

ASSEMBLEE DE CORSE

4 EME SESSION EXTRA-ORDINAIRE DE 2018

REUNION DES 30 ET 31 MAI 2018

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

**RENOUVELLEMENT DU CONTRAT POUR
L'EXPLOITATION ET L'AMENAGEMENT
DU PORT DE COMMERCE DE PRUPIA**

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) :

Commission du Développement Economique, du
Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de
l'Environnement

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

RAPORTU DI U PRESIDENTE DI U CUNSIGLIU ESECUTIVU DI CORSICA

Le présent rapport, après avoir rappelé le contexte général du port de commerce de Pruprà et les principaux objectifs de gestion poursuivis par la Collectivité de Corse pour celui-ci, exposera les différents modes de gestion envisageables et exposera le projet de délégation de service public porté par la Collectivité. Les caractéristiques générales des prestations que devra assurer le délégataire au titre du futur contrat seront présentées en dernière partie du présent rapport.

1. Caractéristiques du service de gestion du port de commerce de Pruprà

1.1. Contexte contractuel actuel

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

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

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

Le contrat de concession arrivant à son échéance le 26 août 2017, la Collectivité Territoriale de Corse a d'abord prorogé sa durée jusqu'au 31 décembre 2017. Puis, par avenant en date du 28 décembre 2017, la durée de la concession a été prolongée d'une année, jusqu'au 31 décembre 2018.

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

1.2. Périmètre de la concession actuelle

Le domaine public portuaire du port de Pruprà transféré par le Département à la

1.3. Missions du concessionnaire actuelles

Conformément aux stipulations du contrat de concession en cours, le concessionnaire s'est vu confier la gestion, l'entretien, le renouvellement et le développement des infrastructures légères, des superstructures et équipements portuaires existants et à créer. Pour ce qui est des travaux d'infrastructures d'importance, cela est du ressort de la Collectivité de Corse avec un financement d'au moins 50 % à la charge du concessionnaire.

Il assure également :

- les services portuaires aux usagers et aux navires ;
- le développement commercial du port avec, notamment, la recherche de nouveaux trafics ;
- la valorisation du domaine public concédé en corrélation avec la Collectivité de Corse ;
- la proposition des redevances d'usage et droits de port, soumises à l'accord de la Collectivité de Corse après avis recueilli auprès du conseil portuaire ;
- la gestion des fonctions supports : comptabilité, informatique, statistiques portuaires, transmissions électroniques des données en temps réel auprès du Guichet Unique Portuaire (GUP, service de l'État) avec transmissions des informations nécessaires et appropriées aux besoins de contrôle du délégant ;
- la Sûreté de l'Installation Portuaire, sous le contrôle des services de l'État et du concédant ;
- l'intégration de l'ensemble des activités et travaux portuaires, à sa charge, dans une politique d'excellence sociale et environnementale.

Pour cela le concessionnaire perçoit l'ensemble des redevances d'usage et droits de port.

1.4. Activité du port de commerce

1.4.1. Activité générale

Au 31 décembre 2017, les trafics du port de commerce se répartissaient comme suit :

	Passagers	Croisières	Véhicules	Marchandises
2014	81 339	14 164	32 066	167 546
2015	80 763	14 095	31 614	131 645
2016	68 164	18 130	27 730	118 015
2017	63 060	26 452	26 298	113 209
17/16 %				

- 7,48 % 45,90 % - 5,16 % - 4,07 %

Les évolutions sont contrastées en fonction des catégories de trafics :

- les passagers des lignes régulières sont en baisse constantes ;
- la croisière connaît un certain développement ;
- le fret est en baisse :
 - * diminution des échanges avec la Sardaigne,
 - * le fret roulier avec le continent accuse une baisse,
 - * le trafic du vrac (ciment) est en quant à lui en augmentation.

1.4.2. Présentation des infrastructures portuaires

Les infrastructures du port de commerce de Prupia sont constituées des éléments suivants :

Le plan d'eau

Celui-ci est composé de deux zones :

- Le plan d'eau du bassin du port, proprement dit, servant aux manœuvres des navires et protégé des houles du large, d'une surface de 39 310 m² faisant partie intégrante du périmètre de la concession. Ce bassin a fait l'objet de travaux de dragage en 2011 (4 288 m³), avec rejet des sédiments à 3,8 miles marin du port, afin de porter les fonds à une côte de - 9 m au Nivellement Général Français soit environ - 8,6 m CM.
A noter que d'autres travaux de dragage ont été réalisés en 1991 pour atteindre une côte de - 7,30 NGF. Le bassin du port a donc peu tendance à s'engraisser par l'apport de sédiment si ce n'est ponctuellement et lentement au droit des postes des 1^{er} et 2^{ème} ducs d'Albe du poste d'accostage n° 1.
- Un plan d'eau, situé à l'extérieur de l'enceinte protégée du port et non concédé, d'une surface de 6 590 m².

