

CONVENTION DE FINANCEMENT

**portant sur les travaux de réhabilitation de l'appontement
Saint Joseph à AIACCIU**

ENTRE :

La Collectivité de Corse, représentée par M. Gilles SIMEONI, Président du Conseil exécutif de Corse,

ET :

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse, représentée par M. Jean DOMINICI, Président,

VU le cahier des charges de la concession du port de commerce d'AIACCIU en date du 1^{er} janvier 2014,

VU les conclusions du rapport d'expertise de 2020,

VU les conclusions du comité technique (CdC / CCI-C) en date du 9 mars 2023,

VU le dossier justifiant que les aides à l'investissement en faveur du projet sont compatibles au regard du règlement UE n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, modifié par règlement (UE) 2017/1084 et 2023/1315,

VU l'arrêté portant attribution d'une subvention au titre du Plan de Transformation et d'Investissement pour la Corse (PTIC) n° SGAC/BFDE/2024-020 en date du 23 janvier 2024,

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 :

La présente convention a pour objet de préciser les modalités de participation de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Corse (CCI-C) au financement de l'opération :

« Travaux de réhabilitation de l'appontement Saint Joseph à AIACCIU ».

ARTICLE 2 :

L'opération est estimée à un montant de 4 500 000 € HT, financée de la manière suivante :

- Etat (PTIC) : 3 600 000 €, soit 80 % du montant prévisionnel de l'opération,
- CCI-C : 450 000 €, soit 10 % du montant prévisionnel de l'opération,
- Collectivité de Corse : 450 000 €, soit 10 % du montant prévisionnel de l'opération,

Total : 4 500 000 € HT

ARTICLE 3 :

La maîtrise d'ouvrage de l'opération est assurée par la Collectivité de Corse.

Le dossier justifiant que les aides à l'investissement en faveur du projet sont compatibles au regard du règlement UE n°651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, modifié par règlement (UE) 2017/1084 de la Commission du 14 juin 2017 et 2023/1315 a été analysé et vérifié par la Collectivité de Corse.

ARTICLE 4 :

La participation de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Corse se fera sous forme de participation financière au profit de la Collectivité de Corse.

ARTICLE 5 :

La participation de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Corse sera calculée, dans la limite de la dépense prévue, en appliquant le taux défini à l'article 2 au total des dépenses hors taxes effectivement mandatées pour l'opération.

ARTICLE 6 :

La Chambre de Commerce et d'Industrie de la Corse s'engage à inscrire en temps utile à son budget les sommes nécessaires au règlement des dépenses qui lui incombent.

Dans l'hypothèse où l'opération devrait être réévaluée, un avenant à la présente convention fixerait les modalités de prise en charge des dépenses supplémentaires correspondantes.

ARTICLE 7 :

La participation de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Corse sera versée au vu de titres de perception émis par la Collectivité de Corse.

La participation sera versée en deux temps :

- 50 % à l'OS de démarrage des travaux
- 50 % à la réception des travaux

Fait à AIACCIU, le

en deux exemplaires

**Le Président de la Chambre de
Commerce
de la Corse**

**Le Président du Conseil exécutif de Corse
et
d'Industrie**



PLAN DE TRANSFORMATION ET D'INVESTISSEMENT POUR LA CORSE

L'Etat investit pour la transformation de la Corse

Arrêté portant attribution d'une subvention au titre du Plan de Transformation et d'Investissement pour la Corse N° SAAC/BFDE/2024-020

EJ : 2104216722

**Le Préfet de Corse, préfet de la Corse-du-Sud,
Chevalier de la Légion d'honneur
Officier de l'ordre national du Mérite**

- Vu la loi organique 2001-692 du 1^{er} août 2001 modifiée relative aux lois de finances ;
- Vu la loi n° 2022-1726 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023 ;
- Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L.4421-1 à L.4426-1 relatif à la collectivité territoriale de Corse ;
- Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié par le décret 2010-146-du 16 février 2010 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements ;
- Vu le décret n° 2005-54 du 27 janvier 2005 relatif au contrôle financier au sein des administrations de l'Etat ;
- Vu le décret 2018-514 du 26 juin 2018 relatif aux subventions de l'Etat pour les projets d'investissement ;
- Vu le décret 2022-1698 du 28 décembre 2022 modifiant le décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique ;
- Vu l'arrêté du 20 décembre 2020 modifiant l'arrêté du 26 juillet 2019 relatif aux règles de la comptabilité budgétaire de l'Etat pris en application de l'article 54 du décret n°2012-1246 du 7 novembre 2012 modifié relatif à la gestion budgétaire et comptable publique ;
- Vu l'arrêté du 22 décembre 2022 relatif aux règles de la comptabilité budgétaire de l'Etat pris en application de l'article 54 du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 modifié relatif à la gestion budgétaire et comptable publique ;
- Vu le décret du Président de la République du 15 février 2022 portant nomination de M. Amaury de SAINT-QUENTIN, en qualité de préfet de Corse, préfet de la Corse-du-Sud ;

- Vu** l'arrêté du Premier ministre et du ministre de l'intérieur du 6 avril 2022 portant nomination de M. Alexandre PATROU en qualité de secrétaire général pour les affaires de Corse auprès du préfet de Corse, préfet de la Corse-du-Sud ;
- Vu** l'arrêté de la Première ministre et du ministre de l'intérieur du 13 juin 2022 portant renouvellement dans ses fonctions de M. Vincent ARSIGNY en qualité d'adjoint au secrétaire général pour les affaires de Corse ;
- Vu** la délégation d'autorisation de programme ouverte sur le programme 0162 - 04 du budget du Premier ministre,
- Vu** le Plan de Transformation et d'Investissement pour la Corse,
- Vu** la demande présentée par le bénéficiaire,

SUR proposition du Secrétaire Général pour les Affaires de Corse.

PREAMBULE : Le bénéficiaire dispose d'un correspondant unique qui est le service instructeur : la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Ce correspondant transmet les informations au secrétariat général pour les affaires régionales, et le cas échéant, aux autres services concernés. Il est chargé de la certification comptable des dépenses, de l'établissement des certificats en vue de la liquidation de la subvention et de la certification des travaux subventionnés.

ARTICLE 1 - Objet

Dans le cadre du Plan de Transformation et d'Investissement pour la Corse,

Il est attribué une subvention de l'Etat à la COLLECTIVITE de CORSE (Siret : 201 076 958 000 12) pour la réalisation de l'opération suivante : Travaux de réfection de l'apponement Saint Joseph à Ajaccio.

ARTICLE 2 - Durée et modalités d'exécution

- Le présent arrêté sera caduc si l'opération n'a pas été entreprise dans le délai de 1 an à compter de la notification du présent arrêté. Cette échéance peut être modifiée à la demande du bénéficiaire après avis du service instructeur et accord du préfet de Corse. Cet accord est formalisé par une décision modificative. Le bénéficiaire s'engage à informer le service instructeur du commencement d'exécution de l'opération.
- L'opération doit être réalisée avant le 31/12/2025. Cette échéance peut être modifiée à la demande du bénéficiaire après avis du service instructeur et accord du préfet de Corse en fonction de la complexité du projet ou de circonstances particulières et à condition que le projet ne soit pas dénaturé. Cet accord est formalisé par une décision modificative.
- Le bénéficiaire n'inclura dans l'assiette de la subvention que des dépenses conformes à l'assiette des travaux telle que figurant dans sa demande d'aide et effectuées pour la réalisation de l'opération et acquittées jusqu'au 30/06/2026. Cette échéance peut être modifiée à la demande du bénéficiaire après avis du service instructeur et accord du préfet de Corse. Cet accord est formalisé par une décision modificative.

ARTICLE 3 - Montant de l'aide financière, plan de financement

L'aide maximale de l'Etat d'un montant de 3 600 000,00 € imputée sur le programme 162 Plans d'investissement pour la Corse représente 80,00% du coût prévisionnel éligible de 4 500 000,00 €.

Siret	201 076 958 000 12
Compte budgétaire	HT2
Centre financier	0162-DR2A-DR2A
Centre de coût	PRFSGAR02A
Domaine fonctionnel	0162-04-46
Activité	0162020102F1
Localisation interministerielle	2A004

Le comptable assignataire de la dépense est la directrice régionale des finances publiques de Corse. Ce montant est un montant maximum prévisionnel, le montant définitif devant être calculé en fonction des dépenses effectivement réalisées et justifiées.

Le plan de financement prévisionnel programmé pour cette opération est repris dans le tableau ci-dessous :

	MONTANT	Taux
Dépense subventionnable :	4 500 000,00 €	
Etat 162 :	3 600 000,00 €	80,00%
Maître d'ouvrage :	900 000,00 €	20,00%

ARTICLE 4 - Modalités de paiement

Une avance unique de 30 % du montant maximum prévisionnel de la subvention pourra être versée, dans la limite des crédits de paiement disponibles, sur déclaration du commencement d'exécution du projet par le bénéficiaire.

