de commerce de Bastia *via* une SEM n'apparaît pas adaptée et doit être écartée.**

### **2.2.2. La SEMOP**

La loi n° 2014-744 du 1<sup>er</sup> juillet 2014 a ouvert la possibilité pour les collectivités territoriales et leurs groupements de créer des SEMOP.

Le régime juridique de ces sociétés est prévu aux articles L. 1541-1 et suivants du CGCT. Le livre II du code de commerce est également applicable en tant qu'il s'agit d'une société anonyme de droit privé.

Les caractéristiques de la SEMOP sont les suivantes.

**Son objet** peut être (i) soit la réalisation d'une opération de construction, de développement du logement ou d'aménagement, (ii) soit la gestion d'un service public pouvant inclure la construction des ouvrages ou l'acquisition des biens nécessaires au service, (iii) soit toute autre opération d'intérêt général relevant de la compétence de la collectivité territoriale ou du groupement de collectivités territoriales (article L. 1541-1 I du CGCT).

La constitution d'une SEMOP ayant pour objet de gérer et exploiter un port de commerce est donc possible.

**Son capital** est à la fois public et privé mais réparti différemment de celui des SEM : les personnes publiques détiennent entre 34 et 85 % du capital et les personnes privées détiennent entre 15 % et 66 % du capital (article L. 1541-1 du CGCT).

Contrairement aux SEM, dans lesquelles le capital privé doit être minoritaire, la SEMOP autorise l'opérateur privé à détenir la majorité du capital social, ce qui est attractif pour les opérateurs économiques candidats.

**Actionnariat** : la SEMOP compte au moins 2 actionnaires. La Collectivité de Corse ne peut donc créer, seule, une SEMOP. Elle est créée par une délibération des collectivités territoriales impliquées.

L'actionnaire privé de la SEMOP est choisi au terme d'une procédure de mise en concurrence dans les conditions définies à l'article L. 1541-2 du CGCT.

La sélection de l'actionnaire opérateur économique et l'attribution du contrat se font

alors au terme d'une procédure de publicité et de mise en concurrence unique respectant les procédures applicables selon la nature du contrat (*i.e.* marché, concession).

Les règles d'organisation, de gouvernance et de contrôle applicables sont, tout comme pour les SEM, celles applicables à une entreprise privée (conseil d'administration ou structure duale dotée d'un directoire et d'un conseil de surveillance).

Le seuil minimal de 34 % de participation des personnes publiques actionnaires leur garantit toutefois, au sein de ces organes, une minorité de blocage dans les prises de décision et la limite de 85 % de participation publique permet de garantir l'existence d'un capital public-privé.

### Avantages et inconvénients de la SEMOP

| Avantages   | Inconvénients  |
|---|--|
| <p>Présence des élus dans les organes délibérants.</p> <p>Souplesse de gestion avec l'application du code de commerce et du code du travail.</p> <p>Possibilité de bénéficier du savoir-faire du partenaire privé.</p> <p>Le partenaire privé peut être actionnaire majoritaire (immobilisation de fonds moindre pour la Collectivité de Corse).</p> <p>Les résultats d'exploitation reviennent en partie à la Collectivité de Corse.</p> <p>Seuil de 34 % de l'actionnariat public permettant d'avoir une minorité de blocage dans la prise de décision.</p> | <p>Identifier un partenaire privé pour établir un véritable partenariat (relation différente et allant au-delà d'une simple relation contractuelle).</p> <p>La Collectivité de Corse doit en amont de la procédure de consultation pour l'attribution du contrat définir son propre niveau d'implication financière et structurelle ainsi que le niveau d'implication qu'elle attend de son ou de ses futurs partenaires (travail en amont important).</p> <p>Nécessité d'établir les actes propres à la constitution d'une société (statuts, pacte d'actionnaires, mise en place des organes de direction).</p> <p>La Collectivité de Corse n'aurait pas nécessairement une influence déterminante dans la prise de décision (en fonction de sa prise de participation dans le capital).</p> <p>Maintien d'une partie du risque d'exploitation, au sein de la société, sur la Collectivité de Corse en tant qu'actionnaire (risque indirect).</p> |