Les ouvrages d'accostage

Le port de commerce comprend trois ouvrages d'accostage plus un appontement destiné à recevoir les tenders des navires de croisières, à savoir :

Le port n° 1 dit « poste de la ville »

Ce poste d'accostage sert à l'amarrage des navires de la continuité territoriale ainsi qu'aux navires de croisières.

Construit en 1990/1992 et prolongé en 2009/2010, il bénéficie d'un front d'accostage de 245 m de long. Il est constitué par :

- un quai en retour, de 40 de long, constitué d'une enceinte en palplanches LARSENN III S, retenues en tête par un rideau arrière en palplanches PU 20 par l'intermédiaire de tirants, liaisonnés par une poutre de couronnement en béton armé. Cette enceinte est remplie de sables provenant de dragages et surmontés d'une dalle en béton armé de 31,5 m*15,5 m, servant à l'embarquement et au débarquement des véhicules et équipée de rails de protection.

Au pied de cet ouvrage, ont été placés, sur les fonds marins, des enrochements antiafouillement afin d'éviter le déchaussement des palplanches par les hélices des navires. Cet ouvrage est dans un état général qualifié de « moyen ».

- trois ducs d'Albe, de 13,60 m de diamètre chacun, composés d'une enceinte en palplanches plates, remplie de tout-venant et surmonté d'un massif en béton armé de 250 m³. Ceux-ci sont protégés par un système de défenses (composés de trois défenses cylindriques extrudés verticales 1000/500 mm et de trois défenses horizontales de 300/150 mm), et comprennent chacun un bollard de 100 tonnes.

Ces ducs d'Albe construits en 1990/1992 ont fait l'objet de reprise d'étanchéité du parement béton en 2009/2010 et sont dans un état général qualifié de « moyen ».

Ces trois ducs d'Albe sont reliés entre eux par des éléments de passerelles en béton armé et en béton précontraint (poutres), de 4m de large, fondés sur pieux (avec bouchon en béton armé) par l'intermédiaire de chevêtres. Ces passerelles construites en même temps que les ducs d'Albe ont fait l'objet d'une réfection en 2009/2010 (reprise étanchéité béton + épaufrures + traitement armatures oxydées) et sont dans un état général qualifié de « moyen ».

- d'un 4^{ème} duc d'Albe, de 15 m de diamètre, composé d'un massif en béton armé de 250 m³ fondé sur 18 pieux métalliques remplis de béton. Ce 4^{ème} duc d'Albe est relié au 3^{ème}, par des éléments de passerelle en béton armé de 7,50 m de large fondés sur pieux. Ce duc d'Albe est équipé d'un bollard double de 200 tonnes. Ces ouvrages ont été réalisés en 2009/2010 et sont dans un « très bon état ».

Le poste d'accostage n° 2 dit « quai l'Herminier »

Construit en 2005/2007 et bénéficiant d'un front d'accostage de 78 m, il est constitué par une enceinte composée de :

- un rideau mixte avant, composé de pieux et de palplanches (3 entre pieux), liaisonné par une poutre de couronnement en béton armé,
- un rideau de palplanches arrière,
- de tirants entre les deux rideaux permettant la tenue en tête du rideau avant.

L'enceinte est remplie de tout-venant de carrière (de type 0/200) avec un revêtement en béton bitumineux.

Ce poste est équipé de 7 défenses cylindriques extrudées 1400/700 et de 4 bollards de 50 tonnes ainsi qu'un bollard de 150 tonnes.

Ce poste ne possédant pas de plateforme de débarquement, sert à l'accostage des navires vraquiers et aux bateaux de plaisance. Il est en « bon état général ».

Le poste d'accostage n° 3 dit « quai de la jetée »

Ce poste d'accostage, construit en 2005/2008 et bénéficiant d'une protection par la digue Est sur 160 m de long est réalisé de la même façon que le poste d'accostage n° 2.