A la demande du bénéficiaire et après justifications et contrôle de la réalisation de l'opération, la subvention pourra, dans la limite des crédits de paiement disponibles, être versée par acomptes.

Ces acomptes ne peuvent excéder 80% de la subvention accordée, sont déterminés par application du taux de la subvention au montant de l'opération dont la dépense réelle est constatée. Le versement du solde interviendra à l'achèvement de l'opération et sur justification de sa conformité au projet ci-dessus défini.

Le bénéficiaire devra déposer, à l'appui de ses demandes de paiement d'acomptes auprès du service instructeur, un état récapitulatif détaillé qu'il certifie exact, des dépenses réalisées conformément au projet retenu, accompagné des pièces justificatives de ces dépenses.

La justification des dépenses encourues s'effectue par la production de factures acquittées mais également par la production de pièces de valeur probante équivalente.

Les paiements sont effectués au compte du bénéficiaire : **COLLECTIVITE de CORSE.**

ARTICLE 5 - Contrôle

Le bénéficiaire se soumettra à tout contrôle technique, administratif et financier, sur pièces et/ou sur place, y compris au sein de sa comptabilité, par toute autorité commissionnée par le préfet de Corse ou par les corps d'inspections et de contrôle, nationaux ou communautaires. Il présentera aux agents du contrôle tous documents et pièces établissant la régularité et l'éligibilité des dépenses encourues.

ARTICLE 6 - Reversement et résiliation

En cas de non-respect des termes du présent arrêté et en particulier, de la non-exécution totale ou partielle de l'opération, de la modification du plan de financement ou du programme des travaux sans autorisation préalable, de l'utilisation des fonds non conforme à son objet ou du refus de se soumettre aux contrôles, le préfet de Corse pourra décider de mettre fin à l'aide consentie et exiger le reversement partiel ou total des sommes versées. Le bénéficiaire qui souhaite abandonner son projet en informera le secrétariat général pour les affaires de Corse pour permettre la clôture de l'opération. Dans les deux cas, il procédera au reversement des sommes indûment perçues dans les plus brefs délais et, au plus tard, dans le mois qui suit la réception du titre de perception.

ARTICLE 7 – Règles de publicité et de communication

Le bénéficiaire, est tenu d'informer l'ensemble des acteurs locaux, régionaux et le grand public, de l'attribution par l'Etat d'une subvention du Plan de Transformation et d'Investissement pour la Corse selon les moyens décrits ci-dessous:

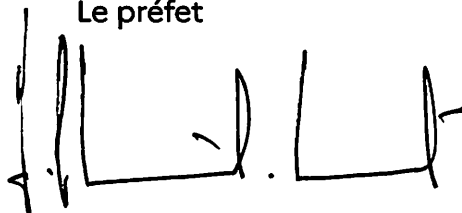
- mentionner ce soutien financier dans sa communication avec les médias,
- faire apparaître le logo "Marianne" avec le programme de financement PTIC dans la production écrite échangée avec des tiers sur le sujet,
- mentionner ce soutien financier sur le site web évoquant le projet bénéficiaire,
- apposer un panneau d'affichage temporaire pour toute opération de financement d'infrastructures ou de constructions en un lieu aisément visible du public mettant en lumière le soutien financier apporté par le PTIC. La surface allouée à chaque partenaire sera identique et dans l'ordre protocolaire,
- faire figurer le logo "Marianne" avec le programme concerné par le financement du PTIC sur le panneau d'affichage et la plaque d'inauguration,
- apporter la preuve de la publicité faite, au plus tard, avec la première demande de versement de la subvention.

ARTICLE 8 – Exécution

Le secrétaire général pour les affaires de Corse, le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement et la directrice régionale des finances publiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié au bénéficiaire.

Ajaccio, le 23 JAN. 2024

Le préfet



Amaury de SAINT-QUENTIN

Ajaccio, le 23 JAN. 2024

Monsieur le président,

Par arrêté en date de ce jour, j'ai décidé de vous attribuer une subvention d'un montant de 3 600 000,00 €, pour vous permettre de financer des travaux de réfection de l'appontement Saint Joseph à Ajaccio.

Cette dotation vous est allouée par l'Etat dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Transformation et d'Investissement pour la Corse.

J'attire toute votre attention sur les dispositions de l'article 4 de cet arrêté et vous invite à prendre toutes les dispositions nécessaires en liaison avec la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

Je vous prie d'agréer, monsieur le président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Respectueusement, 

Amaury de SAINT-QUENTIN

Monsieur Gilles SIMEONI
Président du Conseil exécutif de Corse
Collectivité de Corse
20000 AJACCIO



Collectivité de Corse

Analyse RGEC de l'appontement Saint Joseph sur le
port de Commerce d'Ajaccio

12 décembre 2023

Table des matières

Fiche de synthèse – Port de Commerce d’Ajaccio	3
Introduction.....	4
1 Revue de la conformité de l’investissement.....	5
1.1 Contrat de DSP.....	5
1.2 Chronologie des échanges entre les parties.....	5
1.3 Projet « Réhabilitation de l’apponement Saint Jospheh ».....	13
2 Analyse juridique	14
2.1 Contexte de la réglementation européenne	14
2.2 Définitions applicables aux aides en faveur des ports, au sens du règlement (UE).....	14
2.3 Contraintes européennes applicables aux aides en faveur des ports maritimes - Article 56 ter	15
Conclusion.....	20

Fiche de synthèse – Port de Commerce d’Ajaccio

Le concédant : Collectivité de Corse

Le Concessionnaire : Chambre de Commerce et d’Industrie de Corse (CCIC), substituée à la CCI d’Ajaccio et de Corse du Sud

Durée de la concession : 30 ans, du 1er janvier 2014 au 31 décembre 2043

Objet : Concession de service

Sur le périmètre de l’enceinte du port de Commerce d’Ajaccio, réalisation, entretien, renouvellement, exploitation, développement, promotion des ouvrages, plan d’eau, terrains, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services de toute nature, nécessaires au fonctionnement du Port, remis par l’Autorité Concédante ou réalisés dans le cadre de la concession.

Chiffres clés :

	2019	2020	2021	2022	Δ 2021 / 2022	Δ 2021 / 2022 en %
Escales	1 227	939	1 125	1 272	147	13,1%
Véhicules	374 255	258 270	329 835	374 035	44 200	13,4%
Passagers	939 120	642 706	803 890	924 679	120 789	15,0%
Croisière (Passagers)	387 917	12 475	24 877	389 154	364 277	1464%
Quantité de fret (T)	1 235 107	1 166 626	1 109 958	1 137 574	27 616	2,5%
Total - Passagers	1 327 037	655 181	828 767	1 313 833	485 066	58,5%
Chiffre d’affaires (€)	11 259 676	7 304 529	8 527 059	10 956 912	2 429 853	28,5%
Actifs immobilisés nets (€)	24 569 227	23 558 926	22 170 732	21 508 306	- 662 426	-3,0%

Modalités d’investissements et de financements :

Investissement : L’article 13 prévoit qu’en conformité avec le plan de développement du port de Commerce d’Ajaccio, et en fonction du programme prévisionnel d’investissement défini dans le plan stratégique - Annexe 5, le Concessionnaire établit un plan stratégique tous les 5 ans se composant d’un plan quinquennal glissant et d’un programme conditionnel (conditionné à des objectifs).

Par ailleurs, un programme annuel est réalisé par le Concessionnaire et doit être transmis au plus tard le 30 septembre N-1. Ces plans ou programmes d’investissements sont soumis à l’approbation de l’instance de suivi puis à l’autorisation préalable et exprès de l’Autorité Concédante.

Réalisation : L’article 11 du contrat de concession précise que « *L’ensemble des travaux réalisés dans le périmètre de la concession [...] sont réalisés sous la maîtrise d’ouvrage du Concessionnaire, qui en assure également le financement.*

[...]

Par dérogation l’Autorité concédante pourra [...] après consultation de l’instance de suivi [...] exercer elle-même la maîtrise d’ouvrage de travaux neufs réalisés sur les infrastructures structurantes dans le périmètre de la concession ».

Le contrat de concession définit les infrastructures structurantes comme suit :

- Les ouvrages de protection du plan d’eau ;
- Les quais et les ouvrages d’accostage et/ou d’amarrage de type duc d’Albe ;
- Les terre-pleins ;
- Les profondeurs des accès maritimes et du plan d’eau.

Introduction

Depuis la loi du 22 janvier 2002, la Collectivité de Corse est propriétaire et compétente pour créer, aménager, entretenir, gérer et élargir le périmètre du port de Commerce d'Ajaccio.

La CCI de Corse gère le port de Commerce d'Ajaccio dans le cadre d'un contrat de concession depuis le 1^{er} janvier 2014 jusqu'au 31 décembre 2043 (30 ans).