**Eu égard à ce qui précède, notamment la nécessité d'identifier un partenaire**

**privé, du maintien d'une partie du risque d'exploitation sur la Collectivité de Corse et l'obligation d'organiser une procédure de publicité et de mise en concurrence préalables à sa constitution, la gestion du port de commerce de Bastia via une SEMOP n'apparaît pas adaptée et doit être écartée.**

## **2.3. La gestion externalisée**

La gestion du port de commerce de Bastia peut être assurée par le recours à un opérateur économique tiers dans le cadre d'un contrat de la commande publique.

Aux termes de l'article L. 2 du code de la commande publique (ci-après le « CCP »), les contrats de la commande publique sont les marchés publics et les concessions.

### **2.3.1. Le marché public**

Selon l'article L. 1111-1 du CCP, le marché public est le contrat conclu par un ou plusieurs acheteurs 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 ou de tout équivalent.

Il serait conclu à la suite d'une procédure de publicité et de mise en concurrence préalables, conformément aux dispositions du code de la commande publique.

Le marché passé par la Collectivité de Corse devrait couvrir à la fois des travaux (*i.e.* renouvellement et développement des infrastructures portuaires) et des services (*i.e.* exploitation du port de commerce de Bastia).

Une première difficulté résiderait dans l'obligation de principe d'allotir ces différentes prestations (article L. 2113-10 du CCP).

L'absence d'allotissement ne serait possible que sous réserve de démontrer que la dévolution en lots séparés est de nature à restreindre la concurrence ou risque de rendre techniquement difficile ou financièrement plus coûteuse l'exécution des prestations (article L. 2113-11 du CCP). Une telle démonstration n'est pas acquise.

Les caractéristiques du marché public sont les suivantes :

**Contrôle** : la Collectivité de Corse conserve un fort pouvoir de contrôle sur le titulaire du marché au travers des clauses préalablement définies. Toute méconnaissance des obligations contractuelles est susceptible de donner lieu à l'application de pénalités. L'accès à l'information concernant le service est toutefois moins facilité car elle passe par l'intermédiaire du titulaire du marché.

**Compétences** : le marché étant passé au terme d'une procédure de publicité et de mise en concurrence, le contrat est attribué à l'opérateur répondant au mieux au besoin de la Collectivité de Corse au regard des critères qu'elle aura préalablement définis. Théoriquement, la Collectivité de Corse bénéficierait ainsi de la compétence et de l'expertise d'un opérateur pour l'exploitation du service.

**Relations sociales** : le titulaire du marché est responsable de la gestion des

ressources humaines s'agissant du personnel affecté à l'exécution de la prestation de service. La gestion du personnel relève des règles prévues dans le code du travail et des conventions collectives applicables.

**Relation avec les usagers** : la Collectivité de Corse conserve la responsabilité du fonctionnement et des conditions d'exécution du service vis-à-vis des usagers et des tiers.

**Aspects financiers** : en dehors des charges du service, la Collectivité de Corse assure le financement de toute opération liée au service. Le cas échéant, les investissements nécessaires au fonctionnement du service sont réalisés par la Collectivité de Corse (marché de travaux distinct en cas d'allotissement).

Dès lors qu'il est rémunéré par le versement d'un prix contractuellement défini, quel que soit le résultat économique de son activité, le prestataire ne subira pas les conséquences financières d'une bonne ou mauvaise gestion, sous réserve de l'application de pénalités prévues au contrat. Le risque d'exploitation est supporté par la Collectivité de Corse.

**Tarification du service et gestion des recettes** : la Collectivité de Corse conserve le pouvoir décisionnel dans la définition et l'application des tarifs.

Le titulaire peut percevoir les recettes pour le compte de la Collectivité de Corse et lui reverser intégralement. Il faut alors mettre en place une organisation comptable particulière pour la perception et la gestion des recettes du service (les recettes encaissées par le titulaire auprès des usagers sont reversées dans la comptabilité de la Collectivité de Corse, elles sont considérées comme des fonds publics et leur encaissement est soumis aux règles de la comptabilité publique – régie de recettes).