Il est composé de :

- un quai en retour, de 31,20 m de long, comprenant une dalle en béton armé de 11 m* 31 m, servant à l'embarquement et au débarquement des véhicules et équipée de rails de protection ainsi que d'un nez de quai métallique.
- un linéaire droit de quai de 76 m, avec un retour de 20 m.
- un duc d'Albe dont le centre du parement est à 30m de l'extrémité du linéaire de quai droit. Ce duc d'Albe est dans le prolongement et accolé à un ancien duc d'Albe. Il est constitué d'un massif en béton armé fondé sur pieux dont la longueur frontale est de 8,75m. Il est équipé d'un bollard système de défenses composé de 3*2 défenses horizontales, superposées, extrudées 1400/700 et d'un bollard double de 200 tonnes.

Hors duc d'Albe, le poste est équipé de :

- 2 bollards de 50 tonnes,
- 2 bollards de 150 tonnes,
- 1 bollard de 200 tonnes,
- 5 défenses cylindriques extrudées 1400/700 et d'une défense d'angle.

Les postes d'accostage sont équipés d'échelle de sécurité (11 en tout), de points de branchement en eau (un aux postes d'accostage n° 1 et 3) et de bornes à incendie (une pour chaque poste).

Poste pour Tenders

Cet appontement est constitué d'un platelage bois et aluminium en encorbellement sur le cheminement piéton menant à l'extrémité de la digue Est par l'intermédiaire d'IPN en acier galvanisé de 350. Sa surface est de 35 m² et il est équipé de défenses en D300. Cet ouvrage a été réalisé en 2008 et est dans un « bon état général ».

Les terre-pleins

La surface de terre-pleins est de 18 744 m², dont 15 624 m² servent à la circulation des piétons et véhicules ainsi qu'au stationnement des véhicules en attente d'embarquement. Les 3 120 m² restant se trouvant dans une bande protection de 4,5 m en bord de quai et étant inclus dans les grilles d'enceinte de protection vis-à-vis des risques de rupture d'amarres.

L'ensemble des terre-pleins, hors plateformes d'embarquement / dalle béton des massifs bollards / zone située à l'entrée du port, sont revêtus d'enrobés bitumineux réalisés en 2007 et 2008. Ceux-ci sont dans un état général moyen avec de nombreuses marques faites par des béquilles de remorques. La zone située à l'entrée du port, d'une surface de 1 721 m², est revêtue avec un béton bitumineux en mauvais état avec faïençage.

L'ensemble des grilles de protection vis-à-vis des risques de rupture d'amarres est dans un état général très moyen et devront faire l'objet d'une reprise sous peu.

Les terre-pleins sont équipés :

- d'une bascule, mise en place pour le compte du concessionnaire en 2010,

- d'un auvent de protection pour la protection agents chargés de valider les billets d'embarquement, mise en place en 2014 pour le compte du concessionnaire.

L'ensemble de la zone concédée est fermée par une clôture de sûreté et l'entrée ainsi que la sortie des terre-pleins sont équipées de barrières d'accès avec caméras (mise en place en 2015, dans un très bon état).

Les ouvrages de protection

Les ouvrages de protection du port de commerce (non concédés) sont constitués par :

La digue de Scoglio Longo, dite digue du large

Elle est constituée d'un mur et d'un cheminement en pierres maçonnées et à l'extrémité de laquelle se trouve un phare. Cet ouvrage est dans un bon état général et n'a fait l'objet que de travaux de réfection de son musoir (depuis le transfert entre l'Etat et le Département).

La digue Est

Elle est constituée de blocs en pierres maçonnées (mur de garde) et est protégée, coté large, par une digue en enrochements. Cette digue a fait l'objet de travaux de rechargement généralisé en 1997 et partiel en 2015. Il s'agit donc d'un ouvrage en bon état. A son extrémité est positionné un feu de signalisation à la charge de l'Etat.