Depuis décembre 2018, la CCI s'est désengagée de l'exploitation de l'appontement St Joseph (infrastructure structurante) pour des motifs liés à l'état technique de l'ouvrage. La gestion de l'appontement et des opérations de dépotage essentielles à l'approvisionnement énergétique de la Corse a été reprise en régie provisoire par la Collectivité de Corse avec les moyens (équipes et moyens matériels) mis à sa disposition par la CCI.

Par conséquent, la CCI demeure Concessionnaire de l'ensemble du port de Commerce, exception faite de l'exploitation de cet appontement.

Une expertise a été menée sur l'état technique de cet équipement, unique point d'approvisionnement pour la centrale thermique du Viazzo et les dépôts pétroliers (essence et gasoil).

En mars 2023 une réunion s'est tenue entre la Collectivité et la CCI pour partager les constats et acter des opérations à engager pour sécuriser l'appontement. Le budget des travaux est estimé à **4,5 M€** et la Collectivité de Corse en assurera la maîtrise d'ouvrage. Les travaux devront se dérouler en permettant la poursuite des opérations commerciales par les opérateurs.

Dans ce contexte, la Collectivité souhaite disposer d'un accompagnement juridico-financier afin, d'une part, d'analyser la finalité des ouvrages objet de l'investissement et de qualifier l'investissement envisagé au regard du règlement (UE) 651/2014 de la commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, modifié par le règlement (UE) 2017/1084 et 2023/1315, et d'autre part de déterminer le montant de financement public maximum.

Dans un premier temps, nos travaux viseront à statuer sur la forme, et donc sur la conformité des modalités de financement au regard du cadre juridique liant la CCI et la Collectivité de Corse au travers de la Délégation de Service Public du port de Commerce d'Ajaccio (I), enfin, nous évaluerons la participation financière éventuelle de la Collectivité de Corse et de l'Etat selon la réglementation européenne encadrant les aides d'Etat (II) en analysant les conditions prévues à l'article 56 ter du règlement UE.

Nous avons basé nos travaux sur les documents transmis par la Collectivité de Corse (compte-rendu de réunions, courrier, le contrat de concession, Contrat de projet Appontement...) ainsi que des documents externes tout en capitalisant sur nos travaux précédents.

L'étude réalisée permettra à la Collectivité de Corse de disposer d'une vision précise des modalités de financement des investissements envisagés pour l'appontement Saint-Joseph du port de Commerce d'Ajaccio.

1 Revue de la conformité de l'investissement

Avant de pouvoir se prononcer sur le fond de l'analyse, il nous paraît indispensable de faire la revue des différentes clauses contractuelles venant encadrer spécifiquement les investissements dans le cadre du contrat de concession du port d'Ajaccio.

1.1 Contrat de DSP

L'article 1 prévoit que le Concessionnaire prend en charge à titre exclusif la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement et la promotion d'ouvrages, plans d'eau, terrains, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services nécessaires au fonctionnement du Port de Commerce d'Ajaccio. Ainsi, cela couvre l'ensemble des dépenses d'aménagement et d'exploitation de la concession.

L'article 11 du contrat précise que « *L'ensemble des travaux réalisés dans le périmètre de la concession, en ce inclus les travaux d'investissement (travaux neufs et de renouvellement), les travaux de gros entretien et d'entretien courant sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du Concessionnaire, qui en assure également le financement* ».

Toutefois, « par dérogation l'Autorité concédante pourra [...] **après consultation de l'instance de suivi** [...] exercer elle-même la maîtrise d'ouvrage de travaux neufs réalisés sur les infrastructures structurantes dans le périmètre de la concession ». Dans ce cas « Le Concessionnaire sera alors tenu d'en assurer le financement à hauteur des montants prévus au budget prévisionnel de la concession pour ces investissements (Annexe n°7), ce, par le versement à l'Autorité concédante d'un fonds de concours leur correspondant ».

L'article 12 & 13 prévoient l'établissement d'un plan stratégique (Annexe 4) sur la durée de la concession incluant le programme prévisionnel d'investissement (Annexe 5) en conformité avec le plan de développement du port de Commerce d'Ajaccio.

Ce programme prévisionnel d'investissement se compose :

- D'un plan prévisionnel sur la durée de la concession ;
- D'un plan quinquennal glissant (soumis à l'instance de suivi) ;
- D'un programme d'investissement annuel (il est transmis au plus tard le 30 septembre et est soumis à l'instance de suivi).

1.2 Chronologie des échanges entre les parties

Nous avons repris dans l'ordre chronologique les échanges et réunions effectués entre la CCI et la Collectivité au titre de l'appontement Saint-Joseph.

L'ouvrage a été construit en 1930 pour les besoins de l'armée en approvisionnement de carburants.

Depuis il a fait l'objet de travaux de confortement ponctuels en 1969 et 2006 qui n'ont toutefois pas permis de remédier à son état de vétusté.

Cet appontement est stratégique pour la Corse, car il est l'unique point d'approvisionnement utilisé pour la centrale thermique du Vazzino et les dépôts pétroliers en essence et gasoil.

Annexes 4 & 5 du contrat de DSP (2014)

Nous avons repris ci-après **l'annexe 5** :

Opération (en K€ constant – Valeur 2013)	Montant (K€)	Tx de Subv.	Subv. (K€)	Durée d'amortissement
Plan de développement du port de commerce d'Ajaccio	71 161		25 000	
<i>Transfert du Port Fret à Saint-Joseph</i>	52 630	32%	17 000	25
<i>Transfert des trafics d'hydrocarbures et du dépotage de Gaz au Ricanto</i>	16 856	47%	8 000	20
<i>Achèvement et extension de la Gare Maritime Cargo</i>	1 675	-	-	30
Programme de gros entretien et renouvellement	57 544		-	
<i>Confortement de la jetée</i>	13 030	-	-	50
<i>Extension de la jetée</i>	21 280	-	-	50
<i>Môle des Capucins</i>	4 910	-	-	25
<i>Plan incliné Capucins Nord</i>	600	-	-	20
<i>Réfection des sous-faces Môles Capucins / 3 Maries</i>	2 400	-	-	25
<i>Môle des 3 Marie</i>	4 380	-	-	25
<i>Pont Bascule St Joseph</i>	75	-	-	10
<i>Abri compagnies et/ou filtrage</i>	293	-	-	10
<i>Défenses</i>	2 000	-	-	15
<i>Décanteurs et réseaux d'assainissement</i>	400	-	-	15
<i>Investissements courants (inclus l'Investissement Divers...)</i>	8 176	-	-	10
Programme de développement complémentaire à l'initiative du candidat	30 086		-	
<i>Electrification postes à quai</i>	3 200	-	-	15
<i>Plateforme logistique multimodale et Réglementation Marpol</i>	2 570	-	-	15
<i>Rempiètement supplémentaire Quai l'Herminier</i>	0	-	-	25
<i>Requalifications Passerelle passagers croisiéristes mobile</i>	3 000	-	-	20
<i>Extension du Môle des Capucins</i>	6 000	-	-	25
<i>Rempiètement du talus entre les deux môles Capucins et 3 Marie</i>	0	-	-	20
<i>Terminal Maritime et Routier (TMR)</i>	291	-	-	30
<i>Nouvelle Gare routière</i>	700	-	-	30
<i>Extension du Poste du Margonajo</i>	0	-	-	25
<i>Passerelles d'accès aux Ducs d'Albe du Quai Marconajo</i>	830	-	-	20
<i>Stockage véhicules</i>	3 150	-	-	20
<i>Môle croisière</i>	1 060	-	-	10
<i>Passerelle piétons fixe</i>	200	-	-	10
<i>Terre-pleins portuaires : Véhicules Légers, Fret et Parkings</i>	5 200	-	-	20
<i>Quai de la CCI</i>	480	-	-	10
<i>Talus du Margonajo</i>	250	-	-	10
<i>Utilités : Réseaux d'Eclairages et Eau AEP / Incendie - Electricité</i>	3 155	-	-	15
TOTAL	158 791	15,74 %	25 000	

Le plan initial inclut l'investissement dit du « **Terminal fret à St Joseph** » (Cf. encadré jaune ci-dessus).

Cette opération consiste à créer un nouveau terminal portuaire sur le site de Saint-Joseph qui permettra d'accueillir deux navires rouliers de 215 mètres ainsi qu'un navire vraquier de 150 mètres, et d'y traiter en particulier le fret non-accompagné. Elle comprend :

- La réalisation d'un terre-plein de 5,5 Hectares (partiellement gagné sur la mer) ;

- La création des postes à quai ;
- La réalisation des accès et superstructures (bâtiments dont gares maritimes, locaux techniques, etc...) ;
- Le regroupement des navires de servitudes.