**Durée** : la durée du marché public est limitée, elle est fixée en tenant compte de la nature des prestations et de la nécessité d'une remise en concurrence périodique (article L. 2112-5 du CCP).

### Avantages et inconvénients du marché public

| Avantages   | Inconvénients  |
|---|--|
| La Collectivité de Corse bénéficie en théorie de la dynamique résultant de la procédure de publicité et de mise en concurrence pour choisir le titulaire du marché. | Le titulaire doit être désigné, sauf quasi-régie notamment, à la suite d'une procédure de publicité et de mise en concurrence préalables.  |
| Le titulaire apporte ses compétences et son expertise.  | Les prestations de travaux et de services sont, en principe, attribuées à deux titulaires distincts.   |
| Le titulaire est responsable de la gestion du personnel affecté au service  | Prise en charge du risque d'exploitation par la Collectivité de Corse. Quel que soit le résultat de son activité, le titulaire du marché public ne subira pas les conséquences financières et sera |
| Fort pouvoir de contrôle de la Collectivité de Corse sur le titulaire.  |  |



|   |  |
|---|--|
| <p>La Collectivité de Corse conserve la maîtrise du service (définition des prestations dans le cahier des charges, fixation des tarifs, etc.).</p> | <p>rémunéré à hauteur du prix contractuellement défini à l'acte d'engagement.</p> <p>Les investissements sont supportés par la Collectivité de Corse</p> <p>La Collectivité de Corse conserve la responsabilité du fonctionnement et des conditions d'exécution du service vis-à-vis des usagers et des tiers et ainsi des dommages qui résultent de l'existence même de l'activité.</p> <p>Le titulaire n'est pas ou peu intéressé par le développement du service (il est simplement chargé de l'exécution d'une prestation de services et sa rémunération est forfaitaire).</p> <p>La Collectivité de Corse doit mettre en place une organisation interne adaptée à l'exploitation du service sur le plan comptable (avec une régie de recettes), financier, humain et technique.</p> <p>La durée du marché public est limitée, elle est fixée en tenant compte de la nature des prestations et de la nécessité d'une remise en concurrence périodique.</p> |
|---|--|

**Eu égard à ce qui précède, notamment l'obligation d'une procédure de publicité de mise en concurrence préalables, sa durée limitée, l'obligation d'allotissement, le risque d'exploitation et les investissements supportés par la Collectivité de Corse, la gestion du port de commerce de Bastia *via* un marché public n'apparaît pas adaptée et doit être écartée.**

### **2.3.2. La délégation de service public**

Selon l'article L. 1411-1 du CGCT, une collectivité territoriale peut confier la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un ou plusieurs opérateurs économiques 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* ».

Les principales caractéristiques de la délégation de service public sont les suivantes :

**Exploitation du service** : le délégataire se voit confier la gestion du service public, il peut également être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir les biens nécessaires au service (article L. 1121-3 du CCP). Cela implique que le délégataire se voit confier une mission globale et complète, qui ne saurait être assimilée à une simple prestation de service (sa mission est donc plus large que celle du titulaire du marché public). Il faut donc que le délégataire soit en charge de la gestion et de l'exploitation du service public c'est-à-dire combine un ensemble de moyens financiers, matériels, humains et techniques de nature à répondre aux objectifs assignés par la Collectivité de Corse.

**Durée** : la durée du contrat de délégation de service public est limitée. Elle est néanmoins déterminée par la Collectivité de Corse en fonction de la nature et du montant des prestations ou des investissements demandés au délégataire, ce qui autorise une durée importante (article L. 3114-7 du CCP).

**Aspects financiers** : le délégataire assume le risque d'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix. La part de risque transférée au délégataire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée ne doit pas être purement théorique ou négligeable. Le délégataire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, qu'il a supportés (article L. 1121-1 du CCP).