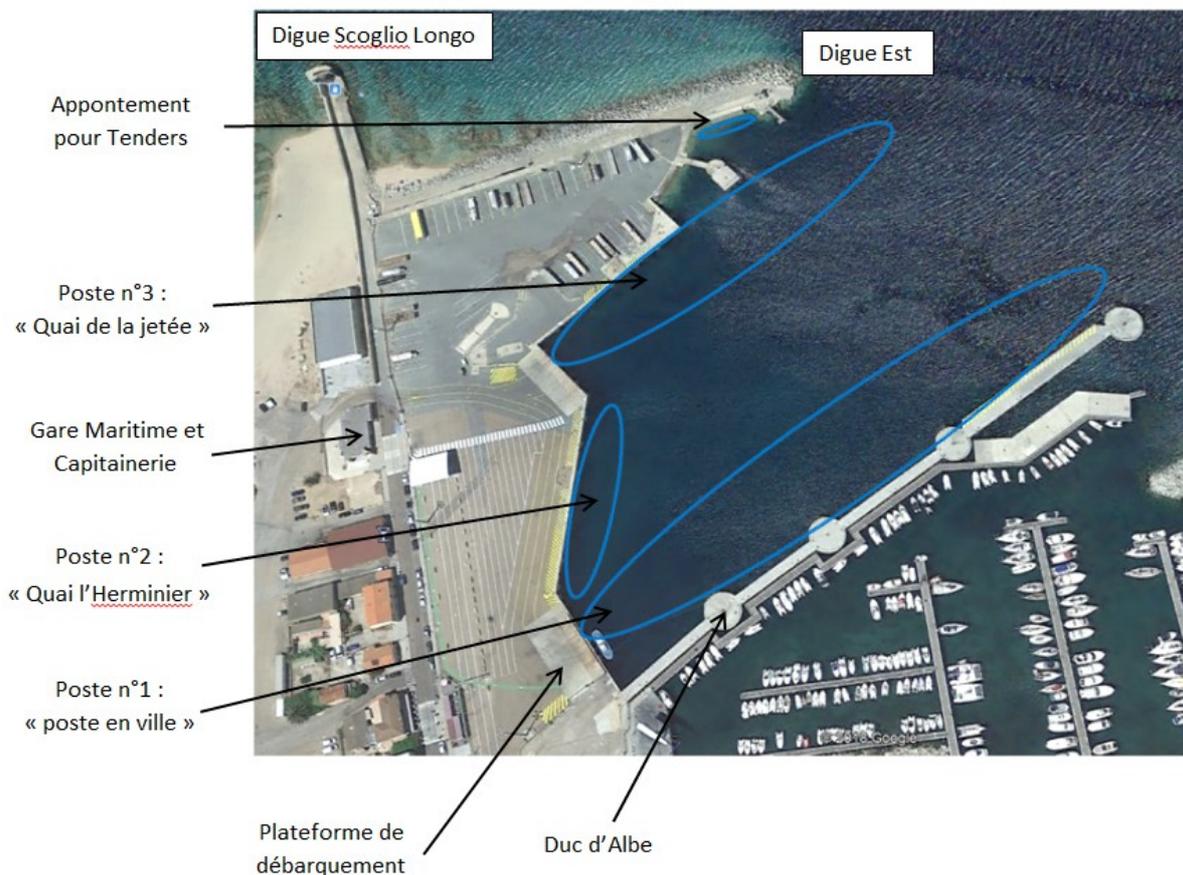
La gare maritime

Le port de commerce est équipé d'un bâtiment servant de gare maritime inclus dans la concession. Ce bâtiment en pierres maçonnées et béton a été construit en 1999 et est dans un état général moyen.

Ce bâtiment d'une surface de 320 m² abrite :

- une salle d'accueil pour les voyageurs ainsi que des sanitaires,
- un point de vente de billets,
- un bureau pour les agents du concessionnaire,
- un bureau mis à disposition du Commandant du port (gracieusement) et servant de capitainerie,
- une salle de réunion.

La figure ci-dessous permet de situer les différentes infrastructures du port de commerce.



1.4.3. Pistes de développement du port

Les perspectives de développement concernent essentiellement 2 types de trafics :

- Les trafics liés à l'activité croisière connaissent une augmentation depuis plusieurs années. Cette activité devrait poursuivre sa progression et le port de Prupià, qui dispose à la fois d'une baie très protégée et d'installations dédiées au débarquement des croisiéristes (appontement pour les tenders), a toute sa place dans le développement des croisières en Corse.
- Les trafics Corse-Sardaigne. Le projet de mise en place d'une Délégation de Service Public pour la ligne Prupià / Porto-Torres, incluant une fréquence renforcée de la desserte, serait à même de ramener le trafic au niveau des années précédentes voire de le faire progresser encore davantage. De nombreuses industries sont en effet installées en Sardaigne et les échanges entre les deux îles pourraient être renforcés si une liaison régulière est mise en place. Le projet a été initié dans le cadre d'une réflexion commune aux deux îles et il pourrait se concrétiser avec la création d'un Groupement européen de coopération territoriale (GECT). A l'heure actuelle, le projet prévoit deux phases : la 1^{ère} de deux ans servant de test et une seconde sur 10 ans. La fréquence des liaisons envisagée serait de 3 par semaine, correspondant à une fréquence qui a déjà existé par le passé et pour laquelle les trafics étaient présents.