Complémentairement, aux grands travaux prévus dans le cadre du Schéma Directeur Fond de Baie, la concession du port d'Ajaccio devra faire face à la nécessaire requalification d'ouvrages anciens qui appellent des réparations qui ne peuvent plus être différées du fait des évolutions météorologiques des dernières années : apparition du phénomène de « Med – hurricane » qui accompagne la montée des eaux et donnera lieu dans les prochaines années à des tempêtes plus violentes et plus fréquentes, comme celles qui ont durement frappé les installations portuaires en 2008 et 2010.

L'opération porte sur un montant global estimé à **52,6 Millions d'€** subventionné à hauteur de **32% (Collectivité & PEI)**, soit 17 M€.

Point d'attention : Selon la description réalisée, nous comprenons que cet investissement inclut le confortement de l'appontement St Joseph.

Instance de suivi du 25 octobre 2017

Cette instance de suivi prévoit le projet de « *Fond de baie – transfert du pétrole* » comprenant :

- Une mission d'AMO sera lancée pour le confortement de l'appontement Saint Joseph (Il est en mauvais état et constitue une menace pour l'approvisionnement énergétique de la région) avant la fin de l'année 2017. Cette opération, d'un montant prévisionnel de 1,1 M€, sera financée par la CCI, maître d'ouvrage de l'opération de confortement. Cette opération a pour objet de maintenir l'appontement en exploitation jusqu'à la mise en service de la nouvelle centrale EDF prévue en 2023.

Point d'attention : à notre connaissance aucun travaux de confortement n'a été effectué par la CCI.

Réunion Préfecture du 5 juillet 2018

Cette réunion a permis de partager l'état de l'appontement Saint Joseph par l'ensemble des acteurs :

- CCI ;
- Collectivité ;
- Maire d'Ajaccio ;
- Préfecture ;
- EDF ;
- DPLC ;
- Gedimat ;
- Lafarge.

Il ressort de cette réunion la décision de mettre en œuvre les solutions de court terme préconisées par la CCI, à savoir limiter la surcharge d'exploitation et exercer une surveillance rapprochée de l'ouvrage, dans le cadre d'un plan d'urgence qui sera établi par un groupe de travail (Collectivité / CCI / Etat) sur le mode plan de gestion de crise.

Courrier du 24 août 2018 (Préfecture à la CCI & la Collectivité)

Ce courrier met en avant l'état dégradé de l'appontement Saint-Joseph discuté lors de la réunion du 5 juillet 2018 et l'urgence de garantir un niveau de sûreté satisfaisant sur l'appontement.

La préfète envisage que des auditeurs internes des compagnies d'affréteurs (Total & BP) viennent juger la conformité de la sureté de l'apponement Saint-Joseph, en cas de non-conformité l'approvisionnement sera susceptible d'être interrompu.

Ainsi, la préfète préconise les actions suivantes à mener :

- Un plan d'urgence afin de garantir la sureté de fonctionnement et d'assurer la continuité d'approvisionnement de l'île ;
- Une réunion des opérateurs afin de définir une solution technique permettant de garantir l'utilisation de l'apponement Saint-Joseph.

Courrier du 4 septembre 2018 (CCI à la Préfecture - Réponse au courrier du 24 août 2018)

La CCI renouvelle ses craintes quant à l'état de l'apponement Saint-Joseph. Elle se repose sur les conclusions du bureau d'étude « *Sixense Concrete* ». Selon le bureau d'étude, l'apponement ne peut plus subir d'intervention lourde de confortement sans un risque accru de ruine de l'ouvrage qui entraînerait de fait la rupture de l'approvisionnement en hydrocarbure.

Courrier du 22 novembre 2018 (CCI à la Collectivité)

Ce courrier informe la Collectivité de la décision de la CCI de suspendre l'exploitation de l'apponement Saint-Joseph sur le fondement de l'article 18 du contrat de concession qui prévoit :

« Si les services confiés au Concessionnaire se trouvent interrompus en totalité ou en partie, momentanément ou définitivement, pour une cause n'entrant pas dans la liste des cas d'interruption légitimes listés ci-après, l'Autorité concédante, après avoir constaté l'interruption et mis le Concessionnaire en demeure de reprendre le service, le cas échéant sans délai, a qualité pour prendre immédiatement toutes mesures conservatoires qu'il jugerait nécessaires en vue d'assurer la marche desdits services, conformément à l'article 41, et sans que le Concessionnaire puisse, de ce fait, formuler une réclamation quelconque.

Toutefois, sont considérés comme légitimes les cas d'interruption des services résultant d'un danger grave ou de force majeure selon la jurisprudence des juridictions administratives françaises, dans les conditions définies ci-dessous.

- **Danger grave** : lorsque le Concessionnaire juge qu'il y a danger ou inconvénient grave à poursuivre l'exploitation des matériels ou des installations du port, ou quand ceux-ci doivent être déplacés par ordre des agents chargés de la police du port, le Concessionnaire est habilité à faire suspendre immédiatement les opérations des usagers jusqu'à ce que tout soit remis en bon ordre ;

[...]».

Dans ce courrier, la CCI, sur la base des constats du bureau d'étude « *Sixense Concrete* », expose l'état de l'apponement et mentionne l'existence d'un danger grave qui la conduit à suspendre l'exploitation.

Courrier du 3 décembre 2018 (Collectivité à la CCI)

Le courrier constate la suspension de l'activité par la CCI sur l'apponement Saint Joseph. Nous notons qu'à la réception du courrier la Collectivité de Corse a demandé la nomination d'un expert judiciaire chargé de vérifier de façon impartiale et contradictoire l'état de l'ouvrage.

En parallèle, la Collectivité a interrogé les parties prenantes (Préfet / EDF / DPLC) sur la faisabilité technique d'un dépotage dans des conditions sécurisées et a pris note de leurs avis positifs joints au courrier.

Ainsi, ce courrier met en demeure la CCI de reprendre sans délai l'exploitation de l'apponement Saint-Joseph conformément à l'article 18.

Courrier du 3 décembre 2018 (CCI à la Collectivité)

La CCI accuse réception de la lettre de mise en demeure mais refuse de reprendre l'exploitation de l'appontement Saint-Joseph.

Selon la CCI, l'exploitation ne peut être reprise en raison de l'instabilité d'un ouvrage qui supporte des installations de transport d'hydrocarbures, et en l'absence de nouveaux éléments venant démontrer que l'exploitation de l'ouvrage ne présente pas de danger grave.

Courrier du 4 décembre 2018 (Collectivité à la CCI)

A la suite du refus du Concessionnaire de donner suite à la mise en demeure de la Collectivité de rouvrir l'appontement et d'en reprendre l'exploitation, la Collectivité a actionné par le biais de ce courrier l'article 41 du contrat de Concession.

Cet article prévoit : « *En cas de faute grave du Concessionnaire ou si le service n'est **exécuté que partiellement**, sauf en cas de force majeure, de retard imputable à l'administration ou l'Autorité concédante, ou sauf accord particulier et exprès de l'Autorité concédante, l'Autorité concédante pourra faire procéder à l'exécution d'office des travaux et prestations nécessaires à la réalisation et au fonctionnement des ouvrages ou du service, ou à l'exploitation du port.*

L'exécution d'office sera précédée d'une mise en demeure notifiée au lieu de domicile du Concessionnaire, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, restée sans effet à l'expiration du délai qu'elle fixe.

Le Concessionnaire mettra à la disposition de l'Autorité concédante les moyens lui permettant d'assurer la continuité du service, comprenant les moyens matériels et humains de la concession, durant la mise en régie provisoire.

Les dépenses résultant pour l'Autorité concédante de la mise en régie provisoire lui seront remboursées, et majorées de dix (10) % en raison des frais mis en oeuvre par l'Autorité concédante pour la mise en oeuvre des stipulations du présent Article. Ces dépenses ne pourront être imputées par le Concessionnaire sur le budget de la concession.

La mise en oeuvre des mesures de substitution visées au présent article s'entend sans préjudice de l'application éventuelle des pénalités visées à l'article 40, sans que le Concessionnaire puisse, dans cette hypothèse, faire valoir un quelconque droit à compensation ou à déduction des sommes concernées ».

Ainsi, à partir du 4 décembre 2018, la Collectivité a dessaisi la CCI de ses prérogatives contractuelles sur l'appontement Saint-Joseph en le reprenant en régie provisoire. Le courrier précise que cette mise en régie provisoire ne vaut que pour l'appontement et à titre transitoire jusqu'à ce que l'expert judiciaire ait rendu son rapport.

Courrier du 4 décembre 2018 (CCI à la Collectivité)

La CCI accuse réception de la notification de la décision, en application de l'article 41, de la Collectivité de Corse de reprendre en régie provisoire l'exploitation de l'appontement Saint-Joseph.

Rapport du 8 avril 2020 – Expert judiciaire

L'expertise judiciaire qui a été lancée sur l'état de l'ouvrage en 2018 a rendu ses conclusions en 2020.