**Contrôle de l'exécution du service** : la Collectivité de Corse conserve la maîtrise du service en déterminant les missions confiées au délégataire, les orientations de la politique tarifaire, les performances du service, les modalités d'exécution du service. Par ailleurs, la Collectivité de Corse conserve un pouvoir de contrôle sur le délégataire *via* des clauses prévues au contrat. Toute méconnaissance des obligations contractuelles est susceptible de donner lieu à l'application de pénalités.

Si l'accès à l'information concernant le service est moins facilité dès lors qu'elle passe par l'intermédiaire du délégataire, les dispositions du code général des collectivités territoriales et du code de la commande publique imposent la production par ce dernier de rapports annuels portant sur l'exécution du service et permettant à la Collectivité de Corse d'assurer un suivi de celle-ci (article L. 1411-3 du CGCT).

**Relations sociales** : le délégataire est responsable de la gestion des ressources humaines s'agissant de son personnel qui est affecté à l'exécution du service public. La gestion du personnel relève des règles prévues dans le code du travail et des conventions collectives applicables.

**Relation avec les usagers** : le délégataire est responsable du fonctionnement et des conditions d'exécution du service vis-à-vis des usagers et des tiers.

**Attribution de la délégation de service public** : la délégation de service public est, en principe, conclue à la suite d'une procédure de publicité et de mise en concurrence préalables, conformément aux dispositions du code de la commande publique. Par exception, l'organisation d'une procédure de publicité et de mise en concurrence préalables n'est pas nécessaire en cas de quasi-régie.

**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 CCP 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 (article L. 3211-1 du CCP), sinon conjointement par plusieurs pouvoirs adjudicateurs (article L. 3211-3 du CCP) ;
- critère 2 : l'activité de l'entité contrôlée doit être consacrée à plus de 80 % pour le ou les pouvoirs adjudicateurs qui la contrôle (article L. 3211-1 et s. du CCP). 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 (article L. 3211-5 du CCP) ;
- 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 (article L. 3211-1 et s. du CCP).

En application de ces critères, la Collectivité de Corse peut confier une délégation de service public sans public ni mise en concurrence préalables à une personne morale qu'elle contrôle (articles L. 3211-1 et L. 3221-1 et s. du CCP).

Au cas présent, la délégation de service public de gestion du port de commerce de Bastia pourrait être confiée en quasi-régie à une société publique locale (article L. 1531-1 du CGCT).

Toutefois, le capital d'une telle société devant être détenu par au moins 2 collectivités territoriales ou groupements ayant compétence dans le domaine d'activité concerné, le recours à une société publique locale n'est pas envisageable compte tenu du fait que seule la Collectivité de Corse est compétente pour créer, aménager, entretenir, gérer les ports maritimes de commerce et pêche de l'île (article L. 4424-22 du CGCT).

La délégation de service public du port de commerce de Bastia pourrait être attribuée en quasi-régie à un établissement public placé sous sa tutelle (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 sera 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 CGCT, l'EPCI-C 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).

L'article 4 de loi n° 2025-640 du 15 juillet 2025 prévoit que les biens, les droits et les obligations de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse, actuel délégataire du port de commerce de Bastia, seront transférés gratuitement à l'EPCI-C.

Selon ce même article, le personnel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse sera également transféré à l'EPCI-C à la date de sa création.

Il en va ainsi du personnel actuellement affecté à l'exploitation du port de commerce de Bastia si l'EPCI-C devait se voir confier en quasi-régie la future délégation de service public.

### Avantages et inconvénients de la délégation de service public

| Avantages  | Inconvénients  |
|--|--|
| <p>Le délégataire apporte son savoir-faire commercial, technique et social. La Collectivité de Corse peut ainsi participer à l'organisation du service tout en bénéficiant de l'expertise d'un opérateur employant un personnel ayant une compétence technique confirmée.</p> <p>Le délégataire prend en charge une mission globale (exécution du service public, développement, entretien, maintenance, travaux).</p> <p>Autonomie du délégataire dans la direction et la gestion du service (dans le respect des éventuelles obligations fixées dans le contrat).</p> <p>Le délégataire assume le risque d'exploitation du service public.</p> <p>Dynamisme commercial du délégataire (dès lors qu'il est rémunéré sur les</p> | <p>La Collectivité de Corse maîtrise moins le service public, qui est organisé et géré par le délégataire, malgré des procédures de contrôle contractuelles ou institutionnelles en cas de quasi-régie.</p> <p>L'exécution de la délégation de service public suppose un suivi contractuel exigeant (contrôle financier et de gestion du service notamment).</p> |

résultats de l'exploitation).