1.4.4. Enjeux financiers

1.4.4.1. Exploitation

L'exploitation actuelle génère un chiffre d'affaire de 600 k€ (budget exécuté 2016), composé :

- de droits de port pour 300 k€,
- de taxes d'usage pour 250 k€,
- de redevances autres pour 50 K€.

Le chiffre d'affaires de la concession a globalement et continuellement diminué sur la période 2012-2016 (- 8,3 % en moyenne).

Les charges d'exploitation du service s'élèvent à 450 k€ (budget exécuté 2016), dont :

- masse salariale pour 41 % (ETP : 3,2),
- contributions totales (sièges + port de commerce d'Aiacciu) pour 17 %,
- autres achats et charges externes pour 22 %,
- dotations aux immobilisations pour 10 %,
- autres pour 10 %.

Les charges d'exploitation de la concession ont globalement augmenté sur la période 2012-2016 (+ 1,7 % en moyenne) malgré la contraction du chiffre d'affaires, dégradant mécaniquement le résultat d'exploitation.

Le résultat d'exploitation s'élève à 180 k€ en 2016 (29 % du chiffre d'affaires).

Le résultat financier de la concession est déficitaire à hauteur de 400 k€ en 2016. Le déficit financier a plus que doublé entre 2012 et 2016, quasi-exclusivement sous l'effet de la comptabilisation des amortissements de caducité résultant de la mise en service des investissements réalisés par le concessionnaire (plus de 550 k€ sur la période).

Le résultat net de la concession présente un déficit de - 2 39 k€ en 2016. Sur la période 2012-2016, le résultat net de la concession est globalement bénéficiaire pour un cumul de 498 k€.

1.4.4.2. Patrimoine

Au 31 décembre 2016, l'actif de la concession représente un montant globale de 5,4 M€ dont :

- 2,2 M€ au titre des immobilisations ;
- 3,1 M€ au titre des disponibilités ;
- 0,1 M€ au titre des autres actifs (créances clients principalement).

Le passif de la concession est constitué quant à lui de :

- 2,7 M€ de capitaux propres (hors droits du concédant) ;

- 1,6 M€ de droits du concédant ;
- 1,0 M€ d'engagements de crédit ;
- 0,1 M€ d'autres passifs (dettes fournisseurs, provisions, etc.).

2. PRESENTATION DES DIFFERENTS MODES DE GESTION

En application de l'article 22 de la loi NOTRe, des dispositions de l'article L. 4424-22 du CGCT relatives à la gestion des infrastructures de la Collectivité de Corse et des effets produits par l'arrêté préfectoral n° 16-2410 du 14 décembre 2016, la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion du port de commerce de Prupià ont été confiés à la Collectivité de Corse.

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

2.1. Gestion directe

2.1.1. La régie

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

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

La régie peut comporter deux variantes :

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

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

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

assume seule les risques financiers et d'exploitation.

2.1.2. La Société Publique Locale

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

Dans l'hypothèse où la personne publique exerce sur la société un contrôle comparable à celui qu'elle exerce sur ses propres services et que cette société réalise l'essentiel de ses activités pour elle ou, le cas échéant, les autres personnes publiques qui contrôlent la société, elle peut lui confier par contrat la gestion d'un service public sans mise en concurrence, à condition que l'activité déléguée figure expressément dans les statuts de la société.

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

Si la gestion est »déléguée « à la société publique, la gestion du service demeure toutefois directe, la collectivité et ses partenaires exerçant sur la société un contrôle comparable à celui exercé sur leurs propres services.

2.1.3. Le marché public

Un marché public est un contrat conclu à titre onéreux soumis aux dispositions de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics et son décret d'application n° 2016-360 du 25 mars 2016.

Par le biais d'un marché public, et en application des dispositions des articles L. 1414-1 du CGCT, la collectivité territoriale mobilise un opérateur économique, qu'elle rémunère directement. Le prix versé couvre toutes ses dépenses, le gérant ne supportant aucun risque lié au résultat de l'exploitation.