Les missions de l'expert sont listées ci-après :

- *D'établir dans les meilleurs délais un **premier rapport** comportant un **état descriptif de l'ouvrage**, de dire si l'appontement présente des **dégradations** ou des **désordres majeurs** pouvant compromettre sa destination et si **son exploitation est de nature à mettre en danger les personnes et l'environnement***

marin de la baie d'Ajaccio, de déterminer la ou les causes de ces désordres, et de donner, en se prononçant sur le caractère suffisant ou non des mesures mises en œuvre par les acteurs concernés, son avis sur le maintien en service de l'appontement, pour une durée qu'il déterminera, assorti le cas échéant des prescriptions ou restrictions nécessaires ;

- De donner ensuite dans un **rapport complémentaire**, son avis sur les mesures à mettre en place pour **consolider l'ouvrage à moyen ou long terme de façon à prévenir tout dommage à venir**, selon l'échéance de la mise en place du futur poste de dépotage dans la baie du Ricanto, d'évaluer la faisabilité et le coût des travaux de remise en état, et de manière générale de donner toutes précisions et informations techniques ou de fait utile à la cause.

Le premier rapport fait état des remarques suivantes :

Ouvrages	Commentaires – Expert judiciaire
Les piles	Sous réserve de la surveillance de l'évolution éventuelle de leur basculement, de l'affaissement déjà relevé en 1995 et de leur vieillissement naturel, y compris les altérations de leurs équipements, les piles massives, construites en béton cyclopéen dans les années 1930, ne présentent pas de désordres laissant présager une ruine prochaine.
Les palées - Les pieux	De même que les avertissements concernant le risque de ruine consécutive à la rupture de la liaison des têtes de pieux avec les chevêtres, diagnostiquée dès 1995 et quantifiée en 2017, et en l'absence de toute réfection constatée visuellement par nos soins, nous insistons sur le risque d'une ruine pouvant survenir soudainement, principalement au niveau de la travée T01, notamment sous l'action d'efforts exceptionnels s'exerçant perpendiculairement aux pieux (effet de houle et, dans une moindre mesure, composantes horizontales d'efforts liées à une prise d'angle des pieux, etc.)
Les palées - Les chevêtres	Les nouveaux calculs aux ELU de notre sapiteur et de Sixense Concrete, pour une charge d'exploitation de $Q = 200 \text{ kg/m}^2$, nous apprennent qu'en flexion et aux efforts tranchants (après explications rectificatives de notre sapiteur), les contraintes exercées sur les chevêtres des travées T01 et T02 restent en deçà de leur résistance. Cela est différent pour le premier chevêtre de la travée T03 (30-31) , qui présente un important risque de ruine selon les résultats du nouveau calcul de notre sapiteur. Nous insistons sur le très mauvais état visuel de ces éléments , dont le gradient augmente de la berge vers l'extrémité de l'appontement (hors chevêtre de la travée T04 remplacé en 2006, suite à un accident), ce qui nous permet également de retenir le risque éminent de ruine du chevêtre 34-35 dans la travée T03 .
Les caissons - Les poutres longitudinales	Les nouveaux calculs aux ELU de notre sapiteur, pour une charge d'exploitation $Q = 200 \text{ kg/m}^2$, montrent qu'en flexion, la contrainte exercée dans la sous-travée T02D sud est supérieure à sa résistance. Selon les hypothèses adoptées et leurs résultats, il y a risque de ruine de la poutre T02D sud . Selon nous, des facteurs aggravants augmentent la dispersion des hypothèses et, par conséquent, l'incertitude des résultats des calculs, ce qui nous conduit à la plus grande prudence quant à l'interprétation de ces derniers.
Les caissons - Les poutres transversales et les dalles inférieures	Concernant les dalles inférieures, le calcul produit par Sixense Concrete témoigne qu'en mode dégradé, c'est-à-dire en considérant une perte de section d'armature de 50% et une charge d'exploitation $Q = 600 \text{ kg/m}^2$, la sécurité structurale aux ELU est vérifiée .
Cas de la submersion	Les résultats du nouveau calcul aux ELU de notre sapiteur, pour un cas de charge en submersion, montrent que les contraintes sont inférieures aux résistances des matériaux, excepté pour la T02D sud, dont les contraintes en flexion dépassent la résistance admissible. Elles se hissent à 124%, ce qui signifie un risque important de ruine de la poutre T02D sud .

À partir des conclusions relatives aux désordres affectant l'ouvrage, l'expert judiciaire a identifié les zones à conforter et définit, de façon très synthétique, les confortements à réaliser.

Le rapport complémentaire donne un avis sur les mesures à mettre en place afin de consolider l'ouvrage de façon à prévenir tout dommage à venir. L'expert a établi un programme succinct, complété par le détail des conditions particulières du site et les contraintes de maintien de leurs missions avec obligation de service public (AOP OSP) confiées à EDF et DPLC pendant tout le déroulement des travaux confortatifs.

Point d'attention : Au terme de la mission d'expertise et du rendu du rapport, aucune décision n'a été prise entre la Collectivité et la CCI sur la fin de la régie provisoire.

Comité technique – réunion du 9 mars 2023

Cette réunion entre la CCI & la Collectivité valide la remise à niveau de l'infrastructure avant un retour en gestion par la CCI. Lors de cette réunion, les points suivants ont été arrêtés :

- **Maitrise d'ouvrage** : Collectivité ;
- **Mode de réalisation de l'ouvrage** : Marché de Conception – Réalisation ;
- **Budget estimé** : 4 M€ ;
- **Plan de financement** :
 - o **Scénario 1** : 4 M€ CdC ;
 - o **Scénario 2** : 2 M€ CdC // 2 M€ CCI.
- **Livraison** : Fin 2024.

Instance de suivi - Juillet 2023

L'instance de suivi de juillet 2023 fait état d'une proposition de la part du Concessionnaire d'un plan d'investissement sur la période 2023-2028 d'un montant global de 15,9 M€. Nous notons que ce plan n'a pas été encore validé par l'instance de suivi.

Maintenance du potentiel productif		2023	2024	2025	2026	2027	2028	TOTAL	Part CCI	Subvention Etat	Subvention CdC
Maintenance du potentiel productif	Electrification des postes à quai	250	3 299	3 299	-	-	-	6 848	10%	80%	10%
	Appontement Saint Joseph	5	2 000	2 000	-	-	-	4 005	25%	50%	25%
	Transfert des dépotages à l'Ouest du Ricanto	55	345	-	-	-	-	400	100%	0%	0%
	Réfection systèmes thermiques du terminal maritime	450	320	-	-	-	-	770	30%	70%	0%
	Pontons flottants et passerelles	35	-	-	-	-	150	185	100%	0%	0%
	Réaménagements flux portuaires	70	-	-	-	-	-	70	100%	0%	0%
	Systèmes pare-amarrés	150	20	20	20	10	10	230	100%	0%	0%
	Bollards et systèmes métalliques : traitement anti-corrosion	30	-	-	-	-	-	30	100%	0%	0%
	Travaux maritime de réparations, de confortement et d'entretiens	250	65	-	-	-	-	315	100%	0%	0%
	Fermeture équipement PIF	275	-	-	-	-	-	275	100%	0%	0%
	Mise à niveau des infrastructures électriques du Terminal Maritime	420	30	-	-	-	-	450	100%	0%	0%
	Entretiens et opérations diverses	-	-	30	-	500	-	530	100%	0%	0%
	Tous Investissements Diverss et Courants	286	300	300	300	300	300	1 786	100%	0%	0%
	Total	2 276	6 379	5 649	320	810	460	15 894			

Ce dernier inclut l'investissement sur la réhabilitation de l'appontement St Joseph selon des modalités de financement différentes de celles des scénarios prévus lors de la réunion du 9 mars 2023.

En effet, la présentation du concessionnaire dans les documents présentés à l' Instance de suivi de juillet 2023 fait état du scénario suivant :

- 50% subventionné par l'Etat au titre du PTIC, soit 2 M€ ;
- 25% Maître d'ouvrage (Collectivité), soit 1M€ ;
- 25 % Concessionnaire (CCI), soit 1M€.
-

Contrat de projet entre l'Etat et la Collectivité de Corse -2023

Selon ce contrat, les travaux se dérouleront de la manière suivante :

- Démolition et évacuation des travées en place et des canalisations ;
- Réfection des piles existantes ;
- Réalisation de nouvelles travées à structure métallique ;
- Réalisation de deux ducs d'albe supplémentaires pour sécuriser l'accostage des navires ;
- Fourniture et mise à poste des équipements d'accostage et d'amarrage.

Les travaux s'effectueront avec un ouvrage en exploitation, ainsi, la continuité de service sera garantie tout au long du chantier.