Contrôle du service et définition des objectifs et résultats à atteindre par la Collectivité de Corse. Le contrôle peut également être assuré indirectement de manière institutionnelle si le délégataire est en situation de quasi-régie avec la Collectivité de Corse.

La Collectivité de Corse continue de fixer les tarifs du service, qui sont encadrés contractuellement et qui sont perçus par le délégataire auprès des usagers.

La Collectivité de Corse a le choix de mettre les investissements nécessaires au fonctionnement du service à la charge du délégataire (qui les amortira sur la durée d'exécution du contrat) ou de les prendre en charge elle-même. La Collectivité de Corse peut donc conserver tout ou partie de la maîtrise d'ouvrage.

La durée peut être longue et est déterminée par la Collectivité de Corse en fonction de la nature et du montant des prestations ou des investissements demandés au concessionnaire.

Le délégataire est responsable de la gestion de son personnel affecté au service.

Le délégataire est responsable du fonctionnement et des conditions d'exécution du service vis-à-vis des usagers et des tiers.

La gestion publique du service peut être maintenue si le délégataire est en situation de quasi-régie avec la Collectivité de Corse.

La délégation de service public peut être attribuée sans publicité ni mise en concurrence préalables en cas de quasi-régie.

**Eu égard à ce qui précède, notamment le transfert du risque d'exploitation et**

**de tout ou partie des investissements au délégataire, de la durée du contrat, la gestion du port de commerce de Bastia *via* une délégation de service public apparaît adaptée.**

**La délégation de service public pourrait être attribuée en quasi-régie à un établissement public placé sous la tutelle de la Collectivité de Corse de sorte à garantir la poursuite d'une gestion publique du port de commerce de Bastia.**

## **2.4. Conclusion sur le mode de gestion**

Compte tenu des objectifs de la Collectivité de Corse de conserver une gestion publique du port de commerce de Bastia, tout en assurant le transfert du risque d'exploitation et des investissements à un tiers, il est proposé à l'Assemblée de Corse d'approuver le principe d'une délégation de service public en quasi-régie.

## **3. Les prestations que devra assurer le nouveau Délégataire**

Le contrat envisagé portera sur une délégation de service public conclue dans le cadre d'une quasi-régie qui confiera au délégataire 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 à conclure sont présentées ci-après.

### **3.1. L'objet du contrat**

Le contrat aura pour objet de confier au délégataire l'exploitation du port de commerce de Bastia.

Plus précisément, les prestations attendues du délégataire seront les suivantes :

- exploitation et promotion des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services du port de commerce de Bastia ;
- développement, renouvellement et entretien des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services du port de commerce de Bastia ;
- mise en œuvre d'un programme d'investissement de modernisation des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services du port de commerce de Bastia ;
- financement de tout ou partie du programme d'investissement ;
- gestion et valorisation du domaine public concédé.

Le délégataire pourra également, avec l'accord de la Collectivité de Corse, exercer lui-même ou prendre part à des activités accessoires à ses missions de prestations de services nécessaires à l'escale de navires ou contribuant au développement de l'activité portuaire et, plus généralement, du domaine portuaire concédé.

Les activités de police portuaire seront exercées conformément aux dispositions des articles L. 5331-1 et suivants du code des transports.

Le délégataire supportera le risque d'exploitation de sorte que toute perte potentielle ne sera pas purement négligeable ou théorique.

### **3.2. La durée envisagée**

La durée du contrat de délégation de service public tiendra compte de la nature et du montant des prestations et investissements demandés au délégataire conformément aux dispositions des articles L. 3114-7 et R. 3114-1 et suivants du code de la commande publique.

Afin de permettre l'amortissement de l'ensemble des investissements et prestations à la charge du futur délégataire, il est envisagé une durée de 15 ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026.