Le prestataire qui se voit confier l'exécution du service public n'agit pas pour son propre compte mais pour celui de la personne publique, ce qui implique une absence de transfert de risque au profit de l'exploitant. Les risques économiques (financiers et d'exploitation) sont intégralement supportés par la collectivité territoriale.

2.1.4. Le marché de partenariat

L'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 consacre le marché de partenariat comme une catégorie spécifique de marché public.

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

Les deux cocontractants répartissent entre eux les risques économiques liés au

projet et l'acheteur rémunère l'opérateur par un loyer régulier lié à des objectifs de performance tout au long du contrat, lequel s'étale sur une période déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements ou des modalités de financement retenues

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

2.2. Gestion déléguée

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

L'ensemble de ces hypothèses se rattache à la définition d'une délégation de service public, qui figure à l'article L. 1411-1 du CGCT :

« (...) un contrat de concession au sens de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, conclu par écrit, par lequel une autorité délégante confie la gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'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. (...) »

2.2.1. La régie intéressée

La régie intéressée est un mode de gestion dans lequel l'exploitation se fait pour le compte du délégant, le régisseur effectuant les opérations de recettes et de dépenses pour le compte de la collectivité dans le cadre d'un budget approuvé par l'organe délibérant. Il perçoit en contrepartie une rémunération figurant en dépenses dans ce budget.

La collectivité territoriale délégante garde donc la direction du service qu'elle confie au régisseur. Elle lui remet les équipements et matériels nécessaires à l'exploitation du service et contrôle son activité.

La régie intéressée comporte un degré d'autonomie limitée, qui l'approche de la régie. En effet, le régisseur intéressé n'est pas, en principe, rémunéré par les usagers. Sa rémunération forfaitaire est indexée sur le chiffre d'affaires réalisé et il ne supporte pas les pertes éventuelles du service.

Une part variable peut s'ajouter à cette rémunération forfaitaire, par le biais de primes de gestion dont le montant varie selon les paramètres définis dans le contrat.

Le régisseur est donc rémunéré par la personne publique, par le biais d'une rétribution qui comprend une part fixe et un pourcentage sur les résultats de l'exploitation, correspondant à son intéressement.

Du fait de la variabilité de la rémunération du régisseur, l'aléa financier n'est pas absent du contrat de régie intéressée.

Pour être classée parmi les délégations de service public, et non parmi les marchés

publics, le montant de la part variable de la rémunération du régisseur doit être fixé en fonction de paramètres liés à l'activité du service.

2.2.2. La délégation de service public de type affermage

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

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

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

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

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

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

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

2.2.3. La délégation de service public de type concession

Les délégations de service public sont régies par les dispositions des articles L. 1411-1 et suivants du CGCT modifiés par l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession.

L'article L. 1411-1 du CGCT définit la délégation de service public en ces termes :

« Une délégation de service public est un contrat de concession au sens de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, conclu par écrit, par lequel une autorité délégante confie la gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'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 par le délégataire ne doit pas être purement nominale 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 qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages, de réaliser des travaux ou d'acquérir des biens nécessaires au service public. »

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

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

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

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

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

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

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

3. CHOIX DU RECOURS A LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

3.1. Analyse des avantages et inconvénients des différents modes de gestion

Régie (autonome ou personnalisée)	
Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none">• Implication forte de la CdC dans la gestion et l'exploitation du service• Contrôle direct de la CdC sur la gestion et l'exploitation du service	<ul style="list-style-type: none">• Risques industriels et commerciaux supportés intégralement par la CdC• Portage financier des investissements

<ul style="list-style-type: none"> • Pas de procédure de passation • Mutualisation possible des compétences des membres de la CdC 	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessite des moyens techniques et humains important au sein de la CdC • Absence de participation (savoir-faire et réseau) des opérateurs économiques
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Société Publique Locale	
Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle direct de la CdC mais partagé avec au moins un autre associé sur la gestion du port • Pas de période d'incertitude (phase de consultation) • Mutualisation possible de compétence (service portuaire de la CCI et services des collectivités locales actionnaires) • Souplesse de gestion supérieure par rapport à une régie 	<ul style="list-style-type: none"> • Risques industriels et commerciaux supportés par les associés de la SPL • Portage financier des investissements supportés par les associés de la SPL • Incertitudes juridiques sur les modalités de sortie du capital et de cessions d'actions