Calendrier de l'opération :

Etapes de l'opération	Date
Consultation (phase candidatures)	Fin aout 2023
Consultation (phase offres)	17 novembre 2023
Notification du titulaire	Courant février / mars 2024
Démarrage des travaux	Fin du printemps 2024 ou automne 2024 (selon concertation maître d'ouvrage / services de l'état / exploitants / titulaires AOP, ... etc).
Durée des travaux	Estimée à 6 mois maximum

Coûts :

Références	Postes de dépenses	Montant € HT
1	Etudes et Travaux	4 090 910 €
1.1	<i>Installation chantier</i>	550 000 €
1.2	<i>Démolition des travées</i>	800 000 €
1.3	<i>Construction des supports passerelles et équipement de quai</i>	1 090 000 €
1.4	<i>Structure aluminium</i>	850 000 €
1.5	<i>Passerelle de lamanage</i>	300 000 €
1.6	<i>Mise à disposition des moyens nautiques (pontons...)</i>	500 910 €
2	Aléas travaux (10%)	409 090 €
Total € HT		4 500 000 €

Financement :

- 80% subventionné par l'Etat au titre du PTIC, soit 3,6 M€ ;
- 20% Maître d'ouvrage (Collectivité), soit 0,9 M€ ;
- 0 % Concessionnaire (CCI).

1.3 Projet « Réhabilitation de l'appontement Saint Joseph »

Le rapport de l'expert judiciaire conclut que compte tenu de l'ancienneté de l'appontement Saint Joseph, des risques liés aux opérations sensibles de dépotages énergétiques qui s'y déroulent et d'un état qui s'est dégradé suite à la tempête Adrian d'octobre 2018, des actions de sécurisations s'imposent.

Toutefois, contrairement à ce qu'a mentionné la CCI dans ses courriers, selon l'expert juridique l'exploitabilité du site reste structurellement sécurisée, ainsi la notion de danger grave prévue au contrat de DSP n'est pas applicable.

Nous notons que, comme le souligne le rapport de l'expert, certaines actions auraient pu être menées par le concessionnaire afin de conforter l'appontement Saint-Joseph.

Rappelons que le contrat de DSP prévoit que :

« La Collectivité confie à la CCI à titre exclusif la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement et la promotion d'ouvrages, plans d'eau, terrains, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services nécessaires au fonctionnement du Port de Commerce d'Ajaccio ».

Par conséquent, nous considérons que des travaux de sécurisation auraient pu être entrepris par la CCI, en application du contrat, avant 2018 pour éviter la situation actuelle.

En outre, même si l'exploitation de l'appontement Saint-Joseph est actuellement mise en régie provisoire, cela n'enlève en rien l'obligation incombant au Concessionnaire sur les investissements à réaliser. Un parallèle pourrait être fait avec l'article 11 qui prévoit « par dérogation l'Autorité concédante pourra [...] **après consultation de l'instance de suivi** [...] exercer elle-même la maîtrise d'ouvrage de travaux neufs réalisés sur les infrastructures structurantes dans le périmètre de la concession ». Dans ce cas « **Le Concessionnaire sera alors tenu d'en assurer le financement à hauteur des montants prévus au budget prévisionnel de la concession pour ces investissements (Annexe n°7), ce, par le versement à l'Autorité concédante d'un fonds de concours leur correspondant** »

Aussi, la Collectivité de Corse serait fondée à solliciter une participation au financement de l'investissement par la CCI, sous forme de fond de concours.

La seconde partie de l'analyse est consacrée à la nature même de l'investissement et à son financement public, plus particulièrement au travers du prisme du régime des Aides d'Etat et du Règlement Général d'Exemption par Catégorie (RGEC).

2 Analyse juridique

2.1 Contexte de la réglementation européenne

Les aides à l'investissement en faveur des ports peuvent améliorer tant l'accessibilité de certaines régions que le développement local, en fonction des particularités de chaque port.

De telles aides à l'investissement favorisent, par conséquent, la réalisation des priorités de la stratégie de l'Europe qui visent à renforcer la croissance économique en même temps que la réalisation d'objectifs d'intérêt commun pour l'Union Européenne. L'expérience acquise par la Commission dans l'application des lignes directrices sur les aides d'État aux ports montre que les aides à l'investissement en faveur des ports ne faussent pas indûment les échanges ni la concurrence, pour autant que certaines conditions soient remplies.

Les conditions prévues à l'article 56 concernant l'exemption de l'obligation de notification des aides à l'investissement visent à limiter les distorsions de concurrence qui nuiraient au maintien de conditions équitables dans le marché intérieur, notamment en garantissant la proportionnalité du montant des aides.

2.2 Définitions applicables aux aides en faveur des ports, au sens du règlement (UE)

La simplification des règles en matière d'aide d'Etat liée à la notification a lieu pour les aides en faveur des **infrastructures portuaires et aéroportuaires**.

Avant de procéder aux analyses des conditions prévues à l'article 56 du règlement, nous nous intéressons aux définitions applicables aux aides en faveur des ports dont notamment :

- « **Port** » : une zone de terre ferme et d'eau constituée d'infrastructures et d'équipements permettant l'accueil des bateaux, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises, la réception et la livraison de ces marchandises et l'embarquement et le débarquement de passagers, de membres d'équipage et d'autres personnes, ainsi que toute autre infrastructure nécessaire aux transporteurs dans le port ;
- « **Port maritime** » : un port destiné principalement à l'accueil des navires de mer ;
- « **Port intérieur** » : un port autre que maritime, destiné à l'accueil des bateaux de navigation intérieure ;
- « **Infrastructures portuaires** » : les infrastructures et installations destinées à la fourniture de services portuaires liés au transport, par exemple les quais d'amarrage des bateaux, les murs de quai, les jetées, les rampes et pontons flottants dans les zones de marée, les bassins intérieurs, les remblais et assèchements des terres, les infrastructures pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison et les infrastructures de recharge et de ravitaillement des ports alimentant les véhicules, le matériel de terminal mobile et le matériel d'assistance en escale mobile en électricité, en hydrogène, en ammoniac et en méthanol ;
- « **Superstructures portuaires** » : les installations de surface (notamment de stockage), les équipements fixes (comme les entrepôts et les terminaux), ainsi que les équipements mobiles (comme les grues), situées dans un port pour la fourniture de services portuaires liés aux transports ;
- « **Infrastructures d'accès** » : tout type d'infrastructures nécessaires pour garantir l'accès et l'entrée aux utilisateurs du port, ou la circulation à l'intérieur du port, par voie terrestre, par voie maritime ou par voie navigable intérieure, comme les routes, les voies ferroviaires, les chenaux et les écluses ;

- « **Dragage** » : le déblaiement des sédiments qui recouvrent le lit de la voie navigable donnant accès à un port, ou dans un port ;
- « **Bateau** » : une construction flottante, autopropulsée ou non, ayant une ou plusieurs coques à déplacement ou à effet de surface ;
- « **Navire de mer** » : un bateau autre que ceux qui naviguent uniquement ou principalement dans les eaux intérieures ou dans les eaux situées à l'intérieur ou dans le proche voisinage d'eaux abritées ;
- « **Bateau de navigation intérieure** » : un bateau destiné uniquement ou principalement à la navigation dans les eaux intérieures ou dans les eaux situées à l'intérieur ou dans le proche voisinage d'eaux abritées ;
- « **Infrastructures pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison** » : toute installation portuaire fixe, flottante ou mobile pouvant servir à la collecte des déchets d'exploitation des navires ou des résidus de cargaison, tels que définis dans la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil.

Par conséquent, le port de Commerce d'Ajaccio est un port maritime au regard des définitions applicables aux aides en faveur des ports, au sens du règlement (UE) 2014/651 modifié par le règlement (UE) 2017/1084 et 2023/1315.

Le projet de « **Réhabilitation de l'appontement Saint-Joseph** » est relatif à l'unique point d'approvisionnement utilisé pour la centrale thermique du Vazzino et les dépôts pétroliers en essence et gasoil de la Corse du Sud.

Nous pouvons considérer cet appontement comme une infrastructure portuaire car il s'inscrit dans la définition d'une infrastructure destinée à la fourniture de services portuaires liés au transport.

Ainsi, le projet d'investissement considéré rentre donc en totalité dans le champ d'application du RGEC.

2.3 Contraintes européennes applicables aux aides en faveur des ports maritimes - Article 56 ter

Dans cette partie, nous procéderons à la revue des conditions prévues aux paragraphes 2 à 9 de l'article 56 ter.

En effet, les aides en faveur des ports maritimes sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, du traité et sont exemptées de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues aux paragraphes 2 à 9 de l'article 56 ter soient remplies.

L'analyse du respect au cas d'espèce et de l'exactitude et l'exhaustivité de chacune de ces conditions est expliquée ci-après pour l'investissement relatif à la « **Réhabilitation de l'appontement Saint-Joseph** ».