### **3.3. Le financement**

Le délégataire assurera tout ou partie du financement des dépenses liées aux investissements nécessaires à la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation et le développement l'exploitation du port de commerce de Bastia.

### **3.4. La rémunération du service**

En contrepartie des obligations qui lui incomberont en application du contrat et en rémunération des services qu'il rendra aux usagers du service public, le délégataire sera autorisé à percevoir les redevances et produits dans les conditions définies au contrat.

### **3.5. La redevance versée par le délégataire**

Le délégataire sera tenu de verser une redevance pour l'occupation et l'utilisation du domaine public concédé à la Collectivité de Corse, conformément à l'article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

### **3.6. Le contrôle de l'exploitation**

La Collectivité de Corse conservera le contrôle sur l'exécution du futur contrat et l'exploitation du service public, notamment *via* la communication qui lui sera faite annuellement par le délégataire d'un rapport d'exploitation sur lequel l'Assemblée de Corse sera appelée à se prononcer, conformément aux dispositions de l'article L. 1411-3 du code général des collectivités territoriales.

La Collectivité de Corse pourra à tout moment de l'exécution du futur contrat mettre en place un contrôle technique et administratif soit par ses propres services, soit dans le cadre d'un marché de contrôle spécifique.

### **3.7. Le personnel**

Le délégataire affectera au fonctionnement du service public le personnel en nombre et qualification nécessaire à sa bonne exécution.

Il aura la charge de la gestion du personnel et, à ce titre, des recrutements éventuellement nécessaires et de la reprise éventuelle du personnel en place conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables.

### **3.8. Les assurances**

Le délégataire sera tenu de souscrire toute assurance nécessaire pour l'exécution du futur contrat.

### **3.9. Les sanctions**

La Collectivité de Corse aura la possibilité d'appliquer des sanctions en cas de manquements du délégataire à ses obligations contractuelles.

Ces sanctions pourront aller, selon les cas, de sanctions pécuniaires à la résiliation du contrat.

### **3.10. La fin du contrat**

Le contrat de délégation de service public prendra fin de plein droit :

- à l'expiration de la durée normale du contrat ;
- en cas de fin anticipée du contrat pour motif d'intérêt général ou pour faute d'une particulière gravité du délégataire.

Au terme du contrat et ce, pour quelque raison que ce soit, l'ensemble des biens, équipements et installations nécessaires à l'exploitation du service public, seront remis par le délégataire à la Collectivité de Corse :

- les biens de retour qui auront été amortis selon les termes définis au contrat feront retour gratuitement ou moyennant le versement d'une indemnité ne pouvant excéder leur valeur nette comptable ;
- les biens de reprise pourront être transférés à la Collectivité de Corse, à sa demande, moyennant le versement d'une indemnité qui sera contractuellement définie.

## **4. La procédure d'attribution de la délégation de service public en quasi-régie**

La Collectivité de Corse souhaite recourir à une délégation de service public en quasi-régie pour l'exploitation du port de commerce de Bastia.

Il est donc proposé à l'Assemblée de Corse de lancer une procédure d'attribution en application des dispositions des articles L.3200-1 et suivants du code de la commande relatifs aux autres contrats de concession.

Cette procédure se déroulera selon les étapes suivantes :

- avis de la commission consultative des services publics locaux le 27 novembre 2025 ;
- avis du conseil portuaire le 9 novembre 2025 ;
- délibération de l'Assemblée de Corse sur le principe la concession de service public local le 27 novembre 2025 ;
- délibération de l'Assemblée de Corse sur le choix du concessionnaire prévue pour la session de décembre.



**Au regard de ce qui précède, je vous propose :**

- **de recourir à la délégation de service public pour la gestion du port de commerce de Bastia pour une durée de 15 ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026 ;**
- **d'approuver les principales caractéristiques des prestations que devra assurer le délégataire ;**
- **d'autoriser le Président du Conseil exécutif de Corse à prendre toutes mesures nécessaires à la conduite de la procédure d'attribution du contrat de délégation de service public.**