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

Marché de partenariat	
Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Bénéfice du savoir-faire et du réseau d'un opérateur économique • Portage financier des investissements par le cocontractant (et risques industriels afférents) • Logique de performance inhérente au marché de partenariat, notamment environnementale • Capacité du cocontractant en termes d'initiatives de promotion et prospection commercial, de forte réactivité 	<ul style="list-style-type: none"> • Etudes préalables obligatoires (évaluation préalable des modes de réalisation du projet + étude de soutenabilité budgétaire) • Montage contractuel complexe pour la répartition des risques et le régime fiscal et financier (notamment détermination des loyers et risques afférents à sa variation) • Nécessité de doubler le marché avec un contrat de concession pour l'exploitation du service

	<ul style="list-style-type: none"> • Double procédure de passation (marché de partenariat + concession) • Gestion délicate des interfaces entre la CdC, l'attributaire du marché et le concessionnaire • Attractivité limitée du montage pour les opérateurs en raison de la dissociation des prestations
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

Délégation de service public type concessif	
Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Portage financier du projet par le concessionnaire • Attractivité du projet pour opérateurs industriels et financiers • Transfert au concessionnaire du risque industriel lié aux constructions • Transfert au concessionnaire de l'exploitation et la gestion courantes des ports. Capacité du fermier en termes d'initiatives de promotion et prospection commerciale, de forte réactivité • Bénéfice du savoir-faire et du réseau d'un opérateur économique • Définition des orientations stratégiques du port par la CdC • Contrôle du respect des obligations contractuelles du concessionnaire par la CdC. Capacité du concessionnaire en termes d'initia- 	<ul style="list-style-type: none"> • Montage contractuel complexe (encadrement des risques transférés, seuils de révision des conditions financières, etc.)

3.2. Recours à la délégation de service public de type concession

Au regard des avantages et inconvénients de l'ensemble des modes de gestion envisageables pour la mise en œuvre du projet, la délégation de service public de type concession apparaît comme le mode de gestion le mieux adapté.

Ce contrat s'inscrit dans la continuité du mode de gestion historique du port de commerce de Prupià et permet de répondre aux objectifs du projet.

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

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

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

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

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

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

Compte-tenu du périmètre de concession envisagé, les salariés de droit privé de la CCI affectés à l'exploitation portuaire seraient transférés vers le nouveau délégataire, ce transfert étant régi par l'article L. 1224-1 du code du travail. Les salariés conserveront ainsi un contrat de travail de droit privé.

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

3.2.3. Un financement porté par le concessionnaire

Ce type de contrat évite à la CdC un portage financier particulièrement important.

3.2.4. Un transfert de la maîtrise d'ouvrage

Le concessionnaire réalisera lui-même les installations nécessaires à l'exercice de ses missions, et assumera l'ensemble des risques liés à la réalisation de ses missions, et sera tenu responsable en cas de dommages causés aux tiers.

3.2.5. Le maintien d'un contrôle du service rendu

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

4. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES ET PROCEDURE DE LA FUTURE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

Au regard des éléments d'appréciation et des caractéristiques des prestations demandées, et en application des dispositions du CGCT, le Président du Conseil Exécutif de Corse propose de déléguer l'exploitation du port de commerce de Prupià dans le cadre d'un contrat de délégation unique dont les principales caractéristiques sont les suivantes.

4.1. Caractéristiques principales de la délégation de service public

4.1.1. Nature du contrat

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

4.1.2. Périmètre du contrat

Le périmètre de la délégation correspondrait au périmètre existant (cf. section 1.2) auquel serait ajouté le « triangle digue-phare », à savoir :

- Les ouvrages de protection du port correspondant aux digues de Scoglio et de l'Est (sur une surface de 4 110 m²), à l'exception des établissements de signalisation maritime (deux phares aux extrémités des digues) qui restent de la compétence de l'Etat.
- Le plan d'eau situé à l'extérieur de l'enceinte protégée du port (6 590 m²).

4.1.3. Caractéristiques juridiques

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

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

Le concessionnaire serait seul responsable vis-à-vis des tiers, et ferait son affaire

personnelle des conséquences de tous les litiges et dommages pouvant résulter de son fait, à l'occasion de l'exécution des missions qui lui seraient confiées. La responsabilité de la Collectivité de Corse ne pourrait être engagée à l'occasion d'un dommage survenu dans ce cadre.

A cette fin, le concessionnaire souscrirait toutes assurances utiles.