Conditions	Commentaires Abington
<p>§ 2 de l'article 56 ter du RGEC</p> <p>« Les coûts admissibles sont les coûts (y compris de planification) :</p> <p>a) des investissements dans la construction, le remplacement ou la modernisation d'infrastructures portuaires ;</p> <p>b) des investissements dans la construction, le remplacement ou la modernisation d'infrastructures d'accès ;</p> <p>c) de dragage ».</p>	<p>Le projet de « Réhabilitation de l'appontement Saint-Joseph » comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Démolition et évacuation des travées en place et des canalisations ; • Réfection des piles existantes ; • Réalisation de nouvelles travées à structure métallique ; • Réalisation de deux ducs d'albe supplémentaires pour sécuriser l'accostage des navires ; • Fourniture et mise à poste des équipements d'accostage et d'amarrage. <p>Sachant que cet appontement est considéré comme une infrastructure portuaire, par conséquent, cet investissement correspond à la modernisation d'une infrastructure portuaire et rentre donc dans la définition prévue au point a) du § 2 de l'article 56 ter du RGEC.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La condition fixée au paragraphe 2 de l'article 56 ter du RGEC est donc remplie.
<p>§ 3 de l'article 56 ter du RGEC</p> <p>« Les coûts afférents aux activités non liées aux transports, notamment à des installations de production industrielle actives dans un port, à des bureaux ou à des Commerces, ainsi qu'à des superstructures portuaires, ne constituent pas des coûts admissibles ».</p>	<p>L'aide envisagée vise uniquement la réhabilitation de l'appontement Saint-Joseph qui est utilisé comme unique point d'approvisionnement pour la centrale thermique du Vazzio et les dépôts pétroliers en essence et gasoil de la Corse du Sud.</p> <p>Par conséquent, l'ensemble des coûts du projet sont liés à une infrastructure destinée à la fourniture de services portuaires liés au transport.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La condition fixée au paragraphe 3 de l'article 56 ter du RGEC est donc remplie.
<p>§ 4 de l'article 56 ter du RGEC</p> <p>« Le montant de l'aide n'excède pas la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement ou du dragage. La marge d'exploitation est déduite des coûts admissibles ex ante, sur la base de projections raisonnables, ou au moyen d'un mécanisme de récupération ».</p>	<p>Le montant de l'aide ne doit pas excéder la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement.</p> <p>Au regard des dispositifs cités précédemment, les coûts admissibles doivent correspondre uniquement aux coûts afférents à l'investissement relatif au projet de « Réhabilitation de l'appontement Saint-Joseph ».</p> <p>La marge d'exploitation se détermine à partir de la différence entre les revenus actualisés et les coûts d'exploitation actualisés sur la durée de vie de l'investissement.</p> <p>Le RGEC indique que les coûts d'exploitation comprennent les coûts tels que ceux liés au personnel, aux matériaux, aux services contractés, aux communications, à l'énergie, à la maintenance, aux locations, à l'administration, mais ne comprennent pas les charges d'amortissement ni les coûts de financement car ceux-ci ont été couverts par une aide à l'investissement.</p> <p>Il faut déduire la marge d'exploitation des coûts d'investissement lorsque celle-ci est positive, autrement dit quand les revenus sont supérieurs aux coûts d'exploitation.</p>

	<p>Lorsque l'infrastructure connaît un déficit d'exploitation, c'est-à-dire lorsque les recettes générées seront inférieures aux coûts d'exploitation, la structure est déficitaire et l'aide peut couvrir la totalité des coûts d'investissements.</p> <p>Réhabilitation de l'appontement Saint-Joseph :</p> <p><u>CA direct</u> : aucune recette supplémentaire n'est attendue, car cet investissement permet uniquement une optimisation et une sécurisation de l'appontement Saint-Joseph et non un développement.</p> <p><u>Charges</u> : le montant de l'aide à l'investissement qui pourrait être accordé ne doit pas dépasser la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement. Même si aucune simulation financière n'a été réalisée par rapport au déficit du financement (Funding gap), nous estimons qu'il n'y aura aucune économie de charges. En effet, à l'heure actuelle, sur l'appontement Saint-Joseph aucune charge d'entretien n'est engagée, ainsi, à isopérimètre des rotations de dépotage, nous estimons qu'aucune économie de charge ne sera réalisée.</p> <p>En tout état de cause, l'investissement envisagé ne va pas générer une marge d'exploitation.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La condition fixée au paragraphe 4 de l'article 56 ter du RGEC permet ainsi une estimation du montant de l'aide à hauteur du montant de l'investissement, soit 4,5 M€. 																														
<p>§ 5 de l'article 56 ter du RGEC</p> <p>« L'intensité d'aide par investissement visé au paragraphe 2, point a), n'excède pas :</p> <p>a) 100 % des coûts admissibles lorsque les coûts totaux admissibles du projet ne dépassent pas 20 millions d'EUR ;</p> <p>b) 80 % des coûts admissibles lorsque les coûts totaux admissibles du projet sont supérieurs à 20 millions d'EUR sans dépasser 50 millions d'EUR ;</p> <p>c) 60 % des coûts admissibles lorsque les coûts totaux admissibles du projet sont supérieurs à 50 millions d'EUR, sans dépasser le montant fixé à l'article 4, paragraphe 1, point ee)</p> <p>L'intensité d'aide n'excède pas 100 % des coûts admissibles déterminés au paragraphe 2, point b), et au paragraphe 2, point c), et ne dépasse pas le montant fixé à l'article 4, paragraphe 1, point ee) ».</p>	<p>Tout d'abord, comme précisé précédemment, ce projet entre dans la définition prévue au point a) du § 2 de l'article 56 ter du RGEC.</p> <p>Par ailleurs, le projet de « Réhabilitation de l'appontement Saint-Joseph » est estimé à</p> <table border="1" data-bbox="1144 903 1767 1235"> <thead> <tr> <th>Références</th> <th>Postes de dépenses</th> <th>Montant € HT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Etudes et Travaux</td> <td>4 090 910 €</td> </tr> <tr> <td>1.1</td> <td>Installation chantier</td> <td>550 000 €</td> </tr> <tr> <td>1.2</td> <td>Démolition des travées</td> <td>800 000 €</td> </tr> <tr> <td>1.3</td> <td>Construction des supports passerelles et équipement de quai</td> <td>1 090 000 €</td> </tr> <tr> <td>1.4</td> <td>Structure aluminium</td> <td>850 000 €</td> </tr> <tr> <td>1.5</td> <td>Passerelle de lamanage</td> <td>300 000 €</td> </tr> <tr> <td>1.6</td> <td>Mise à disposition des moyens nautiques (pontons...)</td> <td>500 910 €</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Aléas travaux (10%)</td> <td>409 090 €</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Total € HT</td> <td>4 500 000 €</td> </tr> </tbody> </table> <p>Par conséquent, les coûts admissibles sont inférieurs à 20 M€.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La condition fixée au paragraphe 5 de l'article 56 ter du RGEC permet d'évaluer l'intensité d'aide à 100% des coûts admissibles, soit 4,5 M€. 	Références	Postes de dépenses	Montant € HT	1	Etudes et Travaux	4 090 910 €	1.1	Installation chantier	550 000 €	1.2	Démolition des travées	800 000 €	1.3	Construction des supports passerelles et équipement de quai	1 090 000 €	1.4	Structure aluminium	850 000 €	1.5	Passerelle de lamanage	300 000 €	1.6	Mise à disposition des moyens nautiques (pontons...)	500 910 €	2	Aléas travaux (10%)	409 090 €	Total € HT		4 500 000 €
Références	Postes de dépenses	Montant € HT																													
1	Etudes et Travaux	4 090 910 €																													
1.1	Installation chantier	550 000 €																													
1.2	Démolition des travées	800 000 €																													
1.3	Construction des supports passerelles et équipement de quai	1 090 000 €																													
1.4	Structure aluminium	850 000 €																													
1.5	Passerelle de lamanage	300 000 €																													
1.6	Mise à disposition des moyens nautiques (pontons...)	500 910 €																													
2	Aléas travaux (10%)	409 090 €																													
Total € HT		4 500 000 €																													