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

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

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

4.1.4. Caractéristiques économiques et financières

4.1.4.1. Economie générale

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

- Les charges d'exploitation courantes du port,
- Les charges d'investissements inhérentes aux travaux prévus conventionnellement.

Pour faire face à ces charges, le concessionnaire disposerait des ressources suivantes :

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

4.1.4.2. Frais généraux

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

4.1.4.3. Investissements

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

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

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

Le plan pluriannuel d'investissements initial serait relativement limité et comprendrait :

- L'augmentation du linéaire de la jetée (estimée à 5 M€) et/ou l'installation d'un point d'amarrage immergé (coût moindre) ainsi que les études préalables nécessaires (études d'opportunité, agitation dans le bassin),
- La reconfiguration de la gare maritime (projet a priori inférieur à 0,5 M€).

4.1.5. Durée

Le contrat serait conclu pour une durée d'environ 10 ans permettant l'amortissement des investissements confiés au délégataire. En particulier, le contrat devrait permettre une modulation de sa durée en cas de réalisation ou non de l'extension du linéaire de la jetée par le concessionnaire. La durée définitive sera fixée en fonction du plan de financement des investissements.

Le détail des prestations et l'ensemble des obligations du délégataire feront l'objet d'une description lors de l'établissement du dossier de consultation des entreprises et seront définis précisément au cours de la procédure de délégation dans le cadre défini par les articles L. 1411-1 et suivants du CGCT.

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

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

Au vu de l'avis de la CCSPL, l'Assemblée de Corse sera amenée à se prononcer sur le principe de la délégation de service public et à lancer une procédure de consultation dans le cadre des dispositions des articles L. 1411-1 et suivants du CGCT.

L'ensemble de la procédure se déroulera suivant les principales étapes suivantes :

1. Avis de la CCSPL au vu du présent rapport (articles L. 1411-4 et L. 1413-1 du CGCT)
2. Décision de l'Assemblée de Corse sur le principe de la délégation de service public et lancement de la procédure de passation (article L. 1411-4 du CGCT)

3. Avis du Conseil Portuaire en application des dispositions de l'article L. 5314-12 du code des transports
4. Publication d'un avis d'appel public à la concurrence
5. Envoi du document de consultation des entreprises aux candidats ayant déclaré leur intention de déposer une offre
6. Réception des candidatures et des offres
7. Ouverture des plis contenant les candidatures par la Commission de délégation de service public (CDSP) conformément à l'article L. 1411-5 du CGCT
8. Analyse des candidatures et établissement de la liste des candidatures admises par la CDSP
9. Notification motivée des rejets de candidatures
10. Ouverture des plis contenant les offres des candidats dont la candidature a été admise
11. Analyse des offres par la CDSP
12. Avis de la CDSP sur les offres transmis au Président du Conseil Exécutif
13. Engagement des négociations par le Président du Conseil Exécutif avec un ou plusieurs soumissionnaires
14. Choix du candidat pressenti par le Président du Conseil Exécutif
15. Délibération de l'Assemblée de Corse sur le choix du Président au vu de documents communiqués aux élus quinze jours avant la date de la réunion de l'Assemblée. Les motifs du choix du candidat retenu et l'économie générale du contrat de la convention de délégation de service public font l'objet d'un rapport joint à la future délibération
16. Notification motivée des rejets des offres
17. Transmission au contrôle de légalité de la délibération de l'Assemblée de Corse, affichage et publication
18. Publication d'un avis d'intention de conclure
19. Signature de la convention, 11 jours minimum après notification aux candidats rejetés
20. Transmission au contrôle de légalité de la convention de délégation de service public et de ses annexes
21. Notification de la convention de délégation de service public et entrée en vigueur
22. Publication d'un avis d'attribution
23. Insertion du dispositif de la délibération de l'Assemblée délibérante de Corse approuvant la délégation de service public dans une publication locale diffusée au niveau régional.

5. CONCLUSION

Il est donc proposé à l'Assemblée de Corse :

- **D'APPROUVER** le principe du recours à une convention de délégation de service public de type concession pour l'aménagement et l'exploitation du port de commerce de Prupià pour une durée de 10 ans,

- **D'APPROUVER** les principales caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire définies dans le présent rapport, étant entendu qu'il m'appartiendra ultérieurement d'en négocier les conditions précises, conformément aux dispositions des articles L. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,

- **DE M'AUTORISER** à prendre les mesures nécessaires à la conduite de la

procédure d'attribution de la délégation de service public.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.