<p>§ 6 de l'article 56 ter du RGEC</p> <p>« Les intensités d'aide fixées au paragraphe 5, premier alinéa, points b) et c), peuvent être majorées de 10 points de pourcentage pour les investissements effectués dans des zones assistées remplissant les conditions de l'article 107, paragraphe 3, point a), du traité et de 5 points de pourcentage pour les investissements effectués dans des zones assistées remplissant les conditions de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité ».</p>	<ul style="list-style-type: none"> La condition fixée au paragraphe 6 de l'article 56 ter du RGEC n'est pas applicable pour le projet de « Réhabilitation de l'appontement Saint-Joseph ». 												
<p>§ 7 de l'article 56 ter du RGEC</p> <p>« Toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la construction, la modernisation, l'exploitation ou la location d'une infrastructure portuaire bénéficiant d'une aide est attribuée sur une base concurrentielle, transparente, non discriminatoire et inconditionnelle ».</p>	<p>Les étapes du projet de « Réhabilitation de l'appontement Saint-Joseph » sont présentées ci-après :</p> <table border="1" data-bbox="976 539 1939 836"> <thead> <tr> <th>Etapes de l'opération</th> <th>Date</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Consultation (phase candidatures)</td> <td>Fin aout 2023</td> </tr> <tr> <td>Consultation (phase offres)</td> <td>17 novembre 2023</td> </tr> <tr> <td>Notification du titulaire</td> <td>Courant février / mars 2024</td> </tr> <tr> <td>Démarrage des travaux</td> <td>Fin du printemps 2024 ou automne 2024 (selon concertation maître d'ouvrage / services de l'état / exploitants / titulaires AOP, ... etc).</td> </tr> <tr> <td>Durée des travaux</td> <td>Estimée à 6 mois maximum</td> </tr> </tbody> </table> <p>La maîtrise d'ouvrage est réalisée par la Collectivité de Corse par le biais d'un marché de Conception – Réalisation. Le choix de cet opérateur est encadré par le Code de la commande publique à l'article L 2171-2.</p> <p>« Ce marché permet à la Collectivité de confier à un opérateur économique une mission portant à la fois sur l'établissement des études et l'exécution des travaux.</p> <p><i>Les acheteurs soumis aux dispositions du livre IV (dont Collectivité) ne peuvent conclure un marché de conception-réalisation, quel qu'en soit le montant, que si des motifs d'ordre technique ou un engagement contractuel portant sur l'amélioration de l'efficacité énergétique ou la construction d'un bâtiment neuf dépassant la réglementation thermique en vigueur rendent nécessaire l'association de l'entrepreneur aux études de l'ouvrage. Un tel marché est confié à un groupement d'opérateurs économiques. Il peut toutefois être confié à un seul opérateur économique pour les ouvrages d'infrastructures ».</i></p> <p>Par conséquent, sachant que la Collectivité s'inscrit dans la définition d'un maître d'ouvrage prévue aux dispositions du livre IV, elle doit justifier les motifs d'ordre technique de conclure ce marché de conception-réalisation. La décision de réaliser ce type de marché est basé sur l'avis du rapport d'un expert judiciaire datant de 2020.</p> <ul style="list-style-type: none"> La condition fixée au paragraphe 7 de l'article 56 ter du RGEC est donc remplie. 	Etapes de l'opération	Date	Consultation (phase candidatures)	Fin aout 2023	Consultation (phase offres)	17 novembre 2023	Notification du titulaire	Courant février / mars 2024	Démarrage des travaux	Fin du printemps 2024 ou automne 2024 (selon concertation maître d'ouvrage / services de l'état / exploitants / titulaires AOP, ... etc).	Durée des travaux	Estimée à 6 mois maximum
Etapes de l'opération	Date												
Consultation (phase candidatures)	Fin aout 2023												
Consultation (phase offres)	17 novembre 2023												
Notification du titulaire	Courant février / mars 2024												
Démarrage des travaux	Fin du printemps 2024 ou automne 2024 (selon concertation maître d'ouvrage / services de l'état / exploitants / titulaires AOP, ... etc).												
Durée des travaux	Estimée à 6 mois maximum												

<p>§ 8 de l'article 56 ter du RGEC</p> <p>« <i>L'infrastructure portuaire bénéficiant d'une aide est mise à la disposition des utilisateurs intéressés de manière égale et non discriminatoire, et aux conditions du marché</i> ».</p>	<p>Le port de Commerce d'Ajaccio incluant dans son périmètre l'appontement Saint-Joseph est ouvert à tous les usagers potentiels. Par ailleurs, il comporte des accès aux personnes à mobilité réduite.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La condition fixée au paragraphe 8 de l'article 56 ter du RGEC est donc remplie.
<p>§ 9 de l'article 56 ter du RGEC</p> <p>« <i>Pour les aides n'excédant pas 5 millions d'EUR, le montant maximal de l'aide peut être fixé à 80 % des coûts admissibles, au lieu d'être fixé en appliquant la méthode mentionnée aux paragraphes 4, 5 et 6</i> ».</p>	<p>La méthode mentionnée aux paragraphes 4, 5 et 6 nous a permis d'évaluer l'intensité d'aide à 100% des coûts admissibles, soit 4,5 M€.</p> <p>Cependant, sachant que cette aide n'excèdera pas 5 millions d'euros, il est possible d'appliquer la méthode dérogatoire simplifiée proposée au paragraphe 9 : elle plafonne le montant de l'aide à 80% des coûts admissibles et ne nécessite pas de réaliser les démonstrations prévues aux paragraphes 4, 5 et 6.</p> <p>Dans le cas d'espèce, cela ne présente pas d'intérêt pour la Collectivité puisqu'il a déjà été démontré que le projet de « Réhabilitation de l'appontement Saint-Joseph » pouvait bénéficier du montant maximal d'aide fixé à 100% des coûts admissibles, soit 4,5 M€.</p>

Conclusion

En synthèse, le financement du projet de « **Réhabilitation de l'appontement Saint-Joseph** », cofinancé par la Collectivité de Corse, en tant qu'Autorité Concédante et maître d'ouvrage, l'Etat et la CCI de Corse, en tant que Concessionnaire, exploitante du port de Commerce de d'Ajaccio, doit être réalisé conformément à la réglementation applicable, particulièrement celle relative au droit des aides d'Etat.

Ainsi, un port maritime, tel que le port de Commerce d'Ajaccio, peut bénéficier d'une aide à l'investissement compatible avec le marché intérieur et exemptée de l'obligation de notification, prévue à l'article 108, paragraphe 3, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, dans l'hypothèse où une telle aide respecte les conditions fixées par le RGEC, en particulier les dispositions de l'article 56 ter précité.

Au regard des éléments présentés ci-avant et conformément à la réglementation européenne, l'investissement concernant le projet de « **Réhabilitation de l'appontement Saint-Joseph** » est concerné par l'exemption de notification, prévue à l'article 108, paragraphe 3, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

En vertu des paragraphes (5) et (6) du règlement (UE) 2014/651 (modifié par le règlement (UE) 2017/1084 et 2023/1315), le montant de l'aide accordée ne peut accéder à **100% des coûts admissibles**.

Conformément au paragraphe (4) du règlement (UE) 2014/651 (modifié par le règlement (UE) 2017/1084 et 2023/1315), le montant de l'aide à l'investissement ne doit pas excéder la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement.

Concernant le projet de « **Réhabilitation de l'appontement Saint Joseph** », il ne va pas permettre de dégager des recettes directes ou de quelconques économies de charges. Ainsi, la marge d'exploitation sera < 0 . Par conséquent, au titre du paragraphe (4) de l'article 56 ter du RGEC, le montant d'aide à l'investissement pourra atteindre 100% des coûts admissibles, soit un montant de 4,5 M€.

Globalement, nous émettons un point d'attention sur les modalités de financement prévues au **contrat de projet entre l'Etat et la Collectivité de Corse** (80% [3,6 M] Etat & 20% [0,9 M€] Collectivité). Même si le RGEC permet à la Collectivité de s'exempter de l'obligation de notification à hauteur 100% des coûts admissibles et que l'exploitaiton de l'appontement Saint Joseph est actuellement mis en régie provisoire, cela n'enlève en rien l'obligation d'investissement du Concessionnaire prévue dans le contrat de DSP.

En effet, le contrat prévoit d'une part, que la CCI doit réaliser « *la maintenance rigoureuse de l'ensemble des biens d'exploitation* » et d'autre part que, par dérogation « *l'Autorité concédante pourra [...] après consultation de l'instance de suivi [...] exercer elle-même la maîtrise d'ouvrage de travaux neufs réalisés sur les infrastructures structurantes dans le périmètre de la concession* » et dans ce cas « *le Concessionnaire sera alors tenu d'en assurer le financement à hauteur des montants prévus au budget prévisionnel de la concession pour ces investissements (Annexe n°7), ce, par le versement à l'Autorité concédante d'un fonds de concours leur correspondant* ».

L'instance de suivi d'octobre 2017 prévoyait s'agissant de l'appontement de Saint-Joseph le lancement d'une mission d'AMO pour son confortement avant la fin de l'année 2017. Cette opération, d'un montant prévisionnel de 1,1 M€, sera financée par la CCI, maître d'ouvrage. Cette opération a pour objet de maintenir l'appontement en exploitation jusqu'à la mise en service de la nouvelle centrale EDF prévue en 2023.

Par ailleurs, l'instance de suivi de juillet 2023 prévoyait pour le projet de « **Réhabilitation de l'appontement Saint Joseph** », un financement comme suit :

- 2M€ Etat ;
- 1 M€ CdC ;
- 1 M€ CCI.

Par conséquent, il serait légitime que la Collectivité de fasse supporter tout ou partie de la part non financée par le PTIC, soit la somme résiduelle de 0,9 M€ du projet de réhabilitation de l'appontement Saint-Joseph à la CCI concessionnaire. La décision du montant effectivement demandé à la CCI appartient à la Collectivité de Corse dans la limite de 900 K€.

